



# ITF

## ORGAN DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITERFÖDERATION

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

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

Wegen der Ferien werden die Nummern vom 1. Juli und 1. August ausfallen.

### AUS DEM INHALT:

England . . . . .	73
Mitteilungen des Sekretariats . . . . .	75
<b>Eisenbahner:</b>	
Betriebsrätewahlen bei der Deutschen Reichsbahn . . . . .	74
Notizen . . . . .	75
<b>Transportarbeiter:</b>	
Die Entwicklung der Hafendarbeit in Antwerpen (IV) . . . . .	76
Zweiter Kongress der spanischen Transportarbeiter . . . . .	77
<b>Kraftfahrt:</b>	
Notizen . . . . .	77
<b>Strassenbahnen:</b>	
Strassenbahn und Autobus . . . . .	78
<b>Luftfahrt:</b>	
Was soll aus der deutschen Luftfahrt werden? . . . . .	79
<b>Seeleute:</b>	
Die Arbeitsbedingungen der russischen Seeleute . . . . .	80
<b>Esperanto . . . . .</b>	80

## ENGLAND.

Die lang erwarteten englischen Wahlen liegen hinter uns. Ein grosser Sieg war die Frucht der Arbeit unserer Kameraden in der Labour-Partei, — allerdings keine Mehrheit, aber dennoch, neben einer gewaltigen Zunahme der Anzahl Wähler für Labour, eine Zahl Mandate, die viel grösser ist als jene, welche die erste Arbeiterregierung ans Ruder brachte. Die Konservativen und Liberalen müssen schon recht fleissig ins Unterhaus kommen, um die Regierung zum Unterliegen zu bringen.

Noch kann aber ein Zusammengehen von Konservativen und Liberalen zu einer Durchkreuzung der Pläne der Arbeiterregierung führen, — ja, im Hinblick auf die ihnen gemeinsam drohende Gefahr ist es nicht ausgeschlossen, dass ihre politischen Zwecke wie ihre wirtschaftlichen Interessen ineinanderfliessen und dass bei den künftigen Wahlen nur noch zwei Mächte sich gegenüberstehen werden: Arbeit und Kapital.

Die Gewerkschaftsbewegung in England wird sich unter der neuen Regierung nicht nur von den erlittenen Verlusten erholen, sie wird als Vertreterin des ganzen werktätigen Volkes einer nie geahnten Blütezeit entgegengehen. Das reaktionäre Gewerkschaftsgesetz wird verschwinden.

Die Aufgabe einer Arbeiterregierung ist noch nie eine leichte gewesen. Nicht in glücklichen Zeiten wird sie ins Leben gerufen; man braucht sie in Zeiten von Not und Trübsal. Wenn es aber der Labourregierung gelingt, die wirtschaftlichen Verhältnisse des Landes zu bessern, Bergleute und Landarbeiter zu schützen, die Abrüstung international zu fördern und den Misständen auf dem Gebiete der Arbeit in den Kolonien mit starker Hand abzuwehren, dann braucht sich Labour vor der nächsten Kraftprobe nicht zu scheuen.

Die der I. T. F. angehörenden Organisationen haben grosse Erfolge verbucht. Die N. U. R. hat jetzt 11 Mitglieder im Parlament, die R. C. A. 8, die T. and G. W. U. 9, die N. U. D. A. W. 4, und schliesslich durfte die A. S. of L. E. erleben, dass ihr Sekretär wiederum gewählt wurde.

Wir wünschen unseren englischen Kameraden im Namen der ganzen I. T. F. Glück. Wir wissen, dass die englische Labourregierung uns bei der Arbeit für die Verwirklichung der Punkte unseres Programms, die nur international erledigt werden können, zur Seite stehen wird.



## Betriebsrätewahlen bei der Deutschen Reichsbahn.

Von L. BREUNIG, Berlin

Die deutschen Eisenbahner wählen alljährlich im Mai ihre Betriebsvertretungen auf Grund einer besonderen Verordnung, die sich auf das Betriebsrätegesetz stützt. Nach einem dreistufigen System sind für die Betriebe und Dienststellen der Reichsbahn ca. 6 000 örtliche Betriebsvertretungen, 30 Bezirksbetriebsräte bei den Reichsbahndirektionen und ein Hauptbetriebsrat bei der Hauptverwaltung in Berlin zu

Einheitsverband der Eisenbahner (I. T. F.) . . . . .	225 602	(217 113)	19 (19)
Christlich-nationale Richtung . . . . .	59 154	( 49 972)	4 ( 4)
Freiheitlich-nationale Richtung . . . . .	21 473	( 22 497)	1 ( 2)
Kommunisten. . . . .	21 258	( — — )	1 (—)
Syndikalisten . . . . .	1 712	( 2 319)	— (—)

Die eingeklammerten Zahlen stammen aus dem Vorjahre.

Für die *Bezirksbetriebsräte* in 30 Direktionsbezirken waren 362 Mandate zu besetzen, die sich wie folgt verteilen: Einheitsverband 274, Christlich-Nationale 64, Freiheitlich-Nationale 13, Kommunisten 11 Mandate. Die Zahl der örtlichen männlichen Mandate für 1929 steht noch nicht fest.

Der Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands hat auch bei der diesjährigen Wahl wieder einen grossen Erfolg errungen und den Ansturm aller Gegner glänzend abgewehrt. Der Wahlkampf fiel in eine sehr ungünstige Zeit. Der beispiellos lange und harte Winter hatte eine *Transportkrise* zur Folge, die durch eine *allgemeine Wirtschaftskrise* verschärft wurde. Das Heer der Arbeitslosen war zeitweise auf beinahe 3 Millionen angewachsen. Die Eisenbahnergewerkschaften sahen sich trotz der Krise im Hinblick auf die geringen Löhne der Arbeiter gezwungen, die Lohnvereinbarung Ende März zu kündigen. Die Reichsbahn-Gesellschaft lehnte jede Lohnerhöhung entschieden ab und erklärte finanzielle Mehrbelastungen ohne Erhöhung der Transporttarife für vollkommen untragbar. Dazu kam, dass auch die Reichsregierung erklärte, dass eine Lohnerhöhung für die Arbeiter des Reiches und der Reichspost vor der Entscheidung der Reparationsfrage durch die Sachverständigenkonferenz in Paris nicht in Frage kommen könne.

Diese Situation wurde von der Kommunistischen Partei für richtig gehalten, um die Misstimmung der Eisenbahner bei der Betriebsrätewahl für ihre Zwecke auszunutzen. Die Leitung dieser Partei hatte beschlossen, bei den Betriebsrätewahlen in Deutschland, die alljährlich im Frühjahr

wählen. Das endgültige Wahlergebnis zum Hauptbetriebsrat und den Bezirksbetriebsräten liegt nun vor. Von 377 000 wahlberechtigten Arbeitern wurden 329 199 gültige Stimmen für den Hauptbetriebsrat abgegeben. Es lagen 5 Vorschlagslisten vor. Das Wahlergebnis zum *Hauptbetriebsrat*, der aus 25 Mitgliedern besteht, ist folgendes:

stattfinden, mit Hilfe der *Unorganisierten gegen die Gewerkschaften* Sonderlisten aufzustellen. Dieses Vorgehen der kommunistischen Führung wurde gegen starke Widerstände im eigenen Lager rücksichtslos durchgesetzt. Den Betriebsrätewahlen bei der Deutschen Reichsbahn wurde von der Kommunistischen Partei ganz „besondere politische Bedeutung“ zuerkannt und beschlossen, den ganzen Parteiapparat in den Dienst dieser Wahlen zu stellen. Das ist auch geschehen. Mit den Wahlvorbereitungen wurde bereits im Januar begonnen. Eine Reichskonferenz und zahlreiche Bezirkskonferenzen kommunistischer Eisenbahner wurden veranstaltet, um einen entscheidenden Sieg vorzubereiten. Bezirkswahlkomitees und örtliche Wahlkommissare mussten unter Leitung eines Reichswahlkomitees und strenger Kontrolle der kommunistischen Zentralleitung die Wahlarbeiten durchführen. Die Agitation wurde mit allen Mitteln kommunistischer Stimmungsmache in der kommunistischen Presse, in Versammlungen und durch zahlreiches Werbematerial mit Hochdruck betrieben. Gegen die Führer des Einheitsverbandes wurden die üblichen Verleumdungen verbreitet. Es versteht sich von selbst, dass die Erfolge und Leistungen des Einheitsverbandes und seine Taktik im Lohnkampf nach allen Regeln der Kunst heruntergerissen wurden. Die Eisenbahner wurden täglich aufgefordert, Kampfleitungen zu wählen und sofort den Streik zu proklamieren. Es muss festgestellt werden, dass sich bei der Lohnbewegung mit Einschluss der Kommunisten, kein einziger Eisenbahner um die Moskauer Parolen gekümmert hat.

Bei der Betriebsrätewahl ist nur ein kleiner Prozentsatz der Eisenbahner auf die radikalen Phrasen der Kommunisten

hereingefallen. Das Wahlergebnis zeigt ja, dass die gewaltigen Anstrengungen der Kommunistischen Partei mit einem grossen Misserfolg geendet haben. Ihr Einfluss ist, wie ein Vergleich mit den Jahren 1927/28 ergibt, zahlenmässig und ideologisch stark zurückgegangen.

In den letzten beiden Jahren waren in 18 Direktionsbezirken 38 Kommunisten als Bezirksvertreter des Einheitsverbandes gewählt. Nach der letzten Wahl gehören in 8 Bezirken nur noch insgesamt 18 Kommunisten den Bezirksbetriebsräten an. Sie verlieren demnach 20 Sitze. In zwei Direktionsbezirken, den einzigen, wo sie seit 1920 die Mehrheit besaßen, sind sie jetzt unterlegen. Auch im Hauptbetriebsrat haben sie einen Vertreter weniger als in den letzten Jahren, wo sie auf den Vorschlagslisten des Einheitsverbandes kandidierten.

Der Einfluss der mit Sonderlisten vorgehenden kommunistischen Opposition war schon in den letzten Jahren dauernd zurückgegangen und ist seit dem Jahre 1925 von 9,24 Prozent auf 0,79 Prozent im Jahre 1928 gesunken, dementsprechend auch die Zahl ihrer Mandate in den Bezirksbetriebsräten und örtlichen Betriebsvertretungen. In den Bezirksbetriebsräten war die Zahl ihrer Mandate von 23 auf 4 zurückgegangen, in den örtlichen Betriebsvertretungen von 3,4 Prozent auf 0,18 Prozent. Es ist interessant festzustellen, dass mit dem Auf und Ab der kommunistischen Bewegung auch die Zahl der Unorganisierten gestiegen oder gefallen ist. So ist z. B. der Anteil der unorganisierten Personalvertreter von 6,5 Prozent im Jahre 1925 auf 2,35 Prozent im Jahre 1928 gesunken. Mit dem Rückgang des kommunistischen Einflusses ist in der gleichen Zeit die Mitgliederzahl des Einheitsverbandes um 29,3 Prozent gestiegen.

Die „neue Taktik“ der KPD-Zentrale hat zur vollständigen Isolierung der Kommunisten in den freien Gewerkschaften Deutschlands geführt. Die kommunistische Zerstörungsarbeit, die angesichts des schwierigen Lohnkampfes einer Unterstützung der Reichsbahn-Gesellschaft gleichkam, wurde von den gewerkschaftlich geschulten Eisenbahnern mit aller Entschiedenheit abgelehnt.

Die gewerkschaftlichen Gegner des Einheitsverbandes, die christlich- und die freiheitlich-nationale Richtung, spekulierten auf die kommunistische Hilfe. Sie haben ihre Schadenfreude über den von den Kommunisten vom Zaun gebrochenen Bruderkampf offen zum Ausdruck gebracht und im Wahlkampf ausgenutzt. Darüber hinaus haben diese Organisationen ohne Rücksicht auf die gemeinsam mit dem Einheitsverband geführte Lohnbewegung eine Verleumdungskampagne schlimmster Art gegen unsere Bruderorganisation entfesselt. Der Erfolg blieb trotzdem. Der Einheitsverband der Eisenbahner hat den heftigsten Angriffen von links und rechts unerschütterlich standgehalten und einen neuen Sieg erfochten.

Im Wahlkampf hat, wie nicht anders zu erwarten war, auch das *Reparations-*

problem und die rechtliche Ausnahmestellung des Reichsbahnpersonals auf Grund des Dawesplanes eine grosse Rolle gespielt. Im Verbandsorgan des Einheitsverbandes und in allen Versammlungen wurde mit grosser Genugtuung und Dankbarkeit festgestellt, dass die I.T.F. alles getan hat, was in ihren Kräften stand, um die Forderungen der deutschen Eisenbahner auf Beseitigung des unerträglichen Zustandes zu verwirklichen.

Das Wahlergebnis ist ein gutes Zeugnis für die gewerkschaftliche Reife der deutschen Eisenbahner und verleiht dem Vertrauen zur Führung ihres Verbandes sichtbar Ausdruck. Dem Wahlsieg hat sich endlich auch ein schöner Erfolg des Lohnkampfes angeschlossen. Der Einheitsverband verdankt seine grossen Erfolge der guten Disziplin seiner Mitglieder und der emsigen Mitarbeit aller Verbandfunktionäre durch mustergültiges Zusammenwirken in der täglichen Interessenvertretung. Die erzielten Fortschritte sind ein neuer Ansporn zur Stärkung des Einheitsverbandes und zur restlosen Zusammenfassung aller Eisenbahner unter dem Banner der I. T. F.

#### Lohnerhöhung für die französischen Eisenbahner.

Ende 1928 ist, wie man sich erinnern wird, den französischen Eisenbahner eine Lohnerhöhung von ca. 11% zugestanden worden, die teils am 1. Januar 1929, teils am 1. Januar 1930 in Kraft treten sollte.

In einem auf Veranlassung des Ministerrats herausgegebenen Regierungskommuniqué wird nun angekündigt, dass die verschiedenen Eisenbahnen damit einverstanden sind, die zweite Erhöhung bereits vom 1. Juli, statt vom 1. Januar 1930 ab zu gewähren. Der Grundlohn beträgt dann Fr. 7 600 und 7 800 (einschl. der Prämien). Die nun früher in Kraft tretende Aufbesserung bedeutet für die Eisenbahnerföderation, welche sich eifrig für die Abkürzung der 1928 festgesetzten Frist eingesetzt hat, ein hübscher Erfolg. Dieser erste Erfolg wird für sie ein Anreiz sein, ihre Bemühungen zur Erlangung eines Grundlohnes von Fr. 10 800 mit neuer Energie fortzusetzen.

#### Verschmelzung der polnischen Eisenbahnerverbände.

Seit langem versucht man in Polen, eine Verschmelzung des allgemeinen Eisenbahnerverbandes (Mitglied der I.T.F.) mit der Organisation des Lokomotivpersonals herbeizuführen. Beide Verbände arbeiten übrigens seit einigen Jahren in allen wichtigen Fragen zusammen. Nun wird uns mitgeteilt, dass die Verschmelzung vollzogen worden ist. Damit ist in Polen eine mächtige, 70 000 Mitglieder zählende Organisation geschaffen worden. Wir haben um nähere Auskunft über die neue Organisation gebeten und werden nicht verfehlen, sie auch unsern Lesern s. Zt. bekanntzugeben.

## Lohnerhöhung für die deutschen Eisenbahner.

Der Reichsarbeitsminister hat den am 21. Mai gefällten Schiedsspruch, der für alle Eisenbahner in Ostdeutschland eine Erhöhung von 4 Pf. und diejenigen in Mittel- und Westdeutschland eine Erhöhung von 3 Pf. in der Stunde vorsieht, für verbindlich erklärt. Diese Aufbesserungen treten rückwirkend ab 1. April 1929 in Kraft. Die neue Regelung gilt bis 31. März 1931 und kann mit einmonatiger Frist gekündigt werden. Die Reichsverwaltung hatte den Schiedsspruch abgelehnt mit der Erklärung, dass wenn sie zu dessen Annahme gezwungen werde, sie zu einer Erhöhung der Tarifsätze schreiten müsste. Da durch die inzwischen in Paris zustandegekommene Einigung die auf der Reichsbahn ruhenden Lasten erheblich verringert worden sind, darf angenommen werden, dass sie gegen die Einführung der den Eisenbahner zugesprochenen Erhöhungen nichts mehr einzuwenden hat.

Die neue Lohnregelung gilt für über 150 000 Bedienstete, die unter den Lohntarifvertrag vom 11. Juli 1924 fallen.

In unserem „Mitteilungsblatt“ vom 15. Dezember 1923 brachten wir eine Übersicht über die Lohnverhältnisse bei den deutschen Eisenbahner. Wir erinnern an die wichtigsten Bestimmungen, die wir, soweit nötig, nachstehend ergänzen. Die Löhne werden nach der Beschäftigungsart gegliedert, wodurch sich 8 Lohngruppen ergeben. Die Lohngruppe VIII ergibt den Lohn der weiblichen Bediensteten; er beträgt zurzeit 75% des Lohnes der Lohngruppe VII. Die Gliederung nach der Beschäftigungsart erfolgt folgendermassen:

- Lohngruppe I Vorhandwerker;
- „ II Qualitätshandwerker;
- „ III alle übrigen Handwerker;
- „ IV Vorarbeiter von Bediensteten der Lohngruppe V;
- „ V Werkhelfer (Maschinenarbeiter);
- „ VI Schwerarbeiter;
- „ VII Arbeiter ohne besondere Kenntnisse.

Die Einteilung der Wohnorte erfolgt nach drei grossen Lohngebieten, in welche das Land eingeteilt ist. Lohngebiet I umfasst den Osten des Landes, Lohngebiet II den mittleren Landesteil und Lohngebiet III den Westen (Rheinprovinz, Ruhrgebiet und einen grossen Teil Badens). In jedem dieser Lohngebiete werden die Dienstorte in fünf Ortsklassen (A, B, C, D und E) eingeteilt.

Die im Lohngebiet II bezahlten Löhne sind im Durchschnitt höher als die in Lohngebiet I; die im Lohngebiet III gültigen übersteigen diejenigen im Gebiet II um 5%. In sämtlichen drei Lohngebieten besteht eine Spannung von 1 Pfennig pro Stunde zwischen jeder Ortsklasse. Ein weiterer Unterschied zwischen den verschiedenen Lohnsätzen ergibt sich durch die Gewährung einer Ortslohnzulage in über 1000 Dienstorten, die zwischen 2 und 54% schwankt. Diese Ortslohnzulage wird den Eisenbahner an Orten mit starker Industrie gewährt, wo der Lohn im Vergleich zu den Industriearbeitern niedriger wäre. Bei der Lohnfestsetzung wird ferner das Lebensalter (nicht das Dienstalter) berücksichtigt. Der Höchstlohn wird mit dem 24. Lebensjahr erreicht.

Der Vollständigkeit halber sei hier noch die Familienzulage, genannt *Soziallohn*, erwähnt, welche für die Frau und jedes Kind bis zum

16. Lebensjahr 3 Pfennig pro Stunde beträgt. Der Soziallohn wird nur für 6 Tage in der Woche bezahlt.

Die Grundlöhne sind als Stunden- oder Schichtlöhne vereinbart. Einen Stundenlohn erhalten die Arbeiter der Reichsbahnausbesserungswerke, der Telegraphenwerkstätten und der Bahnkraft- und Bahngaswerke, ferner die Arbeiter im eigentlichen Werkstättenbetrieb und in der Bahnunterhaltung. Alle übrigen, im Verkehr und Betrieb beschäftigten Arbeiter erhalten Schichtlohn.

Aus nachstehender Aufstellung gehen die Nominallöhne hervor, die seit Februar 1924 für drei Lohngruppen der Ortsklasse A dreier Lohngebiete gelten:

Ungelernte Arbeiter	Lohngruppe VII			Lohngruppe V			Lohngruppe III			Der Stundenlohn betrug ab:	Erhöhung in Pf.	Erhöhung in %
	Lohngebiet I	Lohngebiet II	Lohngebiet III	Lohngebiet I	Lohngebiet II	Lohngebiet III	Lohngebiet I	Lohngebiet II	Lohngebiet III			
	25	28	31	28	32	35	33	39	43	10.2.24	33	35
	31	34	37	34	38	41	39	45	49	30.3.24	35	37
	36	39	42	39	43	46	45	53	57	1.6.24	37	39
	40	43	46	43	47	50	49	58	62	16.11.24	39	41
	43	46	49	46	50	53	52	61	65	15.5.25	41	43
	43	46	49	47	51	54	55	62	66	1.9.25	43	45
	45	48	51	48	52	55	56	64	68	1.1.26	45	47
	49	52	55	52	56	59	60	66	70	1.4.27	47	49
	50	53	56	53	57	60	61	67	71	1.10.27	49	51
	54	57	59	57	61	64	66	71	75	1.4.28	51	53
	58	59	62	61	63	65	70	74	78	1.4.29	53	55
	33	31	31	33	31	30	37	35	35		37	37
	132	111	100	188	97	58	112	90	81		112	81

#### Stay-In-Streik in den irischen Eisenbahnwerkstätten.

Die Great Southern Railways haben letzten Monat den Werkstättenarbeitern eine Verlängerung der Arbeitszeit und eine Verkürzung der Löhne angekündigt, die am 27. Mai in Kraft treten sollten. Um gegen eine solche Massnahme zu protestieren, traten die Werkstättenarbeiter von Inchicore und Broadstone (bei Dublin) am 3. Juni in den Stay-In-Streik. Morgens kamen die Arbeiter wie gewöhnlich zur Arbeitsstelle, verrichteten aber keine Arbeit. In den unter Leitung des Ministers für Handel und Industrie geführten Verhandlungen zwischen den Vertretern der Gesellschaft und der Personalorganisation wurde am 4. Juni eine vorläufige Vereinbarung geschlossen, wonach die Verhandlungen über die Löhne später unter dem Vorsitz eines Vertreters des Ministeriums wieder aufgenommen werden sollen. Ferner ist beschlossen worden, dass die Gesellschaft von den angekündigten Massnahmen bis zum Abschluss der Verhandlungen — aber nicht länger als bis zum ersten Zahltag im Juli — Abstand nehmen wird. Bis dahin sollen die vor dem 2. Mal gültigen Löhne weiter ausbezahlt werden.

## Mitteilungen des Sekretariats.

### Eingegangene Beiträge:

Dänischer Lokomotivführerverband	Hfl. 110.—
Finnischer Transportarbeiterverband	„ 140.63
Englischer Kohlenarbeiterverband	„ 90.85
Norwegischer Seeleuteverband	„ 264.90
Verband der Arbeiter und Bediensteten in Handel, Transport und Verkehr in der Tschechoslowakei	„ 336.36
Isländischer Seeleuteverband	„ 50.76
Argentinischer Eisenbahnerverband	„ 3 888.—

### Sitzung des Kraftfahrerbeirats.

Die Sitzung des Kraftfahrerbeirats findet am 31. Juli, 1. und 2. August in London statt. Die Tagesordnung lautet wie folgt:

1. Tätigkeitsbericht der Kraftfahrer-Sektion des Sekretariats.
2. Bericht des Kollegen Guinchard über die Pariser Konferenz der Völkerbund-Kommission vom November 1928.
3. Aufstellung eines Programms für internationale Verkehrsvorschriften.

Im Zusammenhang mit diesem Punkte werden die nachfolgenden Referate gehalten:

1. durch Kollege Reitz über Beleuchtungsfragen,
2. durch Kollege Henderson über Licht- und Verkehrssignale und Verkehrszeichen und
3. durch Kollege Sorman über Warnungs- und Verkehrstafeln.

Alle in Aussicht gestellten Dokumente werden den Delegierten zeitig zugesandt werden.

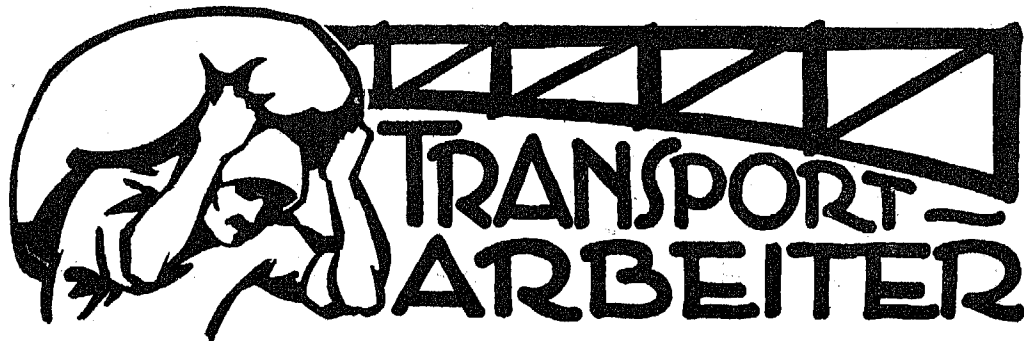
## Die Gewinnverteilung bei der Landesgesellschaft der Belgischen Eisenbahnen.

In der Bilanz der Landesgesellschaft der belgischen Eisenbahnen über das Geschäftsjahr 1928 wurde ein Reingewinn von 421 Millionen Franken aufgeführt. Nach den Statuten sind 5% dieser Summe, d. s. rund 21 Millionen, an die Bediensteten zu verteilen. Dieser Betrag entspricht ca. 1,5% der während des Jahres bezahlten Löhne und Gehälter. Die Paritätische Eisenbahn-Kommission hat sich in ihrer Sitzung vom 1. Juni mit dem Verteilungsmodus der für 1928 zu gewährenden Gratifikationen beschäftigt und hat, entgegen der Ansicht der Vertreter des Eisenbahnverbandes und mit den Stimmen der Delegierten der allgemeinen Beamtenföderation ein anderes als das in früheren Jahren übliche Verteilungssystem angenommen, wodurch der Anteil der höheren Gruppen zum Schaden des unteren Personals grösser wird. Die Berechnung des Anteils erfolgt auf Grund eines Prozentsatzes des Gehalts oder Lohnes, der im Jahre 1928 bezogen wurde. Statt (wie dies letztes Jahr der Fall war) für alle gleich zu sein, steigt der Prozentsatz entsprechend der Zunahme der Verantwortung, d. h. er ist für die hohen Gehälter höher als für die niedrigen. Bei der Berechnung werden ferner die tatsächlich geleisteten Arbeitstage sowie ein Abzugsverfahren bei den Gratifikationen der Bediensteten, die Prämien erhalten; berücksichtigt. Der Betrag der Abzüge dient zur Erhöhung der Gratifikationen derjenigen Bediensteten, deren Gehalt 21 500 Franken nicht übersteigt.

Nachstehende Aufstellung gestattet einen Ueberblick über die Beträge, welche die Bediensteten der verschiedenen Gehaltsstufen erhalten werden:

Lohn oder Gehalt	Zulage, errechnet nach einem einheitlichen Prozentsatz von 1,5	Zulage nach der tatsächlichen Errechnung der Prozentsätze	Zusatzbetrag, auf Grund der Abzüge an Prämien	Ungesetzlicher Gesamtbetrag
60 000	900	3 000	—	3 000
50 000	750	2 500	—	2 500
40 000	600	1 400	—	1 400
30 000	450	750	—	750
22 000	330	374	—	374
21 500	323	355	8	363
20 000	300	300	40	340
18 000	270	252	40	292
17 500	263	240	40	262
16 500	248	222	40	262
15 500	233	209	40	249
14 500	218	196	40	236
13 000	195	176	40	216
12 000	180	162	40	202
11 000	165	149	40	189
10 000	150	135	40	175
9 000	135	121	40	161
8 000	112	102	40	142

Es ergibt sich hieraus, dass der Angestellte mit einem Gehalt von 60 000 Franken eine Gratifikation von 5% dieses Gehalts empfängt, während ein Arbeiter mit dem erbärmlichen Lohn von 7 500 Franken sich mit 2% dieses Lohnes begnügen muss. Es ist hart in unserer kapitalistischen Gesellschaft, dass die grössten Tantiemen und Gratifikationen immer denen zufließen, welche am meisten verdienen; wir haben aber mindestens das Recht dazu, zu fordern, dass in einer staatlichen Verwaltung — oder in einer solchen, wo der Staat überwiegenden Einfluss hat — diese Methode durch ein gerechteres Verfahren ersetzt werde.



## Die Entwicklung der Hafendarbeit in Antwerpen (IV).

Von G. MAHLMAN.

### Die Lohnfrage.

Als die Arbeitgeber die Einführung des durchgehenden Betriebes anregten, gaben wir ihnen sofort zu verstehen, dass wenn wir uns über diesen Grundsatz einigen würden, er dann so aufgefasst werden muss, dass die Löhne nicht für alle Schichten die selben sein können.

Wir erwirkten mit Gültigkeit ab 1. Januar 1929 einen Tagschichtlohn von Fr. 60.— (bis dahin war der Satz Fr. 56.—). In einer Zeit von sechs Monaten vermochten wir also für die Arbeiter in den Häfen eine allgemeine Lohnhöhung von Fr. 8.— im Tag durchzuführen.

Die jetzigen Löhne sind:

bei Tagschicht . . . . .	Fr. 60.—
„ Vormittagsschicht. . . . .	„ 65.—
„ Nachmittagsschicht . . . . .	„ 70.—
„ Nachtschicht. . . . .	„ 90.—

Diese Sätze gelten für alle mit dem Laden und Löschen von Schiffen beschäftigten Arbeiter.

Die Löhne der Arbeiter im Fuhrgewerbe (natiebedrijf), welche von jeher weniger verdient haben als diejenigen, welche man als „Schauerleute“ bezeichnet, betragen:

bei Tagschicht. . . . .	Fr. 54.—
„ Vormittagsschicht. . . . .	„ 59.—
„ Nachmittagsschicht . . . . .	„ 64.—
„ Nachtschicht. . . . .	„ 81.—

Der Mindestwochenlohn der Fuhrleute mit einem und derjenigen mit zwei Pferden, der Lastwagen- und der Zugmaschinenführer wurde auf Fr. 312.—, bzw. Fr. 317.—, Fr. 327.— und Fr. 317.— festgesetzt. Hierzu sei bemerkt, dass 90% der Zugmaschinenführer einen Wochenlohn von Fr. 360.— haben.

Der Lohn der Vorarbeiter beträgt je Schicht Fr. 10.— mehr als der Satz für Arbeiter und derjenige der Gruppenführer Fr. 20.— mehr. Die jeweilige Differenz beläuft sich bei Nachtschicht auf Fr. 15.— und Fr. 30.—.

### Schmutzige, ungesunde und gefährliche Arbeit.

In einem besonderen Tarif sind die Entschädigungen festgelegt, welche die Arbeiter bei Handhabung schmutziger, ungesunder oder gefährlicher Güter er-

halten. Diese Zuschläge schwanken zwischen Fr. 1.— und Fr. 15.— je Schicht.

Bei Nachtschicht wird ausser dem Extralohn noch eine Zulage von 50% und bei Arbeit an Sonntagen eine solche von 75% gewährt.

Es sei folgendes Beispiel angeführt: Ein Arbeiter, welcher Kohlen handhabt, erhält seinen gewöhnlichen Lohn mit einem Zuschlag von Fr. 7.—. Arbeitet er Nachtschicht, dann beträgt sein Verdienst Fr. 90.— zuzüglich Fr. 10.50.

### Die Sonntagsarbeit.

Da die Sonntagsarbeit im Hafen von Antwerpen sehr eingeschränkt, aber nicht verboten ist, wurde auch für diese eine Lohnregelung getroffen. Nachstehend die Bestimmung:

Alle Lade- und Löscharbeiten an Sonn- und gesetzlichen Feiertagen, für welche Tag-, Vor- und Nachmittagsschichten in Betracht kommen, werden folgendermassen entschädigt:

bei Tagschicht . . . . .	Fr. 107.—
„ Vormittagsschicht . . . . .	„ 113.75
„ Nachmittagsschicht . . . . .	„ 122.50

### Akkordarbeit.

#### Mineralien, Kohle, Nitrate, Getreide.

Im Artikel 25 des geltenden Vertrages heisst es: „Die Löhne für Akkordarbeit unterliegen einer besonderen Vereinbarung.“

Da über die Bezahlung der Akkordarbeit, die auf der Grundlage der neuen Regelung erfolgen soll, zur Zeit noch Verhandlungen im Gange sind, erhielten diese Arbeiter ab Januar eine Sonderzulage von Fr. 4.— je Schicht.

Die mit der Handhabung von Holz beschäftigten Arbeiter, welche in der Saison — vom Mai bis Januar — 800 bis 1000 Personen ausmachen, erhalten ausser dem Schichtlohn einen Fr. 8.— betragenden Zuschlag. Ihr Tageseinkommen beträgt, da sie nur in Tagschichten arbeiten, Fr. 68.—.

Im Lohn tariff sind auch noch einige Bestimmungen über die Sätze enthalten, welche in den seltenen Fällen, wo Ueberarbeit zulässig ist, bezahlt werden müssen. Im Regelfalle sind bei Mehrarbeit (höchstzulässiges Mass: 3 Stunden) 50% Zuschlag auf den Taglohn zu vergüten. (Wird fortgesetzt).

## Zweiter Kongress der spanischen Transportarbeiter.

Der zweite Kongress der spanischen Landesföderation der im kommunalen und interkommunalen Verkehr beschäftigten Transportarbeiter (wie der Kongress selbst beschlossen hat, die bisher als Landesföderation der Berufsgruppen zu Wagen bekannte Organisation umzutaufen), wurde vom 1. bis 5. April im Casa del Pueblo in Madrid abgehalten.

Der Kongress war von ausserordentlicher Bedeutung, da er die Grundlage zu dem Programm schuf, welches die künftige Tätigkeit und Einstellung der Föderation bestimmen wird. Er war von 35 Delegierten, die 18 der Föderation angehörige Verbände vertraten, und von 15 Gästen als Vertreter des spanischen Gewerkschaftsbundes und 8 weiterer Föderationen besetzt.

Sobald der mehr geschäftliche Teil, wie die Wahl des Büros und die Mandatsprüfung erledigt war, schlug Kamerad Pascual Pastor, Vorsitzender der Föderation, vor, dass der erste Beschluss des Kongresses sein sollte, bei der Internationalen Transportarbeiter-Föderation die Mitgliedschaft zu beantragen, ein Vorschlag, der einstimmig angenommen wurde.

Der Bericht des Hauptvorstandes, aus dem hervorgeht, dass nützliche Arbeit geleistet und seit dem ersten Kongress beträchtliche Fortschritte gemacht wurden, gelangte einstimmig zur Annahme. Der Föderation gehören zurzeit 15 000 Mitglieder an; die Bücher ergeben einen Ueberschuss von 8 480,30 Pesetas.

Kamerad Carlos Hernández, der für den Unterausschuss sprach, der über das Problem der Arbeitszeit Bericht zu erstatten hatte, legte dar, wie unvernünftig es ist, im kommunalen Verkehr beschäftigte Arbeiter bei der Einführung des Achtstundentages zu umgehen, und er forderte dringend, dass die Föderation kein Mittel unversucht lassen solle, um diesen Zustand zu beseitigen. Der Kongress stimmte der Auffassung Hernández' zu.

Als Berichterstatter des Unterausschusses, welcher die Frage der Chauffeursausbildung zu behandeln hatte, sprach Kamerad Rafael Escudero. Er brachte folgendes Programm ein, das auch angenommen wurde:

- 1.) Schliessung aller privaten Schulen für die berufliche Ausbildung von Kraftwagenführern;
- 2.) Schaffung von Schulen mit Mindestlehrplan durch den Staat in allen grösseren Provinzstädten;
- 3.) Vertretung der Kraftfahrergewerkschaften in den Prüfungsämtern für die Ausstellung von Führerscheinen;
- 4.) Einsetzung eines Ausschusses, in dem Vertreter der Kraftfahrerorganisation Sitz haben sollen, und dem das alleinige Recht zusteht, darüber zu befinden, ob die Entziehung von Führerscheinen zu Recht erfolgt;
- 5.) Verbot zur Ausbildung von Führerscheinen an Personen unter 21 Jahren;
- 6.) Prüfung aller Bewerber um Führerscheine auf ihren Gesichtsinhalt und Hörsinn und ihren allgemeinen Gesundheitszustand um festzustellen, ob sie an einer Krankheit oder einem Gebrechen leiden, was beim Lenken eines mechanisch betriebenen Fahrzeuges eine öffentliche Gefahrenquelle bilden könnte;
- 7.) Ueberwachung der Ausbildung in den privaten Schulen durch den Staat, solange noch keine staatlichen Schulen errichtet sind und möglichst baldige Einräumung des Mitspracherechtes der Verbände bei der Verabfolgung von Führerscheinen.

Der Unterausschuss legte auch einen sehr interessant begründeten Bericht über die Unfallgefahren im Kraftverkehr vor, der einstimmig angenommen wurde. In dem Bericht wird auf die Gefahr aufmerksam gemacht, welche in dem zurzeit in Spanien gesetzlich festgelegten Grundsatz liegt, wonach ein Verunglückter zur Erlangung von Entschädigung zunächst die Schuld des Fahrzeugführers nachzuweisen hat,

dieser also der strafgesetzlichen Verfolgung ausgesetzt ist. Die Verfasser des Berichtes vertreten die Auffassung, dass das Opfer eines Unfalles auch dann Schadenersatzberechtigt sein sollte, wenn die Schuld nicht von vornherein angenommen wird. Es wurde beschlossen, dahin zu streben, dass sich auch die öffentlichen Behörden dieser Meinung anschliessen.

Der Unterausschuss für Strassenbahnen, welcher durch Kamerad Modesto Santa Eulalia sprach, empfahl folgendes:

- 1.) Angestellte sollten für materiellen, bei Unfällen verursachten Schaden nicht verantwortlich gemacht und demzufolge sollten ihnen deshalb auch keine Abzüge am Lohn gemacht werden;
- 2.) Geldbussen, die wegen kleiner dienstlicher Vergehen auferlegt werden, sind abzuschaffen und an deren Stelle Verwarnung, Verweis und, als letztes Mittel, Enthebung vom Dienst auf die Höchstdauer eines Tages zu setzen; in jedem Falle müsste eine regelrechte Untersuchung vorgenommen werden;
- 3.) Achtstundentag und 15 Tage bezahlte Ferien im Jahr;
- 4.) Söhne der Bediensteten sollen bei Neueinstellungen im Strassenbahndienst in erster Linie berücksichtigt werden;
- 5.) Der Strassenbahnverkehr sollte so geordnet werden, dass keine Verkehrsstockungen in den Strassen entstehen; Rollenstromabnehmer sind durch Scherenstromabnehmer zu ersetzen;
- 6.) Bereitstellung tragbarer Segeltuchschuttdächer für Weichensteller, zum Schutze gegen Wetterumbilden.
- 7.) Kommunalisierung der Strassenbahnen; die Verwaltung sollte sich in Händen eines von Vertretern der Gemeinden und Strassenbahnangestellten zusammengesetzten Ausschusses befinden, die von den Personen, welche sie vertreten, frei ernannt und abberufen werden können und ermächtigt sind, Darlehen bis zu einer gewissen, von den Gemeinden festzusetzenden Höhe aufzunehmen.

Auch dieser Bericht ist angenommen worden, obwohl einige Delegierte zu Punkt 4.) schwere Bedenken äusserten; nach ihrer Ansicht würde er den Arbeitern Schaden bringen und andererseits im Interesse der Gesellschaften gelegen sein. Sie missbilligten überhaupt die Anerkennung von Vorrechten unter Arbeitern.

Kamerad Sebastián Pallás, der im Namen des Unterausschusses sprach, der über die Lohn- und Arbeitsbedingungen Bericht zu erstatten hatte, wandte sich gegen das System der mietweisen Ueberlassung von Wagen an Führer, gegen das Trinkgeldwesen, das Prozentsystem, die Unterbringung der Arbeitnehmer im Hause der Arbeitgeber und andere indirekte Lohnzahlungsmethoden für Kraftwagenführer. Ferner empfahl er die Einschränkung des Gewichtes von Gepäckstücken auf 50 kg. und Einleitung einer Lohnbewegung, um so für die Kraftfahrer einen den Lebenshaltungskosten entsprechenden gesetzlichen Mindestlohn zu erlangen. Was die sonstigen Arbeitsbedingungen betrifft, so schlug der Unterausschuss vor, dass die von der I.T.F. niedergelegten angenommen werden sollten. Dieser Bericht wurde vom Kongress einstimmig angenommen.

Ein weiterer Bericht von allgemeiner Bedeutung war derjenige des Verkehrs-Unterausschusses, der als Lösung der Verkehrsprobleme die folgenden Empfehlungen unterbreitete:

- 1.) dass die bestehenden Pläne für grosse Städte den Anforderungen des Verkehrs Rechnung tragen sollen unter Erhaltung der künstlerischen Bauwerke und Gebäude;
- 2.) im Interesse der Sicherheit der Fussgänger sollten sowohl seitlich wie inmitten der Strassen Bürgersteige angelegt werden; die Kreuzungspunkte an grösseren Alleen wären wenn möglich in Kreisform anzulegen; Modernisierung der Strassendecken, auch

- an Plätzen, und Schaffung geräumiger Parkplätze an zentral gelegenen Stellen zur Vermeidung von Verkehrsstockungen;
- 3.) dass Strassenbahngesellschaften gezwungen werden, die allgemeinen Verkehrsvorschriften geradeso einzuhalten wie andere Fahrzeuge;
- 4.) dass der Strassenbahnverkehr aus zentral gelegenen Gegenden ausgeschaltet wird um eine Verkehrsstockung in Hauptverkehrsstrassen zu verhüten;
- 5.) Bessere Beleuchtung in Städten und bessere selbstleuchtende und beleuchtete Zeichen und Signale;
- 6.) Einheitliche Verkehrsregelung für alle Städte in Spanien und Erlass eines Gesetzes für Fussgänger, dessen Studium in den Schulen obligatorisch gemacht werden soll.

Der Unterausschuss gab ferner die Meinung Ausdruck, dass die Bahnübergänge abgeschafft werden sollten. Er nahm auch die von der I.T.F. zur Lösung der Konkurrenzprobleme Eisenbahn/Auto gemachten Vorschläge an.

In den neuen Hauptvorstand wurden folgende gewählt: Pascual Pastor, Vorsitzender, José Diaz, Sekretär, Fernando España, 2. Sekretär, Cayetano Cibreiro, Kassierer, und Francisco Garrigós, Juan Barros und Juan López.

Von Interesse ist noch, mitzuteilen, dass der Vorsitzende der Föderation, Pascual Pastor, und Trifón Gómez, Generalsekretär des Landesverbandes der Eisenbahner, die Hoffnung ausgesprochen haben, dass beide Organisationen bei eintretender Gelegenheit sich zu einer allgemeinen Transportarbeiterföderation vereinigen mögen. Ueber eine ähnliche Verschmelzung ist auch in Holland die Rede gewesen. Wer wird der erste sein?

### Lohnkonflikt in Elberfeld-Barmen (Deutschland).

Die Bezirksverwaltung Elberfeld-Barmen des Deutschen Verkehrsbundes hat vor einiger Zeit Forderungen für die Arbeitnehmer des Transportgewerbes und die Arbeitnehmer des Grosshandels eingerichtet. Es kam zu einem Schiedsspruch des Schlichtungsausschusses, wodurch den Transportarbeitern eine Lohnerhöhung von M. 1.50 pro Woche zugesprochen wurde; durch einen zweiten Schiedsspruch wurden die bisherigen Löhne für die Arbeitnehmer des Grosshandels wieder in Kraft gesetzt. Da die Organisation, wie dies bisher auch der Fall war, beiden Gruppen gleiche Arbeitsbedingungen sichern will, hat sie die Schiedssprüche abgelehnt und einen Streik erklärt. Der Schiedsspruch für das Transportgewerbe (mit M. 1.50 Lohnerhöhung) wurde jedoch für verbindlich erklärt, weshalb der Streik abgebrochen werden musste. Der andere Schiedsspruch wurde nicht für verbindlich erklärt, sodass die Arbeiter im Handelsgewerbe den Streik weiterführen konnten. Es stehen z. Zt. etwa 120 Arbeiter im Streik.



DEUTSCHLAND.

Einheitskleidung für Berliner Kraftdroschenchauffeure.

Vom 1. August d. J. ab tragen alle Droschenchauffeure in Berlin eine einheitliche, aus schwarzgrauem Stoff bestehende Kleidung. Auf der Joppe oder auf dem Mantel ist als Abzeichen ein Flügelrad zu tragen. Damit ist eine lang umstrittene Frage geregelt worden. Die Kraftdroschenbesitzer haben wesentlich schärfere Bestimmungen hinsichtlich der Einheitsuniform verlangt, als sie jetzt in der polizeilichen Verordnung festgelegt sind und der Deutsche Verkehrsbund kann als Erfolg verbuchen, dass die Bekleidungsfrage nach stattgefundenen Verhandlungen mit dem Polizeipräsidenten so geregelt worden ist, wie sie für die Kraftdroschenführer auch wirtschaftlich einigermassen tragbar ist.

### Neue Warnkreuze an Bahnübergängen.

Zurzeit werden hauptsächlich an den von Kraftfahrzeugen benutzten Wegübergängen, in erster Linie aber an den Uebergängen ohne Schranke, neue Warnkreuze aufgestellt, die sich in Schienenhöhe der Gleisanlagen befinden. Diese Warnsignale werden in drei Formen mit rot und weiss gestrichenen Armen und mit Pfosten in dunkelgrauer Farbe verwendet. Als Signal für einen mit Schranke versehenen Wegübergang ist ein einfaches Halbkreuz, für einen eingeleisigen Uebergang ohne Schranke ein einfaches Vollkreuz und für einen Uebergang ohne Schranke mit mehreren Gleisen das doppelte Vollkreuz gewählt worden. Bei der Aufstellung der Signale wird vor allem darauf geachtet, dass vom Warnkreuz aus die Bahnstrecke möglichst weit nach beiden Richtungen übersehen und dass das Kreuz bei Nacht vom Scheinwerferlicht der Kraftfahrzeuge bestrahlt wird. In Ausnahmefällen werden auch selbstleuchtende Körper oder eine Beleuchtung an den Signalen angebracht.

### Aufwendungen für den Kraftfahrzeugverkehr.

Der Reichsverband der Deutschen Automobilindustrie hat ermittelt, dass 1928 für die Deutsche Kraftverkehrswirtschaft bei einem Bestand von 1.034.000 Fahrzeugen, 3,40 Milliarden Mark aufgewendet wurden. Für Neuanschaffungen wurden 1.050 Millionen, für Treibstoffe und Öl 450, für gewerbliche Garagen 135, für Löhne der Wagenführer 405, für Haftpflicht- und sonstige Versicherungszwecke 270, für Fahrschulen 30 und für Kraftfahrzeugsteuern, Gebühren u. a. 185 Millionen Mark ausgegeben.

### Neues vom Kraftwagenbau.

Eine deutsche Automobilfabrik hat ein Auto in den Handel gebracht, das mit durchsichtigem Dach versehen und dadurch innen völlig hell ist.

### ENGLAND.

#### Neues Entlohnungssystem für Londoner Kraftroschkenführer.

Ende April hat der englische Transportarbeiterverband mit den Londoner Kraftroschkenbesitzern eine Vereinbarung getroffen, wodurch statt des weit verbreiteten sog. flat rate-Systems das Prozentsystem eingeführt wurde. Künftig erhalten die Führer mindestens 30% der Bruttoeinnahme, einschliesslich der Tarifzuschläge, welche dem Führer ebenfalls zukommen. Treibstoffe und Ausrüstungsgegenstände dürfen ihm künftig nicht mehr in Rechnung gestellt werden.

Der Verband betrachtet diesen Vertragsabschluss als einen entschiedenen Erfolg, weil damit der Vermietung der Wagen gegen eine tägliche Pauschalsumme (flat rate system) und Stellung des Treibstoffes durch den Taxichauffeur ein Ende gemacht wurde.

#### Gutachten des Parlamentsausschusses, eingesetzt zur Prüfung des Gesetzentwurfes über den Strassenverkehr.

Dieser Ausschuss ist u. a. zu der Schlussfolgerung gelangt, dass eine Zwangshaftpflichtversicherung wegen technischer Schwierigkeiten unerwünscht ist. Rücksichtslose Fahrer würden sich gegebenenfalls einfach auf die Versicherung verlassen. Körperliche Eignung, Kenntnis der Gesetze und Verkehrsanstand seien für den Kraftfahrer wichtiger als ärztliche und technische Prüfung. Der Ausschuss ist der Ansicht, das unvorsichtige, gefährliche Fahrer mit Leichtigkeit jeden Führerschein erlangen, während Anfänger, die in der Regel schüchtern, vorsichtig und demzufolge sicherer sind und seltener Unfälle verursachen dürften, bei Ablegung einer Prüfung grosse Schwierigkeiten haben können.

Der Ausschuss hat auch mechanische Kontrollvorrichtungen zur Messung der Fahrgeschwindigkeit verworfen mit der Begründung, dass eine plötzliche Erhöhung derselben manchmal einen Fahrer in die Lage versetze, einen Unfall zu verhüten. Auch von der Festsetzung von Höchstgrenzen, die nicht durchgeführt wer-

den können, sollte abgesehen werden. Ueberhaupt würden sich drastische Massnahmen als unpraktisch erweisen.

#### Eine neue Methode der Londoner Verkehrspolizei.

Die Londoner Polizeigerichtshöfe sind in beträchtlichem Masse entlastet worden. Sie hatten z. B. im Jahre 1924 42 729 Fälle, meist geringfügige Verkehrsverstösse, die sich Kraftwagenführer zuschulden kommen liessen, abzuurteilen. Diese Zahl betrug im Jahre 1927 nicht weniger als 79 834. In einer Konferenz der wichtigsten Verkehrsbehörden ist nun beschlossen worden, Automobilisten, die zum ersten Mal kleine Verstösse gegen die Verkehrsvorschriften begangen haben, auf vorgedruckten Formularen eine Warnung zugehen zu lassen und sie mit einem beigelegten höflichen Amtsschreiben zu ersuchen „es nicht wieder zu tun.“ Es bleibt abzuwarten, welches Resultat dieser neue Ton der Londoner Polizei haben wird.

#### Zusammengehen von Omnibus und Eisenbahn.

Die Southern Railway und die National Omnibus and Transport Company Ltd. haben eine Vereinbarung getroffen, wonach sie künftig etwa 64 Omnibuslinien für den Personenverkehr gemeinsam betreiben. Die neu zu gründende Gesellschaft soll Southern National Omnibus Company Ltd. heissen; diese wird die Linien von obengenannter Omnibusgesellschaft übernehmen und im gemeinsamen Interesse dieses Unternehmens und der Southern Railway den Personenverkehr unterhalten.

### KALIFORNIEN.

#### Abnahme der Verkehrsunfälle und Verkehrssteigerung durch Abschaffung der Geschwindigkeitsgrenze.

Die Polizeibehörde von Los Angeles hat das Verkehrsproblem dadurch zu lösen versucht, dass sie die Vorschriften über die Höchstgeschwindigkeit aufgehoben hat, um so den Fahrern Gelegenheit zu geben, ihren gesunden Menschenverstand walten zu lassen. Nach den Aussagen der Polizei ist dieses Experiment geglückt, denn es soll ein Rückgang der Unglücksfälle bei Zunahme des Verkehrs eingetreten sein.

### TSSCHECHOSLOWAKEI.

#### Autobusverbindung Prag—Dresden.

Die ziemlich grosse Strecke Prag—Dresden wird künftig auch mit dem Autobus gefahren. Der Eisenbahn wird durch die Einrichtung dieser Linie eine weitere empfindliche Konkurrenz erwachsen.

### FRANKREICH.

#### Ein französischer Taxichauffeur Opfer von Mordern und Missetätern.

Immer grösser wird die Liste der Kraftroschkenführer, welche ein Opfer ihres Berufes geworden sind. Vor einiger Zeit meldeten die französischen Zeitungen die Ermordung eines Toulouser Taxichauffeurs, der einige Fahrgäste am Place du Capitole aufgenommen hatte. Sie haben ihn meuchlings ermordet, seiner Barschaft beraubt und seinen entseelten Körper auf eine Landstrasse der Umgebung von Toulouse geschleppt, wo man ihn fand. Der Betreffende war Mitglied unserer französischen Transportarbeiter-Föderation, die seit Jahren vergeblich dafür kämpft, dass Kraftroschkenführer die Erlaubnis zum Tragen von Waffen während der Ausübung ihres Berufes erhalten.

### SCHWEIZ.

#### Streik der Taxichauffeurs in St. Gallen.

Nach siebenwöchigem Streik haben die St. Gallener Taxichauffeurs beschlossen, den Kampf um den Abschluss eines Kollektiv-Vertrages und um die Anerkennung der Organisation abzubrechen. Sämtliche Unternehmer haben versprochen, sich an den Einigungsvorschlag des Schlichtungsamtes zu halten.

#### Strenge Massregeln gegen betrunkenen Autolenker.

Im vorigen Monat wurde in Lausanne durch ein von einem betrunkenen Autolenker geführtes Auto ein 17-jähriges Mädchen getötet. Da auch verschiedene andere, in letzter Zeit vorgekommene Unglücksfälle auf Trunkenheit der Lenker zurückzuführen sind, hat jetzt die Waadtländische Sektion des Schweizerischen Automobilklubs an den Regierungsrat ein Schreiben gerichtet, worin er fordert, dass jeder Motorfahrzeuglenker, der betrunken angetroffen wird, nicht nur bestraft sondern dass ihm auch für dauernd die Fahrbewilligung entzogen werde. Ferner soll eine bestimmte Zahl von Motorfahrzeugbesitzern, die seit fünf Jahren den Fahrausweis besitzen und als vorsichtige Fahrer bekannt sind, vereidigt und ermächtigt werden, den Behörden gegebenenfalls die Strassenbenützer anzuzeigen, die gegen die Verkehrsordnung verstossen.

# STRASSEN BAHNEN

## Strassenbahn und Autobus.

Ist es um die Strassenbahn geschehen?

### III.

Befürworter der Ersetzung der Strassenbahn durch den Omnibus in Stadtverkehr werden als Beispiel die deutsche Stadt Wiesbaden heranziehen, wo erst vor kurzem beschlossen worden ist, den Strassenbahnverkehr durch Omnibuslinien zu ersetzen. Diese Massnahme muss aber als interessanter Versuch betrachtet werden; sie darf nicht zu dem Schlusse führen, dass es wünschenswert sei, überall so vorzugehen. Wiesbaden ist ein Badeort mit breiten Alleen, wo der Verkehr mehr Saisoncharakter hat und kann daher nicht mit einer grossen Industrie- oder Handelsstadt verglichen werden. Man müsste zudem einige Zeit verstreichen lassen, ehe man zu einem Urteil über die Ergebnisse dieser Neuerung kommt, die nicht die erste ihrer Art ist. Derartige Versuche sind ohne jeden Erfolg schon wiederholte Male in Amerika durchgeführt worden. Im letzten Sommer versuchte die Stadt New-Jersey den Strassenbahnbetrieb fast vollständig durch Omnibusverkehr zu ersetzen. Dieser Versuch ist gescheitert. Die Strassen waren von Fahrzeugen überfüllt, der Verkehr wurde unmöglich und das Publikum ist nicht, wie es wünschte, befördert worden.

Bisweilen wird eingewendet, die Ersetzung neuer Strassenbahnlinien käme so teuer zu stehen, dass man an deren Stelle besser Automobilverkehr einrichte. Dabei muss man aber einen unbekannteren Faktor berücksichtigen; es ist nämlich möglich, die für die Anlage einer Strassenbahn entstehenden Kosten zu errechnen, nicht aber die Summe der Schäden, welche der Autobusverkehr durch Abnutzung der Strassen verursacht. Auch die Bodenverhältnisse spielen dabei eine Rolle. Wäre es gewagt, zu behaupten, dass in manchen Fällen die

Umwandlung eines Weges in eine den Anforderungen des Automobilverkehrs voll und ganz entsprechende Strasse ebenso hoch zu stehen kommt, als der Bau einer Strassenbahnlinie? Wie dem auch sei, man kann sagen, dass die Strassenbahn, welche durch die Wegeunterhaltung finanzielle Lasten zu tragen hat, von denen die Kraftverkehrsunternehmen verschont bleiben, im allgemeinen das für die Gemeinschaft vorteilhafteste Beförderungsmittel ist. Herr Priestley, Direktor der städtischen Strassenbahn von Liverpool, welcher über diese Frage mehrere Artikel geschrieben hat, ist auf Grund von Berechnungen zu dem Schlusse gekommen, dass bei einer Ersetzung der Strassenbahnen durch Omnibusse die Fahrpreise um 50% heraufgesetzt werden müssten.

Wir müssen unser Hauptaugenmerk zunächst auf die Massnahmen und dann auf die Resultate richten, welche bei den öffentlichen Verkehrsunternehmen der Gemeinden erzielt wurden. Diese Unternehmen lassen sich in ihren Beschlüssen nicht von Faktoren zweiter Ordnung beeinflussen, sondern berücksichtigen vor allem das Allgemeininteresse. Sie werden sich nie zur unnützen Zerstörung von Kapitalien entschliessen oder aus reaktionären Gründen die technischen Fortschritte aufhalten wollen.

Wir haben s. Zt. bereits die Schaffung des grossen öffentlichen Verkehrsunternehmens in Berlin erwähnt und betont, dass dieser glückliche Griff: die drei wichtigsten städtischen Verkehrsmittel zu einem einzigen Unternehmen zu vereinigen, als vorbildlich betrachtet werden kann, umso mehr, da es sich hier um eine Zusammenlegung von Unternehmen handelt, die jetzt unter Leitung der Vertreter der Gemeinschaft stehen.

Zusammenfassend kann man sagen, dass der Moment der Abschaffung des Strassenbahnbetriebes nicht gekommen ist, im Gegenteil, dass sich die Strassenbahn vielfach als das geeignetste und wirtschaftlichste Verkehrsmittel erweist. Man wird versuchen müssen, die Fahrgeschwindigkeit (z. B. durch Reservierung einer eigens für die Strassenbahn bestimmten Strasse) heraufzusetzen und andererseits den Strassenbahnbetrieb durch Omnibuslinien zu ergänzen. Die beiden Transportmittel könnten, statt sich gegenseitig Konkurrenz zu machen, im öffentlichen Verkehrsgewerbe eine solche Rolle spielen, dass jedes den öffentlichen Verkehrsinteressen aufs beste dient.

#### Streik der Kleinbahner im Manche-Departement (Frankreich).

Das Personal der normannischen Strassenbahngesellschaft (Manche-Departement) hat den Anfang Mai erklärten Streik am 18. Mai nach Erzielung beträchtlicher Erfolge eingestellt. Ausser den Gehaltsaufbesserungen von mindestens 30 Franken im Monat für die Männer und 15 Franken für die Frauen, hat die Gesellschaft eine Erhöhung des Wohnungszuschlages von 50% bewilligt und versprochen, unter Mitwirkung von 4 Personaldelegierten eine Gehaltsskala, sowie eine Personalordnung aufzustellen. Es erfolgt keine Massregelung der Streikenden.



### Was soll aus der deutschen Luftfahrt werden?

In deutschen Luftfahrtkreisen ist man ernstlich bemüht, neue Wege für die Gesundung der Luftfahrtindustrie und des Luftverkehrswesens aufzuzeigen. Hauptanlass dazu gibt die vom Etatausschuss des Deutschen Reichstags vorgesehene Herabsetzung der Luftfahrt-Beihilfen auf etwa 50 Prozent der in den Etatsvorschlägen der Regierung verlangten Subventionen.

Es leuchtet ein, dass der Luftverkehr, welcher nicht wie z. B. Eisenbahn und Schifffahrt mit Regelmässigkeit und Sicherheit betrieben werden kann, unter den bestehenden Verhältnissen sowohl in Deutschland als auch in den übrigen europäischen Ländern auf die Unterstützung der öffentlichen Hand angewiesen ist.

Die in Deutschland vorgesehene Kürzung des Luftfahrtetats von den angeforderten 55 Millionen auf 28 Millionen Mark hat ihre Ursache nicht nur in der schlechten Finanzlage des deutschen Staates, sondern auch darin, dass die im Verkehrsministerium untergebrachte Luftfahrtabteilung bisher eine genaue Kontrolle über die Gelder, welche das Parlament für die Luftfahrt zur Verfügung gestellt hat, unmöglich machte. Nicht einmal der Reichstag konnte sich Klarheit über die Art der Geldverteilung und damit über die Höhe der tatsächlich benötigten Beihilfen verschaffen. Die Luftfahrtausgaben des Reiches sind von 10 Millionen im Jahre 1924 auf 52 Millionen im Jahre 1928 gestiegen. Etwa 2/3 der Subventionen flossen der grössten Luftfahrtunternehmung, der Deutschen Lufthansa, und der Flugzeugindustrie zu, ohne dass bisher von einer Verbesserung der Zustände im Luftfahrtwesen, vor allem der Betriebe der Lufthansa, die Rede sein konnte. Für beträchtliche Mittel — angeblich zur Förderung wissenschaftlicher und allgemein-wirtschaftlicher Zwecke — wurden Flugzeuge gebaut; die Uebersicht über die Verwendung dieser, zum Teil der Lufthansa und der Verkehrsfliegerschule gelieferten Flugzeuge lässt aber an Unklarheit nichts zu wünschen übrig. Die Vermutung liegt nahe, dass die unter diesem Titel verausgabten Gelder zu militärischen Spielereien Verwendung gefunden haben. In diesem Zusammenhang dürfte eine Aeusserung des Direktors der Deutschen Lufthansa in einem von der „Frankfurter Zeitung“ mit der Ueberschrift „Zukunftsfragen der deutschen Luftfahrt“ veröffentlichten Artikel von Interesse sein, wonach die deutsche

Luftfahrtindustrie „durch die gegebenen Verhältnisse ziemlich eingeeengt“ sei, „umso mehr, als ihr die militärische Produktion verboten ist.“ Unsere deutschen Kollegen Luftfahrer vertreten die Ansicht, dass die der Luftfahrt zur Verfügung gestellten staatlichen Mittel völlig ausreichen, sofern sie in richtiger Weise nur für die Entwicklung der Handelsluftfahrt verwendet werden. Es bestehen nämlich in Deutschland einige fragwürdige, mit vielen Millionen aufrechterhaltene Flugzeug- und Luftfahrtunternehmen, die trotz der staatlichen Beihilfen für Verkehrszwecke rein nichts geleistet haben. Daher ist es nicht zu verwundern, wenn im Reichstag ein starkes Misstrauen Platz griff, das schliesslich, nachdem die im Frühjahr 1928 von seiten der Mitglieder verschiedener Parteien ergangenen Warnungen ungehört verhallten, zu einer Einschränkung der Luftfahrtbeihilfen führte.

Gelingt es nicht, die deutsche Luftfahrt auf eine gesündere wirtschaftliche Basis zu stellen, so ist mit einer gänzlichen Ausschaltung Deutschlands aus dem internationalen Luftverkehr, an dem England und Amerika einen immer stärkeren Anteil nehmen, zu rechnen. Als luftverkehrtreibender Staat würde es in diesem Falle zur Bedeutungslosigkeit herabsinken, denn unter den heutigen Verhältnissen steht eine Rentabilität des Luftverkehrs nur von den transkontinentalen und transozeanischen Strecken zu erwarten.

Mitte April hat die neu gegründete Gemeinschaft der deutschen Flugzeugindustrie, welche aus allen Flugzeuge und Motore herstellenden Werken gebildet ist, dem Verkehrsministerium in einer Denkschrift ein Programm zwecks Umstellung der Industrie unterbreitet. Die Denkschrift geht davon aus, dass alle der Gemeinschaft angeschlossenen Unternehmungen aufrecht zu erhalten seien. In Ergänzung des Produktions- und Verkehrsprogrammes wird eine planmässige Absatzförderung im Ausland mit Hilfe des Wirtschaftsministeriums und Auswärtigen Amtes gefordert. Die Industrie hofft, dass wenn die öffentlichen Luftfahrtinteressen nicht mehr lediglich durch die Luftfahrtabteilung des Verkehrsministeriums wahrgenommen werden, der Inlandsabsatz erheblich gesteigert wird. In dem Programm wird weiter gefordert, der Luftverkehr müsse zum grössten Teil auf die Grundlage der Post- und Frachtbeförderung gestellt werden, weil er nur so rentabel gemacht werden könne und die Lufthansa sei der Reichspost als berufene, öffentliche Unternehmung für den Flugverkehr zu unterstellen. Was dann aus der Lufthansa werden soll, ist in dem Programm offen gelassen.

Wie dem auch sei, eines wissen wir bestimmt: durch diese Misstände werden die im Flugwesen beschäftigten Arbeiter am schwersten betroffen. Folgen der Misswirtschaft sind niedrige Löhne, Entlassungen usw., die doppelt den ge-

# SEELEUTE

## Die Arbeitsbedingungen der russischen Seeleute.

In Nr. 4 der „I. T. F.“ haben wir eine vergleichende Aufstellung über die Seemannsheuern in verschiedenen Ländern gebracht, in der auch Angaben über die Heuern der Seeleute in der Sowjet-Union enthalten sind. Wir haben diese Angaben auf Sowjetschiffen gesammelt, welche in holländische Häfen eingelaufen waren, in der Annahme, dass die uns gemachten Mitteilungen stimmen würden. Der russische Transportarbeiterverband beschwert sich nun darüber und erklärt, dass diese

Angaben falsch seien. Es ist natürlich selbstverständlich, dass nicht die Absicht vorgelegen hat, falsche Angaben über die Arbeitsbedingungen der russischen Seeleute zu machen. Es freut uns, nun eine vollständige Aufstellung über die Heuern der russischen Seeleute erhalten zu haben, die wir hiermit veröffentlichen. Wenn uns der russische Verband über eventuell eintretende Änderungen informiert, werden in der nächsten Tabelle sicher keine Fehler vorkommen.

Charge	Heuersätze 1928 Schwarzes Meer		Heuersätze 1928 Weisses Meer		Heuersätze 1928 Ostsee			Durchschnittsheuern für alle Seen 1929		Bemerkung	
	Grundheuer	Gesamtheuer einschließlich Arbeitskleidung, Prämien und bezahlter Urlaub	Grundheuer	Gesamtheuer einschließlich Arbeitskleidung, Prämien und bezahlter Urlaub	Grundheuer	Gesamtheuer inklusive Arbeitskleidung, Prämien und bezahlter Urlaub	Grundheuer	Gesamtheuer einschließlich Arbeitskleidung, Prämien und bezahlter Urlaub			
Bootsmann	8.4.0	9.14.6	9.5.6	10.15.6	8.5.0	9.14.1	10.10.0	9.12.0	11.5.3	Ausser den angeführten Einkommensarten erhöht sich ferner die Realheuer des Seemanns um: 1. 10 % — Zuschlag für Fahrten in Polargewässern, 2. 30 % — Zuschlag für Fahrten in den Tropen, 3. An Heizer wird das Aschehieven extra bezahlt, was monatlich 2 bis 10 % ausmacht, 4. Sämtliche Seeleute geniessen vollkommen unentgeltlich alle Arten der Sozialversicherung, da die Kosten derselben — in Höhe von 12 % der Löhne — vollständig von den Wirtschaftsorganen getragen werden.	
Zimmermann	7.7.0	8.15.0	8.7.5	9.15.0	7.16.0	8.2.0	9.3.9	9.5.0	8.1.0		9.11.0
Vollmatrose	6.13.0	7.19.0	7.10.6	8.16.0	6.16.0	8.0.11	—	7.10.0	8.18.6		
Leichtmatrose	5.17.0	7.0.7	6.12.5	7.15.6	5.18.0	7.0.4	—	6.13.0	7.18.9		
Heizer	7.7.0	8.15.0	7.10.6	8.16.0	7.5.0	8.11.4	—	7.10.0	8.18.6		
Oeler, Motormann	8.4.0	9.14.6	9.5.6	10.15.6	7.19.0	9.6.11	—	9.2.0	10.15.3		
Salonsteward	5.17.0	6.16.3	5.19.9	6.16.9	5.0.0	6.0.0	—	5.7.0	6.9.0		

werkschaftlichen Zusammenschluss aller in Frage kommenden Berufsgruppen erheischen. Die Arbeitnehmerschaft bei der deutschen Lufthansa beginnt dies einzusehen, denn zum erstenmal seit dem Bestehen dieser Unternehmung fanden sich am 28. April in Berlin sämtliche Angestellten und Arbeiter der Gross-Berliner Betriebe — vom Hilfsarbeiter bis zum Flugkapitän — zu einer gewaltigen Kundgebung ein, um in einer einstimmig angenommenen Resolution u. a. zu fordern, dass die bevorstehenden Umstellungsmassnahmen innerhalb der Deutschen Lufthansa mit den Betriebsvertretungen beraten und mit deren Einverständnis durchgeführt werden. Die Versammlung richtete ferner an die Frak-

tionen des Reichstages die Bitte, „bei der Verteilung der zur Verfügung stehenden Reichsmittel in erster Linie die Deutsche Lufthansa als Hauptträgerin des Luftverkehrs und Hauptauftraggeberin der deutschen Luftfahrtindustrie zu berücksichtigen“.

Die Abstriche des jetzt vorliegenden Luftetats dürften eine Einschränkung oder Stilllegung manches Unternehmens mit sich bringen. Es ist daher nicht recht klar, wie die deutsche Luftfahrtindustrie, die laut ihrer feierlichen Erklärung im vorgenannten Programm auf Subvention verzichten will, durch Umstellung zur rein privatwirtschaftlichen Betriebsführung gross werden soll.

## Die finnischen Seeleute kündigen das Tarifabkommen.

Der finnische Matrosen- und Heizerverband hat den am 15. August d. J. ablaufenden Tarifvertrag gekündigt. Die Organisation reichte eine Reihe von Forderungen betr. der in den neuen Vertrag aufzunehmenden Punkte ein. U. a. hat sie neue Bestimmungen verlangt über die seemännische Tüchtigkeit der Stewards und Köche, über die Heuerberechnung und die Reisekostenentschädigung, die Ruhezeit, die Verpflegung und das Essgerät, die Wohnräume und das Bettzeug, die Backschaft, sowie über die Arbeitsnachweise und Untersuchungen bei Beschwerden der Mannschaftsmitglieder über an Bord festgestellte Mängel. Was die Heuern angeht, so sind die Forderungen äusserst bescheiden; dies geht aus folgender Tabelle hervor:

	Gültige Heuern FMk	Geforderte Heuern FMk
Zimmermann mit einjähriger Fahrtzeit	1 150.—	1 400.—
Zimmermann, unbefahren	1 075.—	1 200.—
Bootsmann	1 050.—	1 400.—
Matrose mit 36 Monaten Fahrtzeit	850.—	1 150.—
Leichtmatrose mit 24 Monaten Fahrtzeit	700.—	950.—
Jungmann mit 12 Monaten Fahrtzeit	500.—	950.—
Jungmann, unbefahren	—	600.—
Hilfskesselwärter	975.—	1 400.—
Schmierer und Motormann	900.—	1 250.—
Heizer mit mindestens zwei-monatiger Fahrtzeit als Trimmer	900.—	1 200.—
Trimmer oder Heizer mit weniger als zwei-monatiger Fahrtzeit	750.—	950.—

Die Zulage für Zimmerleute mit eigenem Werkzeug soll von 60 auf 75 finnische Mark im Monat erhöht werden. Zum ersten Mai verlangt die Organisation, dass auch das Bedienungspersonel unter den neuen Tarifvertrag fallen soll. Die Heuern solle je nach der Stärke der Mannschaft mindestens 1 800—2 500 Mark für den Steward und mindestens 1 500—2 000 Mark für den Koch betragen. Für einen Koch (Anfänger) wird eine Monatsheuer von 900 Mark verlangt, für einen Stewardassistent oder Messraumsteward 600 Mark und für einen Messraumjungen 550 Mark.



Fervojistoj!

La Austria fakgrupo fervojistaj Esperantistoj de ALLE intencas komence de septembro ĉijare aranĝi rekontiĝon de Aŭstrijaj kaj eksterlandaj samfakanoj in la montaro. Bonvolu konigi viajn opiniojn, proponojn kaj sugestojn al K-do Josef Zink, Dampf-gasse 21/6, Wien X, Aŭstrio.

La „I.T.F.“ deziras havi raportojn pri Esperanto inter membroj de sindikatoj aniĝintaj al I.T.F., kaj fotobildojn de Esperantistaj grupoj de tuj sindikatoj.

Ausführung der Kongressbeschlüsse der I.T.F. betr. Esperanto.

Die Arbeiter-Esperantisten Organisationen in den verschiedenen Ländern sind bereit, gegebenenfalls unseren Verbänden bei der Ausführung unserer Stockholmer Beschlüsse in jeder Weise behilflich zu sein. Nachstehend die Adressen:

Oesterreich: Angerstr. 14 (Arbeiterheim), Wien XXI.

Deutschland: Wasastr. 16, Leipzig C. 1.

Niederlande: Middenweg 226, Amsterdam-Oost.

Polen: Marszalkowska 81, Warschau.

Schweiz: 177, Rue de Bagnolet, Paris XX.