

**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:**

Harry Gosling gestorben . . . . .	114
Nachruf von Ben Tillett . . . . .	114
Harry Gosling von J. Döring . . . . .	115
Der Fünfjahrplan der Sowjetunion . . . . .	115
Mussolinis Freunde . . . . .	116

**Eisenbahner:**

Die I. T. F. in Südafrika . . . . .	117
Berufsfragen des deutschen Loko- motivpersonals . . . . .	118
Mitteilungen des Sekretariats . . . . .	119
Die Pensionsversicherung der pol- nischen Eisenbahner. . . . .	120

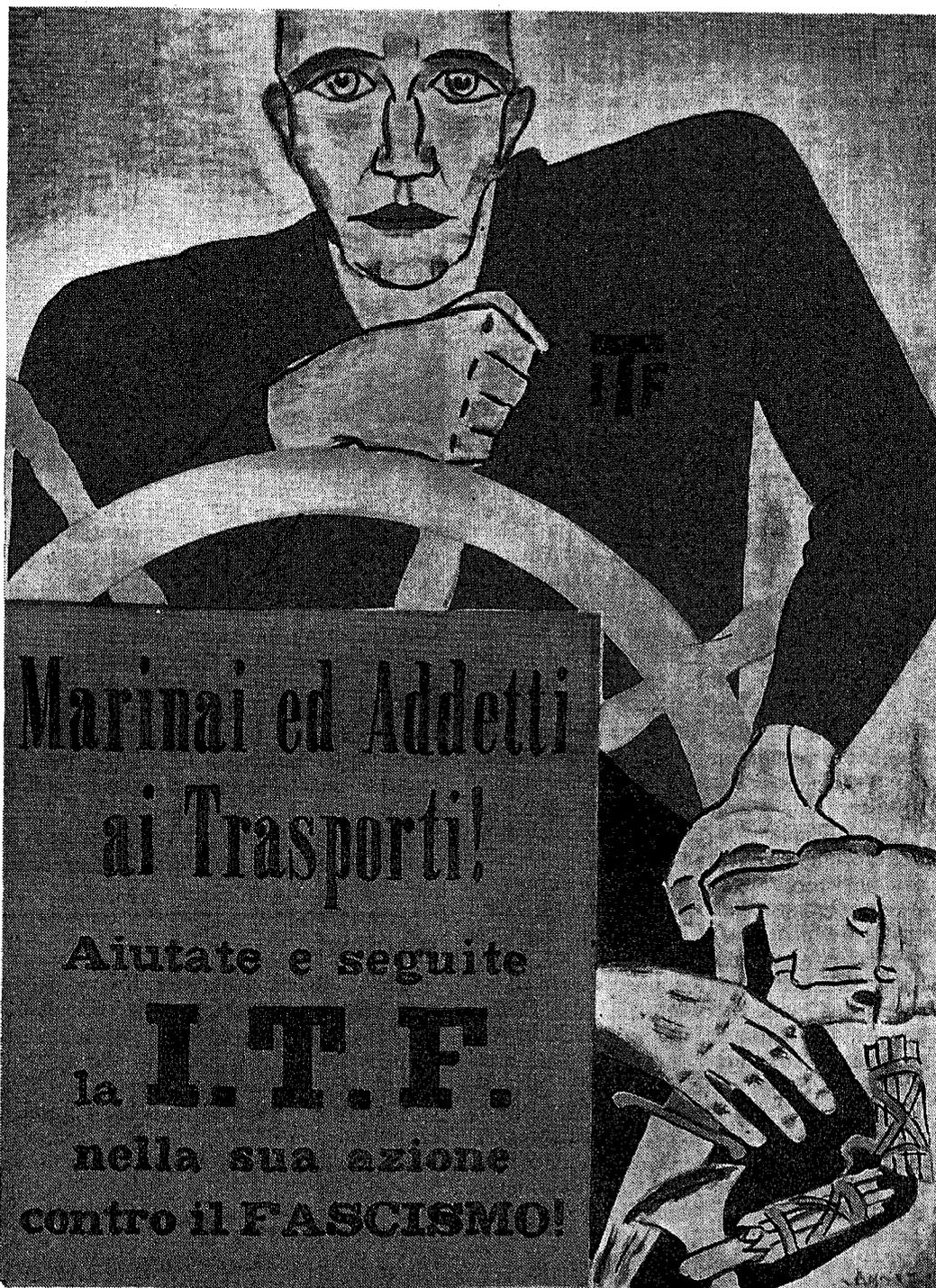
**Transportarbeiter:**

Die westeuropäischen Seehäfen . . . . .	121
---	-----

**Seeleute:**

Genf und die 48-Stunden-Woche . . . . .	123
Die Arbeitszeit und der Seemann . . . . .	123

Esperanto . . . . .	124
---------------------	-----



## Harry Gosling gestorben.

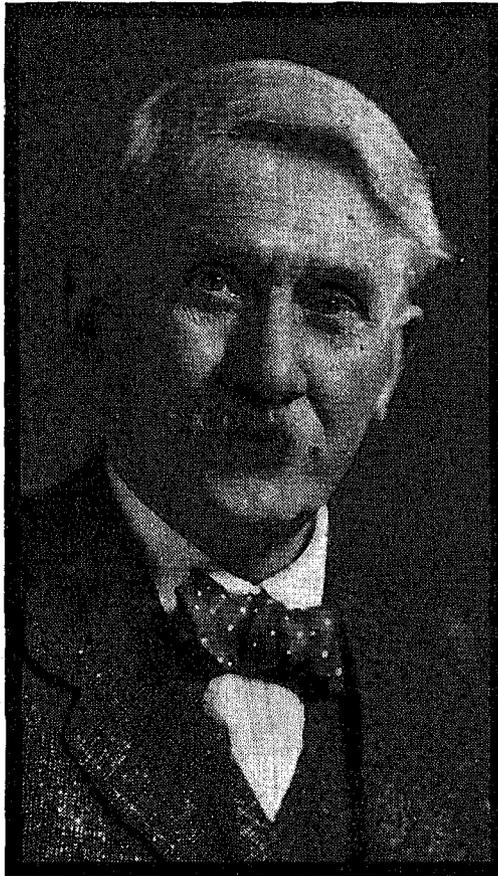
Am Freitag, den 24. Oktober ist Harry Gosling, Vorsitzender des britischen Verbandes der Transport- und ungelerten Arbeiter und Mitglied des Unterhauses, im Alter von 69 Jahren verschieden. Sein schwaches Herz war Ursache, dass er in den letzten Jahren seine Tätigkeit immer mehr einschränken musste, bis er vollständig ans Bett gefesselt wurde. So kam es auch, dass er, obwohl er auch für die internationale Bewegung immer das grösste Interesse an den Tag gelegt hat, nicht imstande war, dem diesjährigen Kongress der I.T.F. in London beizuwohnen.

Harry Gosling war einer der hervorragendsten Führer der englischen Transportarbeiterbewegung, sowie der englischen Gewerkschaftsbewegung überhaupt. Fast ein halbes Jahrhundert hat er der Arbeiterbewegung gedient. Er stammte aus einer Schifferfamilie, die von jeher auf der Themse ihr karges tägliches Brot verdiente. Dem Beispiel anderer Berufe folgend, ging er als junger Mann dazu über, die Flussarbeiter in einer Gewerkschaft zu vereinigen. Er schuf eine Einheitsorganisation der Kahnführer, als deren Sekretär er 28 Jahre (1893 bis 1921) fungierte. Infolge des beschränkten Organisationsgebietes seiner Gewerkschaft konnte dieselbe nur recht bescheidenen Umfangs sein, aber die natürlichen Fähigkeiten ihres Führers konnten nicht unbeachtet bleiben. Er wurde in den Generalrat des britischen Gewerkschaftskongresses gewählt, welchen Posten er 15 Jahre inne hatte. Er bekleidete die höchste Stellung in der britischen Gewerkschaftsbewegung, als er im Jahre 1915 zum Vorsitzenden des britischen Gewerkschaftskongresses ernannt wurde.

An der Verschmelzung der Transportarbeitergewerkschaften hat Harry Gosling auch eifrig mitgearbeitet. Als im Jahre 1910 die Nationale Transportarbeiter-Föderation gegründet wurde, bestand keine Meinungsdivergenz darüber, dass Harry Gosling, obwohl Vertreter einer kleinen Gewerkschaft, den Vorsitz führen sollte. Bis zum Jahre 1924 war er der unbestrittene Vorsitzende und als er zurücktrat, geschah dies nur, um den Vorsitz des neugegründeten mächtigen Verbandes der Transportarbeiter und der ungelerten Arbeiter zu übernehmen, der aus der Verschmelzung von der Transportarbeiter-Föderation angeschlossenen Organisationen hervorgegangen war. Auch auf politischem Gebiete hat Harry Gosling seine ausserordentlichen Fähigkeiten der Arbeiterklasse gewidmet. Er war 30 Jahre lang Mitglied des Londoner Grafschaftsrates und seit 1918 Mitglied des Unterhauses. Im Kabinett der ersten Arbeiterregierung fungierte er als Verkehrsminister. Seine letzte parlamentarische Tätigkeit bestand darin, einen Gesetzentwurf über die Verbesserung der Lebensbedingungen der Kinder in der Binnenschiffahrt einzubringen, in dem Massnahmen für die Erziehung solcher Kinder gefordert wurden.

Trotz all der hohen Vertrauensposten,

die ihm zugewiesen wurden, blieb Harry Gosling der bescheidene und liebenswürdige Mensch, der für jeden ein gutes Wort hatte. Seine Kollegen waren für ihn durchs Feuer gegangen. Sein edler Charakter wurde von Freund und Gegner gerühmt. Feinde hatte er nicht. Sein ganzes Leben war ein Kampf gegen Unrecht und in diesem Kampfe war er ein grosser Vorkämpfer der Arbeiterklasse.



Obwohl er in der internationalen Bewegung nicht sehr hervorgetreten ist, so war er ihr doch mit Herz und Seele ergeben und wenn die I. T. F. nach dem Kriege bald wieder errichtet werden konnte, so verdankt sie dies nicht zuletzt der Tatsache, dass Harry Gosling sowohl an der historischen Konferenz im Jahre 1919 in Amsterdam als am Kongress von Christiania im Jahre 1920 teilnahm, wo seine Interventionen in schwierigen Momenten ausschlaggebend waren und die Einheit der I. T. F. sicherten.

Mit Harry Gosling ist ein grosser Arbeiterführer und ein edler Mensch dahingegangen.

## Nachruf.

Unser lieber Kamerad Harry Gosling war ein Mann recht mannigfaltigen Charakters. Wie seine Arbeitsbrüder, die Gondoliers der Themse, war er von einer Art Lokal- und Berufsstolz beseelt, ein Stolz, der weit über das Niveau seines Lohnes hinausging. Die Themse war und ist ja auch das flüssige Gold des londoner Wassertransportes.

Die Arbeiter aus seinem Berufe sind stets den Unbilden der Witterung ausgesetzt. Schon auf dem offenen Strome lauern

die Gefahren der Schifffahrt; die Brücken aber mit ihren wallartigen Fundamenten machen den Beruf selbst beim heitersten Himmel zu einem der schwierigsten und gewagtesten. Nicht nur die Flutwelle muss bemästert werden; es gilt auch, vor den grossen Strebepfeilern der Brücken auszuweichen. Und beim starken Verholen, beim Drehen und Winden eines halben Dutzend von mächtig schnaubenden Dampfschleppern gezogenen Barken, welche die Gefahren der Fluten und Nebel noch verschlimmerten, hat sich unser tapferer Kamerad Harry Gosling abgehärtet, hat sich sein Körper und Mut gestählt.

Die grosse Umwälzung im Jahre 1889 erzwang eine ganz neue Einstellung zum Leben und zur Arbeit, zu den Lohn- und zu den Arbeitsbedingungen. Die dumpf gärende Unzufriedenheit machte schnell einer richtigeren Einschätzung der Arbeits- und Dienstleistungen und des Missverhältnisses, in dem die Löhne dazu standen, Platz. 14 und noch mehr Stunden bildeten den gewöhnlichen Arbeitstag und bei der Bezahlung wurden Tag und Nacht gleichgemacht. Zu jenen fähigen Männern, welche die neuen Möglichkeiten schnell erfassten, gehörte auch Harry Gosling. Sein tätiger Geist erkannte sofort den psychologischen Moment und er was es, welcher die steigende Flut der neuen Wünsche und Forderungen auszunutzen verstand. Als einer der ersten entdeckte er die Gemeinsamkeit der Interessen aller Arbeiter. Bei seiner gewerkschaftlichen Tätigkeit stiess er aber bei vielen Binnenschiffen auf einen konservativen Individualismus, der den Geist der Kameradschaft aufhielt und den Sinn zur Verteidigung ihrer eigenen Interessen abschwächte.

Harry Gosling hat viel dazu beigetragen, dass an die Stelle dieses übertriebenen Individualismus ein brüderlicher Geist trat. Er hat mit uns auf die Schaffung eines das ganze Land umfassenden Transportarbeiterbundes hingearbeitet. In der ersten Versammlung von Hafendarbeitern, Seeleuten, Binnenschiffen, Stauern und Fuhrleuten, an der auch ich mich lebhaft beteiligt hatte, wurde Harry Gosling als Vorsitzender und Jimmy Anderson als Sekretär ernannt.

Um jene Zeit gingen Gerüchte herum, wonach hinter dieser Zusammenschlussbewegung persönlicher Ehrgeiz stecke, doch Harry Gosling wusste durch seine Persönlichkeit diese Gerüchte zum Schweigen zu bringen und für die nötige Festigkeit und Zielsicherheit der neuen Bewegung zu sorgen, an der wir — und dies erfüllt uns mit Stolz — mitarbeiten konnten.

Das Werk Harry Goslings innerhalb der I. T. F. seit deren Wiedererrichtung ist in internationalen Kreisen zur Genüge bekannt.

Seit langen Jahren wurde er aber durch Krankheit gequält. Er hat sich dagegen tapfer gewehrt und sich seiner Arbeit hingeeben, um auch seine letzten Kräfte der Bewegung zu widmen. Das Ende seines Lebens war ein langes, schweres Ringen mit dem Tode.

Ben Tillett.

## Harry Gosling †.

Schon wieder ist einer von der alten Garde von uns gegangen, der seit seiner frühesten Jugend im Vordertreffen unserer internationalen Bewegung gestanden und gekämpft hat.

Harry Gosling war im letzten Jahrzehnt des vorigen Jahrhunderts Vorsitzender der Organisation der „Lightermen“ (Schutenführer) im Londoner Hafen, als die ersten Verhandlungen zwecks Schaffung einer internationalen Verbindung der Hafentarbeiter und Seeleute stattfanden. Er hat die Bestrebungen eines engeren Zusammenschlusses auf internationalem aber auch auf nationalem — in den englischen wie in den kontinentalen Häfen gab es damals eine Unmenge kleiner, lokaler Organisationen — Gebiete mit aller Kraft unterstützt. An der Errichtung der I. T. F. hat er damals den lebhaftesten Anteil genommen und ist ihr bis zu seinem Ableben treu geblieben. Wenn Harry Gosling in der Leitung der I. T. F. auch nicht besonders stark in die Erscheinung getreten ist, so war er doch in seiner Heimat — England — einer der eifrigsten Förderer und Helfer.

Harry Gosling ist 69 Jahre alt geworden und verkörperte in sich den guten Typ des englischen Gewerkschafters, der uns auf dem Kontinent lange, lange Jahre als Vorbild gedient hat. Harry hatte ein kindlich-gutes Herz und das Mitgefühl mit den Leiden und Entbehrungen der Arbeiter war die einzige Triebfeder seiner schweren, entbehrungsvollen Tätigkeit, seines Wirkens und Schaffens und speziell die deutschen Transportarbeiter haben ihm viel zu danken.

Bei der Wiederaufrichtung der durch den Weltkrieg zusammengebrochenen I. T. F. spielte Harry Gosling ebenfalls eine bedeutende Rolle. Auf der ersten Konferenz, die nach dem Kriege im Frühjahr 1919 in Amsterdam stattfand, verlangten die Vertreter einer Nation, in einer Resolution zum Ausdruck zu bringen, dass die Vertreter der deutschen Organisationen sich schuldig bekennen des Mordes an den getöteten Seelenten der von deutschen Unterseebooten torpedierten Handelsschiffe. Da war es Harry Gosling, der in heller Empörung eine solche Zumutung zurückwies mit dem seinen Charakter kennzeichnenden Satz: „Wir sind hier zusammengekommen, um als Brüder unsere internationale Organisation wieder aufzubauen und nicht um die Schuldfrage des Krieges und der damit zusammenhängenden Greuelthaten zu erörtern oder gar zu entscheiden; alle Nationen haben unter dem barbarischen Krieg gelitten, aber die deutsche durch den Boykott am allermeisten!“

Jetzt ist Harry Gosling nach langer Krankheit von uns gegangen — ein herzenguter Mensch, ein treuer, aufopferungsfähiger Streitgefährte wie selten einer!

Ich hatte einen Kameraden, einen beseren findest Du nicht!

J. Döring.

## Der Fünfjahrplan des Sowjetunion (III).

Von GEORG KISER.

In den einzelnen wichtigsten Industriezweigen sieht der Plan folgende Produktionssteigerung vor: Die Erzeugung der elektrischen Energie soll von 5 Milliarden Kilowattstunden auf 22 Milliarden steigen, 24 mächtige Kraftwerke sollen ausgebaut werden, darunter das Riesenkraftwerk von Dnjeprostroi mit einer Leistung von einer Million Pferdestärken. Auf 200 Millionen Rubel sind die Kosten des Baues veranschlagt. Die Kohlegewinnung soll von 35 Millionen Tonnen im Jahre 1927/28 auf 75 Millionen im Jahre 1932/33 steigen, die Naphthaförderung von 11 Millionen auf 21 Millionen Tonnen, die Torfgewinnung von 7 auf 16 Millionen Tonnen. Die Entwicklung der Hüttenindustrie und des Maschinenbaues nimmt begreiflicherweise im Wirtschaftsplan einen ausserordentlich wichtigen Platz ein. Die Kapitalinvestitionen im Hüttenwesen und im Maschinenbau sollen nicht weniger als 4 Milliarden Rubel betragen. Die Eisenerzeugung soll von 3.3 Millionen Tonnen auf 17 Millionen Tonnen steigen. Die bestehenden Hüttenwerke sollen bedeutend erweitert und neue grosse errichtet werden. Das im Bau befindliche Hüttenwerk Magnitogorsk wird eine jährliche Produktion von mehr als einer Million Tonnen haben und wird das zweitgrösste Hüttenwerk der Welt sein. Das Maschinenbauwesen soll ebenfalls einen grossen Umschwung erfahren. Die Investitionen sind mit einer Milliarde Rubel veranschlagt. Während der Wert der gesamten Maschinenproduktion im letzten Vorkriegsjahr 370 Millionen Rubel betrug, wird er am Ende des Jahrfünfts 2038 Millionen Rubel ausmachen. Besonders viel Aufmerksamkeit wird dem landwirtschaftlichen Maschinenbau geschenkt. In der Vorkriegszeit hat Russland landwirtschaftliche Maschinen im Werte von 67 Millionen Rubel erzeugt, nach dem Fünfjahrplan wird die Produktion an Landmaschinen 1100 Millionen Rubel erreichen. Die Entwicklung des landwirtschaftlichen Maschinenbaues nimmt so grosse Dimensionen an, dass die Sowjetunion schon in den nächsten Jahren die amerikanische Produktion an Landmaschinen überholen wird. Erst vor einem Monat wurde eine der grössten Traktorenfabriken in Stalingrad eröffnet mit einer Jahreskapazität von 50.000 Traktoren. Auch in sämtlichen anderen Industriezweigen ist eine grosse Produktionssteigerung vorgesehen.

Woher sollen diese gewaltigen Mittel für den Umbau der Industrie gewonnen werden? Die russische Industrie war immer eine Subventionsindustrie. Die Budgetmittel spielten immer in der Finanzierung der Industrie eine grosse Rolle. Aber erst der Sowjetstaat hat die Heranziehung von Budgetmitteln für die Finanzierung der Industrie durch schwere Besteuerung der Bevölkerung zu einem seiner wichtigsten finanzpolitischen Stützpfiler gemacht. Es genügt der

Hinweis, dass zum Beispiel in den Jahren 1927/28 die Industrie 396 Millionen Rubel, im Jahre 1928/29 652 Millionen Rubel aus der Staatskasse erhalten hat. Auch nach dem Fünfjahrplan soll der Staatshaushalt eine ausschlaggebende Rolle in der Finanzierung der Industrie spielen. Mehr als die Hälfte der Investitionen soll demnach aus den Steuerlasten aufgebracht werden. Die zweite Hälfte soll die Industrie sich selbst durch eigene Akkumulation verschaffen. Die monopolistische Stellung der Sowjetindustrie erlaubt ihr begreiflicherweise eine entsprechende Preispolitik. Das berühmte „Preisscherenproblem“ ist ja nichts anderes als eine Benachteiligung der Landwirtschaft zugunsten der Industrie. Da aber die Preise für Industrieartikel zu hoch sind und in keiner richtigen Relation zu den Preisen landwirtschaftlicher Produkte stehen, so ist die Preispolitik der Regierung bestrebt, die Industriepreise womöglich zum Sinken zu bringen. Dies soll hauptsächlich durch Herabsetzung der Gesteungskosten, und zwar um nicht weniger als um 35 Prozent, geschehen. Durch die Hebung der Arbeitsproduktivität fast um das Doppelte soll dieses Ziel erreicht werden. Da aber die Industriepreise nur zu 20 Prozent sinken und die landwirtschaftlichen fast stabil bleiben sollen, so bringen die russischen Industrieunternehmen immerhin noch gewaltige Gewinne auf, mit deren Hilfe die grossen Kapitalinvestitionen bestritten werden. So bildet die Verminderung der Gesteungskosten den „Schlüsselpunkt“ des ganzen Finanzsystems der Industrie.“ Der Plan setzt demnach die grössten Hoffnungen auf Lösung des Produktionskostenproblems. Aber gerade in diesem Punkt wird der Plan nicht eingehalten. So sind im ersten Jahre des Jahrfünfts, das heisst im Jahre 1928/29, die Produktionskosten statt um 7 Prozent nur um 3.5 Prozent gesunken, auch die vorläufigen Ergebnisse der ersten Hälfte des laufenden Jahres zeugen von einer erheblichen Abweichung vom Wirtschaftsplan. Hierzu tritt die kolossale Verschlechterung der Qualität der Waren fast in allen Industriezweigen, worüber in den Sowjetzeitungen fast täglich viel geklagt wird. So schreibt zum Beispiel die „Ekonomitscheskaja Schisn“ vom 22. Mai darüber folgendes: „Die Verschlechterung der Qualität ist nicht nur in der Leicht-, sondern auch in der Schwerindustrie zu verzeichnen. In der Kohlenproduktion stieg der Ausschuss von 2 auf 14 Prozent. Auch die Qualität der Metallwaren, insbesondere jener, die den Eisenbahnen geliefert werden, hat sich wesentlich verschlechtert. Das grosse metallurgische Werk Nadeschdin arbeitet mit einem Ausschuss von 32 Prozent. Das metallurgische Werk in Lugansk, welches den Eisenbahnen Schienen liefert, weist einen Ausschuss von 18 Prozent auf. . . Die Zahlen über die Produktions-

steigerung verlieren ihre Bedeutung, wenn man die qualitativen Veränderungen in Betracht zieht. Bei einer Verschlechterung der Qualität bedeutet die Produktionssteigerung nicht eine Milderung, sondern vielmehr eine Verschärfung des Warenhungers. Der Ausschuss erreicht jetzt ein noch nie dagewesenes Ausmass.“

Mit diesen komplexen Problemen steht in engem Zusammenhang die Frage der Ausbildung der qualifizierten Arbeitskräfte. Die grossen Aufbaupläne schaffen eine grosse Nachfrage nach technischem Personal. Die vorhandenen Kadern der Ingenieure und Techniker sind an und für sich unzureichend, mit der weiteren Entwicklung der Industrie muss der Mangel begreiflicher Weise sich noch mehr vergrössern. Deshalb wird auch dem Problem des technischen Personals im Fünfjahrplan viel Aufmerksamkeit geschenkt. Am Ende des Jahrfünfts sollen in der Industrie über 60.000 Ingenieure und über 90.000 Techniker mit Spezialbildung arbeiten, das heisst, neben den vorhandenen 32.000 Diplomingenieuren und Technikern mit Mittelschulbildung sollen der Industrie weiter etwa 40.000 Ingenieure und 75.000 Techniker zugeführt werden. Eine gewaltige Aufgabe, welche sich da so ein kulturell rückständiges Land wie die Sowjetunion stellt. Es ist keine Kleinigkeit, im Laufe von fünf Jahren das Ingenieur- und Technikerpersonal zu verdreifachen!

Das sind die wichtigsten Angaben über den industriellen Aufbau der Sowjetunion nach dem Fünfjahrplan. Das schwierigste und das interessanteste Problem im wirtschaftlichen Aufbau der Sowjetunion ist ohne Zweifel die Entwicklung der Landwirtschaft im laufenden Jahrfünft. Die Hebung der Landwirtschaft, die Steigerung ihrer Produktion und insbesondere des Marktgetreides, das sind die fundamentalsten Sorgen des Sowjetstaates. Die Entwicklung der Landwirtschaft bleibt hinter dem Wachstum der Bevölkerung zurück, sie hält nicht Schritt mit dem Entwicklungstempo der Industrie, sie wird zu einem Hemmschuh des sozialistischen Aufbaues — das ist die plausible Formel des russischen Agrarproblems. Wie soll aber die landwirtschaftliche Produktion gesteigert werden? Hier gibt es nur zwei Wege: Entweder die Individualbauernwirtschaft möglichst zu fördern oder sie durch Kollektivwirtschaft zu ersetzen. Einen dritten praktischen Weg gibt es nicht. Es braucht nicht besonders betont zu werden, dass die Existenz eines konsequenten Sowjetregimes auf die Dauer ohne die sozialistische Umgestaltung des Dorfes undenkbar ist. Diese Erkenntnis ist empirisch erhärtet durch das retardierende Verhalten der Bauern, insbesondere in den letzten Jahren. Der Gegendruck der Bauern, und vor allem begreiflicher Weise der wohlhabenden Schichten, ist im Jahre 1928 so stark geworden, dass der Sowjetregierung nichts anderes übrigblieb, als entweder den

Bauern die freie Preisgestaltung für ihre landwirtschaftliche Erzeugnisse zu gewähren und damit auf die „Preisschere“ als eine der wichtigsten Akkumulationsquellen zu verzichten, das heisst, das Industrialisierungstempo stark zu drosseln oder die ganze Kraft des Staatsapparates auf die Kollektivisierung der Landwirtschaft zu konzentrieren. Die Sowjetregierung wählte den zweiten Weg. So entstand die massenhafte Kollektivisierung der Klein- und Mittelbauernschaft und die beschleunigte Förderung der Sowjetgüter, der sogenannten Sowchosi.

Bei einem normalen Gang der Dinge sollte die Anbaufläche der Kollektivwirtschaften erst am Ende des Jahrfünfts nach dem Fünfjahrplan 20 Millionen Hektar betragen; sie überstieg aber durch den neuen radikalen Agrarkurs der Regierung schon im laufenden Wirtschaftsjahr diese an und für sich grosse Ziffer und beträgt 36 Millionen Hektar. Laut Fünfjahrplan sollten die Kollektivwirtschaften erst im Jahre 1932/33, das heisst zum Ende des Jahrfünfts, eine Bruttoproduktion von 190.5 Millionen Zentner liefern, die Bruttoproduktion an Getreide in den Kollektivwirtschaften erreichte aber schon in diesem Jahre 256 Millionen Zentner. Nach Stalins Ausführungen auf dem kommunistischen Parteitag hofft die Sowjetregierung, schon in diesem Jahre die Hälfte des gesamten Marktgetreides von den Kollektivwirtschaften zu erhalten.

So glaubten die Bolschewiken das Fünfjahrprogramm der Landwirtschaft in zwei bis drei Jahren zu verwirklichen. Und dennoch eine grosse Ernährungs-krise, eine drückende Not an Lebensmitteln in der ehemaligen Kornkammer Europas. Man stellt sich stundenlang um Brot, Fleisch, Fett, Eier, Gemüse an. Man erhält sie nur in ungenügender Menge und gewährt daher jeden Preis. So steht der Alltag Russlands in einem scharfen Missverhältnis zu den Absichten der Bolschewiken. Schwerste Entbehrungen werden der Gegenwart zugunsten der Zukunft auferlegt. Grosse Opfer, die sich vor allem in der Einschränkung der Konsumbedürfnisse der Bevölkerung äussern, werden im Namen des sozialistischen Aufbaues unerbittlich gefordert. Man lebt in diesem Lande mehr in Zukunftsplänen. Der Fünfjahrplan der Sowjetunion ist dafür der beste Ausdruck. Er ist nicht nur ein grandioser Versuch des Aufbaues einer neuen Gesellschaftsordnung, sondern zugleich eine gewaltige Kraftprobe zwischen Wollen und Wirklichkeit.

## Mussolinis Freunde.

Der Kampf, welchen die I. T. F. gegen das faschistische Regime in Italien führt, wäre wohl weniger hartnäckig und heftig, wenn es sich beim Faschismus um eine rein italienische Angelegenheit handelte. Träfe auch nur letzteres zu, so hätten wir doch allen Grund zu einer tatkräftigen Aktion, um die italienische Arbeiterschaft

in ihrem Kampfe um die Wiedererlangung ihrer Freiheit zu unterstützen. Der Faschismus ist aber, wie in unserem Organ und in anderen Veröffentlichungen wiederholt dargetan, eine internationale Erscheinung und dient ähnlichen Strömungen in anderen Ländern in moralischer und materieller Hinsicht als Vorbild und Stütze. In welcher Form er auch auftreten mag, er ist in der heutigen Phase des Kapitalismus das Mittel, um unter der Arbeiterklasse wieder Zwietracht zu säen, sie zu schwächen, von ihrem Ziele abzulenken, sie im Dienst der Tyrannen zu behalten und ihre eigenen Machtmittel zu vernichten.

Mehrere Male wurde schon hervorgehoben, was für eine Bande von Verbrechern und korrupten Individuen der italienische Faschismus zu seinen meistbegeisterten Anhängern zählt. Wir sind nun durch eine Veröffentlichung in der Wiener „Arbeiter-Zeitung“ imstande, auch dies und jenes über den Gehalt der Freunde Mussolinis in Oesterreich mitzuteilen. Unterm 21. Oktober veröffentlicht genannte Zeitung ein kleines Verzeichnis, das uns ein bisschen Aufklärung über Charakter und Vergangenheit mancher Herren gibt, die in der österreichischen faschistischen Bewegung eine hervorragende Rolle spielen.

Wir gestatten uns, nachstehend einen kleinen Auszug aus diesem Verzeichnis zu bringen:

*August Putschögl*, aktives Mitglied der Heimwehr Ternitz, wegen *Lustmordes* in Untersuchungshaft.

*Johann Florian*, Mitglied der Heimwehrtortsgruppe Donawitz wegen *Doppelbraubmordes* zwanzig Jahre schweren Kerkers.

*Herbert Fink*, Kommandant der Heimwehrtosstruppe Knittelfeld, wegen *Raubes* im Jahre 1926 zu *zweieinhalb Jahren* Kerker verurteilt, wegen *Schändung* seiner achtjährigen Tochter in Untersuchungshaft.

*Kamillo Kummer*, Heimatschutz Wien, Missbrauch Jugendlicher und Verbrechen der *Unzucht*, am 6. April 1929 *zwei Jahre* schweren Kerkers.

*Ludwig Osslinger*, Kommandant des Heimatschutzes in Leitendorf bei Leoben, wegen *Raubes* an einer arbeitslosen Hausgehilfin nach einer Liebesnacht Strafuntersuchung.

*Josef Musil*, Organisationsleiter der Heimwehr in Bruck an der Leitha und Funktionär des Heimatverbandes in Wien (Arbeitersektion), *zwölfmal vorbestraft*, wegen neuerlichen Betrügereien und Diebstählen an Köchinnen, Hausgehilfinnen und Geschäftsleuten am 21. Juni 1930 zu *sechs Monaten* schweren Kerkers verurteilt.

*Josef Rohr*, Adjutant des Heimatschutzkommandanten in Leoben, wegen Diebstahls dreimal *vorbestraft*, am 9. April 1930 wegen *Zuhälterei*, *Einbruchs*, *Gewohnheitsdiebstahls* und *öffentlicher Gewalttätigkeit* zu *zwei Jahren* schweren, verschärften Kerkers verurteilt.

*Karl Simmel*, Gruppenführer des Heimat-

schutzes Wien, wegen *Unzucht* vorbe-  
straft, am 28. März 1930 wegen *Ver-  
untreuung zu vier Monaten* Kerker ver-  
urteilt.

*Karl Schweighofer*, Mitglied des Heimat-  
schutzes in Mitterndorf im Mürtal,  
wegen Diebstahls dreimal vorbe-  
straft, am 16. Juli 1930 wegen *Raubes, Brand-  
stiftung und Gewohnheitsdiebstahls*, zu drei  
Jahren schweren Kerkers verurteilt.

*Hans Wörgetter*, Adjutant der Heimwehr  
in Innsbruck, vorbe-  
straft, wegen mehr-  
facher *Einbruchdiebstähle* und *Raubes* an  
einer Hausgehilfin am 10. April 1930  
zu drei Monaten Kerker verurteilt.

*Johann Waditschatka*, Zugkommandant des  
niederösterreichischen Heimatschutzes,  
wegen *Tötung seines Vaters* am 8. Sep-  
tember 1930 zu achtzehn Monaten schwe-  
ren Kerkers verurteilt.

*Karl Kobau*, Schwarmführer des Heimat-  
schutzes in Seegraben, wegen *Notzucht*  
und Schwängerung eines zwölfjährigen  
Mädchens zu einem Jahre schweren Ker-  
kers verurteilt.

*Friedrich Wang*, Mitglied des Heimat-  
schutzes Donawitz, wegen *Kinderschän-  
dung* am 12. Juli 1930 zu sechs Monaten  
schweren Kerkers verurteilt.

*Johann Schlager*, Mitglied der Heimwehr  
und der Unabhängigen Gewerkschaft,  
wegen *Unzucht zu fünf Jahren* schweren  
Kerkers verurteilt.

*Gabriel Krayer*, Mitglied der Heimwehr und  
der gelben Heimwegewerkschaft in  
Bruck, fünfmal wegen *Schändung* vorbe-  
straft, am 9. August 1930 wegen *Kind-  
erschändung*, begangen an drei Mäd-  
chen im Alter von acht bis elf Jahren,  
zu achtzehn Monaten Kerker verurteilt.

*Franz Dreistädter*, Mitglied des Heimat-  
schutzes Favoriten, wegen *Kinderschän-  
dung*, begangen an vier- bis achtjähri-  
gen Mädchen, am 22. Mai 1930 zu neun  
Monaten schweren Kerkers verurteilt.

*Ludwig Hermenter*, Mitglied des steirischen  
Heimatschutzes, am 22. Mai 1930 wegen  
*Leichenschändung* zu vier Monaten stren-  
gen Arrestes verurteilt.

*Ignaz Bayer*, Gruppenführer des Heimat-  
schutzes in Stettenhof, wegen *Vater-  
mordes* in Strafuntersuchung.

*Oskar Reiterer*, Gruppenleiter des Heimat-  
schutzes Wimpasing, wegen *Kind-  
erschändung* mit sieben Monaten schweren  
Kerkers vorbe-  
straft, wegen *Heirats-  
schwindsels* und *Schändung* steckbrieflich  
verfolgt.

*Friedrich Stock*, Führer der Heimwehr-  
gruppe Kematen und christlich-sozialer  
Gemeinderatskandidat, wegen *Notzucht*  
an seiner zwölfjährigen Tochter verhaftet.

*Paul Mörth*, Mitglied der Kärntner Heim-  
wehr, wegen *Mordes* und *Blutschande*  
am 4. Juni vom Schwurgericht Klagen-  
furt zu fünfzehn Jahren schweren Ker-  
kers verurteilt.

Die vorstehende Liste enthält nur die  
schwersten Fälle; ausserdem werden noch

eine ganze Reihe minder schwerer Fälle  
angeführt. So sind 6 „Hahnenschwänzer“  
(der Name österreichischer Faschisten)  
wegen Totschlages verurteilt worden zu  
insgesamt 16 Jahren, 5 wegen Diebstahls  
zu 7 Jahren, 5 wegen Veruntreuung zu  
5 Jahren, 4 wegen Betrug zu 2 Jahren, 14  
wegen Raubes, Heiratsschwindsels, Brand-  
stiftung, Körperverletzung, Hausfriedens-  
bruchs, Unzucht, Gewalttätigkeiten und

anderer gemeiner Verbrechen zu insge-  
samt 14 Jahren. Eine ansehnliche Anzahl  
solcher „Ehrenmänner“ wird wegen ähn-  
licher Verbrechen steckbrieflich verfolgt  
oder ist bereits in Untersuchungshaft.

Wir erinnern uns noch, mit welcher  
Genugtuung die faschistische Presse Ita-  
liens die jetzige österreichische Regierung,  
wo auch zwei Vertreter der Heimwehr-  
bewegung sitzen, begrüßte.



## Die I. T. F. in Südafrika.

*Zum Anschluss des Rhodesischen  
Eisenbahnverbandes.*

Wenn der höhere Lebensstandard in  
gewissen Ländern gegen mindere Arbeits-  
und Lebensbedingungen in anderen Ge-  
genden aufrecht erhalten werden soll,  
und wenn die in gewissen Industrielän-  
dern errichtete Sozialversicherung auf  
andere Länder, wo sie brotnötig ist,  
ausgedehnt werden soll, ist dann inter-  
nationale Aktion der Gewerkschaften  
nicht eine absolute Notwendigkeit? Wie  
kann diese Aktion unternommen werden  
ohne internationale Verbindungen zwi-  
schen Gewerkschaften?

*Rhodesia Railway Review.*  
(Dezember 1929).

Der Londoner Kongress nahm mit lau-  
tem Beifall ein Telegramm des Kongres-  
ses des Rhodesischen Eisenbahnver-  
bandes entgegen und ratifizierte damit  
den ersten Anschluss einer Organisation  
der weissen Rasse in Südafrika an die  
I.T.F.

Die Heimat unserer neuen Mitglieder  
ist ein ausgedehntes Land, welches etwa  
1000 km. südlich des Aequators be-  
ginnt. Südrhodesien misst 384 000 qkm.  
(Deutschland 472 000) und hat eine Be-  
völkerung von etwas mehr als einer Mil-  
lion Seelen, wovon 47 600 Weisse. Nord-  
rhodesien hat einen Bodenraum von  
743 000 qkm. und von seinen 1 261 000  
Einwohnern sind 7 500 Weisse. Neben  
Landwirtschaft und Viehzucht bildet der  
Bergbau eine der wesentlichsten Er-  
werbsquellen. Dem Werte nach ist die  
Goldförderung fast halb so gross wie die  
aller anderen Bergbauprodukte zusam-  
men.

Mehr als die Hälfte des Eisenbahn-  
netzes entfällt auf Südrhodesien. Die be-  
sondern Verhältnisse des Landes werden  
verblüffend beleuchtet durch folgende  
Ziffern: auf 4 000 km. Eisenbahnen lau-  
fen nur 170 Lokomotiven, 200 Personen-  
und Packwagen, „wovon 25 für Eingebore-  
ne“, und etwa 3 500 Güterwagen.

Der Personalkörper umfasst etwa 20 000  
Mann, wovon etwas mehr als 3000 Ange-  
hörige der weissen Rasse.

Die Eisenbahner Rhodesiens haben

harte Zeiten durchgemacht. Die Eisen-  
bahnen wurden unter entsetzlichen  
Schwierigkeiten gebaut und in Betrieb  
gesetzt. Die Arbeits- und Lebensbedin-  
gungen waren derart mörderisch, dass  
nicht nur, wie dies bei Eisenbahnbauten  
in Afrika zu geschehen pflegt, die Neger  
gleich Fliegen wegstarben, sondern auch  
sprichwörtlich der Einbau jeder Schwelle  
auf der Linie Umtali-Beira einem weis-  
sen Eisenbahner das Leben kostete. Aber  
auch als die „Pionierzeiten“ vorbei wa-  
ren und der Betrieb in normalen Gleisen  
lief, waren die Arbeitsbedingungen nicht  
rosig. Die Arbeitstage waren lang, die  
Löhne niedrig. Dazu kam die Despoten-  
herrschaft grosser und kleiner Büro-  
kraten.

Im Jahre 1912 kam ein Funktionär  
des südafrikanischen Eisenbahnver-  
bandes nach Rhodesien und nahm den  
Kampf gegen die Despotie der British  
South African Company (bis 1923 die  
Vorgängerin der britischen Regierung in  
der Verwaltung des Landes) auf. Es ge-  
lang in den zwei wichtigsten Eisenbahn-  
zentren, Umtali und Bulawayo, eine  
lokale Organisation zu errichten. Wessen  
Mitgliedschaft bekannt wurde „flog“  
und sein Name prangte auf der schwar-  
zen Liste. Nach zwei Jahren bestand  
nichts mehr von der Organisation.

Und die Arbeitstage blieben unendlich  
lang. Um 1916 trieb die despotische  
Eisenbahnverwaltung die Dinge so weit,  
dass sie bei den Familien der Zugbe-  
diensteten Essen holen liess, damit diese  
bei der Rückkunft in die Heimatstation  
sofort eine neue „Tour“ antreten konn-  
ten. Als eines Tages sieben Mann,  
die 24—36 Stunden unterwegs waren,  
fern von der Heimatstation vergebens  
beim Depotchef um Lebensmittel fragten,  
wandten sie sich an den Bürgermeister  
des Ortes! Aber die brutale Geste des  
Eisenbahnbürokraten machte das Mass  
der Misshandlung voll. Der Vorfall schuf  
die richtige Atmosphäre der Revolte, in  
welcher der heutige Eisenbahnverband  
geboren wurde.

Die jetzt nicht mehr junge Organisation hat bewegte Zeiten hinter sich. Auf rasche Erfolge in der Anfangszeit ihres Bestehens folgte ein Guerillakrieg der Eisenbahngesellschaft und im Jahre 1918, am Vorabend eines Kampfes, gar Verrat. Das Ergebnis des Kampfes war die Einsetzung eines Schiedsgerichtes, vor welchem die Organisation die Partie verlor. Ein dreitägiger Streik im Jahre 1919 schwächte die Organisation bedenklich. Gegen Ende des Jahres war sie am Rande des völligen Niederganges. Eine gut organisierte und mit den Spargroschen des Vorsitzenden Harrison finanzierte Propagandakampagne rettete die Organisation. Als sie nach fünfwöchigen ergebnislosen Verhandlungen mit der Eisenbahngesellschaft am 15. März 1920 den Streik verkündete, antwortete die Masse wie ein Mann. Am 28. März bot die Eisenbahngesellschaft den Frieden an. Der Streik war von ausschlagendem Erfolg gekrönt.

Seitdem sind die Führer der Organisation der Sorgen nicht enthoben. Gewaltiger Druck der Bergbaumagnaten führte 1922 zu einer Lohnsenkung, die 1927 zu etwas mehr als der Hälfte wieder wettgemacht werden konnte. 1929 fand ein Streik statt, der die Finanzen der Organisation stark mitnahm und mit der Einsetzung eines Schiedsgerichtes und einigen grundsätzlichen Zusagen endete. Dieser Ausgang des Kampfes befriedigte eigentlich niemanden und führte zu einem zwar spürbaren, wenn auch nicht beunruhigenden Rückgang der Mitgliederzahl.

Der Rhodesische Eisenbahnverband ist eine Einheitsorganisation und zur Zeit 2000 Mann stark. Ein Teil der Werkstättenarbeiter gehört dem Metallarbeiterverbände an.

In der Arbeiterbewegung Rhodesiens nimmt der Eisenbahnverband eine führende Stellung ein. Die Organisation gab den Anstoss zur Zusammenfassung aller Verbände im Gewerkschaftsbunde. Und vom Eisenbahnverband ging die Initiative zur Bildung der Arbeiterpartei aus. Von den drei Arbeitervertretern im Parlament sind zwei Eisenbahner: J. W. Keller, Generalsekretär des Verbandes und J. H. Malcolm, der Vertrauensmann des Verbandes in Umtali. Mit welcher Sorte Arbeitgeber unsere rhodesischen Freunde zu tun haben erhellt aus der Tatsache, dass der Kupferschmied Malcolm nach seiner Wahl ins Parlament, ohne Angabe von Gründen, aus dem Eisenbahndienst entlassen wurde.

Der Verband der rhodesischen Eisenbahner ist nunmehr der am weitesten vorgeschobene Posten der I.T.F. auf dem afrikanischen Kontinent. Im Kampf gegen die Reaktion ist er gross geworden und auch die Zukunft verspricht nicht ewigen Wirtschaftsfrieden auf den Eisenbahnen Rhodesiens. Die rund 100 in der I.T.F. vereinten Organisationen von Eisenbahnern und Transportarbeitern aller Weltteile heissen die afrikanische Bruderorganisation willkommen.

## Berufsfragen des deutschen Lokomotivpersonals.

Am 5. Oktober d. J. trat in Nürnberg die Konferenz des im Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands organisierten Lokomotivpersonals zusammen, um Berufsfragen unter die Lupe zu nehmen, zu untersuchen, welche Fortschritte in der Vergangenheit erzielt — und auch nicht erzielt — wurden und worauf das Schwergewicht gewerkschaftlicher Aktion in der nächsten Zukunft zu legen ist. Die Konferenz stand unter der Leitung des Lokomotivführers Mathias Hermann, 2. Vorsitzender des Verbandes und Mitglied des Verwaltungsrates der Deutschen Reichsbahngesellschaft.

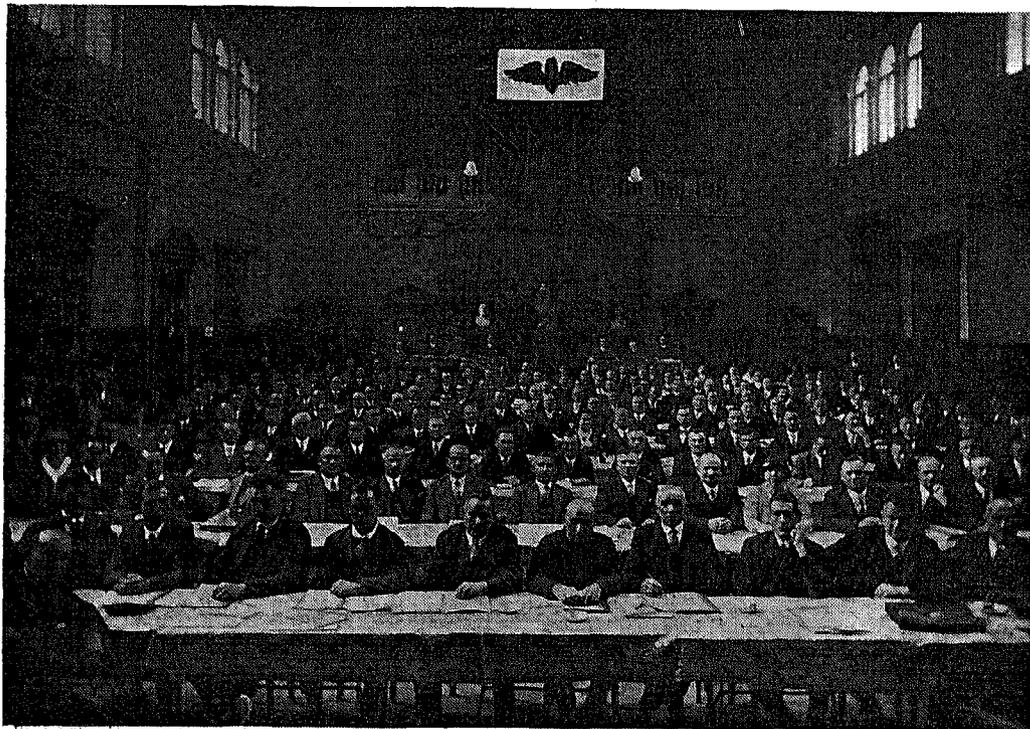
Die Aufmerksamkeit der Konferenz galt in erster Linie der Personalpolitik der deutschen Republik und der deutschen Reichsbahn überhaupt. In diesem Punkte kam man zu wenig erquicklichen Feststellungen. In der Republik herrscht Geldnot. Für bequeme Finanzminister ist Herabsetzung des Personalbudgets allzu oft das Mittel, um über Schwierigkeiten hinwegzukommen. Mit etwas Lärm der Staatsbediensteten, denen man aus guten, aber auch aus zweifelhaften „raisons d'Etat“ das Streikrecht nicht zugesteht, wird man schon fertig. Die wohlhabenden Bürger und die Kapitalisten erwarten vom politischen Bundesgenossen im Ministersessel, dass er allen möglichen Leuten, nur nicht ihnen und den Beamten zuerst, „Notopfer für das Vaterland“ auferlegt. Die Beamten der deutschen Republik sind aber am allerwenigsten imstande, den Bestrebungen, die ihr materielles Los bedrohen, einen achtungsgebietenden moralischen Widerstand entgegenzusetzen. Dafür ist ihre gewerkschaftliche Zerrissenheit und noch mehr ihr politischer Indifferentismus zu gross.

Die Reichsbahngesellschaft hat für die Personalpolitik der Republik nur dann Interesse wenn es rückwärts geht. Da die Regierung ernsthaft an Senkung der Löhne und Gehälter der Staatsbediensteten denkt, ist sicher, dass die Reichsbahngesellschaft gleichartige Pläne brütet. Und mit der Aktionsfähigkeit der „unpolitisch“, in Wirklichkeit politisch zu vielseitig organisierten Beamtenschaft der Reichsbahn ist es nicht viel besser bestellt als mit der Aktionsfähigkeit der Beamten der Republik.

Die Reichsbahn macht die Berechnung, dass Beamte teurer sind als Arbeiter. Sie will in der Zusammensetzung des Personalkörpers die Anzahl der Beamten verkleinern, die der Arbeiter vergrössern. Das trifft das Lokomotivpersonal, oder vielmehr hat es bereits getroffen. In den Jahren 1926—1929 vermehrte sich der Personalbestand für den Lokomotivfahr- und Triebwagenführerdienst um 11,8 %. Die Anzahl der in diesem Dienst beschäftigten Beamten sank in derselben Zeit von 57 087 auf 56 173, d. i. um 1,6 % und die Anzahl der (nichtbeamteten) Hilfskräfte stieg von 8 692 auf 17 348. Die Reichsbahn geht ausserdem mit Plänen um, die Anstellungsgrundsätze zu ändern. Nach dem was darüber in Verhandlungen erklärt wurde, dürften die meisten, und gerade die ältesten, nichtbeamteten Hilfskräfte im Lokomotivdienst nicht mehr auf die Anstellung zum Beamten rechnen.

Die Entwicklung der Autokonkurrenz und die fortschreitende Elektrifizierung erleichtern dem Lokomotivpersonal die Verteidigung seiner sozialen Stellung nicht.

Das Kapitel der Arbeitszeit strotzt von Klagen. Vom Achtstundentag ist man immer noch ein gut Stück entfernt. Am 1. Juli 1925, am 23. Juni 1927 und am 1.



Konferenz der im Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands organisierten Lokomotivführer.

Juli 1929 wurde die Statistik der Arbeits- und Dienstschichtzeit aufgestellt. Für den Lokomotivfahrdienst ergibt sie, dass die planmässige wöchentliche Arbeitszeit betrug:

	1925	1927	1929
bis zu 48 Std. für	3 025	1 339	1 628
49—50 " "	4 752	5 944	10 539
51—53 " "	23 474	34 250	40 790
54 " "	13 833	10 463	6 370
55—57 " "	16 990	4 364	1 882

Der Fortschritt wird kaum geschmälert, wenn man die Schichtzeit (voll angerechnete Arbeitszeit + teilweise angerechnete Zeit im Reservendienst und Dauer der Fahrgastfahrten + Pausen) in Betracht zieht. Die planmässige wöchentliche Dienstschichtzeit betrug:

	1925	1927	1929
bis zu 54 Std. für	15 080	15 891	23 215
55—60 " "	31 293	31 048	31 113
61—66 " "	12 924	8 099	6 159
67—72 " "	2 288	1 143	570
73—93 " "	489	179	152

Es ist besser geworden. Aber immerhin bleibt es doch eine bedenkliche Sache, wenn in einem Lande, welches die Absicht bekundet, das Washingtoner Abkommen zu ratifizieren, nahezu 5/6 des Personals des Lokomotivfahrdienstes planmässig, d. h. reglementär über 50 Stunden arbeiten und gar noch ein Abrücken von der Achtundvierzigstundenwoche festzustellen ist.

Besser geworden ist es auch mit der Gewährung des Ruhesonntages. Die Anzahl der Lokomotivbediensteten, die 16 oder weniger Ruhesonntage erhielten, sank von 13 008 im Jahre 1925 und 9 054 im Jahre 1927 auf 7 941 im Jahre 1929.

Ueber den Gesundheitszustand des Lokomotivpersonals geben folgende Zahlen über das Jahr 1929 Aufschluss (die Ziffern beziehen sich auf 28 927 Dampflokführer, 587 Elektrolokführer, 25 237 Reservelokführer und Heizer und 308 797 Beamte; etwa 370 000 Arbeiter sind nicht berücksichtigt):

	Im Dampflokomotivdienst		Im Elektrolokomotivdienst Führer	Im Eisenbahndienst überhaupt Beamte
	Führer	Reserveführer und Heizer		
Von je 100 erkrankten.	71,03	71,92	64,74	68,09
Es entfielen Krankheits-tage auf				
a) einen Beamten . . .	19,20	14,75	15,12	18,53
b) einen Krankheitsfall .	27,04	20,50	23,36	27,22
Es entfielen Sterbefälle auf				
a) je 1000 Beamte . . .	6,81	3,45	6,81	6 08
b) auf 100 Krankheitsfälle	0,96	0,48	1,05	0,89

Die Konferenz war der Ansicht, dass an diesem Zustande vieles zu verbessern sei, namentlich durch Verkürzung der Arbeitszeit. Mit der rationelleren Ausnutzung des Materials geht eine rationellere Ausnutzung des Personals Hand in Hand. In den Jahren 1926—1929 sank der Lokomotivbestand von 25 917 auf 24 086 Stück, wovon noch 1 400 überzählige Lokomotiven abzuziehen sind. Während die Gesamtleistung des Triebfahrzeugparks im Zeitraum 1926—1929 um 20 % stieg, wurde der Lokomotivpersonalbestand nur um 11,8 % erhöht. Die Fahrleistungen des einzelnen Bediensteten sind um etwa 800 km. im Jahr vermehrt worden und übersteigen nunmehr die 30 000 km. Diese schärfere Anspannung der körperlichen und geistigen Kräfte ist, von der unzulänglichen Verkürzung der Arbeitszeit abgesehen, durch nichts ausgeglichen worden. Im Gegenteil, Deutschland macht unter den grossen Eisenbahnländern eine nicht sehr ehrenvolle Ausnahme: Die Frequenz der Arbeitsunfälle nimmt nicht ab, sondern zu!

Die immer zahlreicheren Versuche mit der Einmannbesetzung von Lokomotiven beunruhigen die Gemüter. Der Ruf nach gesetzlichen Massnahmen gleich den amerikanischen „full crew laws“ (Gesetze über vollständige Mannschaften) wird immer

lauter. An das Berufsgewissen der Eisenbahnfachleute und an den Verstand der öffentlichen Meinung appellierend, wiederholte die Konferenz den in der Denkschrift der I. T. F. geprägten Satz:

„Zwei Mann auf einer Lokomotive oder einem Motorwagen sind zwei Führer“.

Nicht nur der Vorstand der Organisation sondern auch über fünfzig Anträge aus den Bezirken lieferten der Konferenz Beratungsstoff. Kohlenersparnisprämien, Dienstaufwandsentschädigungen, Uniformkosten, Interpretierung zahlreicher Verfügungen, Arbeit in Betriebs- und Beamtenräten, Preisermässigungen in Bahnhofs-wirtschaften, Stellung der Lokomotivbediensteten, die frühzeitigen Verlust des Seh- und Hörvermögens erleiden, Handwerker und Nischthandwerker im Lokomotivdienst, in einem Wort: die Lawine der Missgeschicke des Alltags rollte ab. Der Vorstand der Organisation bekam zu hören, welche Uebelstände herrschen und was zu tun ist, um auch das tägliche Los erträglicher zu gestalten.

Besonders erfreulich ist, dass ein ansehnlicher Teil der Anträge Organisationsfragen gewidmet waren: Verbandseinrichtungen für die Mitgliederwerbung und Interessenvertretung durch die örtlichen Instanzen. Aus der Konferenz heraus kamen

## Mitteilungen des Sekretariats.

### Beitritt.

Zur Aufnahme in die I. T. F. meldete sich an die Federación Nacional de Transportes Marítimos (Seeleute) Gijón in Spanien, 3180 Mitglieder.

### Der holländische Ausschuss.

Der holländische Transportarbeiterverband und der Niederländische Verband des Eisenbahn- und Strassenbahnpersonals haben, in Ausführung der Bestimmungen des Artikels 23 unserer Statuten, als Mitglieder bzw. Stellvertreter im holländischen Ausschuss angewiesen die Kollegen:

J. Brautigam, Mitglied; A. Kievit, Stellvertreter, P. Moltmaker, Mitglied; F. Landskroon, Stellvertreter.

### Aufruf für Italien.

In der Liste der Zeitschriften (Rundschreiben No. 8 I. A. vom 15. Oktober) sind versehentlich nicht aufgeführt worden die Fachorgane:

des norwegischen Lokomotivpersonalverbandes, des Verbandes der Eisenbahner der Tschechoslowakischen Republik, und des Zentralverbandes der Maschinisten und Heizer Deutschlands.

Die Zeitschriften dieser Organisationen haben unseren Aufruf kurz nach seiner Bekanntgabe veröffentlicht.

### Eingegangene Beiträge für 1930:

Verband der Eisenbahngestellten Grossbritanniens und Irlands . . .	hfl. 813,44
Britischer Transportarbeiterverband . . .	„ 5 640.—
Oesterreichischer Eisenbahnerverband . . .	„ 1 256,28
Eisenbahnerverband Niederländisch-Indiens . . . . .	„ 71,90

konkrete Vorschläge wie auf diesem Arbeitsgebiet des Verbandes das eine oder andere zu verbessern sei. Der Bezirk Nürnberg beantragte, „der Vorstand wolle sich bei der I. T. F. dafür einsetzen, dass die ausländischen Bruderorganisationen über unser Verhältnis zur Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer aufgeklärt werden, und diese die Beschickung von Tagungen der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer ablehnen“. Die Weigerung der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer mit dem Einheitsverband der Eisenbahner eine Arbeitsgemeinschaft zu schliessen, die Propaganda gegen den Anschluss an die I. T. F. bei gleichzeitiger Pflege von Verbindungen mit I. T. F.-Organisationen des Auslandes, die stete Sorge von Führern der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer, ihre Organisation im eigenen Lande zu isolieren, das alles findet nicht ungeteilte Zustimmung in den Reihen des deutschen Lokomotivpersonals, nicht einmal in den Reihen der Organisation selber. Wenn die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer sich ihrer moralischen Pflicht hinsichtlich der internationalen Interessenvertretung entzieht, so soll sie fühlen, dass sie auch ausserhalb Deutschlands dafür nicht bewundert wird. Das war der Sinn des Nürnberger Antrages, der übrigens von der Konferenz angenommen wurde.

Dem deutschen Lokomotivpersonal geht es wie der gesamten Eisenbahnerschaft Deutschlands: nicht besonders glänzend. Zuversichtlich stimmt jedoch die Tatsache, dass eine solide, gut funktionierende Einheitsorganisation über eine junge Stosstruppe verfügt und dieser mit allen erforderlichen und nützlichen Mitteln an die Hand geht, um den Kampf für die Hebung des Berufes „comme il faut“ zu führen.

## Die Pensionsversicherung der polnischen Eisenbahner.

In der ersten Zeit des Bestehens des polnischen Staates lebten die Eisenbahner Polens in unregelmäßigen sozialen Verhältnissen. Russische, österreichische und deutsche Vorschriften kamen nebeneinander zur Anwendung, regelten manches in ganz verschiedener Weise. Als der Staat seine Geschäftsführung eingerichtet hatte, wurde auch das Statut der Staatsbediensteten festgesetzt. Schliesslich wurde der beständige Personalkörper der Eisenbahnen eingeteilt in etatmässig und nicht etatmässig angestellte Bedienstete, d. h. in Beamte und Arbeiter. Zu der Gruppe der nicht etatmässig angestellten Bediensteten gehören auch die Beamtenanwärter. Das nichtständige Personal umfasst Bedienstete im Probendienst (Ausbildung), zeitweilig und im Privatvertragsverhältnis beschäftigte Bedienstete.

Das ständige Personal besteht zu 40% aus Beamten und zu 60% aus Beamtenanwärtern und Arbeitern.

Durch Gesetze wurden in den Jahren 1921 und 1923 die Pensionen und Hinterbliebenenfürsorge für alle Staatsbeamten einschl. der Eisenbahnbeamten geregelt, während es vieler Anstrengungen des Eisenbahnverbandes und der Gewerkschaft der Lokomotivführer bedurfte, um auch das Los der Arbeiter der früher russischen und österreichischen Gebiete sicherzustellen; für die Arbeiter des früher deutschen Gebietes ist die deutsche Versicherungsordnung von 1911 ununterbrochen bis zum heutigen Tage in Kraft geblieben. Ein Gesetzentwurf der beiden Gewerkschaften für die Regelung der Pensionsverhältnisse aller Eisenbahner, einschl. der Beamten, wurde nur für die Arbeiter in Erwägung gezogen und führte zum Erlass der Verordnung vom 3. September 1926 über die Pensionen der Staatsbahnarbeiter. 1929 endlich gelang es für Staatsbahnbeamten eine Neuregelung zu erzielen. Die auf die Beamten anwendbare Verordnung vom 4. 7. 1929 lehnt sich an die Grundsätze der Verordnung für die Arbeiter; der Wortlaut mancher Bestimmungen ist genau derselbe; an einigen Punkten weichen die Verordnungen voneinander ab und zwar zugunsten der Beamten.

Wir geben nachstehend einen Ueberblick über die durch diese beiden Verordnungen geschaffenen Verhältnisse:

Die polnische Staatsbahn ist für ihre Beamten und Arbeiter ihr eigener Versicherungsträger.

Für die Pensions-, Unfall- und Hinterbliebenenfürsorgeversicherung zahlen die Beamten 6% des Gehaltes und der versicherungspflichtigen Zulagen, die Arbeiter 6% des Tagelohnes und der versicherungspflichtigen Zulagen für jeden Lohnstag. (Versicherungspflichtig sind die *allen* Bediensteten gewährten

Zulagen, jedoch nicht die in Polen im Verhältnis zu Lohn und Gehalt ziemlich hohen Sozialzuschläge.) Ständig im Lokomotivfahr- und Zugbegleitdienst beschäftigte Beamte und Arbeiter entrichten einen Beitrag von 9%, wofür in der Pensionsberechnung jedes Dienstjahr mit 18 Monaten angesetzt wird.

Die vor Erlass der Verordnungen im polnischen Staatsdienste, im staatlichen oder privaten Eisenbahndienst Polens oder der ehemaligen Teilungsmächte verbrachte Zeit wird bei Pensionierung als Dienstzeit angerechnet, falls der Beamte oder Arbeiter in dieser Zeit Versicherungsbeiträge leistete und diese ihm nicht zurückerstattet wurden. Falls Versicherungsbeiträge nicht ge-

leistet wurden, kann der Beamte oder Arbeiter (gegebenenfalls die Hinterbliebenen) Pensionsanspruch auch für diese Zeit erwerben, indem die Beiträge nachzahlt werden. Durch Nachzahlung der Beiträge kann der Beamte für die Zeit seiner Universitätsstudien (bis zu vier Jahren) Anspruch auf Pension erwerben. Beamten und Arbeitern, die zeitweilig pensioniert gewesen sind, wird ihre frühere Dienstzeit voll als Dienstalter angerechnet. Dasselbe gilt für die im polnischen Heeresdienst verbrachte Zeit. Der Urlaub zur Ausübung eines Mandats als Abgeordneter oder Senator oder einer gewerkschaftlichen Funktion wird den Beamten, bei Entrichtung der Versicherungsbeiträge als Dienstalter angerechnet.

Die Pensionsberechtigung tritt ein bei:

	Vollendung des 60. Lebensjahres nach	Ohne Rücksicht auf das Alter mindestens	Infolge Abbaues Dienstjahren	Dienstuntauglichkeit infolge Gebrechens	infolge Unfalls
Beamte . . .	10	35	10	5	<i>Ohne Rücksicht auf die Anzahl Dienstjahre</i>
Arbeiter . . .	15	35	15	5	

Bei Beamten mit wenigstens 10 pensionsfähigen Dienstjahren, die auf dem Strafwege entlassen werden, wird in der Disziplinausscheidung bestimmt, welche Pensionsansprüche zuerkannt werden. Im übrigen gilt für entlassene und freiwillig ausgeschiedene Beamte und

Arbeiter, dass ihre erworbenen Rechte gewahrt bleiben, wenn sie innerhalb drei Jahren anderweitig eine versicherungspflichtige Beschäftigung aufnehmen. Die Staatsbahn überweist dann dem in Betracht kommenden Institut die angesammelten Versicherungsmittel.

### Bemessung der Pension in % des zuletzt versicherten Einkommens:

	Beamte	Arbeiter
für die ersten 10. Dienstjahre . . . . .	40	—
für das 11. und jedes weitere Dienstjahr . . . . .	2,4	—
für die ersten 15. Dienstjahre . . . . .	—	50
für das 16. und jedes weitere Dienstjahr nach 35 Dienstjahren (Höchstpension) . . . . .	100	100
bei Dienstuntauglichkeit infolge Gebrechens (mehr als 5 und weniger als 15 Dienstjahre) . . . . .	50	50
<i>zuzüglich Unfallrente, je nach dem Grad der jeweiligen Erwerbsunfähigkeit, höchstens . . . . .</i>	60	50

Die Staatsbahnverwaltung kann einen wegen Dienstuntauglichkeit pensionierten Arbeiter oder Beamten, der das 55. Lebensjahr noch nicht vollendet hat, jederzeit ärztlich untersuchen lassen. Wird festgestellt, dass der Pensionär die Diensttauglichkeit wiedererlangt hat, so ist die Verwaltung berechtigt, ihn zum Dienst zu berufen auf einen Posten, der nicht niedriger ist als der vor der Versetzung in den Ruhestand bekleidete. Der Pensionär, welcher dieser Einberufung innerhalb dreissig Tagen keine Folge leistet geht seiner Pension verlustig. Abgebaute Beamte und Arbeiter können innerhalb der ersten sechs Monate ihrer Pensionierung wieder einberufen werden, jedoch nur auf einen Posten, der nicht niedriger ist als der vorher innegehabte.

Auf Witwenrente hat Anspruch: die Witwe eines Pensionärs, die Witwe eines Beamten oder Arbeiters, der an seinem Todestage ein pensionsfähiges Dienstalter von wenigstens 5 Jahren hatte und die Witwe eines infolge Un-

falls gestorbenen Beamten oder Arbeiters jeglichen Dienstalters. Anspruch auf Witwenrente besteht nicht, wenn die Witwe am Todestage des Ehemannes mit ihm nicht in Ehegemeinschaft lebte und die Ehe gerichtlich ohne Unterhaltspflichtung des Mannes geschieden war. Dieser Anspruch besteht ebenfalls nicht, wenn die Ehe mit einem Pensionär geschlossen wurde. Diese Vorschrift gilt jedoch nicht für die Witwen, deren verstorbener Gatte nach der Eheschliessung wieder in den Eisenbahndienst getreten ist.

Die Beamtenwitwe hat keinen Anspruch auf Witwenrente, wenn sie die Ehe im Laufe der letzten sechs Monate vor dem Tode des Beamten einging, sofern der Beamte in dieser Zeit, infolge der Krankheit, die seinen Tod verursachte, den Dienst nicht mehr ausübte. Für die Arbeiterwitwe gilt, dass ihre Ehe zwei Jahre ununterbrochen gedauert haben muss.

An Stelle der Rente kann mit Zu-

stimmung der Witwe eine Abfindungssumme gezahlt werden, und zwar in Höhe eines Jahresbetrages. Der Anspruch auf Witwenrente erlischt bei Eintritt ins Kloster, Verlust der Fähigkeit zur Bekleidung eines öffentlichen Amtes und Wiederverhehlung. Im letzteren Falle erhält die Witwe eine Abfindungssumme in Höhe eines Jahresbetrages.

Die Witwenrente beträgt 50% der Pension, die der Beamte oder Arbeiter am Todestage bezog oder auf die er im Falle der Pensionierung Anspruch hatte.

Die Waisenrente steht jeder unverehelichten unter 18 Jahren und jeder älteren erwerbsunfähigen Waise zu. Studierende Beamtenwaisen können die Waisenrente bis zur Vollendung des 24., studierende Arbeiterwaisen bis zur Vollendung des 21. Lebensjahres beziehen. Die Waisen weiblicher Beamten und Arbeiter, deren Vater nicht im versicherungspflichtigen Eisenbahn- oder Staatsdienst ist oder war, werden behandelt wie die Waisen eines Beamten oder Arbeiters, der eine rentenberechtigte Witwe nicht hinterlässt.

Auf die Pensionen, Unfallrenten, Witwen- und Waisenrenten samt den Zusatzrenten werden die allgemeinen Aenderungen der versicherungspflichtigen Beamten und Arbeiter automatisch angewandt. Dagegen haben alle Aenderungen der Höhe der versicherungspflichtigen Bezüge des aktiven Personals, die nur durch Umgruppierung der einzelnen Posten oder durch Aenderung lokaler Wirtschafts- und Betriebsverhältnisse zuwege kommen oder nur einzelne Personalgruppen betreffen, keinen Einfluss auf die Höhe der Ruhestands- oder Hinterbliebenenbezüge.

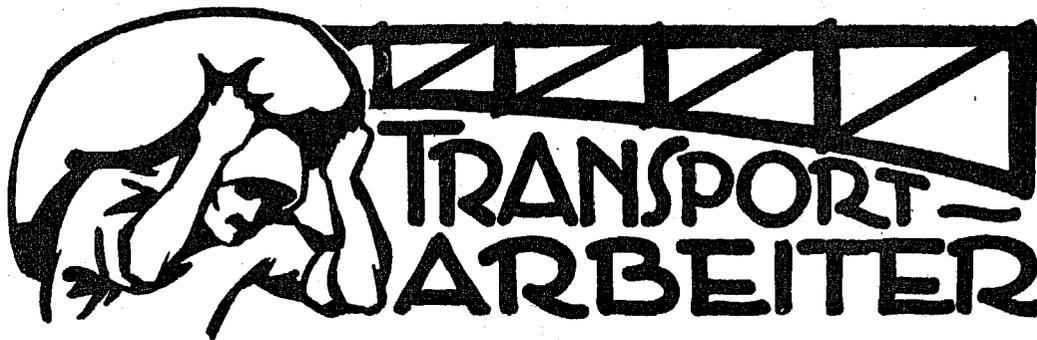
\*\*\*

Im März d. J. haben die Gewerkschaften einen Gesetzentwurf unterbreitet, der auf einige Verbesserungen der vorstehend dargestellten Bestimmungen abzielt. Angestrebt wird vor allem eine einheitliche Regelung für alle Bediensteten und alle Pensionierten ohne Unterschied der Kategorie oder des Gebietes, eine Herabsetzung des zum Genuss der Vollpension berechtigenden Dienstalters, dieselben Zuschüsse (besonders Familienzulagen) für die pensionierten wie für die aktiven Bediensteten, die Erhöhung der Unfallvollrente auf 100%. Daneben gibt es noch einige Sonderfälle zu regeln, wie die Anwendung dieser Bestimmungen auf die im altdeutschen Gebiet lebenden Pensionäre, deren Pensionen durch die deutschen und polnischen Währungswirren entwertet wurden.

Ohne die Mängel zu übersehen, glauben unsere polnischen Organisationen, dass die Regelung der Pensionen und Hinterbliebenenfürsorge in Polen im grossen und ganzen modernen Erfordernissen entspricht.

### Bemessung der Witwen- und Waisenrenten:

	in % der Pension des Verstorbenen	Zusatzrente in % des versicherten Einkommens des infolge Unfalls gestorbenen Bediensteten
Beamtenwitwe . . . . .	50	18
Beamtenwaisen (je Kind) . . . . .	12 $\frac{1}{3}$	6
Beamtenwaisen ohne Mutter (je Kind) . . . . .	33 $\frac{1}{3}$	6
Arbeiterwitwe . . . . .	50	10
Arbeiterwaisen (je Kind) . . . . .	12 $\frac{1}{3}$	5
Arbeiterwaisen ohne Mutter (je Kind) . . . . .	25	5
Durch den Tod des Bediensteten unversorgte Eltern, Enkel und Ge- schwister (pro Person) . . . . .	—	10
Alle Hinterbliebenen zusammen . . . . .	—	Beamte 60 Arbeiter 50
höchstens	100	



### Die westeuropäischen Seehäfen (II).

#### Der Begriff Hinterland.

Es scheint mir hier angebracht, die Arten des Begriffes Hinterland zu besprechen. Wie sich aus dem Vorhergehenden bereits ergibt, ist dieser Begriff bestimmt nicht eindeutig. Häufig wird unter dem theoretischen Hinterland eines Hafens das ganze Gebiet verstanden, das einfach näher bei diesem Hafen als bei irgendeinem anderen liegt. Dies wird dann durch die Annahme begründet, dass unter normalen Verhältnissen der kürzeste Abstand der billigste ist. Wir legen uns jedoch die Frage vor: welcher kürzeste Abstand der zu Lande oder der zu Wasser oder eventuell der durch die Luft.

Der Berliner Hochschullehrer Rühl nennt diesen Hinterlandbegriff das kilometrische Hinterland; er bemerkt mit Recht, dass es weder theoretisch noch praktisch von irgendwelchem Nutzen sei und gibt die folgende m. E. hinreichende Definition:

„Das theoretische Hinterland ist dasjenige Gebiet, wohin oder von wo aus, entweder bei Verkehr zu Wasser oder mit der Bahn oder in kombinierter Form, eine bestimmte Warenmenge billiger von oder zu einem bestimmten Hafen als von oder zu irgendeinem anderen Hafen befördert werden kann.“

Bei der Abschaffung aller Vorzugstarife und schutzzöllnerischen Massnahmen würde also für jede Warengattung das Hinterland eines Hafens bestimmt werden können. In der Praxis wird jedoch ein Urteil darüber, welches für gewisse Warengattungen bestimmte Gebiet als Hinterland eines gewissen Hafens anzusehen ist, nur dadurch möglich sein, dass man einfach beobachtet, über welche Häfen die verschiedenen in das fragliche Gebiet eingeführten bzw. aus demselben ausgeführten Waren transportiert werden.

#### c. Die Einrichtung des Hafens.

Der Hafen muss in erster Linie den grösseren Schiffen im modernen Verkehr zugänglich sein und ausserdem sowohl diesen wie kleineren Schiffen ausreichende Lösch- und Ladegelegenheit bieten. In erster Linie erfordert der moderne Verkehr *Schnelligkeit*. Für ein modernes Dampf- oder Motorschiff sind naturgemäss Liegetage bedeutend unvorteilhafter als Fahrtage; es wird also von Bedeutung sein, dass die Anzahl der Liegetage nach Möglichkeit eingeschränkt wird. Auch in billigeren Häfen bilden gerade die Hafenkosten noch einen bedeutenden Teil der gesamten Transportkosten.

Aber nicht allein die hohen Hafengebühren, sondern auch die ständigen Kosten, wozu Verzinsung und Abschreibung, Löhne und Proviant gehören, bedingen viel Fahr- und wenig Liegetage, da jeder Liegetag einen Tag Zinsverlust bedeutet. Natürlich wird die Art der Ladung eines Schiffes stets die Anzahl der Lösch- oder Ladetage stark beeinflussen. Bekanntlich werden in erster Linie die Massengüterladungen in dafür gut ausgestatteten Häfen sehr schnell geladen oder gelöscht. Mit elektrischen Ladebrücken löscht man jetzt ein Schiff mit 10000 Tonnen Erz in 15 Stunden. Von einer Getreideladung löscht man in 8 $\frac{1}{2}$  Stunden mit einem Elevator 1000 Tonnen, ungefähr zehnmal soviel wie nach dem alten Verfahren in der gleichen Zeit gelöscht wurde.

Ein schneller Umschlag der Stückgüter, d. h. das Umladen der Ladung in das für den Weitertransport bestimmte Beförderungsmittel, erfordert wiederum ganz andere Hilfsmittel. Da Stückgüter, wie vorstehend bereits erklärt, häufig über Land weiter befördert werden, muss das Schiff so schnell wie möglich am Kai in Eisenbahnwaggons oder in die

# EISENBAHNER, SEELEUTE UND TRANSPORTARBEITER!

Unterstützt die I.T.F. in ihrem Kampfe

## GEGEN DEN FASZISMUS!

Schuppen löschen können. Für Stückgüterumschlag werden daher in erster Linie hinreichender Kairaum und ferner eine Eisenbahnanlage erforderlich sein, die es ermöglicht, dass der Bahnwaggon längsseits des Schiffes fahren kann, sodann schnell arbeitende Krane, die mit Hilfe der eigenen Ladeeinrichtungen des Schiffes die Ladung an Land, in den Schuppen, in den Waggon oder in das Schiff befördern, ferner genügend Raum und gut abschliessbare Schuppen.

Wie bereits bemerkt, werden Massengüter gewöhnlich per Schiff zum oder aus dem Hinterland befördert. Der Umschlag von Massengütern wird daher vorzugsweise nicht am Kai stattfinden. Wenn man hierüber im Bilde ist, kann man ohne Mühe bei Unterlagen über das Verhältnis der nutzbaren Hafenoberfläche zur Kailänge einige Schlussfolgerungen über die mehr oder weniger gute Eignung eines Hafens für Massengüter oder für Stückgüter ziehen. Man muss dann allerdings dabei noch die Zahl und Art der Krane, die auf eine Längen-Einheit Kai, sowie die Anzahl der Elevatoren, Ladebrücken usw., die auf eine Oberflächen-Einheit nutzbarer Hafenoberfläche entfallen, berücksichtigen.

Zu einer guten Hafenausstattung muss man auch die Gelegenheit zu eventuellen Reparaturen rechnen. Obwohl der Reparaturfaktor ein industrieller Faktor ist, trägt er zu einer beschleunigten Erledigung („despatch“) wesentlich bei.

Schliesslich wird zu einer guten Arbeitsausstattung auch noch eine hinreichende, stets anwesende Zahl Arbeitskräfte gerechnet werden müssen, die es ermöglichen, dass auf einem Schiff, sobald es vertäut ist oder vor Anker liegt, mit den Tätigkeiten begonnen werden kann.

Die Hafenspesen, wozu die Schuppengebühren und die Lade- und Löschgebühren, soweit dieselben zu Lasten der Reederei gehen, gehören, müssen niedrig bemessen sein.

Ferner muss die Hafenverwaltung so eingerichtet sein, dass den Schiffen keine unnötigen Lasten für Quarantaine oder Lasten durch Zollbehörden auferlegt werden.

### 2. Die kommerzielle Funktion.

Die kommerzielle Funktion eines Hafens besteht in der Marktbildung. Der Hafenplatz ist die Sammelstätte, der Stapelplatz für die verschiedenen Erzeugnisse, die über den Markt für die verschiedenen Konsumtionsgebiete verteilt werden sollen.

Um mithin diese Funktion eines Hafens in der Gegenwart und in der nächsten Zukunft zu untersuchen, müssen wir die Fragen aufwerfen:

1. welche Waren „marktbildend“ sind;
2. ob Hafenplatz und Marktplatz identisch sind.

Zu 1 können wir bemerken, dass alle diejenigen Waren, bei denen eine gesteigerte Produktion höhere Produktionskosten bedingt, also in der Hauptsache die agrarischen und die anderen „Natur“-Produkte (Bergbau usw.) marktbildend sein werden, dagegen die industriellen Produkte nicht.

Bei der zunehmenden Intensivierung des Weltverkehrs wird indessen eine ständig steigende Kenntnis der Bedürfnisse der verschiedenen Konsumtionsgebiete und der Produktionsmöglichkeiten der Produktionsgebiete den Markt stets überflüssiger machen. Hierzu werden internationale Trusts und Kartelle das ihrige beitragen.

Zu 2 sei bemerkt, dass bei dem modernen Verkehr der Markt die Neigung zeigt, seinen Sitz in möglichster Nähe der grossen Geldzentren zu haben. Diese Geldzentren befinden sich meistens in den nationalen Hauptstädten. Wo also der Hafenplatz zugleich Landeshauptstadt ist (London, Amsterdam) oder wo derselbe durch besondere Umstände eine starke Position als Geldzentrum der Hauptstadt gegenüber zu bewahren wusste (Hamburg), wird er sich als Stapelplatz behaupten können.

Wir dürfen die Handelsplatzfunktion mithin als eine an Bedeutung ständig abnehmende Funktion des modernen Hafens betrachten. Ein wichtiger Faktor, der diese Funktion noch lange wird fortdauern lassen können, ist das Vor-

handensein sogenannter Veredelungsindustrien.

Auch diese jedoch werden, zumal wo die Industrie auf die Veredelung von Erzeugnissen aus agrarischen, wirtschaftlich rückständigen und von dem Gebiet, wozu der Stapelplatz gehört, ökonomisch abhängigen Gebieten (überseeische „Besitzungen“) eingestellt ist, bei der schnellen wirtschaftlichen Entwicklung vieler dieser Gebiete derselben Neigung unterliegen, sich nach den Produktionsländern zu verpflanzen.

### 3. Die industrielle Funktion.

Häfen, bei denen die industrielle Funktion als die bedeutendste der drei genannten Funktionen in den Vordergrund tritt, finden sich nur unter den Häfen von geringerer Bedeutung. Sie können beispielsweise durch unmittelbare Verbindung einer Industriestadt mit der See gebildet werden, wie z. B. Manchester ein Seehafen und zwar ein industrieller Seehafen durch das Graben des Kanals von Manchester wurde und wie, als weiteres Beispiel, der Textilhafen der Genter Textilindustrie.

Allerdings erfüllt auf der andern Seite jeder grosse Hafen eine industrielle Funktion von Bedeutung. Zumal für Veredelungsindustrien, Veredelung und Tauglichmachung eingeführter Waren für die Konsumtion, bietet der Hafenplatz eine ausgezeichnete Gelegenheit.

Auch Industrien, die ihre Gelände aus dem einen oder anderen Grunde an tiefem Wasser liegen haben müssen, werden sich naturgemäss im Hafengebiet niederlassen. Hierzu gehört in erster Linie der Schiffbau.

### Die Reederei.

Bei der Aufstellung einer Uebersicht über die Ursachen und Bedingungen zur Entwicklung des modernen Seehafens wurde der Faktor „Reedereien“ ganz ausser acht gelassen. Und dies mit Recht. Die eigene Reederei kann eine Erscheinung des Hafens sein. Im allgemeinen Warenverkehr wird die eigene Reederei niemals in der Lage sein, den Hafen gross zu machen. Allerdings wird umgekehrt ein Hafen mit einem bedeutenden Hinterland, bedeutende eigene Reedereien heranziehen können.

Als Beispiel sei hier nur Antwerpen erwähnt, einer der grössten Häfen der ganzen Welt mit einer auffallend kleinen Anzahl eigener Schiffe. Ueberdies erhielt Antwerpen erst eine eigene Reederei, als der Hafen schon Weltbedeutung hatte.

Im Jahre 1912 erschien Antwerpen auf der Liste der Weltreedereiplätze mit nur 100 Schiffen; im Jahre 1928 zählte es insgesamt 148 Schiffe im Ausmass von ungefähr 400.000 Bruttoregistertonnen, während das — als Hafen! — bedeutend weniger wichtige Amsterdam in dem gleichen Jahre 350 Schiffe mit 1.200.000 Bruttoregistertonnen und Rotterdam fast 300 Schiffe mit etwa 1.100.000 Bruttoregistertonnen besass.

# SEELEUTE

## Genf und die 48-Stunden-Woche.

Die XIII. Internationale Arbeitskonferenz vom Oktober vorigen Jahres, eigentlich eine maritime Sonderkonferenz, war für die Seeleute nicht gerade schlecht ausgefallen. Damals haben die Reedervertreter eine recht traurige Rolle gespielt. Den Seemannsvertretern dagegen war es gelungen, ihre Forderung auf Einführung der 48-Stunden-Woche eingehend zu begründen und Richtlinien zu erwirken, nach denen zur Schaffung eines internationalen Uebereinkommens ein Fragebogen für die Regierungen aufgestellt werden sollte. Sie konnten sich im grossen und ganzen mit diesen Richtlinien einverstanden erklären und es war Grund zu hoffnungsvoller Stimmung, zu gemässigtem Optimismus vorhanden.

Nicht aber dass die Seemannsvertreter geglaubt oder gehofft hätten, die nächste Arbeitskonferenz brächte ihnen und ihren Kameraden die 48-Stunden-Woche. So dumm sind sie nicht. Sie wissen, dass sie in dieser Hinsicht von Genf nichts zu erwarten haben. Die Frage, ob die Seeleute den Achtstundentag bekommen, wird nicht in Besprechungen zu Genf und wird auch nicht durch internationale Uebereinkommen entschieden. Ob für sie auskömmliche Arbeitsbedingungen, in erster Linie aber eine gehörige Arbeitszeitregelung, geschaffen werden können, ist für sie wie für alle anderen Arbeiter ausschliesslich eine Machtfrage, die ganz wo anders als in einem Genfer Versammlungsort ausgetragen wird, nämlich auf den Schiffen durch den einmütigen Willen der Seeleute aller Länder, aller Rassen und aller Grade. Sie wissen aber den Wert einer Propaganda, die in mancherlei Hinsicht von den Verhandlungen in Genf ausgehen kann, richtig einzuschätzen. Und die XIII. Arbeitskonferenz war nicht nur propagandistisch wertvoll für sie, sondern sie erblickten darin ein Versprechen, das Versprechen nämlich, dass sie von der nächsten internationalen Konferenz, in der die sog. zweite Lesung stattfinden soll, weitere Beschlüsse in der gewünschten Richtung erwarten dürfen.

Es hat nun den Anschein, als ob selbst der gemässigte Optimismus verfrüht gewesen wäre.

Aus Gott weiss was für Motiven heraus glaubte das Internationale Arbeitsamt, von seinem bisherigen Verfahren abweichen zu müssen. Statt den Uebereinkommensentwurf der nächsten Arbeitskonferenz zu unterbreiten wird er

erst von einer sog. technischen Kommission unter die Lupe genommen. Der Verwaltungsrat des Internationalen Arbeitsamtes hat in seiner Sitzung vom 7. bis 12. Oktober d. J. in Brüssel hinsichtlich des neuen Verfahrens auf Vorschlag des Direktors beschlossen, im Oktober des Jahres 1931 eine vorbereitende technische Konferenz abzuhalten. Ueber diese Konferenz heisst es in dem Beschlusse folgendermassen:

„Sie wird alle Länder umfassen, deren Seeschiffe — solche von unter 100 t. ausser Betracht gelassen — einen Gesamtgehalt von über 250 000 BRT haben. Ihrem Tonnengehalt nach geordnet, kommen die folgenden Staaten in Frage: Grossbritannien, Japan, Deutschland, Norwegen, Frankreich, Italien, die Niederlande, Schweden, Griechenland, Spanien, Dänemark, Kanada, Brasilien, Belgien, Australien, Argentinien, China, Finnland, Jugoslawien, Portugal und Indien. Jeder Staat wird gebeten werden, einen Vertreter der Regierung, einen Vertreter der Arbeitgeber und einen Vertreter der Arbeitnehmer zu entsenden. Den Vertretern dürfen technische Berater beigegeben werden. Der Verwaltungsrat wird auf der Konferenz durch drei Mitglieder, eines von jeder Gruppe, vertreten sein. Reeder- und Seemannsvertreter in der Paritätischen Maritimen Kommission, die nicht als Mitglieder ihrer Landesdelegationen entsandt werden, erhalten eine Einladung zu der Konferenz, haben aber kein Stimmrecht.“

Die I.T.F. hat durch ihren Londoner Kongress sofort gegen dieses Vorgehen Einspruch erhoben. Das selbe hat die mit der I.T.F. gemeinsam vorgehende Internationale der Schiffsoffiziere getan. Der Verwaltungsrat des Arbeitsamtes machte sich daraus weiter nichts und hat den Vorschlag doch angenommen zum grossen Vergnügen der Reeder, die diesmal Grund zu Optimismus, u. z. nicht zu einem gemässigten, sondern zu einem starken, wohlbegründeten Optimismus haben.

Die Seeleute-Sektion der I.T.F. wird nun mit der Internationale der Schiffsoffiziere sich darüber beraten, ob sie sich mit diesem Verlauf der Dinge, der praktisch nichts anderes als eine Sabotage ihrer Interessen bedeutet, ruhig zufriedengeben wird.

## Die Arbeitszeit und der Seemann (III).

Von J. HENSON, Vorsitzender der Seeleutesektion der I. T. F.

Von 1926 bis 1929 mühten sich die I.T.F.-Vertreter im paritätischen seemannischen Ausschuss des Internationalen Arbeitsamtes in Genf ab, die Reedervertreter dazu zu bewegen, ein für allemal der Einbeziehung der Arbeitszeit an Bord der Schiffe in die internationale Arbeitsgesetzgebung zuzustimmen.

Unserer Geschlossenheit und Beharrlichkeit setzten sie, insbesondere die durch Mr. Laws vertretene britische Sektion, ihre störrische ablehnende Haltung entgegen.

Die britischen Reeder klagen fortgesetzt, dass sie mit den grössten Schwierigkeiten zu kämpfen haben, um ihren Betrieb rentabel zu machen und zählen auf: die Reeder des europäischen Festlandes dürfen tiefer laden, zahlen niedrigere Löhne, lassen ihre Leute länger arbeiten. Man sollte folglich erwarten, dass sie mit beiden Händen nach einem Mittel, die Bedingungen auf gleiche Höhe zu bringen, greifen würden. Jedoch wissen die Arbeitnehmervertreter im Ausschuss, dass, soweit die Arbeitszeit in Betracht kommt, die Reeder nur an Gleichmachen nach unten denken. In Grossbritannien sind sie bereit, den Deckoffizieren das Dreiwachensystem zuzugestehen, jedoch mit dem Hintergedanken, sie gegen streiklustige Matrosen auszuspielen.

Es mutet komisch an, wenn die Reeder die internationale Regelung der Arbeitszeit an Bord der Schiffe verurteilen und im selben Atemzuge mitwirken an internationalen Abkommen über Funk- und Rettungswesen, Sicherung der Schifffahrt, u.s.w. Diese sich selbst widersprechende Haltung der Reeder liesse sich dadurch erklären, dass es sich in einem Falle um rechtlose Seeleute handelt, auf deren Wohlergehen es nicht ankommt, im anderen Falle um Güter und Passagiere, die grössere Geldwerte darstellen.

Die Arbeitnehmervertreter der Maritimen Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz v. J. 1929 werden sich noch lange erinnern, wie die Reeder alle Mittel und Mittelchen erprobten, um die Konferenz zu „torpedieren“, jede wirkliche Arbeit für eine internationale Regelung der Arbeitszeit zu verhindern. Die britischen Reeder nahmen an der Konferenz nicht teil unter dem Vorwand, der britische Arbeitnehmervertreter und seine Berater seien nicht befugt, im Namen der britischen Seeleute zu handeln. Sie argumentierten so ungeachtet der Tatsache, dass sie mit drei der anwesenden Arbeitnehmer seit Jahren verhandeln und dass dieselben drei an der Konferenz in Genua von 1920 teilnahmen. Die europäischen und andere Arbeitgeber-(Reeder-)Vertreter schlossen sich ihnen an. Nach dem Misslingen aller Manöver, die britischen Arbeitnehmer auf der Konferenz „kalt“ zu stellen, „streikten“ sie. Reederstreiks sind kurzfristig und nach drei Tagen kehrten die

Arbeitgeber zurück, wahrscheinlich gewahr werdend, dass die Arbeitnehmer die Regierungen von ihrem guten Recht überzeugten.

Um jede Zeile und jedes Wort des vom I.A.A. zur Beratung vorgelegten Fragebogenentwurfes wurde gestritten, aber man kann sagen, dass die Arbeitnehmer fast jedes Wortgefecht gewannen.

Wir erwarteten, dass die Regierungen innerhalb geschäftsüblicher Frist den Fragebogen beantworten würden, so dass die Angelegenheit 1931 erledigt werde. Es scheint, dass die Reeder gewisser Länder nicht ganz erfolglos politische Einflüsse spielen lassen und dass aufs neue versucht wird, die Behandlung der Frage zu verzögern.

Mr. Laws erklärte 1927 in Genf: „Die Stellungnahme der Reeder zur Frage, ob die Regelung der Arbeitszeit an Bord der Schiffe auf die Tagesordnung der Konferenz zu setzen ist, bleibt unverändert. Als jemand der Seemannsarbeit selbst gesehen hat und Jahre lang mit Seeleuten in Kontakt gewesen ist, möchte ich in aller Ehrlichkeit behaupten, dass für die Seeleute die Notwendigkeit des Achtstundentages nicht besteht. Allgemein wird angenommen, dass das Seemannsleben hart ist. Dem ist nicht so. Man übersehe auch nicht, dass der Seemann nicht immer auf See ist. Nach einer grossen Reise bleibt der Seemann gewöhnlich einige Zeit freiwillig an Land,

um die Ruhetage zu geniessen, mit denen er auf See nichts hätte anzufangen wissen. Sein Lohn ist darauf berechnet, solche Zeit freiwilliger Arbeitslosigkeit mitzuerfassen. Um die wirkliche Arbeitszeit zu ermitteln, muss der Durchschnitt seines ganzen Arbeitslebens genommen werden. Dazu kommt, dass die Dienststunden des Seemanns nicht alle mit wirklicher Arbeit ausgefüllt sind. Es ist anerkannt worden, dass die Arbeit der Heizer anstrengend ist und deshalb arbeiten die Heizer, so lange wie mein (Mr. Laws') Gedächtnis reicht, im Dreiwachensystem auf Schiffen der Auslandsfahrt, die beträchtliche Zeit ausbleiben. Wenn folglich die Beschäftigungsstunden über eine beträchtlich lange Zeitspanne — einschliesslich der Dauer der Beschäftigung in Häfen — errechnet würden, so käme offensichtlich festzustehen, dass *der Heizer durchschnittlich weniger als acht Stunden im Tag arbeitet*. Bei der Ermittlung der Arbeitsstunden des Heizers muss in Betracht gezogen werden, dass er im Hafen 45 Stunden pro Woche arbeitet.“

Der britische Seemannsverband, dessen baldigen Wiederanschluss an die I.T.F. wir alle erhoffen, hatte diese Sophismen schon früher gehört und sein verstorbener Führer Havelock Wilson gab darauf im Jahre 1919 eine Antwort, die Wort für Wort auf die heutige Lage noch zutrifft:

„Wie steht es mit der Frage der 48-Stunden-Woche? Jedes gegen die 48-Stunden-Woche der Seeleute angeführte Argument kann Punkt für Punkt widerlegt werden, aber mit diesen Dingen beschäftigt wir uns an anderer Stelle und brauchen hier nicht in Einzelheiten einzugehen. Es genügt hier zu erklären, dass wir den Widerstand gegen die Einbeziehung der Seeleute (in den Geltungsbereich des Achtstunden-Abkommens) als eine, vom Reederstandpunkt aus als kurzfristig und rückständig zu bezeichnende Politik betrachten. Ihr Geist muss von der ungerechtfertigten Furcht vor irgend einem Frankensteingespenst befangen sein. Sie wollen den Seemann zu langer Arbeitszeit verurteilen so wie sie ihm in der Vergangenheit zu Härten jeglicher Art verurteilten. In der Vergangenheit kämpften die Führer der Seeleute gegen diese Härten, so wie sie heute gegen ungebührlich lange Arbeitszeit kämpfen. Und sie sind auf dem *rechten* Wege. Die Reeder werden irreführt entweder durch unbegründete Furcht oder durch wirklich böswillige unterirdische Intrige und Täuschungsabsicht. Kürzere Arbeitszeit an Bord wird der Wohlfahrt der Schifffahrt keinen Abbruch tun, sondern sie begünstigen und schliesslich kommt es dazu, dass der Reeder trotz seiner selbst gerettet werden muss.“



#### Der Besuch der schweizerischen Eisenbahner.

Am Sonntag den 19. Oktober haben 22 schweizerische Eisenbahner unser Sekretariat besucht. Es war der erste Versuch, den die I.T.F. auf Anregung des Esperantoverbandes schweizerischer Eisenbahner unternommen hatte, den Transportarbeitern an Ort und Stelle die Arbeitsmethoden unseres Sekretariats zu zeigen und sie mit den Zielen und Aufgaben der I.T.F. bekanntzumachen. Und wir können ruhig behaupten, dass der Versuch gelungen ist. Die schweizerischen Gäste, die die Mühe der Reise nicht gescheut haben, um nur einen einzigen Tag in Amsterdam zu verbringen, haben einen Einblick in die Arbeit der I.T.F. gewonnen und wir sind dessen sicher, dass sie das Gesehene nicht für sich behalten werden, sondern dazu beitragen werden, die Mitglieder über das Wesen unserer Internationale aufzuklären.

Der Besuch blieb aber nicht im Rahmen eines blossen Informationsausfluges, er gestaltete sich zu einer Verbrüderung zwischen den schweizerischen und Amsterdamer Eisenbahnern und anderen Arbeitern und hat somit zur Festigung der internationalen Solidaritätsbande beigetragen. Die Amsterdamer Arbeiter haben den Schweizern nicht nur Gastfreundschaft gewährt, sondern blieben mit ihnen den ganzen Tag beisammen, tauschten Gedanken aus, unterhielten sich mit ihnen. Die Schweizer haben also auch die Lebensweise der Amsterdamer Arbeiter recht anschaulich kennen gelernt, was mehr wirkte, als viele Vorträge und Abhandlungen.

Es ist kein Zufall, dass die Anregung zu dieser Veranstaltung Esperantisten gaben. Esperanto als internationale Hilfssprache veranlasst seine Gebraucher, sich für Probleme zu interessieren, die ausserhalb der engen nationalen Grenzen liegen. Folglich interessieren sich die esperantistischen Transport-

arbeiter mehr als andere für ihre Berufsinternationale, die ihrerseits dem Weltsprachenproblem grosse Aufmerksamkeit widmet. Die ganze Veranstaltung hatte also einen esperantistischen Einschlag, obwohl nicht alle Teilnehmer Esperantisten waren. Es war auch die Föderation niederländischer Arbeiteresperantisten, die an der Zusammenstellung und Ausführung des Programms den Löwenanteil hatte. Da die schweizerischen Esperantisten mit den esperantosprechenden Amsterdamer sofort in einen regen Gedankenaustausch treten konnten, während die Nichtesperantisten die bestehenden Sprachschwierigkeiten umso mehr zu spüren bekommen haben (obwohl sich die Gastgeber redlich bemühten, sich wenigstens teilweise verständlich zu machen), hat die Veranstaltung auch der Weltsprachenidee genützt.

Sonntag früh sind die Gäste mit ihren Gastgebern im Sekretariat der I.T.F. empfangen worden; nach einer Begrüssungsansprache des Sekretärs, Gen. Nathans, in Esperanto, worin er kurz auf die Bedeutung des Besuches hinwies, haben die Gäste die Räume besichtigt, wo ihnen in Esperanto und Deutsch die Arbeitsweise des Sekretariats gezeigt wurde. Nach der Besichtigung haben die Schweizer mit ihren Gastgebern eine Autobusfahrt nach IJmuiden — einem Vorhafen Amsterdams — angetreten. Dort

wurden die Hafens-, Schleusenanlagen und die Mollen besichtigt und die Schweizer wurden durch kurze Vorträge des Vorsitzenden der Föderation der Arbeiteresperantisten, Gen. Krijt, über das notwendige unterrichtet. Nach der Rückfahrt wurde gemeinsam die Malzeit eingenommen, dann die wichtigsten Denkmäler der holländischen Malkunst im Reichsmuseum besichtigt, worauf eine Autobus-Rundfahrt durch Amsterdam unternommen wurde. Die Gäste bekamen von der Stadt möglichst viel, soweit dies die kurze Zeit gestattete, zu sehen: die Hafenanlagen, alte Stadtteile, Judenviertel, neue Stadtviertel etc.

Nach dem Abendessen versammelten sich die Schweizer sowie viele Amsterdamer Genossen im Odd Fellowhouse, wo die Arbeiteresperantisten von den Gästen in herzlicher Weise Abschied nahmen. Es sprachen Vertreter der Gäste, der Gastgeber und der I.T.F., Musikstücke, Lieder und Gedichte wurden vorgetragen. Damit endete der Besuch der schweizerischen Kameraden, die am Montag früh wieder in ihre Heimat zurückkehren mussten.

Zum Zeichen der Solidarität haben die schweizerischen Genossen einen Betrag von Hfl. 40,— zugunsten der Aktionen der I.T.F. in Italien übergeben.

