



ITF

ORGAN DER INTERNATIONALEN TRANSPORTARBEITERFÖDERATION

1919-1929.

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

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

AUS DEM INHALT.

1919-1929	41
Die Wahlfreiheit in Italien	42
Zufall oder ...?	42
Mitteilungen des Sekretariats	44
Eisenbahner :	
Die Arbeitszeit auf den Eisenbahnen in Britisch-Indien	43
Die Lage des Verwaltungs-, Büro- und technischen Personals der Eisenbahnen (Oesterreich)	43
Notizen	44
Transportarbeiter :	
Ein Ueberstundenkonflikt in den Clydehäfen und Notizen	45
Kraftfahrt :	45
Strassenbahnen :	
Strassenbahn und Autobus	46
Das eigene Heim der Strassen- bahner in Roubaix	46
Luftfahrt :	
Die Entwicklung des Luftverkehrs	47
Seeleute : Das Wahlrecht der Seeleute	47
Esperanto	48

Am 29. und am 30. April dieses Jahres ist es 10 Jahre her, dass die I. T. F., nach der gewaltsamen Unterbrechung durch den Weltkrieg, ihre Tätigkeit wieder aufnahm. Damit gab sie allen internationalen Organisationen der Arbeiterbewegung das Vorbild. Auch ohne in den Fehler der Selbstüberschätzung oder der Selbstgefälligkeit zu verfallen, und in klarer Erkenntnis des vorbereitenden Charakters welcher unserer Arbeit noch anhaftet, sind wir doch berechtigt, mit Genugtuung auf das hinter uns liegende Jahrzehnt zurückzublicken. Wir sind berechtigt uns zu erfreuen, dass die kleine Schar der Gewerkschaften, welche 1919 die Verbindungen wieder anknüpften, emporgewachsen ist zu der grossen Anzahl der über die ganze Welt verbreiteten Organisationen, die danach trachten das Wort der internationalen Solidarität in die Tat umzusetzen.

Die Leitung der I. T. F. meinte, die zehnjährige Wiederkehr dieses Datums dürfe nicht unbeachtet vorbei gehen. Der Generalrat tritt am 29. und 30. April in Amsterdam zusammen. Am Montag den 29. April, abends 8 Uhr 15, wird im grössten Saale Amsterdams ein Konzert veranstaltet, an dem Kräfte allerersten Ranges mitwirken werden.

Einige Mitglieder des Generalrates werden dort zu Worte kommen. Die Einnahmen des Konzertes kommt den Kindern derjenigen Kameraden zugute, die der italienische Faschismus aus ihrem Heimatlande vertrieb. *Das Konzert und die Reden werden durch Vermittlung des Niederländischen Arbeiter-Radio-Bundes (Station Hilversum, 1072 Meter Wellenlänge) ausgesandt.*

Das I. T. F.-Organ erscheint bei dieser Gelegenheit in einer Auflage von mehr als 800 000 Exemplaren in englischer, deutscher, spanischer, französischer, schwedischer, tschechischer, polnischer und holländischer Sprache! Diese riesige Auflage ist nur dadurch möglich geworden, dass eine Anzahl Organisationen beschlossen, von dieser Nummer grosse Mengen Extraexemplare zu bestellen, um die Jubiläumsnummer in die Hände aller Mitglieder oder aller Vertrauensleute in Zentral- und Abteilungsleitungen zu geben. Die Jubiläumsnummer wird zahlreiche Artikel von nationalen und internationalen Gewerkschaftsführern bringen, dazu Photographien, graphische Zeichnungen und dgl. mehr.

Das Sekretariat der I. T. F.-Verbände in den Balkanländern beschloss ebenfalls die Herausgabe einer Sondernummer für den Balkan. Ausserdem werden in den verschiedenen Ländern, wo aus den einen oder andern Gründen es nicht möglich ist das I. T. F.-Blatt in grosser Auflage zu verbreiten, unsere angeschlossenen Organisationen in ihren eigenen Fachblättern den Jubiläumsartikeln einen besonderen Platz einräumen.

So werden Hunderttausende unserer Mitglieder am 29. April das Jubiläum miterleben.

Wir sind überzeugt, dass dies den internationalen Gedanken in unserer Bewegung verstärken wird und unserer Zukunftsarbeit zugute kommt!

Die Wahlfreiheit in Italien.



Wir haben aus Italien Nachrichten erhalten, welche deutlich zeigen, welchen Wert dem Ergebnis der jüngsten Wahlen beizumessen ist.

Man kennt das Abstimmungssystem: der Wähler hatte sich für oder gegen die offizielle Liste der faszistischen Partei auszusprechen. Vor der Wahl wurde den Bürgern mit allen möglichen Druckmitteln verständlich gemacht, wie sie ihre Wahlpflicht zu erfüllen hatten. Die öffentlichen Beamten und die Arbeiter der grossen Fabriken wurden davor gewarnt, dass auf Nichtbeteiligung an der Wahl die Entlassung stehe. Unter den Büroangestellten zahlreicher Firmen wurde die Propaganda für die Abstimmung mit Wort und Schrift geführt, es wurden sogar Unterschriften in den Büros „gesammelt“.

Der Aerzterein von Florenz verbot seinen Mitgliedern, Zeugnisse zur Rechtfertigung des Fernbleibens von der Wahl

auszustellen; so mussten selbst Schwerkranke sich zur Urne schleppen. Am Wahltage wurde den Wählern der Zugang in die Stadt oder das Verlassen derselben verwehrt, wenn sie nicht den Beweis erbrachten, dass sie ihrer Wahlpflicht genügt hatten. Strassenbahnen, Autos und andere Fahrzeuge wurden aufgehalten und diejenigen Personen, die ihrer Wahlpflicht noch nicht nachgekommen waren, wurden kurzerhand zurückgeschickt. Gegen vier Uhr nachmittags begann im Stadtzentrum die Kontrolle der Fussgänger; die Schwarzhemden vergewisserten sich, ob die angehaltene Person gewählt hatte. In den volkreichen Vierteln machte die faszistische Brutalität sich besonders breit. Professor Paoli von der Florenzer Fakultät, der Herzog Guicciardini und Dr. Palmerio wurden angerempelt und misshandelt, weil sie „nein“ gestimmt hatten. Der Kaufmann Frengioni und der Arbeiter Badii wurden halb totgeschlagen. Gegen sechs Uhr abends drangen Schwarzhemden in die Wohnung des Strassenbahners Binj und schlugen diesen in Gegenwart seiner Frau und Kinder braun und blau. Franci, ein

Stationsbeamter von Campo di Marti, wurde verprügelt und erhielt am 25. März von seinem Vorgesetzten die Mitteilung, dass er in den Wartestand versetzt sei, in Abwartung einer endgültigen Entscheidung der Eisenbahndirektion.

In Lucca wurden die „Nein-Wähler“ vor den Podesta geführt, welcher sich das Vergnügen leistete, sie mutig zu ohrfeigen. Zwei Wahlausschuss-Vorsitzende, die es mit der Befolgung der gesetzlichen Wahlbestimmungen ernst nahmen, wurden unter Bedrohung gezwungen, die Wahlprozedur nicht zu beachten.

In Turin wurden vierzig Personen, fast ausschliesslich Intellektuelle, verhaftet. Sie werden der Verbreitung von Manifesten gegen die Abstimmung beschuldigt.

In Mailand entdeckten die Faschisten eine Druckerei, in der Aufklebmarken mit der Aufschrift „Nein“ angefertigt wurden, womit das „Ja“ des dreifarbigsten Abstimmungszetfels bedeckt werden sollte. Auch aus Triest meldet man Verhaftungen wegen Verbreitung von Manifesten und Marken.

Zufall oder ...?

Für unsere Denkschrift an die XI. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz in Genf (1928) über die automatische Kuppelung hatten wir eine Umschlag-Zeichnung (links) anfertigen lassen.

Die Teilnehmer der Internationalen Arbeitskonferenz werden stets mit einer Unmenge Literatur überschwemmt. Unsere Zeichnung sollte das, was wir zu sagen hatten, in den Vordergrund ziehen. Wir meinen, unser Ziel erreicht zu haben.

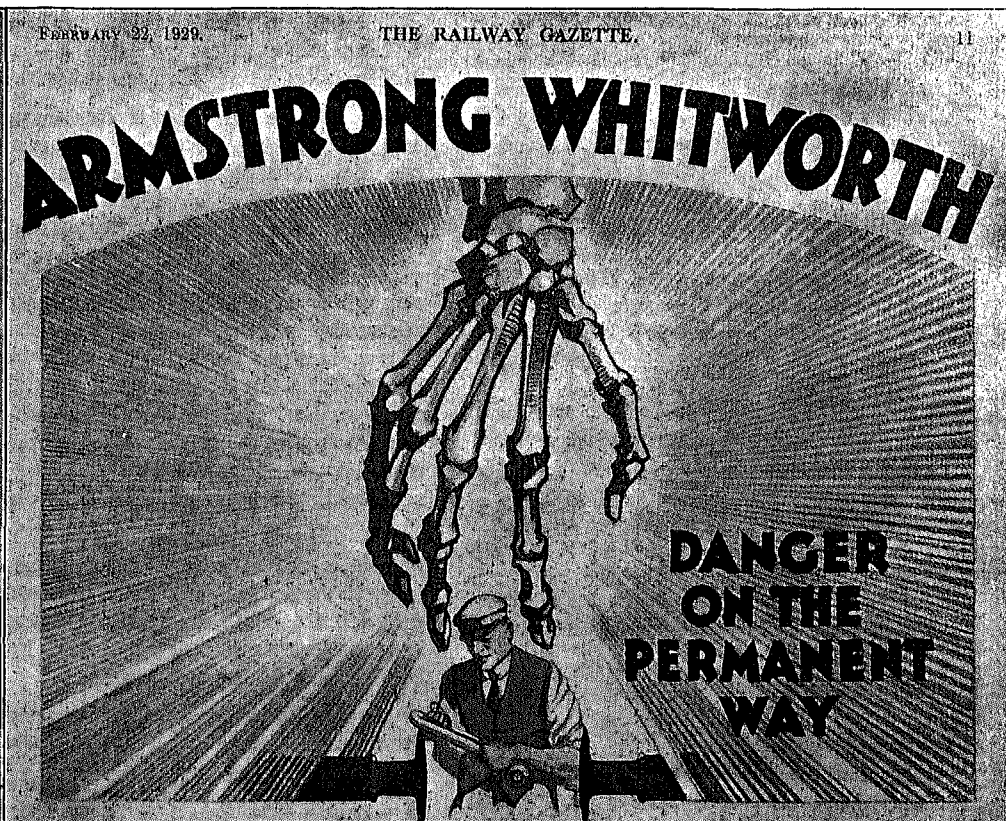
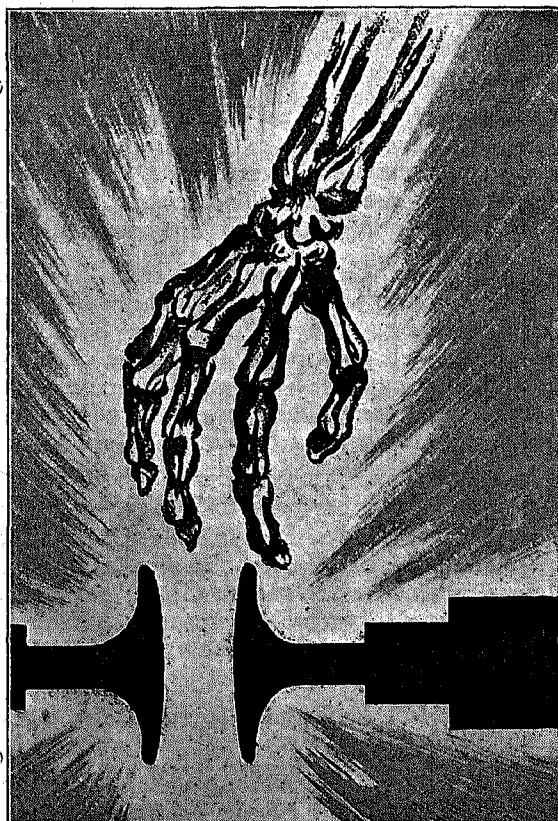
Aber es scheint, dass unser Erfolg über die Internationale Arbeitskonferenz hinausgegangen ist.

Die Firma Armstrong Whitworth & Co. bringt die automatische Boireault-Kuppelung auf den Markt. Dazu gehört Reklame. Ist es ein Zufall, dass die Reklame in „The Railway Gazette“ vom 22. Februar 1929 (rechts) folgendermassen aussieht?

Es ist deutlich wahrzunehmen, dass die Zeichnung aus zwei Teilen besteht und dass der hinter den Puffern stehende

Rangierer ein Anhängsel zum ersten Teil der Zeichnung bildet. Nach der Darstellung dieses Bildes legt der Rangierer die Kuppelschere auf den Puffer! Denkt man sich den Rangierer weg, dann ist die Aehnlichkeit dieser Reklame mit dem Produkt *unseres* Gedankens und der Arbeit *unseres* Zeichners nahezu vollkommen.

Wir wären den Boireault-Fabrikanten sehr verbunden, uns näher über dieses Zusammentreffen zu unterrichten. Ihre Mitteilung werden wir unsern Lesern nicht vorenthalten.



EISENBAHNER

Die Arbeitszeit auf den Eisenbahnen in Britisch-Indien

Nach einem Artikel von V. V. Giri, Präsident der All-Indischen Eisenbahner-Föderation.

Ratifizieren und durchführen ist zweierlei.

Im Achtstundenabkommen von Washington sind für gewisse Länder — darunter Indien — Sonderbestimmungen vorgesehen, die besonderen Verhältnissen Rechnung tragen. Durch die Ratifizierung des Washingtoner Abkommens verpflichtete Indien sich nicht zur Einführung des Achtstundentages, sondern zur Durchführung der *60-Stunden-Woche*.

Die Regierung Britisch-Indiens ratifizierte das Washingtoner Abkommen in drei Etappen: am 14.7.1921 für die Eisenbahnen, am 1.7.1921 für die Fabriken und am 1.7.1924 für die Bergwerke.

Für die Eisenbahnen wird bestimmt, dass genau zu umschreiben ist, welche Betriebszweige der Eisenbahnen unter das Arbeitszeitabkommen fallen, d. h. auf welche Betriebszweige das Fabrikgesetz oder das Bergwerksgesetz nicht bereits Anwendung finden. Ferner schreibt das Abkommen den Behörden vor, sich vor Erlass der Ausführungsbestimmungen über die Abweichungen von der 60-Stunden-Woche, die Festsetzung der Höchstzahl Ueberstunden und die Entlohnung dieser Ueberstunden, mit den Organisationen der Arbeitgeber und der Arbeitnehmer ins Einsvernehmen zu setzen.

Nach der Ratifizierung des Abkommens für die Eisenbahnen ordnete die Regierung am 3. September 1921 an, dass die Arbeitszeit des Werkstättenpersonals und desjenigen Stationspersonals, dessen Arbeit nicht mit dem Zuglauf zusammenhängt, auf 60 Stunden pro Woche beschränkt werden soll. Durch Verordnung vom 21.1.1922 schloss sie das Personal der Kraftwerke, das mit der Unterhaltung elektrischer Anlagen betraute Personal des Aussendienstes und eine Reihe mit der Unterhaltung elektrischer Maschinen betraute Werkstättenbedienstete von dem Genuss der 60-Stunden-Woche aus.

Zu dieser „Durchführung“ des Abkommens ist zu bemerken:

1. Die Regierung hat die Arbeitnehmerorganisationen vollständig ignoriert.
2. Es gibt nur verschwindend wenig Stationsbedienstete, deren Arbeit nicht mit dem Zuglauf zusammenhängt.
3. Die Werkstätten und Kraftwerke fallen unter das Fabrikgesetz, also

auch unter dessen Arbeitszeitbestimmungen.

4. Unter dem Vorwand, im Rahmen des Abkommens, im Eisenbahnbetrieb zulässige Ausnahmen anzuordnen, schiebt die Regierung unbecommene Arbeitszeitbestimmungen des Fabrikgesetzes heiseite.

Die Regierung leitet folglich das Internationale Arbeitsamt irre, wenn sie über Massnahmen zur Durchführung des Arbeitszeitabkommens im Eisenbahnbetrieb berichtet. Sie weiss darüber überhaupt nichts zu berichten, denn für die breiten Massen des Betriebs- und Verkehrspersonals ist keine einzige Arbeitszeitverordnung erlassen worden. Für dieses Personal ist der 12-, 16-, ja 24stündige Arbeitstag die Regel und nicht die Ausnahme. Es besteht keine Vorschrift über die Höchstanzahl und die Entschädigung der Ueberstunden.

Aehnlich sieht es aus mit der Ausführung des Genfer Abkommens über den wöchentlichen Ruhetag. Am 11. Mai 1923 überreichte die Regierung Indiens dem Arbeitsamt die „Ratifizierung“ für die Fabriken und am 1.7.1924 für die Bergwerksbetriebe. Hier blieb die Ratifizierung für die Eisenbahnen aus. Auf die höfliche Anfrage des Internationalen Arbeitsamtes, wie es nach achtjährigem Bestehen des Abkommens um den wöchentlichen Ruhetag der Eisenbahner bestellt sei, wurde geantwortet, die Angelegenheit bilde Gegenstand einer — hoffentlich „wohlwollenden“ — Prüfung.

Auf Antrag der indischen Regierung wurde die Frage der Durchführung der Abkommen von Washington und Genf, über die 60-Stunden-Woche und den wöchentlichen Ruhetag, auf der jährlichen „Indian Railway Conference“ vom 6. Oktober 1927 besprochen. Da die meisten Konferenzteilnehmer Vertreter von Staatsbahnen waren, konnte man nicht gut anders als dem Eisenbahnamt die Durchführung der beiden Abkommen empfehlen. In einer ziemlich ausführlichen Resolution wurde vorgeschlagen das stationäre Personal innerhalb 12 Monaten, das Fahrpersonal sobald wie möglich in den Genuss der 60-Stunden-Woche und des wöchentlichen Ruhetages zu stellen.

Der Beschluss wartet heute noch auf Ausführung. Vielleicht deshalb, weil das Eisenbahnamt die Ansicht des Vorsitzenden der Konferenz teilt, eine Ansicht, die er in folgenden Worten ausdrückte: „Eine straffe Durchführung dieser Ab-

kommen auf den indischen Eisenbahnen würde einen weiteren finanziellen Verlust bedeuten. Mir scheint, dass die Ausgaben, welche die Durchführung dieser Abkommen, besonders des Genfer Abkommens, verursachen würde, grösstenteils nützlicher angewendet werden können zum Besten der Allgemeinheit Indiens.“ — Zu dieser Allgemeinheit gehören beiläufig auch die Gesellschaften, welche die Staatsbahnen verwalten.

Während die „Indian Railway Conference“ mit den Lippen eine Empfehlung zur Gewährung der 60-Stunden-Woche und des wöchentlichen Ruhetages lispelt, werden die endlosen Arbeitstage stellenweise noch verlängert und wird in amtlichen Berichten die Verlängerung der Arbeitszeit vorgeschlagen.

Im Zentrum der kommenden Arbeitskämpfe auf den indischen Eisenbahnen stehen die Arbeitszeit, die Sicherheit und die Mindestlöhne.

Die All-Indische Eisenbahnerföderation fordert die ehrliche Durchführung der ratifizierten Abkommen und, zur Sicherung der Ehrlichkeit, die Errichtung eines paritätischen Organismus. Wenn der jetzige Zustand andauert, wird sie sich gezwungen sehen bei der Internationalen Arbeitsorganisation die Einsetzung einer Untersuchungskommission (gemäss Artikel 419 des Versailler Vertrages) zu beantragen.

Die Lage des Verwaltungs-, Büro- und technischen Personals der Eisenbahnen.

OESTERREICH.

I.

Rekrutierung.

In den unteren Gruppen des Abfertigungsdienstes findet man grösstenteils frühere Bahnunterhaltungsarbeiter. Die Mehrheit der unteren Bürobediensteten sind ebenfalls für den Bürodienst herangebildete Arbeiter des betreffenden Dienstzweiges. Die höheren Stellen des Bürodienstes werden besetzt, teils durch Beamte, die aus den unteren Gruppen hervorgegangen sind, teils durch Mittel- und Hochschulüler. Techniker, auch wenn sie später auf rein technischen Posten verwendet werden, müssen zuerst im Verkehrsdienst ausgebildet sein.

Die Aufsichtsbeamten gehen ebenfalls aus den niederen Stufen der Arbeiterschaft hervor. Je nach der Art der Arbeiten, deren Ueberwachung und Leitung ihnen obliegt, sind sie gelernte Handwerker oder auch Nighthandwerker.

Die Kontroll- und Inspektionsbeamten rekrutieren sich grösstenteils aus den Bediensteten des Exekutivdienstes. Die höheren Beamten (Amts- und Dienstvorstände) sind durchweg Mittel- und Hochschulüler, die eine vorgeschriebene Anzahl von Dienstjahren im untergeordneten Exekutiv- oder Zentralsdienst oder in beiden zusammen verbracht haben.

Die Rekrutierungsmethoden, verbun-

den mit dem Ausbildungs- und Prüfungswesen, begünstigen den Aufstieg von Arbeitern und Beamten der niederen Stufen in die höheren Stellen. Alle freierwerbenden Stellen werden ausgeschrieben und jeder Bedienstete kann sich um dieselben bewerben. Das hat gegenüber dem Regime der Vorkriegszeit den Vorteil, dass Posten, die nur Mittelschülern vorbehalten blieben, heute Bediensteten ohne Mittelschulbildung zugänglich sind.

Ausbildung und Prüfung.

Jeder Bedienstete wird sofort nach seiner Aufnahme praktisch und theoretisch unterwiesen, entsprechend der für ihn in Aussicht genommenen Beschäftigung. Bei den unteren Bediensteten schliesst dieser Unterricht mit einer „Verwendungsprüfung“ ab, die sich auf die hauptsächlichsten Bestimmungen der Dienstordnung (Rechte und Pflichten des Personals), der Sicherheitsvorschriften und auf die Kenntnisse der Bahneinrichtungen und Signale erstreckt.

Die für den Stationsdienst in Aussicht genommenen Bediensteten werden praktisch und theoretisch im Bahnhofs- und Stationskassendienst unterrichtet und geprüft (Telegraphen- und Verkehrsprüfung). Mit ihrer Verwendung als „Verkehrsbeamter“ (Fahrdienstleiter) wird die Ausbildung im Güterabfertigungsdienst verbunden. Diese Ausbildung schliesst mit der dritten und letzten, der „kommerziellen“ Prüfung ab. Nach zweijähriger Beschäftigung erfolgt dann die endgültige Anstellung. Nach Massgabe des dienstlichen Bedürfnisses und der persönlichen Eignung können diese Beamten in leitende Stellungen des Exekutiv- oder Zentralsdienstes aufrücken, oder als Kontroll- und Inspektionsbeamte ihre Laufbahn abschliessen.

In ähnlicher Weise vollzieht sich der Werdegang der Bediensteten bei den anderen Dienstzweigen. Um aus den niederen Stufen, in welchen die Anstellung mit dem Bestehen der „Verwendungsprüfung“ erreicht wird, emporzukommen, sind dem Dienstzweig und der Art der Beschäftigung angepasste „Fachprüfungen“ zu bestehen. In technischen Diensten ist überdies die Erlernung eines Handwerks (Maurer, Schlosser, Dreher, Schmied, u.s.w.) erforderlich.

Die Beamten mit Hochschulbildung müssen sich im Aussendienst praktisch und theoretisch ausbilden, müssen genau wie ein Verkehrsbeamter die Telegraphen-, die Verkehrs- und die kommerzielle Prüfung ablegen. Für Ingenieure kommt noch die bau- oder maschinentechnische Prüfung hinzu. Die Anstellung erfolgt nach zweijähriger Dienstzeit.

Die Ausbildung der Bediensteten gehört zu den Obliegenheiten der Vorgesetzten oder deren Stellvertreter. Mitunter werden besondere Schulbeamte mit der Ausbildung von Bediensteten betraut. Für die unteren Beamten, welche die drei Fachprüfungen nicht abgelegt haben, finden periodische Belehrungen statt. Die Teilnahme an diesem Unter-

richt ist obligatorisch. Die anderen Beamten werden von Kontroll- und Inspektionsbeamten über Neuerungen im Dienst unterrichtet und geprüft.

Die österreichische Eisenbahnerorganisation widmet der beruflichen Ausbildung und Fortbildung ihrer Mitglieder grosse Aufmerksamkeit. Dabei ist ihre Ausbildungsarbeit auf beruflichem Gebiet mit der gewerkschaftlichen Bildungsarbeit stark verquickt.

Zur Heranbildung gut gewappneter Vertrauensmänner hat die Organisation ein Vortragswesen eingerichtet; in dem Kursus eines Winters findet man neben Lehrgenständen wie *die Weltwirtschaft der Gegenwart*, *das Wesen der Gewerkschaftsbewegung* und ähnlichen auch *das Material-Verrechnungswesen* und die Rationalisierung.

Für strebsame Mitglieder im Bahnhofs- und Zugdienst werden besondere Kurse eingerichtet, um die Schüler auf die Beförderungsprüfung vorzubereiten.

Die Organisation veranstaltet Studienreisen im In- und Auslande, wobei sehenswerte Bahnanlagen, vornehmlich Bahnhöfe und Werkstätten, als Studienobjekte dienen. Während das wöchentliche Organ der Gewerkschaft regelmässig über aktuelle Eisenbahnfragen berichtet, gibt die Gewerkschaft ferner zwei technische Monatsschriften heraus, die eine für den Oberbau, das Sicherungs- und Fernmeldewesen, die zweite über Zugförderungs- und Werkstättenfragen.

Ueber die Prüfungen übt die Organisation eine Kontrolle aus, die darin besteht, dass ein der Dienstkategorie des Prüflings angehörender Vertrauensmann der Prüfung beiwohnt. Er hat zwar kein Frage- oder Stimmrecht, er ist jedoch berechtigt in die schriftlichen Prüfungsarbeiten und Prüfungsprotokolle Einsicht zu nehmen und seine Einwendungen gegen das Prüfungsverfahren im Protokolle schriftlich niederzulegen. Falls gegen das Prüfungsergebnis Protest erhoben wird, entscheidet die Direktion.

Drohender Lohnkampf auf den Deutschen Eisenbahnen.

Seit der Kündigung des Lohntarifvertrages der Eisenbahnarbeiter (etwas mehr als die Hälfte der deutschen Eisenbahnerschaft) haben ergebnislose Verhandlungen stattgefunden. Die ablehnende Haltung der Reichsbahngesellschaft ruft helle Empörung hervor. Stellenweise, namentlich in Sachsen, ist die Streiklust sehr gross.

Die drei Landeszentralen der am Tarifvertrag beteiligten Gewerkschaften — der freie, der christliche und der Hirsch-Dunkersche Eisenbahnerverband — haben bei der Regierung und der Reichsbahngesellschaft einen *gemeinschaftlichen* Schritt unternommen.

Sie betonen, dass sie den Wirtschaftsfrieden im Bahnbetrieb nicht ohne zwingende Not gefährden wollen, dass jedoch die wirtschaftliche Lage der Eisenbahnarbeiter eine spürbare Aufbesserung erfahren müsse. Sie fordern die Regierung

und die Reichsbahngesellschaft auf, eine Verständigung zu suchen um drohende Arbeitsniederlegungen zu vermeiden.

Forderungen der Niederländisch-Indischen Eisenbahner.

Der Verband der niederländisch-indischen Eisenbahner (überwiegend europäisches Personal) hat der Eisenbahndirektion Forderungen unterbreitet, die hauptsächlich in der Rückgängigmachung von Verschlechterungen gipfeln.

Die Lohnregelung von 1921 wurde verschlechtert, indem die alljährlichen Lohnerhöhungen in zweijährliche Erhöhungen umgewandelt und die Wohnungsgelder abgeschafft wurden. Die Urlaubszuschläge wurden ebenfalls widerrufen.

Inzwischen stieg der Betriebsüberschuss von 6 730 000 Gulden im Jahre 1923 auf 11 100 000 Gulden in 1928, und auch die Aussichten für die nächsten Jahre sind gut. Aus dem günstigen Betriebsergebnis haben nur die höheren Beamten Vorteil gezogen. Ihre Tantieme für 1928 sind durchschnittlich 50% höher als für 1924.

Dem Verband wurde auf seinen Antrag der vorläufige Bescheid gegeben, dass der Verwaltungsrat im Mutterlande sich mit der Angelegenheit befasse.

Autostrassen über Eisenbahnen.

Eine englische Zeitschrift, *The Commercial Motor*, schlägt den Bau von Autostrassen über den Eisenbahnen vor. Vom verkehrstechnischen Gesichtspunkt aus hat die Idee sicher etwas Reizendes. Da das Bedürfnis für Autostrassen sich immer mehr fühlbar macht, ist es von nicht zu unterschätzender Bedeutung, dass dieses Projekt nicht auf Grunderwerbsschwierigkeiten stösst.

The Railway Gazette, das Sprachrohr der Eisenbahngesellschaften Grossbritanniens, versucht nicht die Erörterung auf das Gebiet des öffentlichen Interesses zu stellen, sondern schiebt die Frage des unlauteren Wettbewerbs in den Vordergrund. Der Hinweis auf die Kostspieligkeit vieler Bahnanlagen klingt fast wie ein Ausruf der Entrüstung: Das fehlte gerade noch!

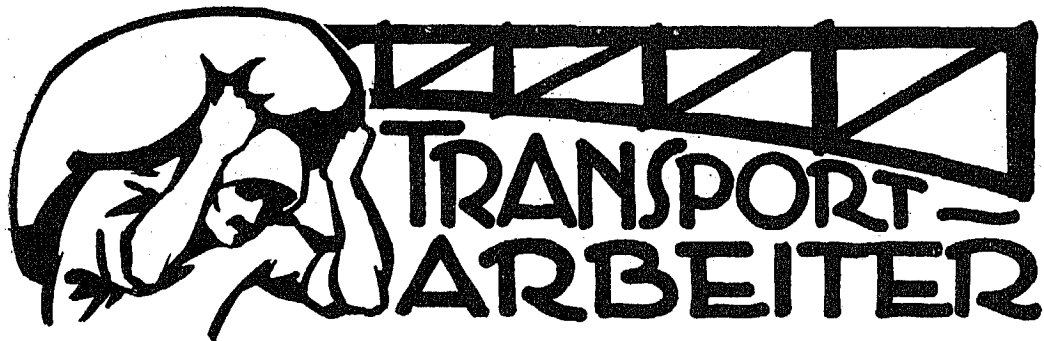
Mitteilungen des Sekretariats.

Eingegangene Beiträge.

Für 1928:	
Französische Transportarbeiter	fl. 305,83
Für 1929:	
Bulgarische Eisenbahner	240,—
Dänische Eisenbahner	521,22
„ Seefleute	96,—
Finnische Transportarbeiter	147,—
Holländische Transportarbeiter	1464,60
Norwegische Lokomotivführer	89,64
Oesterreichische Transportarbeiter	1260,57
Schweizerische Eisenbahner	2167,74

Kongresse.

- Englischer Verband der Eisenbahnangestellten: 6.—9. Mai in Blackpool;
- Union der tschechischen Eisenbahner (Unie Zeleznicnich Zamestnanců): 18.—20. Mai in Prag;
- Freier Gewerkschaftsverband Oesterreichs: 9. Juni in Wien;
- Schweizerischer Eisenbahner-Verband: 29.—30. Juni in Bern.



TRANSPORT- ARBEITER

Ein Ueberstundenkonflikt in den Clydehäfen.

Die Arbeiter der Clydehäfen forderten vor einiger Zeit die Abschaffung aller Ueberstunden zwischen 4—8 Uhr morgens und zwischen 1—5 Uhr an Samstagnachmittagen.

Die Verhandlungen verliefen ergebnislos während die Gültigkeitsdauer des Ueberzeitabkommens abließ. Die Hafnarbeiter weigern sich Ueberstunden zu leisten während den Zeiträumen für welche sie das Verbot von Ueberstunden erzwingen wollen. Die Reeder und Hafnarbeitgeber von Glasgow machten das Angebot, den Streitfall vor das Schiedsgericht des Arbeitsministeriums zu bringen, stellten aber später das Ultimatum, dass sie sich ihre vollständige Handlungsfreiheit vorbehalten um sich gegen etwaige Verluste, die ihnen aus der Weigerung der Hafnarbeiter erwachsen können, zu schützen, falls ihr Vorschlag bis zum 2. April nicht angenommen werde. Der Verband erklärte sich bereit den Streit der Schlichtung des Nationalen Lohnamtes für das Hafnawesen zu unterbreiten. In den Augen des Verbandes ist das Lohnamt besser als das Arbeitsministerium imstande, als Schiedsrichter zu fungieren. Die Arbeitgeber haben den Vorschlag des Verbandes abgewiesen.

Die Hafnarbeiter Neuseelands und die Rationalisierung.

Auch die Hafnarbeiter Neuseelands fühlen die Wirkungen der Rationalisierung. Die Zeitung des neuseeländischen Hafnarbeiterverbandes hebt hervor, dass die Einführung von Maschinen und die Verbesserung der Arbeitsmethoden den Arbeitsvorgang wesentlich beschleunigen. Das Ergebnis ist eine schnellere Abfertigung der Schiffe als bisher. Da die Hafnarbeiter Tagelöhner sind und das schnelle Arbeiten die Anzahl der arbeitslosen Tage erhöht, ist das Ergebnis eine Verminderung der Löhne der beim Laden und Entladen der Schiffe beschäftigten Arbeiter. Der Verband schreibt hierzu: „Soll die Maschine immer ein Fluch für den Arbeiter sein und ein Mittel ihn dem Hunger zu überliefern, oder wird die Gewerkschaftsbewegung deutlich erklären dass die Arbeiter wenigstens ebensoviel Anspruch haben auf den Gewinn, der sich aus der Mechanisierung der Arbeit ergibt, als die Arbeitgeber?“

Holzarbeiterstreik in Holland.

Seit längerer Zeit sind die Holzarbeiter auf dem Zaanfluss (Holland) nicht zufrieden mit ihren Arbeitsbedingungen, welche bedeutend verschlechtert wurden in den Jahren nach der Hochkonjunktur und welche sich gegenwärtig gegenüber den in Amsterdam geltenden Bedingungen ungünstig ausnehmen. Der niederländische Transportarbeiterverband, im Verein mit anderen Verbänden, stellte im Februar d. J. eine Reihe Forderungen, worunter eine Lohnerhöhung von Fl. 1.75 (RM. 3.—) pro Woche für die ständigen Arbeiter und 2-4 cents (3.3.-6.6 Pfg) pro Stunde für die Gelegenheitsarbeiter, eine Woche bezahlten Erholungsurlaub pro Jahr und Fortzahlung des Lohnes im Krankheitsfalle. Ferner forderten die Verbände die Errichtung einer Versicherung, die den Gelegenheitsarbeitern den Lohn für gesetzliche Feiertage und Krankheitstage gewähren soll. Den Arbeitgebern wurde vorgeschlagen, mit 5% der Lohnmasse zu dieser Versicherung beizutragen. Die Arbeitgeber wiesen alle Forderungen glatt ab und die Verbände proklamierten am 8. April den Streik. Der Kampf wird mit ausserordentlicher Hartnäckigkeit von beiden Seiten geführt. Etwa 1000 Mann sind daran beteiligt.



KRAFTFAHRT

Die Postkraftfahrer von Paris fordern staatliche Anstellung.

Seit einiger Zeit sind die Postkraft-

fahrer von Paris in Bewegung um die staatliche Anstellung, unter denselben Bedingungen wie die übrigen P.T.T.-Bediensteten, zu erhalten. Obschon sie sich im Dienste einer Konzessionsgesellschaft befinden, erachten sie, dass die Art ihrer Arbeit und die Verpflichtungen ihres Arbeitgebers ihnen einen Anspruch geben auf dieselben Vorteile, welche die P.T.T.-Bedienstete im allgemeinen geniessen. Diese Vorteile bestehen in einem wöchentlichen Ruhetag, in einem bezahlten Erholungsurlaub von 21 Tagen pro Jahr und in der Fortzahlung des Gehalts bei Erkrankung.

Ende März veranstalteten die Postkraftfahrer eine Kundgebung. Sie liessen ihre Wagen zwei Stunden lang im Hof des Hauptpostamtes oder in der Nähe der Bahnpostämter stehen. Der Erfolg war, dass der Unterstaatssekretär für Post und Telegraphie die Angelegenheit in Hände nahm.

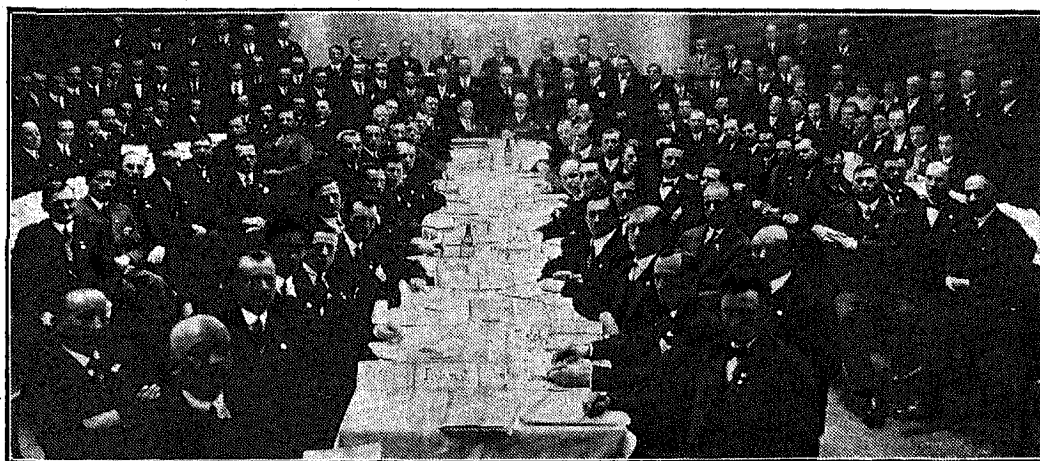
Der Kraftwagenverkehr in der Tschechoslowakei.

Gemäss einer Mitteilung der Zeitung des Vereins soll der Ministerrat sich in der nächsten Zeit mit der Frage der Beteiligung des Staates an der Südböhmischen Kraftwagensgesellschaft mit dem Sitze in Prag befassen. Der Staat wird sich dann mit 51% am Kapital beteiligen.

Besonderen Vorteil verspricht man sich von der Einführung von einheitlichen Frachtbriefen, die eine rasche Zusage von Milch und Landeserzeugnissen aus Südböhmen, von wo aus nur eine schlechte Eisenbahnverbindung mit Prag besteht, mittels Kraftwagen ermöglichen werden.

Der Omnibusverkehr in Wiesbaden.

Die Ersetzung der Strassenbahn durch einen Omnibusbetrieb, welche schon vor einiger Zeit angekündigt wurde, ist am 1. April beendet worden. Die in Betrieb genommenen Omnibusse können 45 bis 55 Fahrgäste fassen. Allgemein ist man der Ansicht, dass die Umstellung den öffentlichen Verkehr wesentlich verbessert.



Jubiläumskonferenz der tschechoslowakischen Chauffeure.
(s. Bericht in der vorigen Nummer).

STRASSEN BAHNEN

Strassenbahn und Autobus.

Ist es um die Strassenbahn geschehen?

In letzter Zeit wird vielfach die Frage erörtert, ob im Stadtverkehr der Strassenbahn oder dem Autobus der Vorrang zu geben ist. Das ist nicht zu verwundern, denn der Autobus dehnt sein Tätigkeitsfeld unaufhörlich aus. Heute ist man sich noch nicht darüber schlüssig, welcher Platz ihm im Verkehrsganzen gebührt.

Die Gunst des Publikums fällt bei dieser Konkurrenz zwischen zwei, den öffentlichen Verkehrsweg benutzenden Transportmitteln, schwer ins Gewicht. In letzter Zeit scheint das Publikum sich von der Strassenbahn abzuwenden, sie als ein zu langsames Verkehrsmittel zu betrachten. Der rasche Aufschwung des Autobus, die Reklame der Autobusfabrikanten — und nicht zuletzt auch die Anziehungskraft der Neuheit — erwecken den Eindruck, die Strassenbahn habe sich überlebt und müsse schleunigst durch den modernen, schnellen und beweglichen Autobus ersetzt werden. Darf die öffentliche Meinung in diesem Falle als massgebend angesehen werden? „Wirf alte Schuhe nicht weg, bevor du neue hast“, sagt ein altes Sprichwort. Es kommt also darauf an festzustellen, ob der Autobus imstande ist die Strassenbahn zu ersetzen, ohne in die Uebel zu verfallen, die man heute der Strassenbahn vorhält.

Als leuchtendes Beispiel der grossen Bedeutung des Autobusverkehrs wird London öfters angeführt. Gewiss, dieser gewaltige Autobusverkehr weckt Erstaunen. Der durchreisende Ausländer übersieht jedoch, dass der Strassenbahn das Zentrum Londons, das ist ein Rechteck von 10 x 3 km, versperrt ist. Trotzdem dieses so bedeutende Verkehrsgebiet der Strassenbahn verloren geht, entfallen auf sie 30% der beförderten Reisenden, gegenüber dem 30prozentigen Anteil der Untergrundbahn und dem 40prozentigen Anteil des Autobusses. Diese Ziffern betragen für:

	Paris	Berlin
Strassenbahn	42%	51%
Untergrundbahn	38%	36½%
Autobus	20%	12½%

In Paris wird das Stadtzentrum ebenfalls den Strassenbahnen verwehrt, allerdings in einem geringeren Masse als in London, während die Strassenbahn sich im Zentrum Berlins frei bewegen kann. In den Ziffern spiegelt sich die Wirkung dieser Massnahme ab.

Die Strassenbahn befriedigt das Geschwindigkeitsbedürfnis nicht. In belebten Verkehrsadern schafft es der Autobus jedoch auch nicht schneller. Ferner sagt man von der Strassenbahn, dass sie in einem Stadtzentrum, dessen Strassen

oft eng sind, verkehrshemmend wirke und häufige Stauungen verursache. Diese Behauptung ist diskutabel. Man könnte eher sagen, dass die Strassenbahn in engen Strassen verkehrsregelnd wirkt, da sie den Verkehr auf die beiden Strassenhälften zwingt. Hier hilft sie Verkehrsunfälle vermeiden. Zur Bewältigung eines gleich grossen Verkehrs muss der Autobus viel mehr Verkehrseinheiten einsetzen als die Strassenbahn, die Anhängewagen führt und ausserdem mit ihren zahlreicheren Stehplätzen den Vorteil des grösseren Fassungsvermögens bietet. Eine zu grosse Anzahl Autobusse würde den Verkehr erschweren, wenn nicht unmöglich machen, so dass die so heiss ersehnte Verkehrsgeschwindigkeit nie erreicht würde.

Uebrigens, wer sich ein schnelles Verkehrsmittel wünscht, kommt weder mit der Strassenbahn, noch mit dem Autobus aus. Für ihn ist die Hoch- oder Untergrundbahn das richtige. Das erklärt auch den Aufschwung, den diese vom Strassenverkehr unabhängigen Bahnen in grossen Städten nehmen.

Selbstverständlich ist es Pflicht der Strassenbahnen, mögliche Verbesserungen anzubringen, ihre Konkurrenzfähigkeit zu steigern, die Geschwindigkeit zu erhöhen ohne Verminderung der Haltestellen, den Bedürfnissen und Launen des Publikums entgegenzukommen. Die Entscheidung, von Fall zu Fall, welches Verkehrsmittel sich am besten eignet, muss von wirtschaftlichen Erwägungen ausschlaggebend beeinflusst sein.

Die wirtschaftliche Seite der Frage beabsichtigen wir in einem späteren Artikel zu behandeln. Von vornherein wollen wir jedoch eine *gewerkschaftliche Forderung* unterstreichen: *Löhne und Arbeitszeit der Strassenbahn- und Autobusbediensteten müssen miteinander Schritt halten*. Augenblicklich ist vielfach die Lage so, dass ein Autobusunternehmen die Möglichkeit erfolgreiche Konkurrenz gegen die Strassenbahn zu betreiben, nur dem Umstande verdankt, dass es seinen Leuten Arbeitszeit- und Lohnverhältnisse aufzwingt, mit denen die seit Jahren organisierte Strassenbahnerschaft längst aufgeräumt hat.

Das eigene Heim der Strassenbahner von Roubaix.

Am Sonntag, den 31. März fand in Roubaix (Nord-Frankreich) die festliche Einweihung eines Gebäudes statt, welches sich der lokale Strassenbahnerverein kürzlich durch Ankauf erworben hat.

Im Vergleich mit den Organisationen in Deutschland, England, Belgien, der Schweiz, Oesterreich, der Tschechoslowakei, Polen und den skandinavischen Ländern, zählen die französischen Organisationen nur wenig Mitglieder, erheben lächerlich niedrige Verbandsbeiträge und sind infolgedessen arm und schwach. Es gibt jedoch Ausnahmen und der Verein der Strassenbahner von Roubaix bildet eine solche.

Mit seinen 975 Mitgliedern erfasst er das gesamte Personal bis auf den allerletzten Mann. Der Beitrag beläuft sich auf 15 Fr. pro Monat (ca. 2,50 RM.). Ob schon dieser Beitrag gegenüber den in Nord-, West- und Zentraleuropa üblichen nicht besonders hoch ist, beträgt er doch das dreifache von dem, was die französischen Arbeiter in der Regel als Verbandsbeitrag leisten.

Das Ergebnis: Der Verein besitzt eine Krankenkasse, welche den Mitgliedern und ihren Familieangehörigen in Krankheitsfällen unter die Arme greift (während der ersten 6 Monate erhalten kranke Mitglieder Unterstützung von ihrem Arbeitgeber; nach Ablauf dieser Frist unterstützt die Krankenkasse des Verbandes). Diese vereinseigene Kasse zahlt jährlich etwa 85 000 Fr. an Unterstützungen aus.

Ein weiteres Ergebnis: Seit dem Kriege hat der Verein aus eigenen Mitteln 200 000 Fr. Streikunterstützungen ausbezahlt.

Und noch ein anderes Ergebnis: Der Verein war imstande, sich ein eigenes Haus zu erwerben zum Preise von 500 000 Fr., es vollständig zu bezahlen und... ausserdem 250 000 Fr. flüssige Barschaft in der Kasse zu halten.

Im grossen und ganzen ist dieses wirklich keine schlechte Leistung für eine Organisation von weniger als 1000 Mitgliedern.

Ausser schönen Geschäftsräumen und einem geräumigen Restaurant umfasst das Gebäude einen grossen prächtigen Versammlungssaal, der 2000 Personen fassen kann.

Kein Wunder, dass die Strassenbahner stolz sind auf ihr eigenes Heim und vor allem auf ihren Verein und dass die andern Arbeiter Roubaix's ein wenig Eifersucht an den Tag legen. Die Strassenbahner betrachten ihr Gebäude nicht als ihr ausschliessliches Besitztum, sondern als *das Heim der gesamten Arbeiterbewegung* der Stadt.

Die Strassenbahner von Roubaix-Tourcoing dienen der Arbeiterschaft ganz Frankreichs als Vorbild. Auch in anderen Ländern gibt es wohl noch Organisationen, die sich nicht zu schämen brauchten, wenn sie diesem Beispiel folgten.

Wir beglückwünschen die Strassenbahner von Roubaix-Tourcoing von ganzem Herzen zu ihrer schönen Leistung. Ebenso wie sie mit Recht stolz sind auf ihr Heim und auf ihren Verein, ist die I.T.F. stolz auf sie.

Eröffnung einer Fluglinie zwischen Grossbritannien und Indien.

Am Samstag, den 30. März verliess das erste Flugzeug der regelmässigen Luftpostlinie zwischen Grossbritannien und Indien den Flughafen von Croydon. Während die Postsendungen bisher 3 Wochen unterwegs waren, verkürzt das Flugzeug diese Zeit auf 8 Tage.



Die Entwicklung des Luftverkehrs.

(Vervollständigter Auszug aus dem vom Kollegen Nathans auf dem Stockholmer Kongress gehaltenen Referat.)

II.

Am Schlusse des Artikels in Nummer 5 vom 1. April wiesen wir auf die Subventionierung der Luftfahrt aus öffentlichen Mitteln und erwähnten in diesem

Zusammenhang dass im Rechnungsjahr 1927 der Anteil der öffentlichen Beihilfen im Haushalt der „Deutschen Lufthansa“ 78% betragen hat.

Zur Förderung des Flugverkehrs gewährt auch die französische Regierung Zuschüsse. Diese betragen i. J. 1925 Fr. 51 610 000, i. J. 1926 Fr. 60 000 000 und i. J. 1927 Fr. 78 650 000. Die englische Regierung hat die Luftverkehrsgesellschaft „Imperial Airways Limited“ i. J. 1927 mit £ 137 000, i. J. 1926 auf die Dauer von 11 Jahren mit £ 2 760 000 subventioniert. Welche Bedeutung dem Luftverkehr beigemessen wird, erhellt am besten daraus, dass sowohl die englische als auch die französische Regierung Luftverkehrsministerien gebildet haben.

Ueber den Umfang des Luftverkehrs in den verschiedenen Ländern geben folgende Zahlen *) Aufschluss :

Land	Zurückgelegte Flug-Km.							
	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926
Russland	—	—	—	—	504 392	461 998	899 028	1 319 779
Deutschland	580 139	480 053	1 653 051	1 203 679	717 842	1 583 492	4 949 661	6 541 159 ⁴⁾
Grossbritannien ¹⁾	268 800	958 900	414 400	1 244 800	1 106 400	1 424 000	1 386 958	1 351 560
Frankreich	382 000	1 653 000	2 800 000	3 543 000	3 852 000	4 500 000	—	5 220 585
Niederlande ²⁾	—	—	—	—	540 000	789 615	—	894 782 ⁵⁾
Polen	—	—	—	104 688	228 618	379 462	749 707	830 381
Ver. Staaten	162 600	737 600	1 676 800	3 059 200	2 809 600	2 992 000	—	7 306 790
Tschechoslowakei	—	—	—	—	—	207 344	278 300	245 284

Land	Fluggäste.							
	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926
Russland	—	—	—	—	1 234	2 453	3 398	4 036
Deutschland	2 042	3 975	6 820	7 733	8 507	13 422	55 185	84 594 ⁴⁾
Grossbritannien ¹⁾	—	5 799	5 256	10 393	15 552	13 601	11 193	16 775
Frankreich	1 184	6 419	15 241	14 397	15 459	18 771	19 768	18 861
Niederlande ²⁾	—	345	1 339	1 414	3 937	3 648	5 729	6 275 ⁵⁾
Polen	—	—	—	659	2 089	2 791	5 394	6 704
Tschechoslowakei	—	—	—	—	—	426	604	1 703
Ver. Staaten	—	—	—	—	—	—	—	5 782

Land	Beförderte Fracht und Post in Tonnen.							
	1919	1920	1921	1922	1923	1924	1925	1926
Russland	—	—	—	—	41,6	45,8	83	92
Deutschland	9,9	12,1	31	69	44	93	808	1 607,685
Grossbritannien ¹⁾	46	124,5	26,6	216,4	427,1	508	550	679
Frankreich	14,5	128	202,8	570,7	882,8	1 100,9	—	1 661,812
Niederlande ²⁾	—	23,9	22,3	94,3	175,3	158,8	236,7	263,2
Polen	—	—	—	153,832	12,8	30,8	76,8	153,8
Tschechoslowakei	—	—	—	—	—	2,1	18,5	12,2
Ver. Staaten	—	—	—	—	—	—	—	1 156,3

1) Rundflüge usw. sind nicht berücksichtigt, sondern nur der regelmässige Verkehr.

2) Beziehen sich nur auf die „Koninklijke Luchtvaartmaatschappij“ (K. L. M.)

3) Für 1927 sind folgende Angaben bekannt: Zurückgelegte Flug-Km. 9 208 029; Fluggäste 102 681; beförderte Fracht und Post in kg. 1 942 923.

4) Für 1927 gibt die „K. L. M.“ folgende Zahlen an: Zurückgelegte Flug-Km. 1 310 000 Km.; Fluggäste 12 916; beförderte Fracht und Post 437 139 Kg.

*) Diese Zahlen sind nicht ganz gleichartig, da wir verschiedene Quellen benutzen mussten und die Statistiken in den einzelnen Ländern verschieden voneinander sind.

Natürlich geht Hand in Hand mit der Zunahme des Verkehrs und der Ausbreitung der Verkehrsbetriebe eine Proletarisierung des Luftverkehrspersonals. Während die Piloten ursprünglich fast ausschliesslich Offiziere waren, werden sie jetzt auch aus der Kategorie der Monteure rekrutiert, was auf die Gestaltung der Arbeitsbedingungen nicht ohne Einfluss bleibt.

Unsere Organisationen müssen ihrerseits der Frage der Erfassung des Flugpersonals Aufmerksamkeit schenken. Soweit uns bekannt, ist bisher lediglich der Deutsche Verkehrsbund eine einigermaßen bedeutende Organisation des Luftverkehrspersonals. Er zählt bereits 194 Mann (Piloten, Monteure etc.) zu seinen Mitgliedern, gibt ein eigenes Organ heraus

und hat einen Kollegen, der früher selbst Flieger war, eigens mit der Propaganda unter dem Luftverkehrspersonal betraut.

Inzwischen hat das I.T.F.-Sekretariat über die Organisation des Luftverkehrspersonals eine Erhebung eingeleitet. Aus den eingegangenen Antworten ist ersichtlich, dass die Organisationen der Frage bereits Aufmerksamkeit schenken und dass in nächster Zeit mit der Erweiterung des gewerkschaftlichen Tätigkeitsfeldes auf den Luftverkehr begonnen wird.

Auch die Flieger müssen allmählich zu der Einsicht gelangen, dass sie sich gewerkschaftlich zusammenschliessen müssen, damit ihre besonderen Berufsinteressen gewahrt werden.

SEELEUTE

Das Wahlrecht der Seeleute.

In der Nummer 1 d. J. haben wir auseinandergesetzt, welche Möglichkeiten sich dem holländischen Seemann bieten, um sein Wahlrecht auszuüben. Im nachstehenden behandeln wir die Frage in einigen andern Ländern. Wir haben bereits angedeutet, dass man die Länder in zwei Gruppen teilen kann: die erste, wo den Seeleuten die Möglichkeit direkter Wahl geboten wird, und die zweite, wo die Wahlhandlung eine indirekte ist.

Grossbritannien gehört zu dieser letzten Gruppe. Das Gesetz über die Volksvertretung (Representation of People Act von 1918) bestimmt, dass die Matrosen auf Handelsschiffen, die Lotsen und Fischer (einschliesslich der Kapitäne und Lehrlinge) berechtigt sind, eine Wahlvollmacht zu erteilen, wenn es wahrscheinlich ist, dass sie sich zur Zeit der Wahlen auf See befinden.

Wie bereits ausgeführt, haben die Seeleute keinen grosszügigen Gebrauch von diesem Recht gemacht.

In Deutschland wird dem Seemann seit 1924 direkte Wahlmöglichkeit geboten. Der Paragraph 12 der Reichsstimmordnung lautet wie folgt:

„(1) Seeleuten, die sich infolge ihres Berufes nur vorübergehend in einer Gemeinde aufhalten, ist der Stimmschein von der Aufenthaltsgemeinde zu erteilen, wenn sie ihr Stimmrecht in dieser Gemeinde ausüben wollen; sie müssen aber in ihrem Seefahrtbuch einen vom Seemannsamt oder von der Gemeindebehörde eingetragenen, noch gültigen Vermerk vorweisen, der sie zur Entgegennahme eines Stimmscheines berechtigt. Zu diesem Zwecke ist den Seeleuten ihr Seefahrtbuch auszuhändigen.

„(2) Wird der Stimmschein am 5. Tage nach dem allgemeinen Abstimmungstag beantragt, so kann der Antrag zurückgewiesen werden, wenn eine Beteiligung an der Abstimmung nicht mehr möglich erscheint.

„(3) Das Seemannsamt ist verpflichtet, auf Antrag einen Vermerk in das Seefahrtbuch einzutragen, nachdem es bei der Gemeindebehörde, bei der der Antragsteller in der Stimmliste zu führen ist, festgestellt hat, dass keine Bedenken bestehen. Die Eintragung des Vermerks wird der Gemeindebehörde mitgeteilt, die es in der Stimmliste bei dem Namen des Stimmberechtigten vermerkt.

„(4) Die Erteilung des Stimmscheines wird bei der Ausfertigung von der Gemeindebehörde bei dem Vermerk unter Angabe des Abstimmungstages bescheinigt.“

Die Seeleute, die sich vor der Wahl auf See begeben oder nach dem Wahltag einen deutschen Hafen anlaufen, können ihr Wahlrecht ausüben während

eines Zeitraumes von höchstens 10 Tagen vor und höchstens 5 Tagen nach dem allgemeinen Abstimmungstag. Zu diesem Zwecke wird in allen Häfen ein besonderer Abstimmungsvorstand bestellt, vor welchem die Matrosen zwischen 10 und 12 Uhr während dieser 15 Tage stimmen können. Dazu müssen sie im Besitze des im Gesetz bezeichneten Stimm Scheines sein.

In *Dänemark* muss allen Wahlberechtigten Gelegenheit zur Ausübung ihres Rechtes bei jeglicher Wahl geboten werden, d. h. für die Reichstagswahlen, die Provinzratswahlen und die Volksabstimmung. Diese Gelegenheit muss auch den Seeleuten geboten werden, ungeachtet ob sie sich im Lande oder auf See befinden. Für die Wähler, die sich am Wahltag an Bord eines Schiffes befinden, werden alle notwendigen Dokumente dem Schiffskapitän ausgehändigt und die Wahl findet auf dem Schiffe statt, ganz gleichgültig, wo dieses am Wahltag verweilt. Nach Empfang der Dokumente muss der Schiffskapitän dafür Sorge tragen, dass alle wahlberechtigten Leute seines Schiffes ihm ihren Stimmzettel übergeben können. Der Stimmzettel wird dem Kapitän in verschlossenem Umschlag übergeben. Alle Stimmzettel werden in versiegeltem Brief der Wahlbehörde zugesandt. Somit ist das Wahlgeheimnis gewahrt.

In *Norwegen* ist der an der persönlichen Wahlbeteiligung verhinderte Wähler berechtigt, seinen Stimmzettel per Brief an das Wahlbüro zu senden. Der Stimmzettel muss allerdings vor Beginn der Zählung einlaufen.

Der Artikel 21 des Wahlgesetzes bestimmt:

„(1) Der sich zur Zeit der Wahl im Auslande befindende Wähler ist berechtigt, seinen Stimmzettel per Brief an das Wahlbüro zu schicken unter der Voraussetzung, dass die Bestimmungen des Art. 18 des Gesetzes Anwendung finden.

„(2) Der Stimmzettel kann vor dem Verlassen des Königreiches oder auch von einem Orte des Auslandes versandt werden. Im letzteren Falle darf der Wähler jedoch nicht mehr als 48 Monate vor dem Zeitpunkt der Wahlen das Königreich verlassen haben. Diese zeitliche Begrenzung gilt jedoch nicht für diejenigen, die zur Zeit des Empfanges des Stimmzettels zur Mannschaft eines norwegischen Schiffes gehören.

„Um gültig zu sein, darf die Stimme nicht vor dem 1. Mai des Wahljahres abgegeben werden.“

Der Wähler, welcher seinen Stimmzettel von einem Orte des Auslandes aus einzuzenden beabsichtigt, erhält von der mit der Aufstellung der Wahlliste beauftragten Behörde seines Wahlkreises einen Stimmschein. Ein gewöhnlicher Pass, der von einer norwegischen Behörde ausgestellt ist, kann an Stelle des Stimm Scheines verwendet werden. Der Stimmschein kann ersetzt werden für Kapitane, Steuerleute und Schiffsmaschi-

nisten durch ihre Patente und für diejenigen Wähler, die zur Besatzung eines norwegischen Schiffes gehören, durch das Seefahrtsbuch.

Das Gesetz schreibt vor, dass der Wähler sich allein in einem unbeobachteten Raum befinden muss, um sein Stimmzettel in einen Umschlag zu stecken und diesen zu versiegeln. Ferner muss er in Gegenwart eines norwegischen Konsuls oder des Kommandanten eines norwegischen Schiffes und im Beisein eines Zeugen mit seinem vollen Namen unterzeichnen:

a) eine Erklärung, dass der Umschlag seinen Stimmzettel enthält;

b) einen Brief an das Wahlbüro mit einer Darstellung der Umstände, die seine Abwesenheit vom Königreiche zum Zeitpunkte der Wahlen verursachten und die Erklärung auf Ehre und Gewissen, dass er allein in einem Raum eigenhändig den Stimmzettel in den Umschlag gelegt und diesen versiegelt hat.

Diese Erklärungen müssen bestätigt werden durch den Konsul oder Schiffsoffizier, sowie durch den Zeugen. Ferner muss eine Erklärung abgegeben werden, dass der Wähler seinen Stimmschein oder ein gleichwertiges Dokument vorgelegt hat.

In Ermangelung eines Konsuls kann der Wähler sich zu einem Notar begeben. Der Schiffskapitän kann durch den 1. Steuermann vertreten werden. Der Kapitän und der 1. Steuermann sind nur dann verpflichtet, ihren Beistand zu

leisten, wenn es sich um Mitglieder ihrer Besatzung oder um Passagiere handelt.

Die schriftliche Erklärung und der Stimmzettel werden zusammen in einem Umschlag an das zuständige Wahlbüro gesandt. Dem Wahlbüro wird durch Aufzeichnungen auf dem Umschlag mitgeteilt dass der Umschlag einen Stimmzettel enthält; ferner wird vermerkt in welcher Gemeinde der Wähler am 1. August des Wahljahres stimmberechtigt war, und die Gründe, die ihn hinderten, an der Wahl teilzunehmen. Auf Wunsch des Wählers müssen der Konsul oder Schiffsoffizier die Schriftstücke sofort in frankiertem Einschreibebrief versenden.

Der Kapitän und der 1. Steuermann müssen im Schiffsjournal aufzeichnen, dass die Wahl stattgefunden hat und den Namen des Wahlzeugen angeben. Sie müssen den vollständigen Namen des Wählers eintragen, sowie den Bezirk, in welchem er stimmberechtigt ist und g.F. das Datum, an welchem die Wahldokumente abgesandt wurden.

Der Kapitän eines norwegischen Schiffes hat dafür Sorge zu tragen, dass ein Auszug aus den Bestimmungen über die Ausübung des Wahlrechtes im Auslande im Aufenthaltsraum der Schiffsbesatzung angeschlagen ist. Jedes norwegische Konsulat muss diese Gesetzesauszüge zu jeder Zeit zur Verfügung stellen können.



Esperanto in der I.T.F.

Membroj de la klubo de Haga tramistoj Esperantistaj „Ciam Antaŭen“ fondigita en 1909.

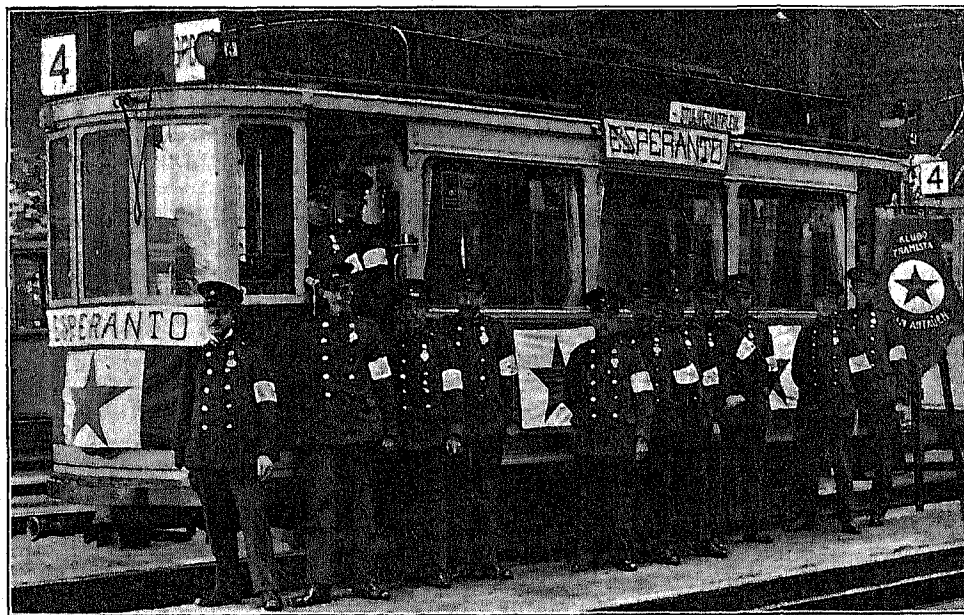
La plej malnova membro, Kdo Kist ĉiam estas fervora propagandisto kaj instruanto de la komenco de la laboro; la klubo honoras lin pri tio.

La membroj korespondas esperantlingve kun kamaradoj preskaŭ en la tuta mondo.

Volonte la estraro ricevos gazetojn kun Esp. enhavo, esperantajjn, k. t. p. La adreso estas: Noorderbeekstraat 192 Haga (Den Haag) Nederlando.

Esperanto in der I.T.F.

Die Wiener Strassenbahner haben einen Esperantistenklub gebildet und wünschen mit ausländischen Kollegen in schriftliche Verbindung zu treten. Die Adresse des Klubs ist: Jos. Slezak, Klucyggasse 15-23, Wien 20.



Mitglieder des Esperantoklubs der Strassenbahner im Haag (Holland).