9. Jahrgang. No. 6. Amsterdam, Juni 1931.

ITF

ORGAN DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITERFÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER, SCHWEDISCHER UND SPANISCHER SPRACHE

AMSTERDAM-HOLLAND
VONDELSTRAAT 61
TELEGRAMMADRESSE
INTRANSFE AMSTERDAM
FERNSPRECHER 80186

INHALT:

Allgemeines:
Drohender Kampf 62
Rundschau 63
Mitteilungen des Sekretariats . . 64
Indien und seine Transportarbeiter (VI) 65

Eisenbahner:
Der Kongress der spanischen Eisenbahner 67
Aus dem Schlafwagen- und Speisewagengewerbe 67

Transportarbeiter:
Europäische Konferenz für Strassenverkehr in Genf, März 1931 (III) 69

Seeleute:
Das Krisisbild der Weltschiffahrt und des Weltschiffbaues 70
Das japanische Schiffahrtsgewerbe und der Seemannsverband (V) . . 72

Esperanto 71

Wegen Ferien wird die nächste Nummer am 1. August im erweiterten Umfange als Doppelnummer erscheinen.

SOLIDARITÄT.

Drohender Kampf

Es geht auch den Hafenarbeitern so gut.

Nach den Anschlägen auf die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Arbeiter in den Produktionsbetrieben der verschiedenen Länder, Anschläge, die fast ausnahmslos glückten und dazu führten, dass im Interesse der Gesundung der Wirtschaft Millionen und Abermillionen von Arbeitslosen ohne Arbeit blieben und der Lebensstandard derjeniger, die noch Arbeit haben, um 10, 15, 20 und manchmal noch mehr Prozente gesunken ist, kommen nun auch die Hafenarbeiter und Seeleute an die Reihe.

Die Herren Kapitalisten im Schiffahrts- und Transportgewerbe, die Reeder und Hafenbarone sind im Begriffe, den Anschlag, welcher über die ganze internationale Front gehen muss, systematisch vorzubereiten und durchzuführen.

Der Anfang wurde in Deutschland gemacht, wo die Hamburger Hafenbetriebsunternehmer den Tarifvertrag zum 31. Dezember vorigen Jahres kündigten und eine Herabsetzung der Löhne um rund 13% forderten. Die energische Haltung der Gewerkschaft hatte zur Folge, dass die Arbeitgeber den bestehenden Vertrag bis zum 15. Februar dieses Jahres verlängerten. Die weiteren Verhandlungen führten dann zu einem Schiedsspruch, wonach der Tagelohn von M. 9.20 auf M. 8.80, also um 4,3%, herabgesetzt werden sollte. Eine Urabstimmung der Hafenarbeiter ergab eine grosse Mehrheit gegen die Annahme des Schiedsspruches, erreichte jedoch nicht die satzungsgemäss vorgeschiebene Dreiviertelmehrheit. Demzufolge war der Schiedsspruch angenommen und vom 1. Mai bis zum 30. September d. J. gelten die durch den Schiedsspruch herabgesetzten Lohntarife. Bis zum 30. Juni kann der Tarifvertrag gekündigt werden. Dass dies seitens der Arbeitgeber geschehen wird und dass sie versuchen werden, im September die Löhne der Hafenarbeiter wieder wesentlich zu kürzen, unterliegt kaum einem Zweifel.

Gleichzeitig gingen auch die Reeder in Norwegen gegen die Seeleute vor. Der Vertrag für die Grosschiffahrt, der am 31. Januar d. J. ablief, wurde gekündigt und zugleich eine Heuerherabsetzung von 20% gefordert. Die Seeleute weigerten sich natürlich, auf ein solches „Angebot" einzugehen. Alle Verhandlungen scheiterten. Der vom Staat ernannte Schlichter unterbreitete einen Vorschlag, der eine Heuerkürzung von 4% bedeutete, doch die Arbeitgeber lehnten diesen Vorschlag ab. Nun wütet seit 2. März der Guerrilla-Krieg. Angesichts der Haltung der Seeleute haben es die Reeder noch nicht gewagt, zu einer Aussperrung überzugehen. Der norwegische Seeleute- und Heizerverband beschloss im Einvernehmen mit dem Transportarbeiterverband, der gewerkschaftlichen Landeszentrale und der Skandinavischen Transportarbeiter-Föderation, dass die Mitglieder nicht in den Streik treten überall dort, wo die alten Heuern weiterbezahlt werden. Dagegen werden Schiffe, deren Reedereien die Löhne herabsetzen, blockiert. Bisher hat sich diese Taktik als richtig erwiesen. Das Endergebnis des so geführten Kampfes hängt aber zu einem grossen Teil von dem Ausgang der grossen Aussperrung ab, welche die norwegische Unternehmerklasse über eine grosse Anzahl Produktionsbetriebe verhängt hat.

In Holland haben die Verbände der Hafenbetriebsunternehmer den Kollektivvertrag zum 7. März d. J. gekündigt, d. h. er läuft seitdem noch weiter, kann aber zum 1. jeden Monats gelöst werden. In Wirklichkeit bedeutet dies, dass die Arbeitgeber zum direkten Angriff übergehen können, sobald ihnen der Zeitpunkt dazu günstig erscheint. Auf 1. Juli ist nun aber auch der Tarifvertrag für die Seeleute gekündigt und gleichzeitig eine Heuerherabsetzung von 15% gefordert worden; dabei haben sich die Unternehmer insofern „entgegenkommend" verhalten, als sie erklärten, auf dieser Forderung nicht zu beharren, sondern sich mit einer 10%igen Herabsetzung zufriedenzugeben, wenn die Organisation eine solche ohne weiteres annehmen und den Seeleuten gegenüber verteidigen wolle. Die Organisation hat dies natürlich abgelehnt und erklärt, dass sie, ganz im Gegenteil, den Seeleuten dazu raten werde, sich mit allen zu Gebote stehenden Mitteln gegen jegliche Heuerkürzung zu wehren. Dies bedeutet, dass es so gut wie sicher zu einem Kampfe kommen wird, ein Kampf, in dem sich die Hafenarbeiter kaum „neutral" werden verhalten können.

Dies alles sind aber, vom internationalen Gesichtswinkel aus gesehen, nur Vorpostengefechte. Die international eng zusammengeschlossenen und — wenn es gegen die Arbeiter geht — innig zusammenarbeitenden Unternehmer im Hafen- und Schiffahrtsgewerbe unternehmen den Hauptangriff auf die Hafenarbeiter Grossbritanniens.

Die Lage der englischen Hafenarbeiter ist hinsichtlich der Arbeitsbedingungen der Hafenarbeiter in andern Ländern, insbesondere derjenigen, die um die Nordsee liegen, von ausserordentlicher Bedeutung. Seit dem grossen Streik der englischen Hafenarbeiter im Frühjahr 1924, wo es ihnen gelang, die Lohnkürzung von 2 sh. pro Tag, die sie sich 1922 gefallen lassen musten, wieder ungeschehen zu machen und die Löhne wieder auf 12 sh. pro Tag in den grössten und auf 11 sh. pro Tag in den kleineren Häfen zu bringen, ist ihre Lage unerschüttert geblieben. Und heute noch würden sie wohl von Anschlägen auf ihre Löhne verschont bleiben, würden die Hafenbetriebsunternehmen nicht vom Bankkapital und dem allgemeinen Arbeitgeberverband, der *Federation of British Industries* dazu gedrängt. Unter diesem Drucke wird jetzt ein Anschlag auf die Lohn- und Arbeitsbedingungen der Hafenarbeiter unternommen. In England setzt die kapitalistische Klasse ihre Kampagne zur Ermattung, Entmutigung und Zermürbung der Arbeiterklasse nüchtern und zielbewusst fort. Erwerbslosigkeit und wirtschaftlicher Niedergang sind dabei willkommene Bundesgenossen, die vor der Allgemeinheit unter Berufung auf die „wirtschaftliche Notwendigkeit" das in seinem Wesen politische Ziel der herrschenden Klasse, das Zurückdrängen, das Niederschlagen und die Entkräftung der Arbeiterklasse verschleiern.

Die Unternehmer verlangen von den englischen Hafenarbeitern eine Lohnherabsetzung von 12 auf 10 sh., bzw. von 11 auf 9 sh. pro Tag und eine entsprechende Kürzung aller Stücklöhne; ferner sollen in den für jeden Hafen geltenden Bestimmungen solche Aenderungen verlangt werden, dass das Stücklohnsystem noch als „Ansporn" dienen soll, dabei wird aber wohlweislich dafür gesorgt, dass der Löwenanteil des durch besondere Anstrengung der Arbeiter erzielten Vorteiles nicht den Arbeitern selbst, sondern den Unternehmern zugute kommt.

Es wird ausserdem die Abschaffung aller Bestimmungen, welche den Arbeitern gewisse Rechte einräumten in Form garantierter Mindestsätze im Hinblick auf die im Hafenbetrieb herrschende Unsicherheit der Arbeitsaufnahme — auch die Aufhebung aller einschränkenden Bestimmungen über die Mehrarbeit, die gegebenenfalls die Unternehmer als notwendig erachten und die Neuregelung der Ueberstundensätze selbst — kurzum Neuregelung, Abschaffung, Vernichtung alles dessen verlangt, was die englischen Hafenarbeiter in vielen Jahren durch Kampf, durch ihre starke Organisation errungen haben. Einwilligung in die Verschlechterungsanträge würde bedeuten, dass die Hafenarbeiter in Grossbritannien wieder zu Bedingungen arbeiten müssten, wie sie vor 30 oder 40 Jahren in den englischen Häfen galten.

Es ist klar und bedarf daher keiner näheren Erläuterung, dass die Vorstände der Organisationen diese Anträge abgelehnt haben. In einer Konferenz mit den Arbeitgebern, in welcher diese vorschlugen, eine paritätische Kommission zur Prüfung und Besprechung der Anträge der Arbeitgeber einzusetzen, erklärte Bevin, Generalsekretär des der I.T.F. angeschlossenen englischen Transportarbeiterverbandes, dass diese Bedingungen für ihn unannehmbar seien, dass sie keine Grundlage zu Verhandlungen bildeten und dass er darüber überhaupt nicht zu diskutieren gedenke, ausser wenn seine Mitglieder ihn dazu beauftragen würden. Diese Konferenz wurde daher als ergebnislos aufgehoben.

Der Hauptvorstand hat nun die Forderungen der Unternehmer den Orts-

gruppen zur Stellungnahme übermittelt; deren Antworten und Ansichten sollten ihm bis zum 27. Mai zur Kenntnis gebracht werden. Weitere Verhandlungen mit den Hafenbetriebsunternehmern sind für den 2. Juni in Aussicht genommen.

Die Konferenz hat inzwischen stattgefunden, es kam aber dort zu keiner Entscheidung. Wie zu erwarten stand, haben die Hafenarbeiter in den einzelnen Ortsgruppen des Verbandes zu den Arbeitgebervorschlägen — diese bedeuten für 200 000 Mann einen Abbau der Tagelöhne von 2 bis 4 sh., während in den letzten Jahren eine Leistungssteigerung von 22½% zu verzeichnen ist — Stellung genommen und diese energisch und entschieden abgelehnt.

Dieses *Nein* teilte Bevin in seinen treffenden und gut begründeten Darlegungen den Unternehmern in der Konferenz vom 2. Juni mit. Die Unternehmer erklärten darauf, sie seien bereit, ihre Vorschläge einstweilen zurückzustellen, wenn die Organisation auf Grund der Bestimmungen in dem noch gültigen Arbeitsvertrage gewillt wäre, unbefangen über die Lage der Hafenbetriebe zu diskutieren. Der Verband konnte das nicht verweigern und so wird nun am 15. Juni, zur Zeit der Veröffentlichung dieser Zeilen, eine Besprechung über die Lage, in der sich die Hafenbetriebe befinden, stattfinden.

Was die Resultate und Folgen dieser Besprechung sein werden, ist nicht vorauszusehen. Die Arbeitgeber werden nachweisen, dass die Lage der Hafenbetriebe eine Lohnherabsetzung erfordert, die Arbeiter werden geltend machen und nachweisen, dass diese Lohnherabsetzung nicht nur unnötig ist, sondern von ihnen auch nicht anerkannt werden kann. Zum mindesten ist die Möglichkeit sehr gross, dass es zu keiner Einigung über die Lage der Betriebe und die sich daraus ergebenden Folgen kommen und dass die Lage in den englischen Häfen dann nicht anders als jetzt sein wird, nämlich: dass ein Konflikt unabwendbar, dass Kampf, harter, erbitterter Kampf gerade so wie in Holland, in Deutschland und in Belgien unvermeidlich sein wird.

Grösste Wachsamkeit, grösstmögliche Geschlossenheit und Einheit der Organisationen der Hafenarbeiter und Seeleute, ferner möglichst enge Zusammenarbeit, weitgehendste internationale Solidarität der Hafenarbeiterverbände an der Nordsee sind eine unbedingte Notwendigkeit. In welchem Lande und an welchem Orte auch der Konflikt am ersten zum offenen Kampfe führen mag: der Kampf, sein Verlauf und sein Ausgang werden direkte und fühlbare Rückwirkungen auf die Hafenarbeiter und Seeleute in den anderen Ländern haben.

Mehr denn je ist es nötig, dass wir uns national, vor allem aber international an die Parole halten: „Einer für Alle und Alle für Einen"!

Abrüstung — Ideen, Vorschläge — Resultate?

Kein Tag geht vorbei, ohne dass stets wieder von neuem Aeusserungen von Staatsmännern und andern einflussreichen Personen über Abrüstung veröffentlicht werden. In der Regel dienen dann die Worte dazu, um deren wahre Bedeutung zu verbergen. Man darf, mit einer Variation auf den bekannten Ausspruch von Marx, die Forderung der Regierungen auf Abrüstung nicht nach dem beurteilen, was sie selbst darüber sagen. Wendet man diese Auffassung, die sich bisher als die einzige wahre erwiesen hat, auf die nächstes Jahr abzuhaltende Abrüstungskonferenz der sämtlichen im Völkerbund vertretenen Regierungen an, dann wird man sich vor einer weiteren Enttäuschung bewahrt haben.

Bei Eröffnung des 6. Kongresses der Internationalen Handelskammer in Washington Anfang vorigen Monats hat auch Präsident Hoover geglaubt, sich über den Stand der Rüstungen beunruhigt zeigen zu müssen. Nach seiner Schätzung werden auf der ganzen Welt $ 5.000.000.000 jährlich für Rüstungszwecke aufgewendet, d. i. 70 % mehr als vor dem Kriege. Es seien ständig 7½ Millionen Mann zum Militär eingezogen und 20 Millionen gehören zur Reserve. Vorschläge zur Verminderung der Rüstungen würden nach der Erklärung des Präsidenten mehr zur Wiederherstellung der Weltwirtschaft beitragen als jedes andere Mittel.

Das sind die Worte. Nun die sich dahinter verbergenden Absichten, die man in den meisten Fällen nur erraten kann. In diesem Falle aber treten sie in Erscheinung durch eines der Sprachrohre des deutschen Kapitalismus, der Wert darauf legte, dass Präsident Hoover sich in anderen Worten geäussert hätte. Die *Frankfurter Zeitung* vom 22. Mai, No. 375, schreibt dazu: „Dass Herr Hoover es vorzog, vor den Kaufleuten und Bankiers anstatt ein wirtschaftliches Thema ausgerechnet ein so hochpolitisches Problem wie die Abrüstungsfrage anzuschneiden, zeigt, wieviel ihm daran lag, den Klagen über finanzielle Schwierigkeiten der europäischen Staaten auszuweichen." Die Gegensätze innerhalb der Kapitalistengruppen beweisen uns hier den positiven Dienst von Informationen über den Wert einer Aeusserung wie derjenigen Hoovers.

Unbegreiflich ist, dass es angesichts solcher Gegensätze noch ernst und kritisch veranlagte Menschen gibt, die sich der Illusion hingeben, dass die Abrüstungskonferenz, die nun endgültig auf 2. Februar 1932 anberaumt wurde, Resultate zeitige. Wenn sie nur die Vorbereitungen zu dieser Konferenz mit einem kritischen Blicke verfolgen wollten, so würden sie von dieser Illusion geheilt werden. In der Sitzung des Völkerbundsrates vom 20. Mai wurde über die Fragebogen debattiert, die zur Vorbereitung dieser Konferenz an die Regierungen ausgeschickt werden sollen, um einen Ueberblick über den Stand der Rüstungen zu erlangen. Deutschland, das als Besiegter aus dem Weltkriege in bezug auf Rüstungen nicht sich selber sein darf, hat am Verschweigen von Einzelheiten über die Rüstungen kein Interesse und drängte deshalb auf die Aufstellung eines ausführlichen Fragebogens. Darüber ist ein Wortstreit entbrannt, bei dem es sich herausstellte, das die Regierungen nur dann bereit sind, Fragebogen auszufüllen, wenn diese so abgefasst sind, dass über den wirklichen Wert ihrer Rüstungen nichts mit Sicherheit festgestellt werden kann.

Vorläufig wird die Abrüstungstragödie solange ihren Fortgang nehmen, bis die Verwirrung so gross und so allgemein ist, dass die dabei „Betroffenen" ausreichende Gründe haben, um sich ohne Resultat den dann wohl als missglückt feststehenden Versuchen zu entziehen. Jedem einzelnen wird es dann gelingen, sich unter Hinweis auf seine in Ueberfluss gesprochenen Worte auf dieser Konferenz zu entschuldigen mit seinen guten Absichten, deren Schein sich daraus ergeben könnte.

Das Proletariat wird zur Bekämpfung der Kriegsgefahr gut daran tun, ganz auf seine eigene Kraft zu bauen. Vor allem sind es die Transportarbeiter, denen hier eine Aufgabe zuteil wurde und die durch starke internationale Organisation in der I. T. F. eine gute Sicherheit für den Frieden bilden.

Die faschistische Misswirtschaft.

Keine Regierung auf der Welt lässt ihr Land mehr über seine Verhältnisse hinaus leben, als die italienische. Eines der hervorstechendsten Merkmale des Faschismus ist dann auch sein Bluff, nicht nur auf militärischem Gebiet, sondern auch hinsichtlich seiner Zielsetzung auf wirtschaftlichem Gebiete. Dies kommt nun das italienische Volk, welches sein Land unter der faschistischen Misswirtschaft dem Bankrott entgegentreiben sieht, teuer zu stehen. Nirgends wird die Steuerschraube so stark angesetzt als gerade in Italien, wo die Steuerlast auf 19,8 Milliarden Lire gestiegen ist. Trotzdem ist im laufenden Etatsjahr mit einem Verlust von einer Milliarde Lire zu rechnen. Hinzu kommt noch, dass die Ausgaben für Rüstungszwecke stets steigen; sie belaufen sich auf nicht weniger als 5,26 Milliarden Lire.

Das Ausland betrachtet seit langem das faschistische Italien nicht mehr als kreditwürdig, was durch die wiederholt missglückten Versuche, ausländische Anleihen zu bekommen, bewiesen ist. Die Regierung hat daher zu einer Anleihepolitik gegenüber den inländischen Geldinstituten Zuflucht nehmen müssen, die eine nicht mehr zu tilgende Staatsschuld verursacht hat. Gleichzeitig übt dies

Finanzpolitik einen Druck auf die wirtschaftlichen Funktionen des italienischen Bankwesens aus, wodurch der schon lange im Wirtschaftsleben herrschende Tiefstand ausserordentlich verschlimmert wird.

Es besteht daher auch eine grosse Erwerbslosigkeit, die, obwohl sie unter dem Einflusse der Weltkrise zugenommen hat, schon in den Jahren davor in die Hunderttausende ging. Dabei ist noch zu bedenken, dass die Sozialgesetzgebung Italiens zu den schlechtesten aller derartigen Gesetze gehört, weshalb die Not unter den Arbeitslosen besonders gross ist.

Ein Mittel, aus dieser finanziellen Sackgasse herauszukommen, ist unter den heutigen Verhältnissen nicht zu finden. Der faschistischen Regierung wird nichts anderes übrig bleiben, als auf dem eingeschlagenen Wege weiterzugehen, d. h. zwangsweise im Inland Anleihen aufzunehmen, ohne über die Mittel zu deren Ablösung zu verfügen. Es muss also zu einer Katastrophe kommen, und es ist ganz klar, dass der Untergang des Faschismus durch seine Misswirtschaft beschleunigt wird. Dabei ist es Aufgabe des italienischen Proletariats im Einvernehmen und mit Unterstützung der Arbeiter anderer Länder, die sich mit ihm solidarisch fühlen, mit dem Faschismus durch eine revolutionäre Tat gründlich abzurechnen, sobald die Gelegenheit dazu günstig ist.

Die Präsidentenwahl in Frankreich.

Der neue Präsident.

Wie schlecht es mit der Sache des Friedens aussieht, beweist die Unruhe, welche über den Ausgang der Präsidentenwahl in Frankreich herrschte: Würde Briand den Präsidentenstuhl nicht besteigen, so wäre es um den Frieden in Europa schlecht bestellt. Es waren nicht nur die „pazifistisch" gesinnten bürgerlichen Elemente, die diese Befürchtung hegten, sondern auch sozialistische Kreise. Briand müsste dann allerdings seine Tätigkeit als Aussenminister, auf Grund dessen man ihn zum Präsidenten wählen wollte, aufgeben, sodass er auch nicht mehr länger seine als heilsam betrachteten Bestrebungen in Genf fortsetzen könnte; letzteres erachtete man jedoch nicht von so grosser Wichtigkeit, als dass er deshalb auf das Amt eines Präsidenten hätte verzichten sollen.

Doch Briand wurde nicht gewählt trotzdem bei der Wahl der Umstand sehr für ihn sprach, dass er seit Locarno dermassen nach rechts abgeschwenkt ist, dass die reaktionärsten Nationalisten nur wenig Einwände gegen ihn erheben konnten. Die Stelle wurde von einem noch biegsameren Manne, von Paul Doumer, dem Senatspräsidenten, besetzt, der zwar offiziell immer noch der „Linken" angehört, aber kandidiert wurde von der Rechten, die unlängst aus seiner Politik zu Recht den Schluss zog, dass seine politischen Grundsätze nicht für alle Zeiten feststehen. Weil er nicht gewählt wurde, glaubte Briand, dass sein Ansehen dermassen erschüttert worden sei, dass er seine Entlassung als Minister für Auswärtige Angelegenheiten einreichen müsse. Durch Einreden von Freundes- und vielen anderen Kreisen liess er sich aber dazu bewegen, dieses in der Tat nicht imaginäre Bedenken fallen zu lassen, sodass er allen, die sich wegen seiner idealistisch scheinenden Taktik im Völkerbund Illusionen machen, als grosser Friedensapostel erhalten geblieben ist.

Während seiner Demissionsperiode nahm Briand noch treu an den Beratungen in Genf teil. In der Schlusssitzung der europäischen Kommission vom 21. Mai gab er übrigens noch in unzweideutiger Weise zu erkennen, dass er der Sache des Friedens nicht so ungeteilt dient, als man dies auf Grund seines Rufes von ihm erwarten sollte. Es handelt sich um folgenden Zwischenfall:

Der russische Volkskommissar für Auswärtige Angelegenheiten, Litwinof, der schon einmal die kapitalistischen Regierungen mit seinen militärischen Abrüstungsvorschlägen in eine schwierige Situation brachte, hatte in Form eines wirtschaftlichen Nicht-Angriffspaktes einen Vorschlag zur wirtschaftlichen Abrüstung eingereicht. Der Vorsitzende der europäischen Kommission, Briand, sollte diesen Vorschlag zur Diskussion bringen, er tat aber, als ob er nicht bestünde. Als ausser Litwinof selber auch der türkische Minister und nach ihm auch Henderson auf Behandlung des Gegenstandes drängten, reagierte Briand darauf so gut wie nicht. Schliesslich musste Henderson Briand in ziemlich scharfer Weise auf die Notwendigkeit der Behandlung dieses Litwinofschen Vorschlages hinweisen, worauf Briand nichts anderes übrig blieb, als ihn auf die Tagesordnung der Septembertagung zu setzen.

Wäre Briand wirklich derjenige, für den er sich ausgibt und für den man ihn hält, dann hätte er hier durch die Tat beweisen können, dass er dem Frieden mehr als nur mit Worten dienen will. Dann wäre aber seine Politik anders als ausschliesslich idealistisch, nämlich auch real geworden, und davor wird ein bürgerlicher Politiker vom Schlage Briands sich jedenfalls hüten. Damit sei festgestellt, dass man die Auswirkung einer Präsidentschaft Briands falsch einschätzt, wenn man darin tatsächlich eine Gewähr für den Frieden erblicken würde.

Mitteilungen des Sekretariats.

Eingegangene Beträge.

Für 1931:

Belgische Transportarbeiter	hfl.	1 784.—
Kanadische Eisenbahner	„	600.—
Finnische Seeleute	„	40.80
Finnische Eisenbahner	„	35.—
Irländischer Gewerkschaftsverband	„	150.76
Japanische Seeleute	„	1 500.—
Lettländische Seeleute	„	57.—
Luxemburgische Eisenbahner	„	400.—
Tschechische Eisenbahner (Unie)	„	858.38

Sitzungen.

Die nächste Sitzung des Generalrates findet am 13. und 14. Juli in Amsterdam statt.

Am 16. u. 17. Juli wird, ebenfalls in Amsterdam, eine Zusammenkunft des Beirates für die Hafenarbeiter abgehalten.

Bevorstehende Kongresse.

Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands, vom 21. bis 27. Juni in Hamburg.

Transport and General Workers' Union (Grossbritannien), am 29. Juni und folgende Tage in Blackpool.

Schwedischer Transportarbeiterverband, am 2. August und folgende Tage in Stockholm.

Schweizerischer Eisenbahner-Verband, vom 27. bis 29. Juni in Bern.

Abkommen über die Unterstützung von Mitgliedern, die sich vorübergehend im Ausland aufhalten.

Der Polnische Kraftfahrerverband hat uns mitgeteilt, dast er beschlossen hat, dem obigen Abkommen beizutreten.

Aus den Organisationen.

Eine grosse Anzahl von angeschlossenen Organisationen hat uns den beantworteten Fragebogen über den Mitgliederstand am 1. Januar 1931 bereits zugesandt.

Andere haben ihre Mitgliederzahl noch nicht in dieser Weise bekannt gegeben, aber aus der Beitragleistung geht ihr Mitgliederstand am Anfang dieses Jahres hervor.

Im allgemeinen lässt sich ein erfreulicher Zuwachs feststellen. Trotz der Krise! Und das Wachstum der Gewerkschaften ist eine internationale Erscheinung.

Die bulgarischen Eisenbahner stiegen von 4 061 auf 4 469, die britischen Eisenbahner von 307 400 auf 327 800.

Die britischen Eisenbahnkanzlisten von 54 347 auf 60 000, die Kleinhandelsangestellten von 15 000 auf 21 292; die spanischen Eisenbahner weisen eine grosse Vermehrung auf: von 22 000 auf 30 000.

Auch diejenigen, die zu den stärksten und prozentuell am besten organisierten gehören, haben wiederum zugenommen.

Wir denken hier besonders an Schweden und an die Schweiz.

Die Mitgliederzahl des schweizerischen Eisenbahnerverbandes erhöhte sich z. B. von 36 129 auf 37 235.

Auch die französischen Eisenbahner verzeichnen ein ausserordentliches Wachstum; ihre Mitgliederzahl stieg um 16 500 auf 89 000.

Im grossen und ganzen gibt es eine Erhöhung der Mitgliederzahl auf der ganzen Linie.

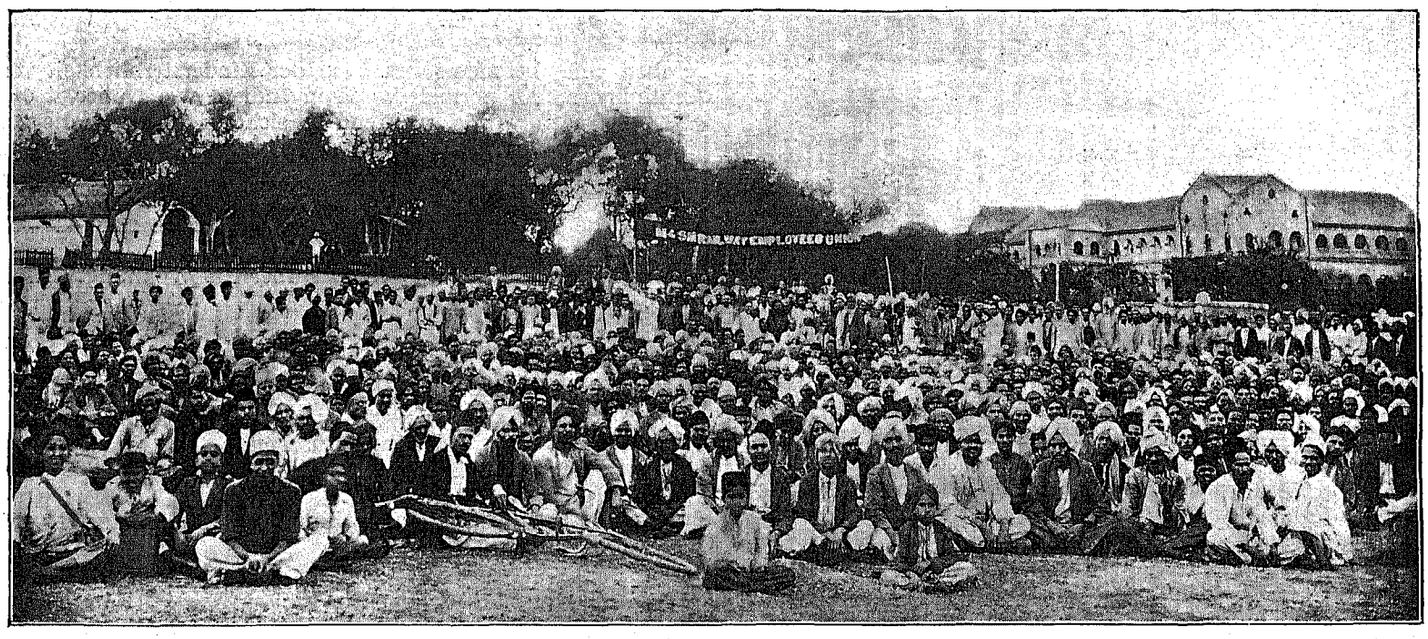
Dass die Gewerkschaftsbewegung in der Krisenzeit einen solchen Aufschwung nehmen kann, ist ein gutes Vorzeichen für die Zukunft. Es kann kein Zweifel darüber bestehen, dass in vielen angeschlossenen Ländern grosse Arbeitskämpfe zu erwarten sind, die nur von einer starken und einheitlichen Gewerkschaftsbewegung ausgekämpft werden können.

Soweit uns die angeschlossenen Organisationen ihre Jahresberichte, Geschäftsberichte, Taschenkalender, Protokolle und dgl. zuschicken, werden wir sie in dieser Spalte nach Möglichkeit besprechen.

So bekamen wir den Geschäfts- und Kassenbericht des englischen Eisenbahnerverbandes über das Jahr 1930.

Ueber die Entwicklung des Verbandes nach dem Generalstreik im Jahre 1926 haben wir unsere Leser regelmässig auf dem laufenden gehalten. Die Verbandskasse hatte damals ein Defizit im Betrage von 746 933 Pfund, was darauf zurückzuführen war, dass in diesem Jahr nicht weniger als 935 086 Pfund an Streik- und 629 179 Pfund an Arbeitslosen-Unterstützungen ausgezahlt werden mussten.

Ende 1930, also nach vier Jahren, war dieses Defizit auf 176 956 Pfund gesunken und es darf angenommen werden, dass die ganze Schuld innerhalb zwei Jahren getilgt sein wird, obwohl der Verband aus seinen gewöhnlichen Mitteln im Jahre 1930 noch 47 234 Pfund an Arbeitslosenunterstützung und mehr als 9 000 Pfund an Streikunterstützung hat zahlen müssen.



Versammlung der indischen Eisenbahner in Hubli.

Indien und seine Transportarbeiter.

VI.

Verfahren zur Beilegung von Streitigkeiten aus dem Lohn- und Arbeitsverhältnis, ähnlich wie sie in Europa bei den nationalen und zentralen Lohnämtern und Schlichtungsausschüssen durchgeführt werden können, gibt es bei den indischen Eisenbahnen nicht; die Unternehmer haben die unumschränkte Macht, die Arbeitsbedingungen ganz nach ihrem Belieben zu diktieren. Fast 46 Prozent der Eisenbahner verdienen weniger als 15 Rupien (ca. M. 22.50), und weitere 31 Prozent zwischen 15 und 30 Rupien monatlich. Man vergleiche diese Löhne mit nachstehenden Angaben über die monatlichen Lebenshaltungskosten eines Arbeiters.

Lohnzahlung.

Die Löhne werden monatlich ausbezahlt; dieses System führt aber leicht zu einer Verschlimmerung der ohnehin schon misslichen Lage der Arbeiter. Die kärglichen Löhne sind schnell ausgegeben und für den Rest des Monats sind die Arbeiter ohne Geldmittel. Die Folge davon ist, dass sie ihre Zuflucht zu den Geldverleihern nehmen. Jeden Monat fliesst ein beträchtlicher Teil des Verdienstes in Form von Zinsen für Darlehen in die Taschen dieser Geldverleiher und die Arbeiter geraten Monat für Monat tiefer in Schulden. Die All-Indische Eisenbahner-Föderation hat immer und immer wieder bei den Behörden auf wöchentliche Lohnzahlung gedrängt. Aus ihnen nur allzubekannten Gründen haben sie aber geflissentlich alle diese Vorstellungen unbeachtet gelassen.

Budget eines indischen Arbeiterhaushalts.

Folgende Zahlen geben eine Vorstellung von den monatlichen Ausgaben eines indischen Arbeiters für den notwendigsten Lebensbedarf, wenn er in einem Raume lebt und 2 Mahlzeiten im Tag hat:

	Rupien	*Anas*
Miete	3	0
Reis, billigste Sorte, 30 Pfund (à 453 gr.)	2	12
Brennholz	1	4
Mehl, billigste Sorte, 20 Pfund	2	8
Gemüse	1	4
Oel für Kochzwecke		8
Fett	1	4
Linsen, 8 Pfund	1	6
Salz		1
Zucker		3
Tee		4
Gewürze		2
d. s. ca. M. 21,75. insgesamt	14	8

14 Rupien 8 Anas ist also das Mindestmass, um Leib und Seele zusammenzuhalten. Ein Arbeiter, der 15 Rupien monatlich verdient, hat also 8 Anas oder ca. 75 Pfennig für andere Ausgaben übrig und dies in einem Lande, wo für die Arbeiter keinerlei soziale Massnahmen getroffen sind. Eine grosse Anzahl Arbeiter verdienen aber noch weniger. Sogar bei den Eisenbahnen, wo die Arbeiter verhältnismässig besser daran sind als in anderen Industrien, werden Löhne von weniger als 14 Rupien monatlich bezahlt. Nachstehend seien die Monatslöhne der Streckenarbeiter und Kanzleijungen bei den von der indischen Regierung betriebenen und in ihrem Besitze befindlichen Eisenbahnen I. Klasse aufgeführt: B. N. Ry. 10 Rupien, M. S. M. Ry. 10 Rupien 8 Anas, S. I. Ry. 12 Rupien, B. N. W. Ry. 8 Rupien, N. W. Ry. 13 Rupien, E. I. Ry. 12 Rupien, E. B. Ry. 13 Rupien, G. I. P. Ry. 9 Rupien, B. B. and C. I. Ry. 12 bis 13 Rupien.

Die All-Indische Eisenbahner-Föderation und die Eisenbahnerverbände im allgemeinen führen eine unermüdliche Agitation für die Festsetzung von Mindestlöhnen, sie finden aber bei den Eisenbahnverwaltungen nur taube Ohren. Bei der Vorlage von Material vor der *Royal Commission on Labour* haben die M. and S. M. Eisenbahnbehörden zugeben müssen, dass über 34 000 Eisenbahner 30 Rupien und 19 790 weniger als 15 Rupien im Monat erhalten.

Während die Arbeiter in Europa um ihre *Lebenslage*, für bessere Wohnungsverhältnisse, für Versicherung gegen Krankheit, Unfall, Invalidität und Erwerbslosigkeit kämpfen, kämpft in Indien ein Fünftel der Bevölkerung der ganzen Welt noch um das nackte *Dasein*.

Leistungsfähigkeit der Arbeiter.

Ungenügende Leistungsfähigkeit ist ein Argument, welches die Unternehmer nur allzugerne ins Feld führen, um Bewegungen zur Verbesserung der Lebensverhältnisse der indischen Arbeiter abzuwehren. In Europa ist man allgemein der Auffassung, die Leistungsfähigkeit des indischen Arbeiters stünde weit unter derjenigen des Europäers. Dies ist aber nicht der Fall. Vor der indischen *Industries Commission* hat sich der Direktor der *Tata Iron and Steel Works* (Eisen- und Stahlwerke Tata), welche über 80 000 Arbeiter beschäftigen, folgendermassen geäussert: „Die indischen Arbeiter sind sehr intelligent und lernen leicht, sie sind der Disziplin eher zugänglich als der Ausländer". Dem Vertreter der Automobilfabriken *General Motors, Ltd.* in Bombay zufolge ist „die Geschicklichkeit und Intelligenz des indischen Arbeiters im Durchschnitt ebenso gut wie in andern Ländern und er kann sich jeder neuen Methode und jedem Arbeitsverhältnis anpassen". Dies sind die Auffassungen zweier Autoritäten, die tagaus tagein mit den indischen Arbeitern in Berührung kommen.

Arbeitszeit.

Dienstabteilung	Normale Arbeitszeit	Tatsächliche Arbeitszeit	Schichtzeit	Arbeitstage pro Woche	Ruhepausen	Ruhetage
Fahr-personal	nicht fest-gesetzt	nicht fest-gesetzt	24	7	keine	keine
Lokschuppen-dienst	8	12	16	7	,,	,,
Verkehrsper-sonal	8	8—12	12—16	7	,,	,,
Elektrotechn. Personal	8	10—12 arbeitet *in einer* Schicht	70 Arbeits-*stunden* pro Woche		,,	,,
Lokpersonal	8	8	16	7	,,	,,
Stationsper-personal	8—12	8—12	12—16	7	,,	,,
Werkstätten-personal	7	8	17	6	,,	,,
Signaldienst	11	11	8—16	7	,,	,,

Urlaubsbestimmungen.

Die Urlaubsbestimmungen sind je nach Art des Dienstes und der Arbeit verschieden. Die gelernten, angelernten und ungelernten Arbeiter erhalten ausser den 20 allgemeinen Feiertagen keinen Urlaub, auch nicht nach 30 Dienstjahren. Unterbeamten wird ein jährlicher Vorzugsurlaub von 15 Tagen gewährt. Höhere Beamte erhalten einen solchen von 30 Tagen und einen Krankheitsurlaub gegen halbe Bezahlung (30 Tage im Innen- und 60 Tage im Aussendienst), ausserdam noch 10 Tage gelegentlichen Urlaub. Im Falle der Letzteren werden sowohl die Feiertage, als auch der Vorzugsurlaub voll bezahlt.

Hieraus geht hervor, dass die indischen Arbeiter was den Urlaub betrifft gerade so schlecht wie in jeder andern Beziehung fahren. Der Urlaub ist den höheren und mittleren Dienstgraden vorbehalten, auf die bis über 75 Prozent Europäer und Englisch-Indier entfallen.

Wohnungsverhältnisse.

Nur ein kleiner Bruchteil der indischen Eisenbahnbediensteten erhält eine Dienstwohnung. Wird eine solche zur Verfügung gestellt, so ist sie sehr schlecht, dürftig und ungesund. In manchen Fällen müssen Bedienstete mit ihren Familien in einem Wohnraum von kaum 6 qm bei 2 m Höhe wohnen.

Vor einigen Jahren machte Mr. S. Saklatvala, ehemaliges Mitglied des englischen Parlamentes, eine Reise durch Indien, und er legte seine Eindrücke über das Wohnungswesen in der Zeitschrift *Labour Monthly* wie folgt fest:

„Man reist in Indien und sieht dort ein Bild scharfer Gegensätze, ein dorthin verpflanztes Leben von modernem europäischem Luxus und Komfort, und nicht weit davon entfernt ein stagnierendes Leben menschlicher Wesen, gerade wie es sich vor tausend Jahren abzuspielen pflegte.

Wenn man sich die schlimmsten Viertel in europäischen Städten, die überfülltesten Wohnhäuser vergegenwärtigt, so kann man sich noch nicht die verfallene Schmutzhütte vorstellen, bei deren Betreten ein auch nur 5 Fuss hoher Mensch sich doppelt zusammenlegen müsste. Eine andere Lüftungsmöglichkeit oder Lichtöffnung gibt es nicht und im Innern dieser Hütten, die ohne Ausnahme vollständig unmöbliert sind, ist nichts zu sehen. Ich spreche jetzt nicht über Dörfer. Ich spreche über grosse Industriezentren wie Nagpur und Cawnpore. Hier in Europa kämpft man durch Schaffung von Organisationen, durch Agitation für eine Reihe von Rechten, um die gesundheitlichen Verhältnisse der arbeitenden Bevölkerung zu verbessern und deren Sterblichkeitsziffer herabzusetzen. Dann geht man nach Indien und sieht offen den modernen Industrialismus unter Leitung europäischer oder indischer Kapitalisten, die schamlos die Gesundheit der Arbeiter untergraben und besonders den Grad der Kindersterblichkeit verschlimmern, der normalerweise in Indien, wie früher, 200 je 1 000 betragen würde, während er sich bei Kindern, die von in Fabriken arbeitenden Eltern geboren werden, auf 600 bis 800 je 1 000 beläuft."

Die Wohnung eines europäischen Eisenbahners kostet das 10fache derjenigen eines indischen Angestellten und das 200-fache derjenigen eines indischen Arbeiters.

Nachstehend einige Einzelheiten über die Wohnungsverhältnisse der Eisenbahner.

Allgemeines.

Die Wohnungen sind bei den einzelnen Bahnen verschieden. Der Wohnraum für die niedrigeren Bediensteten umfasst:

Bahnwärter: ein Bahnwartshäuschen;
andere niedrigere Bedienstete: ein Zimmer von 90—100 Quadratfuss; *)
gelernte Handwerker: zwei Zimmer von insgesamt 100 bis 220 Quadratfuss.

Anmerkung: Wo für gelernte Handwerker die umschriebenen Wohnungen nicht vorhanden sind, werden ihnen die für „andere niedrige Bedienstete" vorgesehenen zugewiesen. Bei manchen Bahnen, z. B. der *Bombay, Baroda and Central India Railway* besteht die Handwerkerwohnung aus einem Wohnzimmer, einer Veranda, einer Küche und einem kleinen Hofraum.

Bedienstete mittlerer Grade mit wenig Dienstjahren: zwei Zimmer von insgesamt 250 bis 270 Quadratfuss, eine Küche von ca. 25 Quadratfuss und ein Bad von ca. 35 Quadratfuss;
europäische und anglo-indische Bedienstete mittlerer Grade zwei Zimmer, Küche, Bad, Speisekammer, Veranda und Dienstbotenkammer.

Anmerkung: Bei der *Eastern Bengal Railway* erhalten Europäer und Anglo-Indier mit einem Gehalt von unter 225 Rupien nur ein Zimmer, diejenigen mit höheren Gehältern zwei oder drei Zimmer.

Wohnungsmietsätze.

Bei den verschiedenen Eisenbahnen werden zur Erhebung der Wohnungsmieten verschiedene Methoden angewandt. In der Regel richten sich die Sätze nach der Zimmerzahl oder der Grösse der Stockwerke, bisweilen ist auch ein gewisser Prozentsatz der Baukosten, höchstens aber 10%, an Miete zu entrichten. Tatsächlich schwankt die Miete bei den verschiedenen Graden zwischen 3 und 10%. In den dem Verkehrspersonal gewährten Wohnungsgeldern ist ein weiterer Prozentsatz als Entschädigung für die durchschnittlich geleistete Mehrarbeit, sowie ein Meilengeld inbegriffen.

Die Mietzinssätze werden bei den grössten Bahnen folgendermassen ermittelt:

a) Bei der *North Western Railway* wird für die grossen Zimmer jeweils R. 1—8—0 pro 100 Quadratfuss, für kleine Zimmer, Veranden und Neben- oder Hintergebäude R. 1.—.— pro 100 Quadratfuss berechnet.
b) Bei der *East Indian Railway* wird dem alten Personal R. 3.—.— pro Quadratfuss, bei einem Höchstsatze von R. 6.—.— pro Zimmer oder 1/9 des Gehalts, je nachdem, welcher Satz der niedrigste ist, in Anrechnung gebracht.
c) Bei der *Great Indian Peninsular Railway* wird Europäern und Anglo-Indiern, die im Verkehrsdienst beschäftigt sind, und allen indischen Bediensteten mittlerer Grade ein Satz von 12 Anas pro 100 Quadratfuss, den Europäern und Anglo-Indiern in anderen Dienstzweigen R. 1.—.—. pro 100 Quadratfuss berechnet.
d) Bei der *Bengal—Nagpur Railway* Beträgt der Satz R. 1.—8.— pro 100 Quadratfuss für alle Zimmer, für basarartige Wohnungen in Khargpur wird aber ein Satz von R. 1.—.— pro 100 Quadratfuss zugrundegelegt.

*) 1 Quadratfuss = 929 qcm.

(Fortsetzung folgt).

Der Kongress der spanischen Eisenbahner.

Der Kongress der spanischen Eisenbahner, der vom 3. bis einschliesslich 10. Mai in Salamanca tagte, trat unter ganz besonderen Verhältnissen zusammen. Kaum 14 Tage davor hatte die „unblutige" Umwälzung Spanien von der militärischen Diktatur befreit und das Königtum durch die bürgerliche Republik ersetzt. Der Kongress trug die Kennzeichen dieses Umschwunges. Es herrschte ein Geist der Erleichterung; alles atmete auf. Man fühlte : das spanische Volk, besonders aber die spanische Arbeiterklasse war von einem schweren Druck befreit. Es herrschte ein Geist der Munterkeit, der Zuversicht. Zu gleicher Zeit war aber jeder übertriebene Optimismus fern. Die Delegierten machten sich keine Illusionen darüber, was durch die Umwälzung erreicht wurde oder die Umwälzung selber zu bedeuten hatte. Immer und immer wieder erwies sich aus Reden und persönlichen Gesprächen, dass die spanischen Eisenbahner sich dessen wohl bewusst sind, dass die Umwälzung nicht das Ende, sondern nur der Anfang des Befreiungskampfes ist, dass der bürgerlichen Revolution eine soziale Umwälzung folgen muss und die heutigen Bundesgenossen, die bürgerlichen Republikaner aller Schattierungen als scharfe Gegner die Arbeiterklasse in dem Kampfe für *diese* Umwälzung mit *allen* Mitteln bekämpfen werden.

Der Kongress selbst war für jemanden, der, bewaffnet mit den Vorurteilen und Missverständnissen der nordischen Rassen gegenüber den südlichen Völkern nach Salamanca kam, nichts weniger als eine Offenbarung. Kein Kongress irgend einer, der I.T.F. angeschlossenen Organisationen kann ein Bild tieferen Ernstes, grösserer Arbeitskraft, strengerer Selbst-Disziplin und Ordnung vermitteln als dieser Kongress der spanischen Eisenbahner, die bekanntlich der lateinischen Rasse angehören. Acht Tage lang sassen 80 Delegierte in Kommissionen und öffentlichen Sitzungen und arbeiteten dort. Arbeiteten im konkretesten Sinne des Wortes. Gesprochen wurde nicht mehr als notwendig war. Die Reden waren kurz und sachlich wie auf einem Kongresse der englischen Kollegen. Reden die länger als 10 Minuten dauerten, waren eine Seltsamkeit. Eine Ausnahme bildeten die Ausführungen von Trifon Gómez, des Generalsekretärs, der von Zeit zu Zeit, einen Antrag verfechtend, gefallene Bemerkungen beantwortend, Widerstand bekämpfend, die nicht-offizielle Redezeit überschritt und dabei Sachlichkeit mit Beredsamkeit und südlichem Temperament verband. Und während die Delegierten arbeiteten, diskutierten, eine Meinung der andern gegenüberstellten, sassen auf den Tribünen Hunderte von Arbeitern und Arbeiterfrauen, die mit nicht ermüdender Aufmerksamkeit zuhörten, Schulter an Schulter stundenlang geradezu einsaugten, was unten im Kongresssaal des einfachen Volkshauses ihre Vertreter darlegten und beschlossen.

Es war alles äusserst interessant, äusserst wichtig und lehrreich, selbst für jemand, der allmählich ein paar hundert nationalen und internationalen Kongressen und Konferenzen beigewohnt hat.

Die spanische Eisenbahnerorganisation zählt heute rund 34 000 Mitglieder. Sie ist die grösste und stärkste aller spanischen Gewerkschaften und gehört wohl auch zu den best fundierten. Organisationen, deren Verwaltungsapparat noch nicht ganz in Ordnung ist, die bei der Einrichtung ihres Archivs noch Schwierigkeiten haben, können sich von der spanischen Eisenbahnerorganisation belehren lassen. Nur der Verbandsbeitrag könnte und müsste noch etwas höher werden. In dieser Hinsicht ist die Organisation tatsächlich noch nicht ganz „auf der Höhe". Aber von dem abgesehen hat die I.T.F. Grund dazu, in jeder Hinsicht stolz auf ihre spanische Organisation zu sein. Sie kann nicht nur den Organisationen der Arbeiter in den lateinischen und slawischen Ländern, sondern auch mancher Organisation in den Ländern zum Vorbild dienen, wo man oft zu unrecht glaubt, dass nur die Leute im Norden Sinn für systematische Arbeit und gesunde Organisation hätten.

EDO FIMMEN

Der Kongress der spanischen Eisenbahner in Salamanca.

Aus dem Schlafwagen- und Speisewagengewerbe.

Der Gesamtarbeitsvertrag des Personals der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft.

Durch einen Streik erzwang das Personal der Schweizerischen Speisewagen-Gesellschaft (SSG) die Anerkennung seiner Organisation, des Schweizerischen Eisenbahner-Verbandes, und den Abschluss eines Kollektivvertrages. Wir geben nachstehend die Bestimmungen für das Betriebspersonal in gedrängter Form wieder.

Der Gesamtarbeitsvertrag umfasst das gesamte Personal der SSG mit Ausnahme des Bureaupersonals und der Kontrolleure, mit denen individuelle Anstellungsverträge abgeschlossen werden.

Für neueintretente Angestellte kann eine Probezeit von *zwei Monaten* schriftlich

vereinbart werden. Nach Ablauf dieser Frist erfolgt die Festanstellung.

Für Saisonpersonal gelten im bezug auf Anstellungsdauer, Kündigungsfristen und Entlohnung besondere schriftliche Vereinbarungen. Alle übrigen Bestimmungen dieses Gesamtarbeitsvertrages, namentlich diejenigen über Arbeitszeit, gelten auch für das Saisonpersonal. Die provisorische Anstellung erfolgt unter Vorbehalt des Ergebnisses der ärztlichen Untersuchung über den allgemeinen Gesundheitszustand und der Seh- und Hörorgane.

Das Dienstverhältnis zwischen der SSG und den diesem Gesamtarbeitsvertrag unterstellten Angestellten kann beidseitig unter Beobachtung einer *zweimonatlichen Kündigungsfrist* aufgelöst werden. Während der Dauer der Probezeit kann sowohl die SSG als auch der Angestellte das Dienstverhältnis mit 7 Tagen Kündigungsfrist lösen. Die SSG behält sich indessen das Recht vor, die Anstellung eines auf Probe beschäftigten Angestellten sofort zu lösen.

Der Angestellte hat während des Dienstes die vorgeschriebene Uniform, bezw. Berufskleidung zu tragen. Die Kosten der Anschaffung fallen, mit Ausnahme derjenigen für die Berufskleider der Kellner und Kellnergehilfen, ganz zu Lasten der Verwaltung. Von den Kosten der Berufskleider für Kellner und Kellnergehilfen übernimmt die Verwaltung 50 %, sofern im einzelnen Falle der Gesamtlohnanspruch (Minimum plus fällige Dienstalterszulage) durch die Trinkgeldablösung nicht überschritten wird.

Die SSG richtet den *Köchen* für den Verbrauch an Berufs- und Leibwäsche und den Ankauf und die Abnützung des Berufswerkzeuges eine monatliche Entschädigung von Fr. 15.— aus. Die SSG untersteht als konzessionierte Verkehrsanstalt dem *Bundesgesetz betr. die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und andern Verkehrsanstalten vom 6. März 1920.*

Das Bundesgesetz betr. die Arbeitszeit beim Betriebe der Eisenbahnen und andern Verkehrsanstalten vom 6. März 1920, sowie die Vollziehungsverordnungen zu diesem Gesetz vom 12. August 1921 und die dazugehörenden Ausführungsbestimmungen bilden einen integrierenden Bestandteil dieses Vertrages. (Das Gesetz besagt: „Die tägliche Dauer der Arbeitszeit darf innerhalb einer Gruppe von vierzehn aufeinanderfolgenden oder durch einzelne Ruhetage getrennten Tagen durchschnittlich acht Stunden nicht überschreiten).

Die Mindest- und Höchstbesoldung und die jährlichen Besoldungserhöhungen der diesem Vertrage unterstellten Angestellten werden wie folgt festgesetzt:

	Monatsbesoldung Minimum Franken	Monatsbesoldung Maximum Franken	Jährliche Erhöhung der Monatsbesoldung Franken
Einnehmer	375.—	500.—	12.50
Kellner	400.—	500.—	10.—
Kellnergehilfen	225.—	350.—	12.50
Köche	375.—	500.—	12.50
Küchengehilfen	175.—	300.—	12.50
Magaziner	325.—	450.—	12.50
Wagenreiniger	275.—	400.—	12.50

Die Gehaltsansätze für das Bedienungspersonal (Kellner und Kellnergehilfen) haben als *Garantiebezüge* zu gelten in der Weise, dass die aus der Trinkgeldablösung nicht gedeckten Lohnguthaben (Minimum plus fällige Dienstalterszulage) durch die SSG auszugleichen sind. Die Abrechnung zwischen der SSG und dem Bedienungspersonal erfolgt jeweilen auf Ende des Kalenderjahres. In Diensten, in denen das Bedienungspersonal die Garantiebezüge auf Grund der Vorjahreseinnahmen voraussichtlich nicht erreichen wird, findet die Abrechnung je auf den Monatszahltag statt. Uebersteigt der Betrag der Trinkgeldeinnahmen (Trinkgeldablösung) den in Betracht fallenden Garantiebezug, so fällt der entsprechende Ueberschussbetrag dem betreffenden Personal zu.

Die Kellner, denen die Funktionen des Einnehmers überbunden werden, haben Anspruch auf eine tägliche Funktionszulage von Fr. 3.—.

Für Dienstleistungen zwischen 23 und 5 Uhr wird den Wagenreinigern eine besondere Nachtdienstentschädigung von 40 Rappen pro Stunde ausgerichtet. Die Wagenreiniger sollen nach Absolvierung eines Nachtdienstes nur ganz ausnahmsweise zum Fahrdienst (Ablösung) herangezogen werden. Wenn dabei Ueberzeitarbeit geleistet werden muss, so ist diese nach Massgabe des Arbeitszeitgesetzes in Zeit auszugleichen oder in bar zu vergüten.

Für jede dienstlich ausserhalb des ordentlichen Wohnorts zugebrachte Nacht erhalten die den Ablösungsdienst besorgenden Angestellten eine *Spesenvergütung von Fr. 4.50 pro Nacht.*

Sofern der Ausgleich für geleistete Ueberzeitarbeit nur durch Einteilung supplementärer Ruhetage herbeigeführt werden kann, zahlt die SSG eine Verpflegungszulage von Fr. 4.— pro Ruhetag.

Die nämliche Zulage ist auszuzahlen für Dienstreisen, auf denen der Angestellte keine Möglichkeit hat, sich im Speisewagen zu verpflegen.

Bei Versetzungen aus dienstlichen Gründen vergütet die SSG die vollen Umzugskosten und Reiseauslagen. Erfolgt die Versetzung auf ausdrücklichen Wunsch des Angestellten, übernimmt die SSG die Hälfte dieser Kosten und Auslagen.

Bei entschuldigter Abwesenheit wegen Todesfall in der Familie wird für die Dauer von drei Tagen das volle Gehalt ausgerichtet.

Muss der Angestellte ohne eigenes Verschulden einem Kurswagen nachreisen, fallen die entsprechenden Reiseauslagen zu Lasten der Verwaltung.

Im Falle unverschuldeter Krankheit werden die Lohnbezüge der Angestellten wie folgt geregelt:

Bis zu 6 Monaten Dienstzeit:
Das volle Gehalt während $^1/_2$ Monat

Nach 6 Monaten Dienstzeit:
Das volle Gehalt während 1 Monat

Nach 1 Jahr Dienstzeit:
Das volle Gehalt während $1^1/_2$ Monat

Nach 2 Jahren Dienstzeit:
Das volle Gehalt während 2 Monaten

Nach 6 Jahren Dienstzeit:
Das volle Gehalt während 3 Monaten.

Hat das Dienstverhältnis mehr als sechs Jahre gedauert, bezahlt die SSG überdies während weitern drei Monaten das halbe Gehalt.

Für das an der Trinkgeldablösung beteiligte Bedienungspersonal ist bei der Berechnung seiner Bezüge im Fall von Krankheit, Unfall, Militärdienst und Ferien auf die genannten Gehaltsansätze (Garantiebezüge) abzustellen.

Jeder im Dienste der SSG beschäftigte Angestellte hat sich bei seiner Anstellung darüber auszuweisen, dass er gegen *Krankheit* versichert ist.

Das im Betriebsdienst beschäftigte Personal der SSG ist obligatorisch gegen Betriebs- und Nichtbetriebsunfälle versichert.

Nach sechsmonatlicher ununterbrochener Anstellung bezahlt die Gesellschaft während Abwesenheiten in der ersten Rekrutenschule und in den Wiederholungskursen die volle Besoldung. Während der Absolvierung der Unteroffiziersschule und der zweiten Rekrutenschule werden 50 % der Besoldung entrichtet.

Für die Gewährung von Ferien sind die einschlägigen Bestimmungen des Arbeitszeitgesetzes für die Transportanstalten massgebend. (Das Gesetz schreibt 7—28 Tage im Jahre vor, je nach Dienst- und Lebensalter).

Das Trinkgeld in seiner bisherigen Form ist abgeschafft. An dessen Stelle tritt eine *10%ige Trinkgeldablösung* auf allen Rechnungsbeträgen. Ein entsprechender Hinweis wird auf den Rechnungsformularen der Gesellschaft aufgedruckt.

Die Verteilung der Trinkgeldeinnahmen hat wie folgt unter dem Bedienungspersonal zu geschehen:

a) Bei Diensten mit *zwei* Kellnergehilfen: Anteil des Kellners: $^1/_2$ der Trinkgeldablösung; Anteil der Kellnergehilfen: je $^1/_4$ der Trinkgeldablösung.

b) Bei Diensten mit einem Kellnerhilfen: Anteil des Kellners: $^2/_3$ der Trinkgeldablösung; Anteil des Kellnergehilfen: $^1/_3$ der Trinkgeldablösung.

Wo die Trinkgeldeinnahmen des Bedienungspersonals zur Deckung der Garantiebezüge nicht ausreichen, ist die Differenz durch die SSG in bar an die Bezugsberechtigten auszuzahlen.

Bei Verfehlungen kommen folgende Disziplinarstrafen in Anwendung:

1. Grad: Mahnung, Verweis.
2. Grad: Disziplinarische Versetzung ohne Entschädigung, Diensteinstellung mit Gehaltsabzug von 1—6 Tagen, Verwarnung mit Entlassungsandrohung.
3. Grad: Rückversetzung, Entlassung in schweren Fällen.

Ohne vorgängige Untersuchung und ohne dass der Angestellte sich rechtfertigen kann, darf keine Strafe ausgesprochen werden. Dem beschuldigten Angestellten steht das Recht zu, Einsicht in die gegen ihn vorliegenden Anklageakten zu nehmen.

Gegen die Strafen zweiten und dritten Grades kann der Angestellte an eine Disziplinarkommission rekurrieren.

Die *Bussen* als Disziplinarmittel sind vorläufig abgeschafft.

Zur Behandlung wichtiger Disziplinarfälle (Strafen zweiten und dritten Grades) wird eine *Disziplinarkommission* eingesetzt. Sie besteht aus einem Vertreter der Gesellschaft, einem Personalvertreter und einem neutralen Obmann.

Die Bezeichnung des Personalvertreters in der Disziplinarkommission erfolgt in freier Wahl durch das diesem Vertrag unterstellte Personal.

Der Angestellte hat das Recht, innerhalb 15 Tagen nach der Eröffnung der Disziplinarstrafe auf dem Dienstwege bei der Disziplinarkommission Beschwerde zu führen. Die Beschwerde hemmt den Vollzug der Disziplinarstrafe.

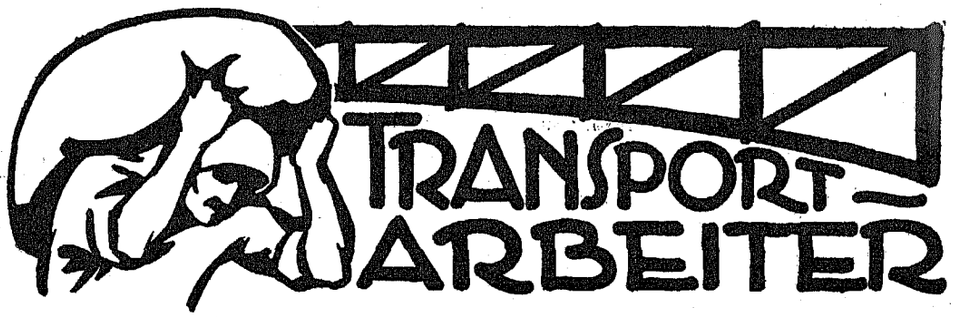
Wenn die Disziplinarkommission findet, dass die verfügte Strafe zu hart sei, so kann sie diese mildern oder ganz aufheben.

Die Beschlüsse der Disziplinarkommission sind für beide Teile verbindlich.

Jeder Angestellte ist für die von ihm übernommenen Inventargegenstände verantwortlich. Für Geschirrbruch, Manki an Ausrüstungsgegenständen (Wäsche, Silber etc.) infolge von Fahrlässigkeit ist die persönliche Haftbarkeit des verantwortlichen Angestellten auf 50 % des Ankaufswertes im Maximum festgesetzt. Bei grobfahrlässiger Zerstörung von Geschirr oder Ausrüstungsgegenständen kann dagegen der Fehlbare zu vollem Schadenersatz verpflichtet werden. Ist der Angestellte für das Fehlen von Ausrüstungsgegenständen nicht verantwortlich (Diebstahl etc.) darf eine Schadenbeteiligung nicht erfolgen.

Meinungsverschiedenheiten die sich zwischen Verwaltung und Personal aus der Anwendung dieses Gesamtarbeitsvertrages ergeben, sind in konferenziellen Vehandlungen zwischen der Direktion der SSG und dem Gewerkschaftsamt der SEV zu regeln. Kommt eine Verständigung nicht zu Stande, entscheidet ein Schiedsgericht, bestehend aus je einem Vertreter der SSG und des Personals, unter dem Vorsitz eines neutralen Obmannes. Die Parteivertreter bezeichnen den Obmann.

Der Vertrag ist für die Dauer von drei Jahren geschlossen. Sein Abschluss lehrt, dass die Allgewaltigen dieser Industrie zur Kapitulation gezwungen werden können und sein Inhalt, dass die Industrie wirtschaftlich durchaus imstande ist, ihrem Personal anständige Arbeits- und Lebensbedingungen zu gewähren.



Europäische Konferenz für Strassenverkehr in Genf, März 1931 (III).

Anm.: Der hier veröffentlichte Wortlaut entspricht dem inzwischen vom Völkerbund veröffentlichten französischen und englischen Text.

Artikel 7.

Dieses Abkommen, dessen englischer und französischer Text in gleicher Weise massgebend sind, wird das heutige Datum tragen.

Es kann bis 30. September 1931 im Namen jedes Mitgliedes des Völkerbundes und jedes Nicht-Mitgliedes-Staates, der auf der Konferenz, welche dieses Abkommen aufgestellt hat, vertreten war, oder dem der Rat des Völkerbundes zur Unterschrift eine Ausfertigung des Abkommens sandte, unterzeichnet werden.

Artikel 8.

Dieses Abkommen soll ratifiziert werden.

Die Ratifizierungspapiere sollen dem Generalsekretär des Völkerbundes übermittelt werden, welcher deren Empfang allen Mitgliedern des Völkerbundes, sowie den im Artikel 7 erwähnten Nicht-Mitglieds-Staaten bestätigen wird.

Artikel 9.

Vom 1. Oktober 1931 an wird jedes Mitglied des Völkerbundes oder jeder im Artikel 7 erwähnte Nicht-Mitglieds-Staat diesem Abkommen beitreten können.

Die Beitrittsurkunden sind dem Generalsekretär des Völkerbundes zu übermitteln, welcher deren Empfang allen Mitgliedern des Bundes sowie allen im genannten Artikel erwähnten Nicht-Mitglieds-Staaten bestätigen wird.

Artikel 10.

Jede hohe vertragschliessende Partei kann das Inkrafttreten ihrer Ratifizierung oder ihren Beitritt von der Ratifizierung oder dem Beitritt eines oder mehrerer Mitglieder des Völkerbundes oder Nicht-Mitglieds-Staaten, die in der Ratifizierungs- oder Beitrittsurkunde genannt sind, abhängig machen.

Artikel 11.

Dieses Abkommen wird 6 Monate nachdem die Ratifizierungs- oder Beitrittsurkunden von fünf Mitgliedern des Völkerbundes oder Nicht-Mitglieds-Staaten beim Generalsekretär des Völkerbundes eingegangen sind, in Kraft treten. Keine Ratifizierung und kein Beitritt, an welchen Bedingungen gemäss dem voraufgehenden Artikel geknüpft werden, wird dabei vor Erfüllung dieser Bedingungen mitgerechnet.

Artikel 12.

Ratifizierungen oder Beitritte, die nach dem Inkrafttreten des Abkommens erfolgen, erlangen 6 Monate nach deren Empfang durch den Generalsekretär des Völkerbundes oder 6 Monate nach der Erfüllung der im Artikel 10 vorgesehenen Bedingungen, Gültigkeit.

Artikel 13.

Jede der hohen vertragschliessenden Parteien kann jederzeit Aenderungen oder Ergänzungen des Anhanges dieses Abkommens, die ihr zweckmässig erscheinen, vorschlagen.

Diese Vorschläge werden durch den Generalsekretär des Völkerbundes allen anderen vertragschliessenden Regierungen mitgeteilt; wenn eine derartige Aenderung oder Ergänzung von allen hohen vertragschliessenden Parteien (einschliesslich derjenigen, die Ratifizierungsurkunden oder Beitrittserklärungen, die noch nicht in Kraft getreten sind, hinterlegt haben) angenommen wird, wird der Anhang zu diesem Abkommen entsprechend geändert.

Artikel 14.

Eine Revision dieses Abkommens kann jederzeit, nachdem es für die Zeit von 8 Jahren in Kraft war, von mindestens 3 hohen vertragschliessenden Parteien beantragt werden.

Der diesbezügliche, im voraufgehenden Abschnitt erwähnte Antrag ist an den Generalsekretär des Völkerbundes zu richten, der die hohen vertragschliessenden Parteien sowie den Rat des Völkerbundes von diesem Antrag in Kenntnis setzen wird.

Artikel 15.

Dieses Abkommen kann von jeder hohen vertragschliessenden Partei nach Ablauf eines Zeitraumes von 8 Jahren vom Tage des Inkrafttretens für die betreffende Regierung an gerechnet gekündigt werden.

Die Kündigung hat durch schriftliche

Mitteilung an den Generalsekretär des Völkerbundes zu erfolgen, der alle Mitglieder des Völkerbundes und Nicht-Mitglieds-Staaten, erwähnt im Artikel 7, von der Kündigung in Kenntnis setzen wird.

Die Kündigung wird ein Jahr von dem Tage an gerechnet, an dem sie bei dem Generalsekretär eingegangen ist, wirksam und gilt nur für das Mitglied des Bundes oder den Nicht-Mitglieds-Staat, für den sie erfolgt ist.

Wenn infolge gleichzeitiger oder nacheinander erfolgender Kündigungen die Zahl der Mitglieder des Bundes oder der Nicht-Mitglieds-Staaten, welche an die Bestimmungen dieses Abkommens gebunden sind, auf weniger als 5 zurückgeht, wird das Abkommen als ungültig betrachtet werden.

ANHANG.

Das internationale System der Wegezeichen umfasst die nachfolgend beschiebenen Zeichenarten.*) Wenn die zu verwendenden Farben wahlfrei gelassen werden, so wird vorausgesetzt, dass die in einem Lande für ein bestimmtes Zeichen gewählten Farben, von Ausnahmefällen abgesehen, für das ganze Land gleich sind.

I. Warnungszeichen.

Die Zeichen dieser Gruppe müssen Dreiecksform haben. Ihr Zweck ist, den Fahrzeugführer auf eine Gefahr, der er sich nähert, aufmerksam zu machen. Sie umfassen :

1) Die durch das internationale Abkommen vom 24. April 1926 über den Kraftfahrzeugverkehr festgelegten Zeichen.

2) Ein Zeichen, das andere als die im vorstehenden Abschnitt 1) beschriebenen Gefahren anzeigt. Dieses Zeichen besteht aus einem vollen Dreieck mit oben liegender Spitze und senkrechtem Stab in der Mitte.

Wenn die atmosphärischen Verhältnisse die Verwendung von vollen Tafeln erschweren, kann die Dreiecktafel innen ausgeschnitten werden. In diesem Falle ist der senkrechte Stab unnötig. Das Zeichen wird senkrecht zur Fahrtrichtung und in einer Entfernung vom Hindernis gestellt, die nicht kleiner als 150 Meter und nicht grösser als 250 Meter sein soll, wenn die örtlichen Verhältnisse dies zulassen. Wenn die Entfernung des Zeichens von der Gefahrenquelle weniger als 150 Meter beträgt, müssen besondere Anordnungen getroffen werden.

3) Ein Zeichen, das den Verkehrsvorrang für eine Strasse anzeigt. Dieses Zeichen, bestehend aus einem auf die Spitze gestellten vollen Dreieck, zeigt dem Fahrzeugführer an, dass das Vorfahrtsrecht die Fahrzeuge haben, die in jener Strasse fahren, der er sich eben annähert. Dieses Zeichen ist jeweils in einer den besonderen Verhältnissen angepassten Entfernung von der Wegkreuzung aufzustellen.

In unmittelbarer Nähe von Bahnübergängen aufgestellte Zeichen (St. Andreaskreuz etc.) auf welche die Bestimmungen dieses Abkommens keine Anwendung finden, werden von vorstehenden Vorschriften nicht erfasst.

II. Verbotszeichen.

Diese Zeichen müssen Kreis-Form haben. Sie enthalten Anordnungen und Verbote der massgebenden Behörden.

A. Zeichen, die ein Verbot anzeigen.

Bei diesen Zeichen muss die rote Farbe vorherrschen; sie muss die allgemeine Form des Zeichens besonders hervorheben. Die andern Farben sind, folgende Fälle ausgenommen, wahlfrei :

a) Fahrverbot für alle Fahrzeuge :

Rote Scheibe mit kreisrundem, weissem oder hellgelbem Innenteil;

b) Einbahnstrasse oder „Einfahrverbot“ :

Rote Scheibe mit Querbalken von weisser oder hellgelber Farbe;

(Fortsetzung folgt).

*) Die Abbildungen der angenommenen Zeichen wird die I. T. F. in einer besonderen Broschüre veröffentlichen.

Das Krisisbild der Weltschiffahrt und des Weltschiffbaues.

Es liegt auf der Hand, dass wenn eine Weltkrise herrscht, davon auch die Weltschiffahrt schwer mitgenommen wird. Ist eine solche Weltkrise zudem noch, wie die heutige, ganz allgemein, dann ist es wahrlich kein Wunder mehr, dass buchstäblich kein Bruchteil dieses Verkehrs sich noch ihrem Einflusse zu entziehen vermag, und dies nicht einmal die Tankschiffahrt, die sogar noch im Jahre 1929 einen gewaltigen Aufschwung nahm.

Dass sich die Weltschiffahrt momentan in einem Krisenzustand befindet, wie sie es wahrscheinlich noch nie erlebt hat, hängt vor allen Dingen damit zusammen, dass es kein einziges wichtiges Gebiet kapitalistischer Betätigung gibt, auf dem ein so weitgehender Anarchismus herrscht, als gerade dasjenige der Produktion und des Angebots von Schiffsraum. Seit dem Weltkriege leidet die Weltschiffahrt an Uebertonnage, welcher Erscheinung man nicht viel anderes gegenüberzustellen wusste als eine stets mehr um sich greifende Politik der Subventionen und einen beständig anwachsenden und in technischer Hinsicht verbesserten Schiffbau. Da weder das eine noch das andere zu einer Einschränkung der Uebertonnage führen konnte, im Gegenteil, diese noch vergrössert werden musste, entstand schon vor dem Ausbruch der heutigen Weltkrise, im Herbst 1929, bei einer allgemeinen günstigen Konjunktur eine schlechte Sonderkonjunktur für die Weltschiffahrt, die sich in einem beständigen Rückgang der Frachtensätze äusserte.

Es ist deshalb auch eine grosse Frage, ob, abgesehen von der alles erfassenden Weltkrise, die Entwicklung der Weltschiffahrt und der Schiffbauindustrie selbst nicht zu einer besonderen Katastrophe in diesen beiden Gewerbezweigen geführt hätte. Denn die Welttonnage nahm nicht nur in stets grösserem Masse zu, sondern auch ihre Rentabilität wurde unermässlich gesteigert durch Einführung technischer Verbesserungen, die zu einer Qualitätsverbesserung geführt haben. Professor Sven Helander aus Hamburg hat dies zahlenmässig wie folgt ausgedrückt : I. J. 1930 hat die Welthandelsflotte um 4,9 Millionen Tonnen zugenommen; davon sind nicht weniger als 4,2 Millionen Bruttotonnen Qualitätstonnage.

Auch die Weltschiffahrt macht seit 1925 ihre noch lange nicht abgeschlossene Rationalisierungsperiode durch, die durch die Folgen der Krise noch gefördert wird. Die Auswirkungen der Rationalisierung sind daher auch noch gar nicht zu übersehen. Mit einer beständigen Verminderung der Maschinenraumbesatzungen infolge Rationalisierung der Betriebsanlagen (Motorisierung, Turbinenantrieb, Kohlenstaubfeuerung, Oelfeuerung) ist heute schon zu rechnen. Ueberdies bilden die in Klammern hier brüderlich nebeneinander gestellten technischen Verbesserungen an sich wieder die Grundlage zu einer internationalen scharfen Konkurrenz zwischen dem Motor- und Dampfmaschinenbau, wodurch das bestehende Missverhältnis zwischen Welttonnage und Bedarf grenzenlos vergrössert wird.

Dieses anarchische Bild eines der wichtigsten Wirtschaftszweige, der vom wirtschaftlichen Gesichtspunkte aus betrachtet eine „Bedarfsdeckung“ bedeuten müsste, wird ausserdem noch gekennzeichnet einerseits durch eine beständige Zunahme der aufgelegten Tonnage, die Anfang dieses Jahres für die ganze Welt auf nicht weniger als 7—8 Millionen Bruttotonnen geschätzt wurde (d. h. über 8% der aktiven Welthandelsflotte ist aufgelegt, während etwa 65—70% des Restes mit halber und viertel Beladung

in Schulden fährt), anderseits durch eine Erwerbslosigkeit unter den Seeleuten, von der zur selben Zeit in England, soweit Unterstützungsempfänger in Frage kamen, ungefähr 50 000 Mann heimgesucht worden waren. Nicht anders verhält es sich in Deutschland, wo zur gleichen Zeit ca. 40% aller überhaupt in der Handelsschiffahrt beschäftigten Seeleute erwerbslos sind; deren Anzahl beträgt in Hamburg allein 12 000.

Dass diese Arbeitslosigkeit überall herrscht, ist ersichtlich schon aus den Ziffern, die wir aus einigen Ländern erhalten haben. Von den im Dänischen Seeleuteverband organisierten Seeleuten sind 25% arbeitslos; die Arbeitslosigkeit unter den gesamten Seeleuten Dänemarks beträgt 30%. Der Schwedische Heizerverband zählt mehr als 2 500 arbeitslose Heizer, d. i. ungefähr die Hälfte aller Mitglieder. In Lettland sind nicht weniger als 40% aller Seeleute ohne Arbeit.

Vorstehendes genügt an sich schon, um zu zeigen, dass die Weltschiffahrt—diese wichtige Ader unserer Weltwirtschaft — in ihrer kapitalistischen Funktion eine Krise solchen Umfanges durchmacht, dass sich einem die Frage aufdrängt, wohin es letzten Endes noch führen soll, wenn deren Verwaltung in Händen ihrer heutigen Leiter bleibt. Nachdem die Vergangenheit und die Gegenwart schon keinen Grund zu optimistischen Erwartungen geben, kann man die Zukunft nicht schwarz genug sehen, wenn man die Aeusserungen dieser Leiter dazu in Betracht zieht. Die von ihnen zum besten gegebenen Ideen, von deren Verwirklichung sie eine Verbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse erwarten, sind ein Bild der denkbar grössten Verwirrung und machen daher am allerwenigsten den Eindruck, als ob für die Zukunft mit einer zweckmässigeren Verwaltung zu rechnen sei. Neben einander werden folgende Ideen geäussert, und die daran Interessierten setzen sich natürlich eifrigst dafür ein, dass es nicht bloss Ideen bleiben werden.

Ein englischer Reeder, E. H. Watts, verlangte in der *Annual Revue of Shipping, Shipbuilding and Commerce for 1930* u. a. „Empire Meistbegünstigung, Rationalisierung der Tonnage, Regierungssubventionen". In dem deutschen Reederorgan *Hansa* vom 2. Mai d. J. wird als Mittel gegen die Schiffahrtskrise Verminderung der Produktionskosten der Schiffe durch Erhöhung der Arbeitszeit angepriesen, mit der Begründung, dass sie den deutschen Güterexport fähig machen könne, Deutschlands Wirtschaft zu beleben und eine zwingend folgende Einreihung der Arbeitslosen in den Wirtschaftsprozess herbeizuführen. Wir werden nun auf die in dieser Begründung enthaltenen ökonomischen Ketzereien nicht näher eingehen, weil es hier nicht in erster Linie um ökonomische Gesetze, sondern ausschliesslich um Machtfragen geht. Dagegen ist es wohl interessant, darauf hinzuweisen, dass bei allem Unterschied in den Mitteln zur Verbesserung der kritischen Lage, welche von den Reedern der verschiedenen Nationalitäten befürwortet werden (in England z. B. Hochsubventionen, während man in Deutschland dagegen ist, weil dieses Land dazu finanziell weniger in der Lage ist als andere Länder), in bezug auf die Haltung den Arbeitern gegenüber das beste Einvernehmen herrscht. So hat Anfang März der neue Präsident der englischen *Chamber of Shipping*, F. C. Allen, auf der in London abgehaltenen Generalversammlung über die Arbeitszeit der Seeleute gesprochen. Mit einem Wortschwall wurde das internationale Arbeitsabkommen für Seeleute unter Hinweis auf die angeblich durch die 48-Stundenwoche bewirkte Erhöhung der Betriebsunkosten abgelehnt und geltend gemacht, dass bei einer Annahme der Konvention eine Heuerherabsetzung eintreten müsste, was unter den Seeleuten eine noch grössere Erwerbslosigkeit verursachen würde.

Doch auch national sind die Mittel zur Verbesserung der kritischen Lage himmelweit voneinander verschieden. Wir haben bereits die deutsche Forderung auf Arbeitszeitverlängerung im Schiffbau erwähnt; dem ist gegenüberzustellen die bereits von den Howaldtswerken in Kiel getroffene Notmassnahme zur Linderung der Arbeitslosigkeit in der Schiffbauindustrie. Diese Werke haben, angeregt durch die bereits in unserer *Rundschau* besprochenen Arbeitsstreckung bei den Hamburger Oelwerken, deren zweifelhaften Charakter hinsichtlich ihrer sozialen Auswirkung wir bereits geschildert haben, die 40stündige Arbeitswoche eingeführt. Wie es bei all diesen empfohlenen und angewandten Mitteln im deutschen Schiffbau gegenwärtig aussieht, geht daraus hervor, dass die Ausnutzung der deutschen Schiffbaukapazität nur 15—20% betragen dürfte. Doch nicht nur die deutsche Schiffbauindustrie zeigt dieses düstere Bild, sondern fast überall sieht es so aus. In Grossbritannien z. B., wo 75% der sämtlichen Hellingen leer stehen, ist es nicht viel besser.

Wenn die von den Unternehmern verfochtenen und angewandten Mittel national und international auch noch so sehr voneinander abweichen, so steht doch fest, dass deren Folgen: Lohnabbau und Erwerbslosigkeit, für die Arbeiter überall gleich sein werden, ausser wenn sie durch ihre fest gefügten Organisationen die gemeinsame Forderung stellen: Arbeitszeitverkürzung unter Beibehaltung des vollen Lohnes.

Damit wäre gegen die fortwuchernde Anarchie auf dem Gebiete der kapitalistischen Produktion und dem Angebot an Schiffsraum ein Damm aufgeworfen. Kein einziger Teil des Proletariats wird seine Interessen auf die Dauer fördern können, wenn er sich aus Forderungen seiner Arbeitgeber anschliesst, welche die bestehende Anarchie im Wirtschaftsleben nur noch verschlimmern.

Die heutigen Forderungen der Arbeitgeber in der Weltschiffbauindustrie und im Weltschiffahrtsgewerbe beweisen erneut, wie notwendig es ist, dass sich die darin beschäftigten Proletarier zum Zwecke einmütiger internationaler Aktionen stets enger um ihre Gewerkschaften scharen.

Esperanto und die Arbeiterbildung.

Der Arbeiter-Bildungs-Verband in Schweden hat eine Uebersicht über die im Studienjahre 1929/30 von dem genannten Verband veranstalteten fremdsprachigen Kurse veröffentlicht. Aus dem Berichte geht hervor, dass insgesamt 591 solche Kurse liefen, wobei Esperanto — wie in den vergangenen Jahren — wieder eine hervorragende Rolle spielte. An der ersten Stelle stand das Englisch mit 262 Kursen aber gleich darauf folgt Esperanto mit 255 Kursen. Die andern Sprachen stehen weit hinten nach; so Deutsch mit 67, Französisch mit 6 Kursen und Russisch mit einem Kurs. Obwohl die Anzahl der Esperanto-Kurse verglichen mit dem Studienjahre 1928/29 um Geringes zurückgegangen ist, zeigt sich doch eine klare Entwicklungslinie zugunsten des Esperanto. Interessant wäre es festzustellen, welche Sprache an die erste Stelle kommt im bezug auf die Personen, die die betreffende Sprache tatsächlich erlernt haben.

Esperanto an Hochschulen.

An der Universität Liverpool wurde ein eigener Esperanto-Lehrstuhl errichtet, nachdem schon früher Vorlesungen über Esperanto abgehalten wurden.

Aehnliche Lehrstühle bestehen schon an den Universitäten in Genf und Agram.

An der Litauischen Landwirtschaftlichen Akademie werden gegenwärtig Esperanto-Kurse abgehalten, an denen 40 Studenten teilnehmen.

Esperanto im Dienste der Touristik, des Handels und Verkehrs.

Die Hygiene-Ausstellung in Dresden, die internationalen Mustermessen in Leipzig, Lyon, Paris, Budapest und andere haben auch dieses Jahr Prospekte in Esperanto herausgegeben.

Mehrere Städte und Länder haben wieder neue Reiseführer und touristische Werbeblätter in Esperanto herausgegeben.

Die esperantokundigen Strassenbahner in Düsseldorf tragen ein Armband mit dem Worte „Esperanto" im Dienste.

Die Strassenbahner in Haag bekommen von der Direktion eine Belohnung von 25,— Gulden, wenn sie eine Prüfung in Esperanto mit Erfolg ablegen.

Im amtlichen Fahrplan der finnischen Eisenbahnen findet man eine für Ausländer bestimmte erklärende Uebersicht in Esperanto.

Wie es nicht sein soll.

Vor kurzem hat in Budapest ein Weltkongress der Architekten stattgefunden. Architect and Building News berichtet darüber naiv, dass... „bei einer Versammlung, wo so viele Sprachen gesprochen wurden, es für jeden schwer war, alles, was man sagte, zu verstehen. Da jedoch die Verhandlungen publiziert werden, wird nichts verloren gehen".

In Pitman's Journal schreibt ein Berichterstatter: „Vor kurzem habe ich einem Kongress von Sprachwissenschaftlern beigewohnt und selbst das Englisch, die offizielle Sprache des Kongresses, übersetzt aus dem Französischen und Deutschen, war oft unverständlich".

Das japanische Schiffahrtsgewerbe und der Seemannsverband.

V.

II. Heuern.

Was die Heuern betrifft, so dürfte die Grundlage der Vereinbarung über die Mindestheuern, welche zwischen dem Seemannsverband und der Reeder-Vereinigung nach dem historisch gewordenen Streik vom Jahre 1928 geschlossen wurde, vom besonderen Interesse sein. Die Normallöhne sind aus folgender Tabelle ersichtlich :

Art der Arbeit	Jahre auf See	Monatsheuer auf Schiffen von 500 bis 3 500 B R T	Monatslohn auf Schiffen von 1 500 bis 3 500 B R T	Monatsheuer auf Schiffen von 3 500 und mehr B R T
Bootsmann	über	65	70	75
Erster Heizer	acht	65	70	75
Erster Steward	Jahre	65	70	75
Zimmermann		60	65	70
Schmierer	über	50	55	57
Koch	vier Jahre	50	55	57
Matrose	über	35	38	40
Heizer	zwei	35	38	40
Trimmer	Jahre	35	38	40
Steward	zwei Jahre	35	38	38

Nach einer weiteren Bestimmung erhalten Materialverwalter oder Schmierer eine Prämie von 3 Yen extra.

Die Lehrzeit beträgt in jeder Abteilung (Deck-, Bedienungs- und Maschinenraumpersonal) zwei Jahre. Die Lohnsätze sind wie folgt :

	Yen pro Monat
Während des ersten Jahres an Bord	15
Nach einem Jahr an Bord	30
Nach 18 Monaten an Bord.	35

Zur Einschränkung der Bemannungsskala dürfen Matrosen, Heizer und Trimmer mit einer Fahrzeit von unter 2 Jahren nicht mehr als 15 Prozent der Gesamtmannschaft, Lehrlinge ausgenommen, ausmachen.

Auch die Mindestlohnsätze der Marineoffiziere sind (in Yen pro Monat) von dem Paritätischen Maritimen Ausschuss festgesetzt worden. Sie betragen :

Tonnengehalt des Schiffes	Kapitän	1. Steuermann	2. Steuermann	3. Steuermann
	Yen	*Yen*	*Yen*	*Yen*
501—1 000	140	95	75	70
1 000—2 000	A*190	A*115	A*85	
	B*150	B*100	B*80	70
2001—3 500	200	130	90	75
3 501 und mehr	210	135	95	75

Tonnengehalt des Schiffes	Ober-Maschinist	1. Maschinist	2. Maschinist	3. Maschinist
	Yen	*Yen*	*Yen*	*Yen*
501—1 000	140	90	70	70
1 001—2 000	A*190	A*115	75	70
	B*150	B*95		
2 001—3 500	210	130	80	75
3 501 und mehr	210	135	95	75

Die Mindestlohnsätze für Radiotelegraphisten betragen :

Klasse	bis zu 2000 t.	von 2001 —3000 t.	von 3001 —4000 t.	von 4001 —5000 t.	5000 und mehr t.
	Yen	*Yen*	*Yen*	*Yen*	*Yen*
I.	85	95	105	115	125
	über 2 000 t				
II.	70	80			

Zu diesen Normallöhnen werden noch Prämien und Zulagen bezahlt, z. B. eine Navigations-Zulage, eine Dienstalterzulage, eine Berufszulage, z. B. in Form einer Entschädigung für das Werkzeug eines Schiffszimmerers, oder Kleiderzulage oder Kostgeldentschädigung. Nacht Artikel 557 des Handelsgesetzes hat der Reeder für die Kost des Seemannes zu zahlen. Fast auf allen Trampschiffen ist das System der Barzahlung eingeführt. Das Marine-Beratungs-Amt hat folgende Sätze hierfür aufgestellt :

Klasse	1. Klasse Nahverkehr Yen pro Monat	2. Klasse Nahverkehr Yen pro Monat	1. Klasse Ozeanfahrt Yen pro Monat	2. Klasse Ozeanfahrt Yen pro Monat
A.	80	90	100	130
B.	60	65	75	90

In Japan gibt es 107 600 organisierte Seeleute, d. s. 31 Prozent aller organisierten Arbeiter Japans.

Ich werde nun die Einrichtung des Seemannsverbandes kurz schildern. Der japanische Seemannsverband wurde am 7. Mai 1921 gegründet und während der letzten 10 Jahre sind seine Anstrengungen durch die Schaffung einer starken Einheitsfront der Seeleute belohnt worden. Die Mitgliederzahl stieg auf 88 948 Ende Mai 1930; zu jenem Zeitpunkt verfügte der Verband über ein Vermögen von 586 621,72 Yen. Der Hauptvorstand des Verbandes hat seinen Sitz in Kobe. Er zählt ferner 14 Ortsverwaltungen in den verschiedenen Häfen Japans und 11 Seemannsheime. Hamada ist Vorsitzender, Horiuchi 2. Vorsitzender. Leiter der Abteilung für internationale Beziehungen ist Yonekubo. Der Verband ist eingeteilt in eine Organisations-Abteilung, eine politische Abteilung, eine Abteilung für Dokumentation, eine Bildungs- und Propaganda-Abteilung, eine Internationale Abteilung und eine Finanzabteilung. Er hat fünf verschiedene Organe : Die Jährliche Generalversammlung, die Ausserordentlichen Versammlungen, einen Generalrat, einen Exekutivausschuss und die Grosse Versammlung. Der Generalrat besteht aus 400 Mitgliedern (Councillors), dem 1. und dem 2. Vorsitzenden. Der Verband gewährt Begräbnisgelder, Krankenunterstützung, Entschädigung bei Unfällen und Kostenersatz für Effektenverluste bei Schiffbruch. Gegenwärtig erhalten erwerbslose Seeleute auch eine besondere Beihilfe zur Linderung der infolge des allgemeinen Tiefstandes der Wirtschaft entstandenen unmittelbaren Not.

Ein grosses Verdienst des japanischen Seemannsverbandes in der heutigen Zeit wirschaftlichen Tiefstandes ist die Einrichtung der ihm selbst gehörigen Versuchsfabriken, „Jusanjo" genannt, zur Linderung der Not, welche durch die weitverbreitete Erwerbslosigkeit unter der Seemannschaft eingerissen ist. In Japan gibt es keine Sozialgesetzgebung, die den Erwerbslosen zugute käme, sodass die Verbandsunterstützung für die feiernden Seeleute die einzige Beihilfe darstellt. Es erfüllt mich mit Stolz, sagen zu können, dass der japanische Seemannsverband ein solches Stadium erreicht hat, dass er in der Lage ist, etwas nützliches für seine erwerbslosen Mitglieder tun zu können.

Zweck des „Jusanjo"-Systems ist, den Seeleuten durch Verfertigung von Waren in den besonderen Verbandsfabriken Arbeit zu verschaffen. Jedes Verbandsmitglied, das auf dem Seemanns-Arbeitsnachweis des Paritätischen Maritimen Ausschusses eingetragen ist, darf innerhalb eines Jahres nach seiner Abmusterung, nach zweimonatiger Registrierung, seinen Eintritt in die „Jusanjo" beantragen. Auf Antrag und unter Vorlegung einer Erwerbslosenbescheinigung des Seemanns-Arbeitsnachweises wird der Name des Seemannes in ein Buch eingetragen und sobald er der Reihenfolge der Anträge nach Anspruch auf eine frei werdende Stelle hat, tritt er in die „Jusanjo" ein. *(Schluss folgt).*