



ITF

ORGAN DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITERFÖDERATION

KARL MARX

Der Wegweiser des gewerkschaftlichen Klassenkampfes

**ERSCHEINT
MONATLICH IN DEUTSCHER
ENGLISCHER, FRANZÖSI-
SCHER, SCHWEDISCHER
UND SPANISCHER SPRACHE**
**AMSTERDAM-HOLLAND
VONDELSTRAAT 61
TELEGRAMMADRESSE
INTRANSFE AMSTERDAM
FERNSPRECHER 80186**

INHALT:

| | |
|--|----|
| Allgemeines: | |
| Karl Marx | 25 |
| Mitteilungen des Sekretariats | 28 |
| Eisenbahner: | |
| Die Vorgänge in Rumänien | 28 |
| Die Eisenbahnen Kanadas (Schluss) | 29 |
| Dienstfähigkeit des Lokomotivperso- nals und deren Folgen (III) | 31 |
| Unsere Erhebung über das Werk- stättenpersonal | 32 |
| Transportarbeiter: | |
| Aus der Technik des Nutzkraftwagens | 32 |
| Binnenschifffahrt: | |
| Notlage der Partikulierschiffer in Hol- land | 34 |
| Seeleute: | |
| Englische Seeleute verweigern Hafен- arbeit | 35 |
| Die Lohn- und Arbeitsbedingungen in der Hochseefischerei (XI) | 35 |
| Esperanto | 28 |

Es ist bereits ein halbes Jahrhundert verstrichen, seit, es war am 14. März 1883, Karl Marx, der Gründer des wissenschaftlichen Sozialismus, der Schöpfer der revolutionären Einheit zwischen Theorie und Praxis der gesellschaftlichen Entwicklung, seine Augen für immer schloss. Doch der in seinen theoretischen Einsichten unzählige Male und stets erneut wieder für tot erklärte Marx lebt noch immer mit ungekannter Kraft, ganz bestimmt in diesen wirren Zeiten des seinem Untergange entgegeneilenden Kapitalismus. Die Geschichte hätte im jetzigen Augenblick Marx kein grösseres Monument zu seinem Gedächtnis errichten können als gerade das heutige Schauspiel eines erbitterten Kampfes rings um seinen Namen.

Die Gedächtnisfeier von Marxens Tod fällt in eine Periode, worin der Kapitalismus als Produktionsweise unter der Schwere der von Marx vorhergesagten periodisch wiederkehrenden, an Umfang und Heftigkeit stets zunehmenden ökonomischen Krise zu erliegen droht. Die von der sozialen Entwicklung selbst gelieferten unumstößlichen Beweise für die Richtigkeit der Marxschen Lehre in diesem Punkte schliesst die Notwendigkeit der Anerkennung ihrer Richtigkeit in einem anderen Punkte in sich, nämlich in dem der engen Grenzen, welche der Verbesserung des Proletarierloses im Kapitalismus gesetzt sind. Hier liegt der Kern der Marxschen fundamentalen Anschauungen über die Bedeutung und Aufgabe der gewerkschaftlichen Arbeiterbewegung, der wir hier, zu seinem Gedächtnis, einige Betrachtungen widmen wollen.

Marx war der Theoretiker der revolutionären gewerkschaftlichen Arbeiterbewegung, ohne je eine gewerkschaftliche Theorie als solche geschrieben zu haben. Es liegt aber auf der Hand, dass in einer Lehre, wonach Lohnarbeit und Kapital unüberbrückbare Interessengegensätze bilden und die Ausbeutung der Prozess ist, wodurch sich das Proletariat mittels seiner Organisation als Klasse bewusst werden muss, grundlegende Auffassungen über die wirtschaftliche Organisation der Arbeiterklasse nicht fehlen können. Sie kommen daher auch stellenweise in seinen Werken vor und, kennzeichnend genug, am abgerundesten in seinen Schriften, welche mit seiner praktischen Arbeit im Zusammenhang stehen, hauptsächlich in „Lohn, Preis und Profit“, einem Vortrag, den er am 26. Juni 1865 im Generalrat der Internationalen Arbeiter-Assoziation gehalten hat, in seiner Inaugural-Adresse der Internationale von 1864 und in der durch ersterwähnten Vortrag inspirierten „Gewerkschaftsresolution“ des Genfer Kongresses der Internationale im September 1866. Daneben findet man vor allem noch in Marxens Kampfschrift gegen Proudhon, „Das Elend der Philosophie“, Betrachtungen über die gewerkschaftliche Aktion.

Aus allen Äusserungen von Marx über die Gewerkschaftsbewegung klingt eines deutlich heraus: als Organisation des Klassenkampfes hat sie eine ausgesprochene revolutionäre Aufgabe. In seiner dialektischen Denkungsart erblickt Marx in der

gelegentlichen Koalition ihren Ausgangspunkt, im fortwährenden Kampfe gegen das Kapital zur Verbesserung der Lebenslage der Arbeiter ihren Existenzgrund, doch in der revolutionären Zielsetzung ihre eigentliche Existenzberechtigung. Sein vorerwähnter Vortrag endigt dann auch mit einer Warnung an die Gewerkschaften, den Schein nicht als das Wesen anzusehen. Sie dürfen nicht vergessen, dass sie in ihrem täglichen Kampfe gegen das Kapital „mit Wirkungen, und nicht mit den Ursachen dieser Wirkungen kämpfen“. M. a. W., Marx ist ein ausgesprochener Gegner einer in ihrem Wesen reformistischen Gewerkschaftsbewegung, was er, im Anschluss an das Vorstehende, in der Forderung zum Ausdruck bringt: „Das revolutionäre Schlagwort auf ihre Fahnen (zu) schreiben: Abschaffung des Lohnsystems“.

Die Gewerkschaften sind nach Marx Organe des Klassenkampfes im wahrsten Sinne des Wortes; in und durch den täglichen Kampf werden die Arbeiter zu Sozialisten herangebildet. Die Gewerkschaften bilden „die wirkliche Arbeiterbewegung“, die „Brennpunkte der Organisation der Arbeiterklasse“; er hält sie für die zweckmässigste und dauerhafteste Form der Arbeiterbewegung. Um diese Aeusserungen ihrem richtigen Werte nach einschätzen zu können, muss man davon durchdrungen sein, dass dem Oekonomischen in Marxens Gesellschaftslehre primäre Bedeutung zukommt. Dann sind aber auch andere Auslassungen von Marx, die direkte Geringschätzung einer ausschliesslich politischen Parteibildung beinhalten und auf Schaffung einer sich an die Gewerkschaften anlehenden Arbeiterpartei hinauslaufen, vollkommen begrifflich.

In der Tat ist die Gewerkschaftsbewegung mit ihrer geistigen Gestaltung in sozialistischer Richtung nunmehr zu einem politischen Machtfaktor geworden, in dem Marx ihre wesentliche, d. h. revolutionäre Bedeutung sieht. Die Abschaffung des Lohnsystems, mit andern Worten: die Befreiung der Arbeiterschaft aus den Fesseln ihrer ökonomischen Knechtschaft muss die einzige Zielsetzung jedes proletarischen Klassenkampfes sein. In diesem Sinne ist auch die Vermahnung zu verstehen, die Marx an jede politische Arbeiterbewegung richtet und der es am allerwenigsten in der heutigen Zeit an Berechtigung gebricht, die Vermahnung nämlich, „dass die ökonomische Emanzipation der Arbeiterklasse der grosse Endzweck ist, welchem sich jede politische Bewegung als blosses Hilfsmittel unterordnen sollte“; so lautet die vierte der von Marx aufgestellten, den Statuten der Internationalen Arbeiter-Assoziation voraufgehenden Erwägungen.

Als Grundlage der Gewerkschaftsbewegung betrachtet Marx die Solidarität, welche die vom Kapital ausgebeutete Un-

einigkeit der Arbeiter, entstanden und genährt durch die unvermeidliche gegenseitige Konkurrenz, beseitigt. Mit der Feststellung, dass die einzige gesellschaftliche Macht der Arbeiter in ihrer Zahl besteht, verlangt Marx die Organisation der Arbeiter in nationalem und internationalem Zusammenhang, sieht er die Entwicklung des gewerkschaftlichen Kampfes voraus, eines Kampfes zunächst gegen den einzelnen Arbeitgeber gerichtet, nach dem auf allgemeiner Basis geführten Kampfe zur Durchsetzung der Emanzipation der Arbeiterklasse aus der Herrschaft des Kapitals. Die Entstehung der Gewerkschaften wird gefördert durch die Entwicklung der kapitalistischen Grossindustrie mit ihren wachsenden Kommunikationsmitteln, welche die Arbeiter zusammenbringen. Die Gewerkschaften sind nicht nur ein notwendiges Produkt des Kapitalismus, sie sind sogar ein Gradmesser für dessen Entwicklung.

Marx war eigentlich der Herold des internationalen gewerkschaftlichen Klassenkampfes. Er verlangt einheitliche Leitung der Kämpfe, damit zum Kampfe der günstigste Augenblick gewählt werden könne und ist gegen eine zerbröckelte Aktion, weil es dabei an einem allgemeinen Ueberblick fehlt. Die Gewerkschaftsbewegung muss so allgemein wie irgend möglich sein, muss die „Masse der Arbeiter“ dauernd organisieren. Vor seinen Augen stand schon die Gefahr einer Entartung der Gewerkschaftsbewegung in Form der Organisation der Arbeiter-Aristokratie, als er sagte: „sie müssen sich mit ernstem Eifer den Interessen der am schlechtesten bezahlten Arbeiter widmen“, „sich als Vorkämpfer und Vertreter der gesamten Arbeiterklasse betrachten und demgemäss handeln“. Zu der gesamten Arbeiterklasse gehören natürlich auch die Erwerbslosen. Und in der heutigen Gegenwart, wo eine Arbeitslosigkeit in nie gekanntem Umfange herrscht und die bürgerlichen Gesellschaftsreformer ihren Mund von planmässiger Zusammenarbeit in der Produktion übertoll haben, ist es unsere höchste Pflicht, auf eine im Interesse der gesamten Arbeiterschaft schon von Marx angedeutete, mehr reelle planmässige Zusammenarbeit hinzuweisen. In „Das Kapital“ (Band I, S. 578 der Volksausgabe von Kautsky) gibt Marx den Gewerkschaften diese Taktik als selbstredend an die Hand; „eine planmässige Zusammenwirkung zwischen den Beschäftigten und Unbeschäftigten zu organisieren suchen, um die ruinierenden Folgen... der kapitalistischen Produktion auf... (die Arbeiter)klasse zu brechen oder zu schwächen“.

Aus dieser kurzen Zusammenfassung von Marxens Auffassungen über die Gewerkschaftsbewegung geht klar und deutlich hervor, wie irrig die in Gewerkschaftskreisen noch weit verbreitete Meinung ist,

Marx habe sich hauptsächlich mit der politischen und nicht mit der wirtschaftlichen Arbeiterbewegung beschäftigt. Für ihn waren diese, sich nun praktisch oft nähernden Teile der Arbeiterbewegung im Grunde von jeher aufeinander angewiesen, u. z. betrachtete er die Gewerkschaftsbewegung als die primäre, die umfangreichste und daher allgemeinere, letzteres vor allem auch in dem Sinne, als die Gewerkschaftsbewegung zu einer politischen Macht werden kann und in historisch dafür reifen Augenblicken zu einer solchen sogar werden muss.

Es ist uns ein Bedürfnis, in diesem Zusammenhange festzustellen, dass die I.T.F. ihre Aufgabe so auffasst, dass sie sich ganz vom Geiste Marxens getragen weiss. Gibt sich doch die I.T.F. nicht mit dem Kampfe um bessere Lohn- und Arbeitsbedingungen zufrieden. Sie wendet sich in ihrer vielseitigen Tätigkeit, die über den oben angeführten Kampf hinausgeht, gegen die „Ursachen der Wirkung“, gegen das sich auf den Privatbesitz an Grund und Produktionsmitteln stützende Lohnsystem. Die I.T.F. widmet sich mit ernstem Eifer den Interessen des am schlechtesten bezahlten Proletariats im Transportgewerbe, den Kolonial-Transportarbeitern; sie ist leider die einzige Berufsinternationale, der auch „farbige“ Arbeiter angeschlossen sind. Die I.T.F. und die ihr angeschlossenen Verbände haben es dagegen bei der Organisation der Transportarbeiter besonders schwer weil diese nicht, wie das Industrie-proletariat, durch die Entwicklung der Grossbetriebe räumlich in bedeutendem Masse konzentriert werden, was, nach Feststellung von Marx, die gewerkschaftliche Erfassung erleichtert. Da jedoch die Wirtschaft, wie auch der internationale Klassenkampf vom Wachstum der Kommunikationsmittel mehr und mehr abhängig wird, gewinnt zugleich die Organisation der Transportarbeiter so sehr an Bedeutung, dass der I.T.F. in der von Marx vorgezeichneten Aufgabe der Gewerkschaftsbewegung im Kampfe um die Befreiung der Arbeiterschaft wohl eine Hauptrolle zugeteilt worden ist.

Die I.T.F. hat sich dieser Aufgabe im vollen Bewusstsein der ihr zukommenden grossen Bedeutung ganz hingegeben. Sie entbietet dem toten Marx für sein dem internationalen Proletariat geweihtes Leben in Ehrfurcht und Dankbarkeit einen Gruss mit ihrem Banner, unter dem die Transportarbeiter den Befreiungskampf führen. Sie gibt an dem ihm geweihten Gedächtnistage seines Todes das feste Versprechen ab, sich auch in Zukunft von dem lebendigen Geiste Karl Marx' leiten zu lassen auf dem Wege, der trotz aller Missgeschicke zum Sozialismus führen wird.



EISENBÄHNER

Die Vorgänge in Rumänien.

Nach den fürchterlichsten polizeilichen Gewaltmassnahmen, die man je in den letzten Jahren erlebt hat, ist über Rumänien der Belagerungszustand verhängt worden. Eine Regierung hat in ihrer höchsten Verzweiflung Hunderte von Arbeitern ermorden lassen, um bei den ausländischen Finanzmännern die Illusion zu erwecken, als herrsche im Staate „Ordnung“ und Gleichgewicht. Durch ihre an den Tag gelegte vollkommene Verkenning der ökonomischen Belange, welche in den einzelnen Provinzen sehr verschieden sind, durch die ethnische und kulturelle Verschiedenheit der gegen ihren Willen dem Lande einverleibten Bevölkerungsteile hat die Rumänische Regierung das Land in einen Zustand hineingebracht, dessen erschütterten Grundfeste nicht durch Zusammenarbeit aller, sondern durch die vereinten Kräfte von Armee und Polizei erhalten werden. Durch die Krise hat sich dieser Zustand noch mehr verschlimmert. Die Geldverhältnisse des Landes verschlechtern sich zusehends. Die ausländischen Investitionen sind in Gefahr und ab 1. April wird die internationale Hochfinanz die Rumänische Regierung durch den Völkerbund unter Vormundschaft stellen, indem ihr ein Finanz-„Berater“ beigegeben wird.

Nachstehend einige Zahlen über die Auswirkung der Krise. Von 1931 bis 1932 ging die Einfuhr von 560 365 Tonnen auf 390 000 Tonnen, ihr Gesamtwert von 15,775 Milliarden auf 11 Milliarden Lei (100 Lei = ca. RM 2.50) zurück. Die Ausfuhrzahlen sind 10.047.000 Tonnen im Gesamtwert von 22,197 Milliarden Lei i. J. 1931, dagegen 8.400.000 Tonnen im Gesamtwert von 15,6 Milliarden Lei i. J. 1932. Fast die Hälfte aller Staatseinnahmen werden durch den Zinsen- und Anleihedienst verschlungen! 38% des Staatsvoranschlages werden für Armee und Polizei in Anspruch genommen. Der Staat hat alles mögliche getan, um seine Ausgaben, ausser denen zur Erhaltung seiner wankenden Macht, zu vermindern, so die Ausgaben für Heer, Gendarmerie, Geheimpolizei und Justizapparat. Wie kein anderer Staat hat er es verstanden, die Arbeiterklasse auszusaugen und den Beamten immer mehr von ihrem Gehalte abzuzucken; der beste Beweis dafür ist der unerhörte Lohnabbau, den sich die Eisenbahner gefallen lassen mussten. Von Januar 1931 bis Ende 1932 wurden die Gehälter der Staatsbahnbediensteten um 30% und die Löhne der Werkstättenarbeiter um nahezu 65% gekürzt! (S. „I.T.F.“, Nummer August-September, 1932). Da

sie von dem, was ihnen geblieben war, nicht leben konnten, mussten sich die Arbeiter in Schulden stürzen. Die Gläubiger legten auf den „Lohn“ so gut Beschlag, dass die Arbeiter am *Zahltag sogar Schuldner* waren! Die Eisenbahnen haben damit eine Herrschaft aufgerichtet, die schlimmer ist als die Sklaverei; die Sklaven hatten wenigstens genug zu essen. Vier Jahre lang haben sich die Arbeiter den Schikanen der Eisenbahndirektion gefügt. Abordnungen, die sie ins Ministerium schickten, um ihre gerechten Forderungen geltend zu machen, wurden fortgejagt, und die Delegierten hat man dann fristlos entlassen oder auf einige Monate ihres Dienstes enthoben. Alle diese Massnahmen bedeuteten für die schwer betroffenen und geprüften Arbeiter unsägliches Elend.

Am 1. Januar 1933 hat die Regierung einen weiteren Gehaltsabbau von 10% für sämtliche Staatsbeamten, die Richter und Heeresoffiziere ausgenommen, angekündigt; stellt doch für sie das Heer der sicherste Grundpfeiler und die Justiz ein willkommenes Werkzeug dar, um allen gegen die Arbeiterschaft getroffenen Vergeltungs- und Unterdrückungsmassnahmen den Anschein des Rechts und der Gesetzmässigkeit zu geben. Für Tausende und Abertausende von Beamten war diese neue Beschneidung ihres Einkommens nur noch ein Beweis der Verachtung des Staates denjenigen gegenüber, welche der Gemeinschaft nützliche Dienste erweisen. Nach einer imposanten Kundgebung am 29. Januar, an der 8 000, der I.T.F. angeschlossene Eisenbahner teilnahmen und nach einem kurzen Streik in den Werkstätten von Jassy, Galatz, Bukarest und Klausenburg hat das Eisenbahnministerium Anfang Februar die Kürzung von 10% wieder rückgängig ge-

Mitteilungen des Sekretariats

Mitgliederstand vom 1. Januar 1933

Soweit unsere Organisationen die ihnen im Februar zugeschickten Fragebogen über den Stand ihrer Mitglieder am 1. Januar 1933 noch nicht beantwortet haben, bitten wir, dies baldigst nachzuholen.

Bevorstehende Kongresse

Savez Tramwajskih i Electrofabričik Radnika Jugoslavije (Strassenbahner): 24. April in Belgrad;
Landesverband Luxemburger Eisenbahner: 29. und 30. April in Rümelingen;
Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter der Schweiz: 20. bis 22. Mai in Freiburg.

Eingegangene Beiträge:

| | |
|-------------------------------------|------------|
| | Für 1932: |
| Kanadische Eisenbahner | fl. 592,55 |
| Niederländisch-Indische Eisenbahner | „ 64,50 |
| Schwedische Stewards | „ 28.— |

In der letzten Nummer wurde irrtümlicherweise eine Ueberweisung der englischen Eisenbahner (N. U. R.) über fl. 800.— angeführt. Es handelte sich hier um die englischen Seeleute (N. U. S.), was hiermit richtiggestellt sei.

| | |
|---|-------------|
| | Für 1933: |
| Belgische Eisenbahner | fl. 1 000.— |
| „ Transportarbeiter | „ 2 000.— |
| Englische Transportarbeiter (T. and G. W. U.) | „ 4 063.— |
| Holländische Eisenbahner und Strassenbahner | „ 1 503,04 |
| Norwegische Eisenbahner | „ 544,32 |
| „ Transportarbeiter | „ 694.— |
| „ Eisenbahngestellte | „ 126,32 |
| Schwedische Eisenbahner | „ 2 920.— |
| Schweizerische Eisenbahner | „ 2 972,64 |
| „ Transportarbeiter | „ 617,04 |



Esperanto im Dienste des Verkehrs

Das britische Reisebüro „Cook's and Wagons-Lits“ hat einen Prospekt in Esperanto herausgegeben, worin verschiedene Informationen für die Passagiere enthalten sind.

Das tschechoslowakische Eisenbahnministerium hat einen in Esperanto abgefassten illustrierten Führer durch die Linien der tschechoslowakischen Staatsbahnen herausgegeben. Der Führer enthält 11 Landkarten und 140 Bilder.

Esperanto in der Schule

Das Unterrichtsministerium Spaniens hat dem spanischen Esperanto-Verband neuerdings eine Subvention von 5000 Peseten gewährt zur Veranstaltung von Kursen für Lehrer. Das Ministerium hat bereits früher eine Subvention in gleicher Höhe gewährt.

In der Volkshochschule von Pernambuco und im Unterrichts-Institut von Rio de Janeiro sind Esperantokurse eingeführt worden. In der Volkshochschule in London werden Vorlesungen über Esperanto gehalten.

Das griechische Unterrichtsministerium hat an alle Schuldirektionen ein Rundschreiben gerichtet, worin die allseitige Unterstützung des Esperantounterrichts anempfohlen wird.

Russische Eisenbahner für Esperanto

In Grosnij wurde eine vom Gewerkschaftsausschuss der Nordkaukasischen Eisenbahn einberufene Konferenz der Eisenbahner abgehalten. An der Konferenz haben Vertreter von Eisenbahnern aus 59 Nationen teilgenommen. Es wurde anlässlich der Konferenz eine Esperanto-Ausstellung eingerichtet, worin besonders die Verbindungen der esperantistischen Eisenbahner mit vielen Ländern aller Weltteile aufgezeigt wurden. Die Konferenz hat auch eine Resolution zugunsten des Esperanto angenommen.

Esperanto in der Medizin

Der Verlag der internationalen medizinischen Zeitschrift in Brüssel hat ein 360 Seiten umfassendes medizinisches Wörterbuch in Esperanto herausgegeben.

Esperanto in Japan

Im Januar hat der Bürgermeister von Tokio eine Radiorede über das Thema „Welche Stelle nimmt das japanische Volk im internationalen Leben ein?“ gehalten. Seine Betrachtungen fasste er in fünf Punkten zusammen. Unter Punkt drei rief er das japanische Volk auf, Esperanto als die einzige internationale Sprache anzunehmen.

Der frühere Minister Jukio Osaki, der jetzt in London lebt, hat in einem Aufsatz in einer japanischen sozialpolitischen Zeitschrift zu den Fragen des heutigen Japan kritische Stellung genommen. In dem Aufsatz betonte er, dass die Japaner sich bemühen sollen, Esperanto als internationale Sprache einzuführen.

Esperanto und Sport

Laut Meldungen der Zeitschrift sowjetrussischer Esperantisten soll auf der nächsten internationalen Spartakiade, die in Moskau stattfinden wird, Esperanto als die einzige Kommandosprache verwendet werden. Die genannte Zeitschrift veröffentlicht aus diesem Anlass eine Liste sportlicher Benennungen und Kommandos in Esperanto.

macht; es hat die Akkordlöhne der Werkstättenarbeiter um 20% erhöht und die 1931 abgeschaffte Wohnungszulage wieder eingeführt. In Klausenburg verschanzten sich die Werkstättenarbeiter in den Werkstätten und verlangten die Freilassung von arrestierten Kollegen. Die Polizei verweigerte dies. Daraufhin nahmen die Arbeiter als Sicherheit 10 Direktoren und Ingenieure sowie 30 höhere Beamte gefangen. 2 000 Arbeiter hatten die von einem Infanterieregiment umzingelten Werkstätten 24 Stunden lang besetzt. Nachdem ihr zugesichert worden war, dass ihre Forderungen erfüllt würden, verliess die Arbeiterschaft in geschlossenem Zuge die Gebäude.

Die vom Eisenbahnministerium gemachten Zugeständnisse konnten aber einerseits die Arbeiter nicht ganz befriedigen, andererseits hat es die Regierung gereut, dass sie nachgegeben hatte. Die Lage war äusserst gespannt. Bei den Petroleumgesellschaften kam es zu Streiks und unter den Kleinbauern herrschte grösste Erregung. *In höchster Not musste die Regierung zu Gewaltmitteln greifen, um den ausländischen Kapitalisten Vertrauen einzuflössen.* Ein Gewaltakt ohne Vorwand wäre aber nur ein neuer Beweis ihrer Schwäche und Ratslosigkeit gewesen. *Die Unzufriedenheit unter den Werkstättenarbeitern war daher ein willkommenes Vorwand!*

Um die Situation noch zu verschlimmern, die Gemüter noch mehr zu reizen, verhängt die Regierung den Belagerungszustand und in den Werkstätten wird die Arbeit teilweise unterbrochen. Die Regierung begnügt sich nicht damit, die Arbeiter durch ungesetzliche Massnahmen zu schikanieren, nein, sie schickt *in die Werkstätten Provokateure*, wie dies am Tage nach den blutigen Ereignissen, auf die wir noch zu sprechen kommen, vom Sekretär des rumänischen Gewerkschaftsbundes, Mirescu, im Parlament enthüllt wurde. *Im Einvernehmen mit der Staatsbahndirektion* hat die Geheimpolizei eine „kommunistische Bewegung“ aufgezogen und den Bürgerlichen vor der „kommunistischen Gefahr“, die ja, wenn man bedenkt, wie unscheinbar ihre Partei in Rumänien ist, nur in der Einbildung besteht, Angst gemacht. Nachdem sie auf die Bukarester Werkstätten diese Provokateure (einer von diesen soll auf Kosten der Eisenbahnen eine kommunistische Partischule in Moskau besucht haben) losgelassen hatten, arrestierte die Regierung einige Kommunisten und löste sie einige Organisationen gleicher Tendenz mit einer ganz unbedeutenden Mitgliederzahl auf. Und die Schergen der Geheimpolizei spielen ihre Rolle weiter, eine Rolle, die ihnen leicht gemacht wird einerseits durch die verzweifelte Stimmung unter den Arbeitern und das Beispiel der Kollegen in den Werkstätten von Klausenburg, andererseits weil die politisch schlecht geschulten 7 000 Arbeiter der Bukarester Werkstätten *der Demagogie der Spitzel und Provokateure nur geringen Widerstand* leisten konnten. Wie ungeschult diese Arbeiter auf politischem Gebiete sind, beweist der Umstand, dass bei den letzten Wahlen nur 2 000 von den 7 000 für marxistische Parteien gestimmt haben. Jetzt versteht man auch, wie leicht es ge-

wesen war, Tausende von Arbeitern, durch grenzenloses Elend erbittert und bereit, jedem zu glauben, der ihnen irgendwelche Versprechungen macht, in einen aussichtslosen Streik zu treiben.

Bei der Agitation, die dem Streik vorgegangen ist, belästigte die Polizei die Organisationsvertreter der Eisenbahner, welche gegen den Streik waren, liess aber die sog. Kommunisten der Geheimpolizei ungeschoren. Es erübrigt sich jeder weitere Beweis dafür, dass die Eisenbahner absichtlich in eine Falle gelockt wurden.

Am nächsten Zahltag enthielten aber die Lohntüten nicht die versprochenen Zuschläge. Die Verzweiflung unter den Arbeitern erreichte ihren Höhepunkt. Am 14. Februar stellten sich in Bukarest 1200 Arbeiter der Morgenschicht im Hauptwerkstättenhof auf und verlangten Freilassung ihrer arrestierten Kollegen und Aufhebung des Belagerungszustandes. Auf gut Glück verhafteten die Truppen 80 Arbeiter. Angesichts dieser Provokation liess die Arbeiter die Sirene ertönen. Von allen Seiten strömen sie zusammen, 4 000 an der Zahl! Polizei und Militärtruppen umzingeln die Werkstätten. In der Nacht vom 14. auf den 15. Februar schiessen die Soldaten auf die Menge, auf die Frauen der Streikenden, die Nachtschichtarbeiter, die, da sie morgens noch schliefen, dem durch den Sirenenpfeiff herausgegebenen Appell keine Folge mehr leisten und nicht mehr in die belagerten Werkstätten hineinkommen konnten. Es gab viele Tote und Verletzte. Im Laufe des 15. Februar verhandeln die Werkstättenleiter mit den Arbeitern; letztere wollen aber nicht nachgeben. Die Werkstättenleiter ziehen sich zurück, und *die Arbeiter lassen sie gehen.* Gegen 5 Uhr nachmittags verlassen zwei Führer der Eisenbahnerorganisation, welche versucht hatten, die Arbeiter zu beruhigen, um Blutvergiessen zu vermeiden, die Werkstätten. *Seither hat sie aber niemand wiedergesehen.* „Argus“, das Organ der Finanzkreise, schreibt: „Die Eisenbahnwerkstätten, wo 7 000 Personen beschäftigt sind, stellen eine beständige Gefahr für die Sicherheit des Staates dar.“ Das Ziel ist erreicht. Die Bourgeoisie hat Angst. Und die Regierung kann jetzt „die Ordnung“ wiederherstellen.

Am Donnerstag, den 16. Februar, nachdem die Arbeiter einer wiederholten Aufforderung, die Werkstätte zu verlassen, keine Folge leisteten, wurde gegen sie Maschinengewehrfeuer eröffnet. *Die Arbeiter antworteten darauf nicht. Entgegen der offiziellen Behauptungen, waren sie nicht bewaffnet. Dann ging das Militär zu einem Sturmangriff gegen die Werkstätte vor. Dieser Kampf dauerte etwa 20 Minuten.*

Nach amtlichen Mitteilungen soll es 8 Tote und etwa 20 Schwerverletzte gegeben haben. Der Berichterstatter der englischen sozialistischen Tageszeitung „Daily Herald“ spricht aber von 120 Toten. Seine Behauptungen sind *von der Rumänischen Regierung nicht dementiert worden.* Nach Schätzungen der Arbeiter geht die Zahl der Toten in die Hunderte! Es seien 500 Tote zu beklagen. Die Regierung wird angeklagt, die Opfer beiseitegeschafft zu ha-

ben. Tausend Arbeiter sind festgenommen und vor ein Militärgericht gestellt worden. In Rumänien herrscht jetzt der Terror, dieser „Vorposten der kapitalistischen Zivilisation“, in seinen krassesten Formen. Dem „Sunday Express“ zufolge kann man in den benachbarten Strassen der Polizeiamter die Schmerzensschreie der gefolterten Arbeiter hören. Wer von unsern Lesern das Buch von Barbusse „Les Bourreaux“ (Die Henker) gelesen hat, der wird die Behauptungen der englischen Zeitung nicht für übertrieben halten.

Nun werden die rumänischen Eisenbahnen, wie kürzlich die ungarischen, unter militärische Kontrolle gestellt. Die Reaktion hält jetzt ihren Siegeszug durch Rumänien, Ungarn, Polen, Griechenland, Bulgarien und Jugoslawien. Diese Staaten sind durch die Industrie- und Agrarkrise bis in ihre Grundfesten erschüttert, die Unzufriedenheit der Bevölkerung steigt ins Unermessliche. Die politisch schlecht geschulten Werkstättenarbeiter von Bukarest, die nur in geringem Masse einsehen, wie wenig Aussicht auf Erfolg sie bei ihrem Unternehmen hatten, haben trotz allem bewiesen, dass das Proletariat nicht nur entschlossen ist, sich zu verteidigen, sondern auch zu siegen. Was heute ein verzweifelter Versuch ist, wird morgen, wenn die Voraussetzungen dazu gegeben sind, ein Erfolg sein.



Die Eisenbahnen Kanadas

(Schluss)

Auf Grund des von der Königlichen Verkehrs-Kommission (auch Kommission Duff genannt) ausgearbeiteten Berichtes wurde der Senats-Kommission für das Eisenbahnwesen ein Gesetzentwurf unterbreitet, der den Titel trägt: „Dokument betr. die Canadian National Railway zum Zwecke einer Zusammenarbeit dieses Unternehmens mit der Canadian Pacific.“

Gewisse Kreise, welche zugunsten der privaten Initiative eine Verschmelzung beider Gesellschaften erhofft und dafür eine äusserst rege Propaganda getrieben hatten, waren aufs höchste überrascht, als genannte Eisenbahn-Senatskommission mit 24 gegen eine Stimme den Gesetzentwurf annahm. Mit diesem Gesetzentwurf wird sich nun, nachdem ausdrücklich darin bestimmt ist, dass die Selbständigkeit beider Unternehmen gewahrt bleiben soll, das Parlament (Senat und Abgeordnetenkammer) zu befassen haben. Es steht jetzt schon fest, dass beide Kammern die Autonomie im Prinzip anerkennen und den Verteidigern der Fusion eine gründliche Abfuhr zuteil wird. Durch die Abstimmung in der Senatskommission trat der feste Wille zur grundsätzlichen Erhaltung der Staatseisenbahnen klar zutage.

Der Gesetzentwurf, der mehr eine allgemeine Fassung hat (eine Durchführungsverordnung wird später erlassen), zerfällt in drei Teile. Der erste Teil, worin am Grundsatz der Autonomie festgehalten wird, handelt von der Verwaltung der Canadian National Railway, der zweite vom gemeinsamen Zusammenwirken der beiden Unternehmen und der dritte enthält

für den Fall von Streitigkeiten, Bestimmungen über deren Schlichtung und eine obligatorische Zusammenarbeit. Im nachstehenden geben wir in grossen Zügen einen Einblick in diesen Gesetzentwurf und die Bemerkungen, welche das Eisenbahnpersonal dazu zu machen hat.

Kapitel I: Verwaltung der „Canadian National“.

Wir schildern zunächst den jetzigen Verwaltungsapparat.

In juristischer Beziehung gilt für die *Canadian National* das *Canadian National Railway Act* genannte Gesetz aus dem Jahre 1920; dasselbe wurde in den Jahren 1928 und 1929 abgeändert und vervollständigt. Verwaltet wird die Gesellschaft durch einen von 5 bis 15 Mitgliedern bestehenden Verwaltungsrat. Die Verwaltungsratsmitglieder werden von der Regierung ernannt. Die Aktionäre stellt das kanadische Volk dar. Die Regierung, die dem Parlament verantwortlich ist, übernimmt durch eine Delegation die Rolle der Generalversammlung der Aktionäre. Der Präsident oder Generaldirektor trägt dem Verwaltungsrat gegenüber die Verantwortung.

Die *Canadian National* geniesst auf dem Gebiete der Verwaltung die selbe Autonomie wie die privaten Eisenbahnen, eine Autonomie, die durch das angelsächsische Prinzip der „non intervention“ („Nicht-Einmischung“) sowie durch die markante Persönlichkeit des Präsidenten, Sir Henry Thornton, zu einer fast vollständigen Handlungsfreiheit geworden ist.

Verwaltungsreform. In dem Gesetzentwurf ist vorgesehen, dass der Aufsichtsrat durch einen Rat von 3 Kommissaren zu ersetzen ist, die einen Vorsitzenden oder Generaldirektor ausserhalb ihres Kreises ernennen und gewisse Grenzen zur Ausübung des betreffenden Amtes vorschreiben sollen. Er hat dem Rate Rechenschaft über seine Tätigkeit abzulegen.

Um die *Canadian National* jedem politischen Einflusse zu entziehen, können die Kommissare weder unter den Senatoren, noch unter den Abgeordneten, noch unter den Beamten von Regierung, Staat oder Provinzen ausgewählt werden. Wählbar sind nur die Parlamentsmitglieder oder Beamten, die ihr Mandat oder ihr Amt seit mehr als 5 Jahren niedergelegt haben.

Bemerkungen des Personals. Das Personal verlangt, dass der Rat der Kommissare nicht aus 3, sondern aus 5 Mitgliedern, von denen 2 Vertreter des Personals sind, zusammengesetzt werde. Die Tatsache, dass das Amt eines Kommissars für Parlamentsmitglieder oder Beamte von Staat, Regierung oder Provinzen nicht in Betracht kommen soll, um angeblich „die *Canadian National* jedem politischen Einflusse zu entziehen“ beweist eine vollständige Verkennung des dem Volke zukommenden grundsätzlichen Kontrollrechtes durch das Parlament.

Kapitel II: Zusammenarbeit zwischen *Canadian National* und *Canadian Pacific*.

Dieses Kapitel der Gesetzvorlage sieht eine auf gegenseitigen Abmachungen beruhende Zusammenarbeit vor. Die beiden

Gesellschaften haben alle geeigneten Massnahmen zu treffen, um doppelte Bedienung des Verkehrs und doppelte Verwendung von Einrichtungen und Material zu vermeiden. Soweit diese Massnahmen den Betrieb nicht schädigen, können die beiden Gesellschaften sich über die gemeinsame Benutzung von Einrichtungen und Material, über den gemeinsamen Betrieb gewisser Linien überall dort, wo es das Liniennetz zulässt oder die Anforderungen des Verkehrs eine solche Zusammenarbeit für zweckmässig und rationell erscheinen lassen, beraten und entsprechende Beschlüsse fassen. Es handelt sich hier um eine Art „Pool“-Abkommen, ähnlich der in Grossbritannien zwischen den Bahngesellschaften *North Eastern Railway* und *London Midland Scottish Railway* getroffenen Regelung.

Bemerkungen des Personals. Die Eisenbahnerorganisationen haben sich einmütig gegen dieses II. Kapitel des Gesetzentwurfes gewandt. Dazu schreibt das Organ der der I.T.F. angeschlossenen Eisenbahngestellten-Gewerkschaft, die Monatsschrift „*The Canadian Railway Employees' monthly*“ u. a.: „Die Eisenbahner, die sich der verhängnisvollen Folgen bewusst sind, die für sie durch die Annahme dieses Gesetzentwurfes entstehen, dürfen keine Minute verlieren. Sie müssen mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln den Parlamentsmitgliedern zur Kenntnis bringen, wie sehr sie sich gegen die Einführung des Gesetzes wehren. Es muss dagegen eine allgemeine Werbeaktion eingeleitet werden, d. h. wir müssen uns die Unterstützung aller Eisenbahnerorganisationen, der unter dem Namen „Versendet durch die Bahn“ (Ship by Rail) bekannten Vereinigungen und der Gemeinderäte sichern, kurz: wir müssen die gesamte öffentliche Meinung gegen diese Gesetzvorlage mobil machen.“

Die in dem Entwurfe vorgesehenen Einsparungen sollen fast vollständig auf Kosten des Personals vorgenommen werden. Sie würden nur noch eine Verschlimmerung der Erwerbslosigkeit bedeuten, denn 40 000 Eisenbahner kamen um ihren Erwerb. Die Zahl der Eisenbahner ohne Existenzmittel würde von den heutigen 80 000 auf 120 000 steigen! Durch eine solche Einschränkung des Personalbestandes wären die Verluste, welche dadurch die Volkswirtschaft erleidet, grösser als die eventuellen Gewinne, die die Gesellschaften durch das „Pool“-System erzielen könnten. Die Vernichtung der Kaufkraft des Eisenbahnpersonals wird zweifellos den Untergang von Handel und Industrie in den grossen Eisenbahnzentren, eine stärkere Belastung der Gemeinden und durch das Versiegen der Steuerquellen auch eine beträchtliche Verminderung der Staatseinnahmen im Gefolge haben. Die Eisenbahner können keine neuen Opfer mehr bringen; sie haben durch vollständige Erwerbslosigkeit, Kurzarbeit und Lohnabbau schon genug Verluste erlitten.

Die Eisenbahner sehen ein, wie notwendig eine Neuregelung des gesamten Verkehrswesens ist und sie sind auch bereit, mitzuwirken bei diesen Bestrebungen, sofern ihren Interessen Rechnung getragen

wird und nicht Tausende und Abertausende von Arbeitern auf den Arbeitsmarkt geworfen werden, ohne dass sich jemand auch nur im geringsten darum kümmert, was aus ihnen wird. Sie verlangen, dass wenn man eine „Pool“-Massnahme beschliesst, die Personalorganisationen solcher Bedienstetenkategorien, deren Existenz durch die Sparmassnahmen bedroht wird, 60 Tage vor der Durchführung der Pläne davon in Kenntnis gesetzt werden, damit sie ihrerseits die zur Wahrung der Interessen des Personals nötigen Vorkehrungen erwägen können. Bedienstete, die evtl. versetzt werden, sind entsprechend zu entschädigen. In bezug auf den

Wettbewerb des Kraftwagens

kann das Personal, neben andern Empfehlungen der Kommission Duff, dem Wunsche, dass ausser Veröffentlichung der Tarife der Strassenverkehrsunternehmen und Herausgabe von Mindestbestimmungen über Lohn- und Arbeitsbedingungen des Personals die Kraftwagenlenker gewissen Anforderungen in bezug auf ihren Gesundheitszustand zu entsprechen haben, nur zustimmen. Die Eisenbahner verlangen ferner die sofortige Einberufung einer interprovinzialen Konferenz, an der auch ihre Vertreter teilnehmen können. Aufgabe dieser Konferenz soll sein, Empfehlungen zu einer Regelung des gesamten Kraftverkehrs auszuarbeiten.

Kapitel III: Obligatorische Zusammenarbeit.

Dieses Kapitel handelt von der Zusammenarbeit in dem Falle, wo sie wegen eines Streitfalles zwischen den beiden Unternehmen bei der Durchführung eines „Pool“-Abkommens obligatorisch geworden wäre. Vorgesehen ist die Schaffung eines Schiedsgerichtes. Die *Canadian Pacific* tut aber alles mögliche, um einen derartigen Versuch zum Scheitern zu bringen.

Die Gesetzvorlage muss nun dem Parlament unterbreitet werden. Inzwischen gehen die Einnahmen der Eisenbahnen weiter zurück und verschlimmert sich die Finanzlage der Gesellschaften noch mehr. Angesichts der drohenden Haltung des Personals haben die Gesellschaften davon Abstand genommen, den zum 3. März angekündigten weiteren Lohnabbau von 10% durchzuführen. Es kam zu einer Vereinbarung mit den Personalorganisationen, wonach die ursprüngliche Forderung von 10% auf 5% herabgesetzt wurde; damit hat das Personal seit 1929 eine Lohneinbusse von insgesamt 15% erlitten.

Mit dieser Vereinbarung ist aber die Finanzlage der Eisenbahnen keineswegs saniert. Nur eine Zusammenarbeit aller Transportmittel — nicht die Herstellung von Kontaktpunkten zwischen den beiden Eisenbahngesellschaften —, nur eine Sanierung der Landwirtschaft und Industrie könnte zu einer befriedigenden Rentabilität des ungeheuerlichen kanadischen Eisenbahnapparates zum Besten des Personals und der gesamten Volkswirtschaft führen.

Berichtigung: Im vorigen Artikel über die Eisenbahnen Kanadas muss es im ersten Absatz der zweiten Kolonne heissen: „der Kohlenverbrauch dagegen ging um 25,5% (statt 11,3%) zurück“.

Dienstunfähigkeit des Lokomotivpersonals und deren Folgen

III.

Frage 1:

Was geschieht mit einem Lokomotivführer, einem Lokomotivanwärter oder mit einem Heizer, der als im Streckendienst untauglich befunden wird?

Frage 2:

Unter welchen Bedingungen werden diese Gruppen pensioniert?

Frage 3:

Geht, wenn Versetzung in eine andere Dienststelle angeboten wird, dies, ausser mit dem Verlust der Prämiengeelder, auch mit einer Lohnkürzung gepaart? Wenn ja, wieviel beträgt die Lohneinbusse in der Regel?

BELGIEN.

Vorbemerkungen.

Anzahl der Lokomotiven und Triebwagen.

Seit Gründung der Belgischen Nationalen Landesgesellschaft der Eisenbahnen hat sich der Lokomotivbestand infolge des Verkehrsrückganges und der Standardisierung des Materials beständig verringert. Nachstehend eine Uebersicht über die vorhandene Anzahl Lokomotiven und Triebwagen:

| | Dampf- lokomotiven | Triebwagen | |
|------|-----------------------|-----------------------|----------------------|
| | | mit Dampf- betrieb | mit Diesel- motor |
| 1926 | 4.627 | | |
| 1927 | 4.545 | | |
| 1928 | 4.352 | | |
| 1929 | 4.192 | | |
| 1930 | 4.091 | 3 | 3 |
| 1931 | 3.843 | 3 | 3 |
| 1932 | 3.831 | 3 | 4 |

(mit elektr. Transmission)

Personalbestand

| | Lokomotivführer und solche die als Lok- führer Dienst tun | Heizer und Heizer- anwärter |
|------|---|--------------------------------|
| | 1930 | 5600 |
| 1931 | 4804 | 3930 |
| 1932 | 3900 | |

Es werden gegenwärtig Bedienstete, welche als Lokführer Dienst tun und sogar etatsmässige Lokführer wieder als Heizer verwendet. Festangestellte Lokführer, die als Heizer Dienst tun, bleiben im Genusse ihrer Lokführerbezüge und sämtlicher Beförderungsansprüche. Bedienstete, welche seit 3 Jahren als Lokführer Dienst tun, behalten ihre bisherigen Bezüge, wenn sie die Stelle eines Heizers versehen.

Antwort auf Frage 1:

Als untauglich befundenes Personal hat die Wahl, sich für eine andere Dienststelle ausbilden oder sich pensionieren zu lassen. In den allgemeinen Pensionsvorschriften heisst es: „Niemand kann zur Annahme niedrigerer Dienststellen gezwungen werden“. Die Neuausbildung kann also nur bedeuten, dass bei Annahme eines andern Postens die gleichen Bezüge, welche der Betreffende vorher erhielt, zu bezahlen sind.

Antwort auf Frage 2:

Die Lokomotivbediensteten erhalten bei Pensionierung für jedes anrechenbare Dienstjahr 1/48 des zuletzt verdienten Lohnes. Was diejenigen Bediensteten betrifft, die nicht sofort in den Maschinendienst

eingetreten sind, wird für jedes in einer andern Dienstabteilung zurückgelegte Jahr 10/55 des zuletzt im Lokdienst verdienten Gehaltes in Anrechnung gebracht. Die Bediensteten können sich, wenn sie im Lokdienst 30 Jahre zurückgelegt haben, vom 55. Lebensjahre an pensionieren lassen.

Beispiel für die Pensionsbemessung eines Lokführers mit einem Jahresgehalt von 20 000 Franken (im Alter von 55 Jahren)

Dienstzeit als Heizer und Führer 30 Jahre
Vorbereitungszeit als Schmied 5 "

Die Pension eines solchen Bediensteten wird folgendermassen errechnet:

$$\frac{20.000 \times 30}{48} = 12.500 \text{ frs.}$$

$$\frac{20.000 \times 5}{55} = 1.818$$

14.318 frs.

An dieser Summe wird nichts in Abzug gebracht. Als Antwort auf Frage 3 gelten die Mitteilungen zu 2.

Triebwagen.

Die Bediensteten auf Triebwagen werden den Dampf-Lokomotiven gleichgestellt.

DÄNEMARK.

Vorbemerkungen.

Seit Einführung der Triebwagen in Dänemark gibt es eine neue Bedienstetenkategorie, die der Triebwagenführer. Diese Angestellten werden in 2 Klassen eingeteilt. Klasse I entspricht Lohngruppe 12 (2 940 bis 3 540 Kronen jährlich), Klasse II Lohngruppe 13 (2 820 bis 3 000 Kronen). Die Lokführer gehören in die Gruppe 11. Ihr Gehalt steigt von 3 060 auf 3 780 Kronen. Die Heizer sind in die Gruppe 14 eingestuft; ihre Bezüge schwanken zwischen 2 250 und 2 700 Kronen.

| | Lokführer | Triebwagen- führer |
|------|-----------|-----------------------|
| 1930 | 1048 | 115 |
| 1931 | 1117 | 115 |
| 1932 | 1098 | 115 |

Antwort auf Frage 1:

Es gibt in Dänemark keine besondere Regelung für solche Lokomotivbediensteten, die den Anforderungen des Dienstes nicht mehr gewachsen sind. Im allgemeinen kann man sagen, dass dasjenige Personal, das Pensionsanspruch auf 70% seines Gehaltes erworben hat, pensioniert wird. Es gibt aber nur sehr wenige Lokführer, die über 65 Jahre alt sind. Die Eisenbahndirektion beginnt nun damit, die über 65 Jahre alten Bediensteten zu pensionieren. Sie tut dies allerdings auf administrativem Wege, weil noch kein Gesetz vorhanden ist, wonach die Bediensteten gezwungen werden könnten, sich vor Erreichung des 70. Lebensjahres pensionieren zu lassen.

Antwort auf Frage 2:

Es kommt auch vor, dass Bedienstete nach andern Dienstabteilungen versetzt werden. Die Lokomotivführer behalten in diesem Falle ihre bisherigen Rechte und Bezüge. Wird aber ein Heizer auf einen niedrigeren Posten versetzt, so erhält er das für die neue Stelle vorgesehene Gehalt. Nach Paragraph 28 des Personalstatuts aber kann er Anspruch auf eine Entschädigung in Höhe der Differenz zwischen

dem früheren und dem neuen Gehalt erheben. Solche Fälle kommen jedoch selten vor. Heizer, die aus dem Lokdienst ausscheiden, werden im allgemeinen nach den Werkstätten versetzt, wo sie, sofern dies ihre berufliche Ausbildung ermöglicht, als qualifizierte Arbeiter beschäftigt werden. In diesem Falle werden sie höher entlohnt als bei ihrer Verwendung als Heizer.

Können Lokomotivbedienstete infolge eines Berufsunfalles oder Krankheit, die sie sich bei Ausübung ihres Berufes zugezogen haben, ihren Posten nicht mehr versehen, so werden sie unter Beibehaltung ihrer bisherigen Bezüge in eine andere Dienststelle versetzt.

JUGOSLAWIEN.

Vorbemerkungen.

Der Zahl der Lokomotiven ist in den letzten Jahren ziemlich gleich geblieben. Vom 31. Dezember 1929 bis 1. Januar 1933 ging die Zahl der Lokomotiven für normalspurige Bahnen von 2 044 auf 2 026 zurück, die Zahl der Schmalspur-Lokomotiven wurde um 2: von 795 auf 797 vermehrt. Triebwagen wurden in Jugoslawien noch keine in den Verkehr gebracht.

Zurzeit werden 4 100 festangestellte Lokführer und Heizer und 1 100 nichtangestellte Aushilfsheizer beschäftigt. Viele Lokführer tun heute infolge des Verkehrsrückganges durch Ausfall von Transitzügen, durch die Verkürzung der Fahrzeiten, d. h. Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit, Dienst als Heizer. Sie behalten jedoch ihre Lokführerbezüge, mit Ausnahme der Kohlenprämien und Kilometergelder, die sich nach dem für die Heizer festgesetzten niedrigeren Tarif richten.

Antwort auf Frage 1:

Lokomotivbedienstete, die für den Streckendienst als untauglich befunden werden, können, wenn ihr Farbensinn nicht gelitten hat und sie noch das nötige Sehvermögen besitzen, in den Rangierdienst versetzt werden.

Lokführer oder Lokführeranwärter werden meist in Heizhäuser oder Werkstätten versetzt, wo sie bei Ueberholung und Ausbesserung von Lokomotiven als Aufsichtspersonen beschäftigt werden. Lokführer mit Mittelschulbildung können ausnahmsweise auch im Verwaltungsdienst Verwendung finden.

Sofern für den Streckendienst untauglich geordnete Heizer nicht im Rangierdienst eingereiht werden, werden sie in Heizhäusern als Kesselauswascher, oder als Kohlen-, Lösch- oder Aushilfsarbeiter bei den laufenden Lokomotivverbesserungen beschäftigt.

Lokomotivbedienstete, welche das 65. Lebensjahr erreicht haben, werden heute pensioniert.

Was die Bezüge (Grundgehalt, Teuerungszuschlag, Familienzulage, Aufbesserung) anbelangt, so gelten für das Lokomotivpersonal, gleichgültig, wo dasselbe beschäftigt wird, stets die gleichen Sätze. So haben z. B. zwei Lokomotivführer mit gleichen Dienstjahren, von welchen einer beim Streckendienst und der andere beim Rangierdienst verwendet wird, gleiches Gehalt. Nur die Kohlenprämien und Kilometergelder sind verschieden. Beim Rangierdienst wird eine Stunde mit 12 km berechnet.

Antwort auf Frage 2:

Nach 10 Dienstjahren hat jeder festangestellte Bedienstete einen Pensionsanspruch auf 50% des Gehaltes. Für jedes weitere Dienstjahr werden 3% angerechnet. Nach 25 Dienstjahren besteht Anspruch auf Höchstpension, d. i. 95% des zuletzt bezogenen Gehaltes.

Bemerkt sei noch, dass in Jugoslawien kaum 45% der Heizer festangestellt sind. Wird ein Hilfsheizer pensioniert, so erhält er nach 15 Dienstjahren 285 Dinar (= RM 15,85) monatlich. Sein Pensionsanspruch erhöht sich für jedes weitere Dienstjahr um 18,50 Dinar jährlich und er erreicht nach 38 Dienstjahren die lächerliche Summe von 730 Dinar (RM 40,58) monatlich.

Werden Lokomotivbedienstete in einer andern Dienstabteilung als im eigentlichen Streckendienst verwendet, so wird ihnen für jedes weitere Dienstjahr bei der Pensionsbemessung nur 2,25% angerechnet.

Unsere Erhebung über das Werkstättenpersonal (Fortsetzung)

AUSTRALIEN.

Frage 1:

Fallen die Werkstättenarbeiter Eures Landes unter die für die Eisenbahnbediensteten geltende Regelung der Arbeitsbedingungen oder unter diejenige für die Arbeiter in der Privatindustrie?

Frage 2:

Sind die Werkstättenarbeiter in den Eisenbahnerorganisationen oder in den Gewerkschaften der Arbeiter in der Privatindustrie organisiert?

Frage 3:

- Geben die Eisenbahnen die Arbeiten für Unterhaltung und Ausbesserung des Materials der Privatindustrie in Auftrag?
- Wenn ja, in welchem Ausmasse?
- Geben die Staatseisenbahnen diese Arbeiten der Privatindustrie in Auftrag?
- Wieviel Werkstätten haben sie geschlossen?
- Wieviel Arbeiter sind in den letzten Jahren entlassen worden?
- Wieviel müssen kurzarbeiten?
- Wie vollzieht sich die Kurzarbeit?
- Beabsichtigen die Eisenbahnen Eures Landes, unter dem Werkstättenpersonal weitere Entlassungen vorzunehmen?
- Beabsichtigen die Eisenbahnen, die Löhne des Werkstättenpersonals weiter herabzusetzen?

Antwort auf Frage 1:

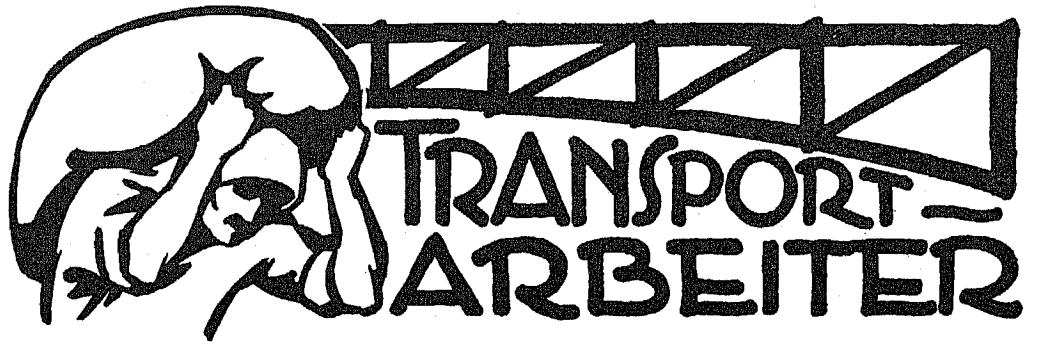
In bezug auf die Disziplinarmaßnahmen, Urlaub und Pension unterliegen die Werkstättenarbeiter den für die Eisenbahner im allgemeinen geltenden Bestimmungen. Löhne und Arbeitszeit werden auf Grund des in Australien eingeführten Schiedsgerichtsverfahrens (S. „I.T.F.“ vom November 1932) geregelt. In den einzelnen Staaten weichen die Lohn- und Arbeitsbedingungen voneinander ab. Die Bedingungen für etwa die Hälfte aller Werkstättenarbeiter (ungelernte und angelernte) werden durch Schiedssprüche, welche der australische Eisenbahnverband für sie erwirkt hat, geregelt. Im allgemeinen gelten für sie ähnliche Arbeitsbedingungen wie für die Eisenbahner. Die übrigen Werkstättenbediensteten (Maschinenschlosser, Monteure, Elektrotechniker etc.) sind in andern Verbänden organisiert; auch für sie gelten Schiedssprüche über die Lohn- und Arbeitsbedingungen.

Antwort auf Frage 2:

Die ungelerten und angelernten Arbeiter sind grösstenteils im australischen Eisenbahnverband organisiert. Die Facharbeiter, wie Maschinenschlosser, Monteure, Elektrotechniker u. dgl. gehören den Industriearbeiterorganisationen an, die für den betreffenden Beruf zuständig sind. Hierfür kommen, ausser dem allgemeinen Eisenbahnverband, noch 20 bis 30 Organisationen in Betracht.

Antwort auf Frage 3:

- Die Eisenbahnen nehmen die Arbeiten für Unterhaltung und Ausbesserung des Materials selber vor.
-
- Nein.
- Es ist noch keine Werkstätte geschlossen worden.
- Genaue Angaben fehlen. Die Zahl der in den letzten 5 Jahren entlassenen Werkstättenarbeiter wird auf 8 000 geschätzt.



Aus der Technik des Nutzkraftwagens

Die technische Entwicklung des Nutzkraftfahrzeugs hat in der letzten Zeit derartige Fortschritte gemacht, dass es notwendig erscheint, wenigstens die wichtigsten Neuerungen auf dem Gebiete der Lastkraftwagen und Personenomnibusse an dieser Stelle einmal zu erörtern.

Was den *Lastwagen* anbelangt, ist zunächst eine bemerkenswerte Feststellung auf dem Gebiete des Gross-Transportes zu machen. Der bisher gebräuchliche Typ des Last-Motorwagens wird immer mehr verdrängt durch den *Sattelschlepper* mit Anhänger oder Aufleger. Der Sattelschlepper, ausgehend von dem mit geringer Geschwindigkeit fahrenden Traktor hat sich binnen kurzer Zeit zur hochwertigen Schnell-Zugmaschine entwickelt. Seine besonderen Vorzüge bestehen darin, dass dieses Fahrzeug während der Be- und Entladezeit des Anhängers beliebig anderweitig verwandt werden kann. Eine besondere Neukonstruktion sei hier erwähnt, der Siam-Traktor, der seinen Namen den siamesischen Zwillingen entlehnt. Zwei nebeneinanderliegende Motoren, mit je besonderer Motorhaube, erzeugen hier die Zugkraft. Der Führer mit seinem Steuerrad ist in der Mitte des Wagens plaziert und hat zwischen beiden Motoren hindurch eine vollkommen freie Aussicht. Beide Motoren werden durch ein Kupplungspedal und einen Gashebel bedient. Nur die Gangschaltungen sind getrennt gehalten, wodurch man den Traktor, wenn er schwach beladen ist, mit nur einem Motor fahren kann. Dadurch, dass der Traktor vier angetriebene Hinterräder hat, soll sein Zugvermögen auf schlechten Wegen besonders gut sein. Die Motorleistung beträgt 80—100 PS., sodass das Fahrzeug mit einer Belastung von 25 to. mit dem kleinen Gang Steigungen bis zu 12% überwinden kann.

Die Technik des zum Traktor notwendigen Anhängers oder Auflegers ist soweit fortgeschritten, dass die Konstruktion von

Anhängern bis zu 12 to. Tragvermögen keine Schwierigkeiten mehr bedeutet. Wenn man hiergegen den Stand der Lastwagenteknik vor nur wenigen Jahren vergleicht, wo die Lastwagen mit Anhänger mit einer Geschwindigkeit von 20—30 Stdkm. insgesamt vielleicht 5—6 to. beförderten, so kann man am besten das Tempo der technischen Entwicklung ermessen.

Wenn es möglich ist, dass man Anhänger mit 15 to. Tragvermögen konstruiert, so drängt sich sofort die Frage auf, wie werden derartig schwere Fahrzeuge mit dem Traktor gekuppelt und wie werden sie auf der Fahrt bei Gefälle und sonstigen Zwischenfällen gebremst? Die *Kupplung* ist bei allen diesen Neukonstruktionen automatisch, sie wird von der Führerkabine des Traktors aus bedient. Ebenso ist die *Bremsvorrichtung* so beschaffen, dass wenn der Traktor gebremst wird, automatisch auch die Anhängerbremsen in Tätigkeit treten. Diese technischen Lösungen waren notwendig, um überhaupt die verkehrssichere Inbetriebnahme dieser neuen Transportmittel zu ermöglichen. Bei den Auflegern ist die Automatisierung ebenfalls gut entwickelt; sobald von der Führerkabine abgekuppelt wird, werden automatisch die Vorderräder des Auflegers auf den Boden gebracht. Der umgekehrte Vorgang spielt sich beim Ankuppeln ab. Ganz allgemein sind die Bremsen so konstruiert, dass ihre Bremsfähigkeit zunimmt, je grösser die Geschwindigkeit und die beförderte Last werden.

Die bisher geschilderten Neuerungen liegen in erster Linie auf dem Gebiete des Gross-Transportes. Daneben behauptet sich zunächst noch der Schnell-Lastwagen für kleine Gütermengen und Stadtverkehr.

Bei den *Omnibussen* eilt die Technik ebenfalls mit Riesenschritten vorwärts. Die Bemühungen der Technik gehen hier in erster Linie um die Erhöhung der Beförderungskapazität unter gleichzeitiger Vervollkommnung des Komforts und der Reisebequemlichkeit. Die Entwicklung lässt sich vielleicht am besten folgendermassen charakterisieren: Vor dem Kriege war der Omnibus ein Lastwagen, auf dem man Sitzbänke anbrachte und eine Leiter zum Hinaufsteigen benutzte. Heute dagegen ist der Omnibus ein bis zur Dimension des Lastwagens vergrösserter Personenwagen, bei dem alle Anforderungen in bezug auf Sicherheit und Bequemlichkeit gewährleistet sind. Die grossen Doppeldeck-Busse in den Grossstädten und die Schlafomnibusse, die nachts mit 90 Stdkm. über die Land-

- Fast sämtliches Werkstättenpersonal muss kurzarbeiten.
- In 6 Arbeitstagen wird ein Tag ausgesetzt.
- Nur in Neu-Süd-Wales sind Entlassungen vorgesehen.
- Vor 2 Jahren wurde ein 10%iger Lohnabbau durchgeführt. Seither sind die Löhne, die automatisch nach dem Index für die Lebenshaltung geregelt werden, noch beträchtlich herabgesetzt worden.

strassen rasen, sind letzte Glieder dieser Entwicklungskette.

Aber der Sattelschlepper versucht auch auf dem Gebiete der Omnibusse Eingang zu finden. So besteht der sogenannte „floating Pullman“ aus Traktor mit Aufleger, mit einer Beförderungskapazität von 52 Personen. Der Komfort und die Platzverhältnisse haben bei diesem Reisefahrzeug eine besonders hohe Vollendung erreicht.

Hier sei auch noch eine besondere Neukonstruktion des Omnibusses als städtisches Verkehrsmittel erwähnt, nämlich der *Twin-Coach*, der amerikanische Trambus, der jetzt auch in Europa Eingang findet. Dieser *Twin-Coach* ist eigentlich die Übertragung aller Eigenschaften eines Strassenbahnwagens auf einen Autobus. Der Motor wird innerhalb des Wagens zwischen dem Chassis aufgehängt, wodurch der gesamte Raum, den das Fahrzeug im Strassenverkehr einnimmt, in ökonomischer Weise in Sitzplätzen ausgenützt wird. Gleicher Karosserieaufbau vorn und hinten, vollständig gleichmässige Gewichtsverteilung auf Vorder- und Hinterachsen, sowie pneumatische Türen und geringe Einsteighöhe sind weitere Vorteile dieser Konstruktion. Als Antrieb wird auch teilweise schon der Rohölmotor verwendet. In den Vereinigten Staaten laufen bereits *Twin-Coaches* zu Tausenden mit Beförderungskapazitäten von 40/46, 30/36, 20/24 und 15/17 Sitzplätzen, mit bzw. 30, 20, 10 und 8 Stehplätzen. Diese *Twin-Coaches* werden jetzt auch in allen Kapazitäten in Holland in Lizenz gebaut.

Die bemerkenswerteste und wichtigste Neuerung liegt aber auf dem Gebiete der Antriebskraft des Motors. Hier steht im Mittelpunkt aller Betrachtungen das schnelle Vordringen des *Rohölmotors*. Ganz nebenbei sei erwähnt, dass man auch bereits in Personenwagen Rohölmotoren einbaut, jedoch vermögen sie hier wegen ihres noch verhältnismässig hohen Gewichtes das Feld noch nicht zu erobern, was allerdings nur eine Frage der technischen Vervollkommnung ist. Die gesamte Kraftverkehrswirtschaft hat förmlich auf den Rohölmotor gewartet. Die bisherigen Motoren brauchten die verhältnismässig teuren Leichtbrennstoffe, die noch dazu in den meisten Fällen aus dem Ausland eingeführt werden mussten und in letzter Zeit in vielen Ländern durch Spiritusbeimischungszwang oder Benzinsteuern und -zoll erheblich verteuert werden. Die Rohölmotoren verbrennen dagegen die eingeführten Gasöle, sowie die einheimischen Steinkohlen- und Braunkohlen-Teeröle. Die Versuche, diese Schweröle als Treibstoffe zu verwenden, datieren bereits von 1924. Jedoch ihre hochliegende Verdampfungstemperaturen sowie ihre Zähflüssigkeit und ihre hochliegende Selbstzündungstemperatur bereiteten grosse Hindernisse. Beim Rohölmotor muss man im Gegensatz zum Vergasermotor auf möglichst niedere Selbstzündungstemperatur des Kraftstoffes sehen, um auch beim Anlassen und beim Drosselbetrieb die Zündung sicherzustellen. Das charakteristische der Rohöl-

motoren ist die vollkommene andere Gemischbildung. Es wird nicht wie beim Vergasermotor ein vorher bereits gebildetes brennfähiges Gemisch in den Zylinder eingeführt und dort verdichtet, sondern es wird zunächst nur Luft im Zylinder verdichtet. Der Brennstoff wird erst dicht vor dem Zeitpunkt der Verbrennung eingeführt, also das Brennstoff-Luftgemisch bildet sich erst im Zylinder selbst. Nach langjährigen Versuchen ist es der Technik gelungen, die Schwierigkeiten zu lösen. Die verschiedenen Systeme hier zu erörtern, würde zu weit führen. Es mag genügen, die neueste Entwicklung des Rohölmotors aufzuzeigen, die dahin geht, die Drehzahl zu erhöhen und sein Gewicht und seine Raumforderung zu verringern.

Die Vorzüge des Rohölmotors gegenüber dem Vergasermotor liegen hauptsächlich darin, dass er mit einer Kraftausnutzung von 36% gegenüber dem Vergasermotor mit 21% arbeitet. Des weiteren in der Brennstoffkosten-Ersparnis, die sich bis zu 80% beziffert, und endlich in der Verringerung der Brandgefahr durch Benutzung der schwer entzündlichen Brennstoffe (Flammpunkt etwa bei 80 Grad).

Wie weit der Rohölmotor schon vorgezogen ist, mag beweisen, dass neben den Fabriken, die Rohölmotoren zum Einbau in bisherige Vergasermotor-Fahrzeuge herstellen, heute bereits alle Fabriken von Nutzkraftwagen ihre Fahrzeuge sowohl mit Vergasermotor als auch mit Rohölmotor ausgerüstet herausbringen. Einzelne Fabriken sind sogar schon dazu übergegangen, ihre Fabrikate nur noch mit Rohölmotoren auszustatten.

Bei der Schilderung der technischen Fortschritte in der Frage der Kraftquelle wollen wir nicht an einer anderen Erscheinung vorbeigehen, die gegenwärtig auch schon ebenso gute Betriebsergebnisse erzielt wie der Rohölmotor, nämlich der *Holzgasmotor*. Gegenwärtig ist der technische Vorgang bei diesem Antriebsmittel noch insofern kompliziert, dass die Unterbringung des notwendigen Generators ziemlich viel Platz beansprucht und andererseits beim Omnibus den Gesamteindruck des Fahrzeugs beeinträchtigt. Man hat allerdings bereits einen Ausweg gefunden, und bei den Omnibussen des städtischen Omnibusbetriebes in Lindau (Bodensee) den Generator hinten aufgehängt. Durch eine Rohrleitung über das Wagendach wird das Gasgemisch dem Motor zugeleitet. Bei Lastwagen hat man bisher den Generator hinter der Führerkabine auf die Ladefläche gestellt oder seitlich vom Fahrersitz aufgehängt, jedoch so, dass die Sicht des Führers auch nach der Seite hin nicht behindert wird. Die Arbeitsweise des Generatorbetriebes ist wie folgt: In dem Generator wird Holzkohle oder Holz zu Gas verbrannt, und dieses Gas mit Luft gemischt. Das so entstandene Gasgemisch wird abgekühlt und dann wie sonst das Brennstoff-Luftgemisch dem Motor zugeführt. Der Arbeitsvorgang an sich ist weniger kompliziert. Die Technik wird hier in allererster Linie die Verringerung des für

den Generator notwendigen Raumes oder die bessere Unterbringung des Generators zu finden haben. Sollte es allerdings ausserdem möglich sein, den eigentlichen Vergasungsvorgang noch zu vereinfachen, so liegt es durchaus im Bereiche der Möglichkeit, dass auch der Generatorbetrieb von Nutzkraftfahrzeugen eine weitere Ausbreitung erfährt.

Es ist keineswegs unsere Absicht und auch nicht möglich, an dieser Stelle alle Neuerungen in ihren technischen Einzelheiten zu schildern. Zweck dieses Artikels ist in erster Linie, in gedrängter Form über den Stand der Entwicklung zu berichten.

Ein interessanter Hinweis sei hier noch gestattet. Diese technischen Fortschritte bleiben keineswegs ohne Einfluss auf das Problem der Konkurrenz der Verkehrsmittel. Da bei dieser Frage die Betriebskosten der einzelnen Transportmittel eine grosse Rolle spielen, und bisher auch von den verschiedensten Seiten Berechnungen über die Betriebskosten des Nutzkraftfahrzeugs, allerdings immer nur mit Vergasermotor, aufgestellt wurden, wollen wir in einer Gegenüberstellung zeigen, wieweit sich die Berechnungen durch die technische Entwicklung bereits verändert haben, sodass auch dieses die Problemstellung wiederum in neuem Lichte erscheinen lässt.

Betriebswirtschaftliche Vergleiche zwischen Vergaser-, Rohöl- und Holzgas-Lastkraftwagen

| | Vergasermotor (Benzin) | Rohölmotor (Gasöl) | Holzgasmotor (Generator) |
|-------------------------------|------------------------|--------------------|--------------------------|
| | RM. | RM. | RM. |
| Preis des Fahrzeugs | 12 500 | 14 500 | 14 500 |
| Preis der Bereifung (6 fach) | 2 400 | 2 400 | 2 400 |
| Betriebsfertiges Eigengewicht | 5200 + 100 kg. | 5350 + 100 kg. | 5200 + 250 kg. |
| Brennstoffverbrauch. | 12 st/kg. | 8 st/kg. | 43 st/kg. |

Tägliche Betriebskosten

| | RM. | RM. | RM. |
|-------------------------------------|----------|----------|----------|
| Unbereiftes Fahrzeug (Amortisation) | 12,50 | 14,50 | 14,50 |
| Reparaturen | 3,75 | 4,35 | 4,35 |
| Bereifung | 9,60 | 9,60 | 9,60 |
| Verzinsung (Fahrzeug) | 2,92 | 3,38 | 3,38 |
| Verzinsung (Bereifung) | 0,56 | 0,56 | 0,56 |
| Kraftfahrzeugsteuer | 2,84 | 2,94 | 2,94 |
| Haftpflichtversicherung | 0,67 | 0,67 | 0,67 |
| Öl und Fett | 2,50 | 2,50 | 2,50 |
| Sa. | 35,34 | 38,50 | 38,50 |
| Brennstoff (Mittel) | 29,00 | 5,00 | 5,50 |
| Gesamtkosten pro Tag | 64,34 | 43,50 | 44,00 |
| Gesamtkosten pro Jahr | 19000,00 | 13000,00 | 13000,00 |

Bei dieser Kostenaufstellung ist eine tägliche Fahrzeit von fünf Stunden und eine Jahresleistung von 300 Arbeitstagen zugrundegelegt.

In dem Standpunkt der Arbeitnehmer zum Problem der Konkurrenz der Verkehrsmittel ändern diese Betriebsergebnisse nicht das geringste. Unsere Meinung bleibt nach wie vor, immer das vom Standpunkt der Allgemeinheit gesehen wirtschaftlichste Verkehrsmittel einsetzen. Wenn die technische Entwicklung die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsmittel hebt, so ist das in unserem Sinne nur zu begrüssen.

BINNENSCHIFFFAHRT

Notlage der Partikulierschiffer in Holland

Die Partikulierschiffer bilden eine besondere Art von Transportgewerbe, das in seiner Betriebsweise sehr charakteristisch ist. Eine Art selbständige Unternehmer, die mit Gewerbetreibenden zu vergleichen sind, fristen sie ihr Dasein meist unter sehr primitiven Verhältnissen. Mit Weib und Kind, in wenigen Fällen mit angestellten Helfern, werben sie um Frachten und führen sie ein unstetes Wanderleben.

Es ist klar, dass sich die gegenwärtige Wirtschaftskrise auf ein solches Gewerbe besonders schwer auswirken muss, umso mehr, da die moderne Entwicklung des Transportwesens, die Konkurrenz vonseiten anderer Verkehrswege und nicht zuletzt die Bildung eines gut organisierten Unternehmertums in der Binnenschiffahrt die Wirkungen der Krise für die Partikulierschiffer noch ganz gewaltig verschärfen. In Holland, wo dieser Zweig der Binnenschiffahrt ziemlich stark verbreitet ist, stellt die partikuliere Schiffahrt ein schwieriges Problem dar, das den massgebenden Faktoren viel Kopfzerbrechen verursacht. Der Minister für Arbeit, Handel und Industrie sah sich veranlasst, eine Kommission einzusetzen, die mit der Aufgabe betraut wurde, die wirtschaftliche Lage der Partikulierschiffer zu untersuchen. Diese Kommission, die am 18. Mai 1931 eingesetzt wurde, hat vor kurzem ihren Bericht herausgegeben.

Dieser Bericht ist sehr charakteristisch und kennzeichnet die Lage dieser besonderen Kategorie von Transport-Proletariern. Am Anfang 1932 war die Anzahl der in Betracht kommenden Fahrzeuge in Holland wie folgt:

| Bewohnte Fahrzeuge | | |
|--------------------|-------------------------|-------------------------|
| Tonnen: | Ohne eigene Triebkraft: | Mit eigener Triebkraft: |
| weniger als 100 | 4180 | 889 |
| 100—300 | 3320 | 1139 |
| 300—500 | 1343 | 82 |
| 500—700 | 1308 | 47 |
| 700—1050 | 635 | 19 |
| 1050—1500 | 504 | |
| 1500—2000 | 225 | |
| mehr als 2000 | 105 | |

Nicht inbegriffen sind unbewohnte Fahrzeuge — die übrigens auf diesem Gebiet nicht besonders oft vorkommen — ferner aufgelegte Fahrzeuge. Ausserdem gibt es 469 bewohnte Schlepper. Was die Entwicklung der Tonnage anbetrifft, so schätzt man, dass diese in 20 Jahren etwa um 40 bis 50% gewachsen ist. Interessant ist festzustellen, wie sich der Bau von Fahrzeugen in den Jahren von 1924 bis 1931 entwickelt hat. Darüber gibt folgende Tabelle Aufschluss (Schlepper nicht inbegriffen):

| Jahr: | Tonnen: | Jahr: | Tonnen: |
|-------|----------------|-------|---------|
| 1924 | 190.000 | 1928 | 148.000 |
| 1925 | 265.000 | 1929 | 244.000 |
| 1926 | Angaben fehlen | 1930 | 225.000 |
| 1927 | 182.000 | 1931 | 62.000 |

Im Jahre 1932 hat der Bau von neuen Fahrzeugen so gut wie aufgehört. Wenn wir die Tabelle betrachten, so stellen wir fest, dass er zwischen 1928 und 1929, wo die Wirtschaftskrise schon in ihrem vollen Umfang wütete, nur ganz wenig abnahm und erst im Zeitraum von 1930 und 1931 einen jähen Abstieg zu verzeichnen hatte. Da aber die Betriebsergebnisse dieses Zweiges der Binnenschiffahrt von 1929 bis 1930 infolge der Wirtschaftskrise schon sehr stark zurückgingen, so musste natürlich das Missverhältnis zwischen Angebot und Nachfrage an Laderaum eine grosse Verschärfung erfahren.

Sehr aufschlussreich ist die Statistik über die Betriebsergebnisse. Zum Zwecke der Zusammenstellung dieser Statistik wurde unter den Partikulierschiffen eine Rundfrage durchgeführt. Auf Grund der erhaltenen Angaben hat man für jedes Jahr einen Durchschnitt errechnet, wobei die durchschnittlichen Betriebsergebnisse, die als „sehr gut“ bezeichnet wurden, mit 100 angeführt wurden. Es ergeben sich daraus folgende Ziffern:

| Jahr: | Ohne eigene Triebkraft: | Mit eigener Triebkraft: |
|-------|-------------------------|-------------------------|
| 1925 | 89 | 79 |
| 1926 | 86 | 83 |
| 1927 | 81 | 89 |
| 1928 | 74 | 91 |
| 1929 | 59 | 78 |
| 1930 | 13 | 28 |
| 1931 | 3 | 15 |

Diese Ziffern sind insofern interessant, als sie zeigen, dass der Betrieb mit Motorfahrzeugen bis zum Jahre 1928 einen kleinen Aufstieg aufweist, während beim Betrieb mit Fahrzeugen ohne eigene Triebkraft, die also eine primitivere Betriebsweise darstellen, der Rückgang seit 1925 anhält und in den Krisenjahren katastrophal wurde. Sehr interessant ist die Entwicklung der Betriebsergebnisse, eingeteilt nach der Grösse der Fahrzeuge:

| Jahr: | Bis 50 Tonnen: | 50—100 Tonnen: | 100—200 Tonnen: | mehr als 200 Tonnen: |
|-------|----------------|----------------|-----------------|----------------------|
| 1925 | 88 | 88 | 90 | 77 |
| 1926 | 92 | 83 | 85 | 93 |
| 1927 | 84 | 77 | 85 | 82 |
| 1928 | 75 | 76 | 78 | 81 |
| 1929 | 42 | 62 | 81 | 90 |
| 1930 | 16 | 13 | 10 | 21 |
| 1931 | 3 | 3 | 4 | 7 |

Diese Tabelle betont noch die oben angeführte Feststellung; sie beweist, dass der Betrieb mit kleinen Fahrzeugen schon vor dem Eintritt der Krise absteigende Tendenzen aufweist, während grössere, modernere Fahrzeuge sich als Betriebsmittel erweisen, die wenigstens teilweise mit der allgemeinen wirtschaftlichen Entwicklung Schritt machen. Im grossen und ganzen muss man jedoch feststellen, dass die Durchschnittstendenz schon vor dem Eintritt der Wirtschaftskrise eine absteigende Linie zeigte. Das hat auch die Kommission erkannt, indem sie die Frage, ob der Niedergang dieses Zweiges der Binnenschiffahrt nicht nur auf die allgemeine Wirtschaftslage, sondern auch auf andere, bleibende Faktoren zurückzuführen ist, im be-

jahenden Sinne beantwortete. Die wichtigsten Faktoren sind, wie schon erwähnt, die technischen Wandlungen im Verkehrswesen. Es handelt sich hier hauptsächlich um die Entwicklung des Kraftverkehrs, dessen Konkurrenz nicht nur die Eisenbahnen sondern auch die Binnenschiffahrt zu spüren bekommen. Der Umstand, dass der Kraftwagen selbst in Holland, das über verhältnismässig dichtmaschige Wasserverkehrsnetze und über gut ausgebaute Einrichtungen, die dazu gehören, verfügt, zum gefährlichen Rivalen der Binnenschiffahrt wird, kennzeichnet am besten, welche Tragweite diese technischen Wandlungen haben. Die partikuliere Schiffahrt ist dieser stürmischen Entwicklung nicht gewachsen, sie ist eben veraltet. Dazu kommt noch, dass der Kraftverkehr und die Schiffahrt — so klagen die Schiffer — von den Behörden ungleich behandelt werden. Die Autowege werden immer mehr verbessert, die Wegezölle sind abgeschafft worden, während die Schiffer per Tonne, per Schleusse und per Fahrt an Abgaben zu entrichten haben. Die Partikulierschiffer klagen über hohe Lasten, die sie in Form von Hafen-, Kanal- und anderen Abgaben zu tragen haben. Dabei gehen die Frachtpreise immer zurück. Als Beispiel dafür wird ein Fahrzeug von 400 Tonnen angeführt, das in der Zeit vom 1. Mai 1929 bis 1. Mai 1930 15 Fahrten und vom 1. Mai 1930 bis 1. Mai 1931 12 Fahrten machte; dabei verminderten sich die Lasten um 33%, während die dabei erzielten Frachterträge um mehr als 50% zurückgingen. Die Lasten machten im Jahre 1931 etwa 40% des Frachtertrages aus; in den nördlichen Provinzen Hollands rechnet man sogar mit 50%.

Eines der wichtigsten Probleme der partikulieren Schiffahrt ist das Frachtwesen. Die Partikulierschiffer werben um Frachten entweder in Schifferbörsen oder durch Vermittlung eigener Agenten (sog. Scheepsbevrachters). Soweit es festgestellt werden konnte, sind 90% der Partikulierschiffer auf die Schifferbörsen und Frachtagenten angewiesen. Die übrigen 10% haben feste geschäftliche Verbindungen mit bestimmten Firmen oder treiben selbst Handel. Infolge des grossen Angebots an Laderaum muss es natürlich bei solchem Befrachtungssystem zu Reibungen kommen. Die Frachtagenten nützen die Notlage der Partikulierschiffer vielfach aus, verlangen für die Vermittlung sehr hohe Provisionen, oder stehen direkt oder indirekt im Dienste von Firmen, die Interesse daran haben, die Frachtpreise möglichst herabzudrücken. Dadurch werden die Partikulierschiffer, die, nebenbei gesagt, vielfach mangelnde Bildung aufweisen und deshalb geeignete Ausbeutungsobjekte sind, stark bedrängt. Es kommen Fälle vor, dass die Agenten den Partikulierschiffen Verträge zur Unterschrift vorlegen, die für die Schiffer ungünstige und unrechtmässige Bedingungen enthalten. In ihrer Unwissenheit zeichnen die Schiffer und müssen dann den Verpflichtungen nachkommen.

Es ist klar, dass gegen dieses System, das so viele Nachteile in sich birgt, viele:

Klagen erhoben werden und die Kommission erachtet eine gesetzliche Regelung der Frachtenverteilung für wünschenswert. Zu diesem Zwecke ist der zweiten Kammer ein Gesetzentwurf unterbreitet worden, wonach in verschiedenen Teilen des Landes Frachtkommissionen eingesetzt werden sollen. Diese Kommissionen sollen mit der Aufgabe betraut werden, für eine gerechtere Verteilung von Frachten zu sorgen; die Vergebung und Annahme von Frachten soll der Genehmigung dieser Kommissionen bedürfen. Es scheint jedoch, dass dieser Gesetzentwurf keinen günstigen Widerhall findet. Im Haag hat vor kurzem ein Kongress für Handel, Industrie und Schifffahrt stattgefunden. Auf diesem Kongress hat man u. a. auch zu diesem Gesetzentwurf Stellung genommen und sich gegen die gesetzliche Regelung der Frachtenverteilung ausgesprochen, da dadurch die „freie Konkurrenz ausgeschaltet wird“. Man will eben den „zwar harten aber reinigenden Einfluss der Krise“ gelten lassen.

Die Kommission hat in ihren Schlussfolgerungen ohne weiteres zugegeben, dass die wirtschaftliche Lage der Partikulierschiffer derart ungünstig ist, dass man von einer Notlage vieler dieser Schiffer sprechen kann. Sie regt verschiedene Mittel zur wenigstens teilweisen Abhilfe an, wie finanzielle Unterstützung, Herabsetzung der Lasten, Einschränkung des Laderaumes und Regelung der Frachtverteilung. Irgendwelche Massnahmen in bezug auf die bei Partikulierschiffen angestellten Helfer werden nicht erwogen. Es wurde zwar angedeutet, dass die gesetzliche Einführung der Nacht- und Sonntagsruhe als Massnahme zur Verminderung des Angebots an Laderaum gelten könnte, doch wurde sofort davon abgeraten.

Ein Punkt in den Schlussfolgerungen verdient noch angeführt zu werden: es wird zwecks einheitlicher Regelung der Verkehrsfragen die Schaffung einer *Verkehrskommission* anbefohlen. Und das ist vielleicht der einzige positive Punkt, denn auch wir sind der Meinung, dass ausschliesslich eine wirklich einheitliche Regelung aller Verkehrsfragen und die Anpassung der Organisation des Verkehrs an den jetzigen Stand der technischen Entwicklung die Lösung bringen kann.

SEELEUTE

Englische Seeleute verweigern Hafendarbeit

Als am 20. November v. J. der Dampfer „Tasmania“ in New Plymouth (Neuseeland) einlief, wurde der Besatzung mitgeteilt, dass sie nicht an Land gehen dürfe; ferner wurde dem Quartiermeister auf der Laufbrücke der ausdrückliche Befehl erteilt, keine Person ohne Erlaubnis dazu an Bord zu lassen. Der Schiffskapitän hat diese Vorsichtsmassnahme gewissermassen als Zensur getroffen, weil die Gefrierarbeiter in den Streik getreten waren und die Hafendarbeiter von New Plymouth sich weigerten, Fleischladungen zu behandeln. Kaum war das Schiff verankert, verbreitete sich trotz der Vorkehrungen des Kapitäns das Gerücht über den Streik wie ein Lauffeuer; darauf kam die Besatzung zusammen und beschloss, die Streikenden zu unterstützen. Trotz der drohenden Strafen weigerte sich das Deck- und Maschinenpersonal, die Ladung zu behandeln. Der Kapitän entschied sich dann dafür, das Schiff auf die Reede von Wanganui zu bringen, wo das Schiff als auf See befindlich angesehen werden konnte, um so möglich zu machen, dass über die Besatzung die im Falle von Arbeitsverweigerung auf hoher See vorgeschriebenen Gefängnisstrafen, die nicht durch Geldbussen abgegolten werden können, verhängt werden. Während bis dahin zwischen dem Kapitän und je 2 Delegierten der beiden Mannschaften verhandelt wurde, liess der Kapitän dann jeden einzelnen Mann zu sich auf das Brückendeck beordern, um ihn in das Logbuch einzutragen.

Nach Ankunft des Fahrzeuges auf der Reede von Wanganui wurden Streikbrecher zur Behandlung der Fleischladung an Bord gebracht. Da es auf der Reede üblich ist, die Hafendarbeiter an Bord zu beköstigen, wurde der Koch beauftragt, für die „freiwilligen Arbeiter“ zu kochen; er lehnte dies aber gemeinsam mit den übrigen Mitgliedern des Küchenpersonals

ab und die Stewards erklärten, die Küche sei nicht gross genug, um Mahlzeiten für „freiwillige Arbeiter“ zuzubereiten. Nun erhielt auch der Koch einen Eintrag im Logbuch; aber auch darnach beharrte er auf seiner Weigerung.

Als der Dampfer „Tasmania“ in Wellington eingelaufen war, um eine neue Ladung einzunehmen, berief die Besatzung den Vorsitzenden des Seemannsverbandes, Walsh, zu sich. Es wurde ihm klargemacht, dass wenn die Einträge im Logbuch bis zur Rückkehr in den Heimatshafen nicht rückgängig gemacht seien, dies für die Besatzung schwere Folgen haben könne. Walsh wurde deshalb gebeten, den Kapitän zu beeinflussen und mit ihm zu verhandeln.

Walsh trat dann mit dem Vorsitzenden der Hafendarbeiter-Föderation Neuseelands, Glover, in Verbindung (diese Organisation gehört der I.T.F. an), damit dieser mit ihm gemeinsam vorgehe. Sie wurden beim Direktor der Schifffahrtsgesellschaft von Neuseeland vorstellig und baten ihn als Leiter der in Neuseeland ansässigen Reederei, sein Einverständnis dazu zu geben, dass die Strafvermerke im Logbuch rückgängig gemacht werden. Der Direktor erwiderte darauf, dem stünde seinerseits nichts im Wege, sofern auch der Kapitän zur Streichung bereit sei. Dies wurde schliesslich nach längeren Unterhandlungen mit dem Kapitän des Schiffes erreicht.

Es lässt sich denken, dass die Besatzung über dieses für sie günstige Resultat sehr erfreut war. Die Seeleute wollen sich nicht mehr länger gegen ihre Kameraden gebrauchen lassen, und wenn Seeleute und Hafendarbeiter einträchtig zusammenwirken, werden sie letzten Endes durch solidarisches Vorgehen auch fertigbringen, dass die in manchen Seeschiffahrtsgesetzen noch enthaltenen mittelalterlichen Bestimmungen aus der Welt geschafft werden.

Die Lohn- und Arbeitsbedingungen in der Hochseefischerei (XI)

Die Organisationsverhältnisse in der Hochseefischerei.

Nur wenige Berufe sind für die gewerkschaftliche Organisation so unzugänglich wie gerade die im Fischfang beschäftigten Arbeiter. Der Grund dafür ist in der besonderen Eigenart dieses Gewerbes und in dem Umstände zu suchen, dass sich erst recht spät eine Arbeitnehmergruppe im wirklichen Sinne des Wortes herausbildete.

Ursprünglich waren die Fischer — was heute noch in grossem Masse der Fall ist — selbständig; sie gingen mit ihrem eigenen Fahrzeuge und Gerät auf den Fang und ihre Arbeitskräfte waren Familienangehörige; nur in ganz vereinzelt Fällen wurde ab und zu eine fremde Person beschäftigt.

Eine wirkliche Arbeitnehmerorganisation auf gewerkschaftlicher Grundlage konnte daher nicht in Frage kommen; es gab dahingegen genossenschaftliche Zusammenschlüsse. Diese Genossenschaften wurden teilweise von einzelnen Schiffsbesatzun-

gen, deren Mitglieder einen Anteil am Schiffe hatten, gebildet, oder es wurden Vereinigungen gegründet, die sich mit dem Verkauf des Fanges, mit dem Grosseinkauf der Fanggeräte, der Treibstoffe für die Motoren, Oel u. dgl. befassten.

Obgleich solche Organisationen geschaffen wurden, um die wirtschaftlichen Interessen derjenigen, welche das Fischereigewerbe ausüben, zu wahren und ihr wenig beneidenswertes Los zu verbessern, kann man sie nicht als eigentliche Gewerkschaften ansehen, sondern vielmehr als eine Art Interessengemeinschaft, die mit dem Grundsatz des Klassenkampfes auch nicht das geringste gemein hatte. Inzwischen musste auch der Fischfang die allgemeine Entwicklung der Industrie mitmachen und diese Entwicklung hat in einer Reihe von Ländern eine ganz andere Richtung genommen. Sie liegt heute in diesen Ländern in Händen grosser Reedereien, denen für den Fang zahlreiche grosse Fahrzeuge zur Verfügung stehen. Selbstverständlich sind die einfachen Fischer der starken Konkurrenz der grossen Reedereien nicht gewachsen, und obgleich heute die beiden Betriebsformen noch nebeneinander bestehen, werden die kleinen

Schiffseigner ihrem Schicksal nicht entgehen können; sie werden an Bedeutung mehr und mehr verlieren.

Durch das Aufkommen der grossen Fanggesellschaften sind die Fischer natürlich in eine ganz andere Lage geraten. Während sie früher selbständig waren, wurden sie zu Lohnempfängern, und um der Willkür der Unternehmer nicht vollständig preisgegeben zu sein, sahen sie sich gezwungen, sich in gewerkschaftlichen Organisationen zusammenzuschliessen. In vielen Fällen kam es zur Gründung besonderer Organisationen, in andern wieder haben die Fischer beschlossen, schon vorhandenen Transportarbeiter- oder Seemannsgewerkschaften beizutreten. Damit sich unsere Leser eine Vorstellung vom Stand der gewerkschaftlichen Organisation in der Seeschifffahrt machen können, bringen wir im nachstehenden eine Uebersicht über die Lage in verschiedenen Ländern.

Wir müssen hierbei betonen, dass uns noch die Angaben aus einer Reihe von Ländern fehlen und andererseits auch heute noch vielfach grosse Schwierigkeiten bestehen, diese Arbeiterkategorie gewerkschaftlich zu erfassen.

Grossbritannien.

In der englischen Seefischerei gab es im Jahre 1929 34 000 Beschäftigte; davon hatten 30 000 ständig, die übrigen nur zeitweise Arbeit. Von der Gesamtzahl der Beschäftigten sind etwa 5 000 Mann in dem der I.T.F. angeschlossenen Transportarbeiterverband, und eine geringere Anzahl in der ebenfalls der I.T.F. angehörigen Seemannsgewerkschaft organisiert.

Daneben gibt es noch eine gewisse Zahl selbständiger Organisationen, so die Gewerkschaft der Maschinisten von Grimsby.

Deutschland.

Die Entwicklung der Seefischerei geht in Deutschland dahin, das gesamte Gewerbe an zwei Hauptplätzen, nämlich Bremerhaven-Wesermünde und Cuxhaven, zu konzentrieren. Es kommen auch noch einige andere Häfen in Frage, sie sind aber von untergeordneter Bedeutung. Eine ähnliche Konzentration kann auch bei den Reedereien festgestellt werden. Von den zurzeit vorhandenen 35 Reedereien sind 5 zu einem Konzern zusammengeschlossen, dem 173 Fischdampfer von insgesamt 360 Fischdampfern gehören. Mit der Zeit wird es noch zu weiteren Zusammenschlüssen kommen.

In der Heringsfischerei bestehen gegenwärtig 9 Reedereien; ihre wirtschaftliche Lage ist ausserordentlich schlecht. Zwei davon sind Tochterunternehmungen von Frischfischfang-Reedereien. Diese sind in letzter Zeit bestrebt, ihren Betrieben auch die Heringsfischerei-Reedereien anzugliedern. Allem Anscheine nach haben sie damit Erfolg.

Folgende Aufstellung gibt ein Bild über die Zahl der im Fischereigewerbe beschäftigten Personen:

| | Trawlerfischerei (Frischfischfang) | Heringsfischerei (mit Loggern) |
|-------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------|
| Kapitäne | 357 | 133 |
| Steuerleute | 714 | 133 |
| Maschinisten | 714 | 240 |
| Netzmacher und Matrosen | 1 472 | 1 365 |
| Köche | 357 | 133 |
| Heizer | 714 | 100 |
| | 4 328 | 2 104 |

Die Arbeitnehmer in der deutschen Fischerei sind in 4 Organisationen organisiert, u. z. im Gesamtverband, angeschlossenen der I.T.F., in dem ebenfalls der I.T.F. angehörigen Zentralverband der Maschinisten und Heizer, im Verband Deutscher Kapitäne und Steuerleute der Handelsschifffahrt und Hochseefischerei sowie im Verband Deutscher Schiffsingenieure.

Den I.T.F.-Organisationen gehören an:

| | Aus der Trawlerfischerei | Aus der Heringsfischerei (mit Loggern) |
|--|--------------------------|--|
| Gesamtverband | 1 962 | 851 |
| Zentralverband der Maschinisten und Heizer | 1 200 | 160 |
| | 3 162 | 1 011 |

Der Gesamtverband ist zuständig für das Deckspersonal, die Köche und Heizer, während im Zentralverband der Maschinisten und Heizer nur die Maschinisten organisiert sind, die zum Teil auch dem Verband Deutscher Schiffsingenieure angehören.

Die Küsten-, Haff- und Flussfischerei wird fast ausnahmslos

von den kleinen selbständigen Fischern betrieben (Familienbetrieb). Es handelt sich hier um rund 15 000 Personen, die aber, da keine Arbeitnehmer, nicht organisationsfähig sind.

Holland.

Die holländische Hochseefischerei beschränkt sich hauptsächlich auf 3 Häfen: Vlaardingen, Ymuiden und Scheveningen.

Nach Berichten über das Fischereigewerbe haben die Reeder in der Trawler- und Heringsfischerei i. J. 1930 5 838 Personen beschäftigt. Ausserdem gab es noch 15 000 Fischer, die mit eigenen Fahrzeugen in der Küstenfischerei ihr Gewerbe ausübten. Es handelt sich hier um ganz oder teilweise selbständige Leute.

Die bei der Fischerei beschäftigten Arbeitnehmer sind in 3 Organisationen, nämlich im Zentralverband der Transportarbeiter (Mitglied der I.T.F.), in der protestantischen und in der katholischen Transportarbeitergewerkschaft, organisiert.

Dem Zentralverband der Transportarbeiter gehören 2 000 Fischer an, der protestantischen Gewerkschaft ebensoviel, während bei den Katholiken nur etwa 50 organisiert sind.

Belgien.

Die wichtigsten Fischereihäfen sind Ostende, Zeebrugge, Heyst, Nieuwpoort und Blankenberghe.

Es werden von den Fischfangreedereien insgesamt etwa 2 140 Personen beschäftigt. Davon sind 275 im belgischen, der I.T.F. angeschlossenen Transportarbeiterverband und etwa 20 in der christlichen Seemannsorganisation organisiert.

Schweden.

Der schwedische Fischfang ist fast ganz auf den Teil der schwedischen Westküste, der sich von Gothenburg nach der norwegischen Grenze erstreckt, beschränkt. In bezug auf die Besitzverhältnisse von Fahrzeugen und Fanggerät unterscheidet man zwei Arten von Unternehmungen, nämlich Fangbetriebe von geringer oder mittlerer Stärke, denen eine gewisse Zahl Dampftrawler gehört und solche, die Frischfischladungen in Gothenburg anführen (diese Fangbetriebe haben ihren Sitz in Gothenburg), und eine Zahl kleinerer Schiffseigner, denen Fahrzeuge und Gerät gemeinsam gehören und die den Fang nach einem uralten ökonomischen System, das viel Ähnlichkeit mit einer Genossenschaft hat, ausüben.

Die Zahl der kleinen Eigner beläuft sich auf 6 bis 8 000. Vor einigen Jahren haben sie sich in den Hauptfischereihäfen zu einer Vereinigung mit örtlichen Abteilungen zusammengeschlossen, die man als Interessengemeinschaft ansehen kann. Die Besatzungen der Dampftrawler, etwa 190 Mann insgesamt, sind im schwedischen Seemannsbund organisiert. Darunter befindet sich das Decks- und Maschinenpersonal, Kapitäne ausgenommen. Im Tarifvertrag ist bestimmt, dass die Besatzungen sowohl als auch die Fischereireeder organisiert sein müssen. Nachdem sich vor kurzem die schwedischen Seemannsgewerkschaften verschmolzen haben, sind nun auch die Köche, 30 bis 35 an der Zahl, beim Seemannsbund organisationszuständig.

Norwegen.

In Norwegen verdienen etwa 50 000 Mann in der Fischerei ihr tägliches Brot. Für sie sind keine gewerkschaftlichen Organisationen vorhanden. Bei den meisten handelt es sich um kleine Schiffseigner und im allgemeinen sind die Verhältnisse im Fangbetrieb ungefähr die gleichen wie in Schweden.

Dänemark.

Die Zahl der Fischer wird auf etwa 2 000 geschätzt. Davon hat sich ungefähr die Hälfte in der dänischen Fischerei-Vereinigung zusammengeschlossen. Diese Vereinigung ist aber nicht als Gewerkschaft, sondern vielmehr als eine Interessengemeinschaft zu betrachten. Der ganze Fischfang Dänemarks lehnt sich an das bei den Kleinbetrieben übliche System an.

Finnland.

Der finnische Fischfang wird in geringem Umfang ausgeübt. Die Flotte besteht nur aus 12 Fischdampfern. In dieser Flotte sind 290 Männer, 70 Frauen und 40 Jugendliche beschäftigt. Davon ist niemand gewerkschaftlich organisiert.

Ferner sind noch etwa 70 kleinere, ausschliesslich vom Besitzer und dessen Familie betriebene Fahrzeuge im Betrieb. Soweit uns bekannt, besteht auch für diese keinerlei Organisation.