



MITTEILUNGSBLATT
DER
INTERNATIONALEN
TRANSPORTARBEITER FÖDERATION

ERSCHEINT MONATLICH IN DEUTSCHER,
ENGLISCHER, FRANZÖSISCHER UND SCHWEDISCHER SPRACHE

TELEGRAMMADRESSE: INTRANSFE-AMSTERDAM

SITZ: AMSTERDAM (HOLLAND) VONDELSTRAAT 61

FERNSPRECHER: 20186

INHALTSVERZEICHNIS:

<p>Allgemeines: Der grosse Arbeitskampf in England 65</p> <p>Der Streik der englischen Eisenbahner 66</p> <p>Mitteilungen des Sekretariats 68</p> <p>Eisenbahner: Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern (Tschechoslowakei) 69</p> <p>Ein Bericht über die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Eisenbahnbetriebes in der</p>	<p>Schweiz 71</p> <p>Lokomotivführer oder Automat? 72</p> <p>Kongress des Belgischen Landesverbandes der Eisenbahner 73</p> <p>Eine Veröffentlichung des Polnischen Eisenbahnverbandes 73</p> <p>Transportarbeiter: Vorschriften und Massnahmen zum Schutze der Hafendarbeiter (England) 74</p>	<p>Die Pensionsregelung bei amerikanischen Strassenbahngesellschaften 77</p> <p>Die Stellung der schweizerischen Brauereien zu der Frage des Hebens und Tragens von Lasten 78</p> <p>Seeleute: Frondienst im Fieber 79</p> <p>Notizen 80</p> <p>Esperanto 80</p>
---	--	---

**Abdruck der Berichte mit
Quellenangabe erwünscht.**

ALLGEMEINES

Der grosse Arbeitskampf in England.

Was sich in den ersten beiden Mai-Wochen in England zugetragen, ist ein Ereignis von allergrösster Bedeutung. Zum ersten Mal in der englischen Gewerkschaftsgeschichte hat der Generalrat des Gewerkschaftskongresses die Führung in dem offenen Kampfe der Arbeiter einer Industrie übernommen und zum ersten Mal sind die Arbeiter anderer Industrien um andere als unmittelbar eigene Interessen in einen über das ganze Land ausgedehnten Streik getreten. Zum ersten Mal hat die englische Arbeiterschaft weitestgehende Klassen-solidarität im Kampfe geübt und geschlossen den Angriff des Unternehmertums auf einen ihrer Teile abzuwehren getrachtet.

Noch ist es zu verfrüht, ein abschliessendes Urteil über die Kampfergebnisse zu bilden. Zwar liegt die Formulierung, auf Grund deren der Generalrat des englischen Gewerkschaftskongresses den allgemeinen Streik aufhob, vor, aber das Ergebnis eines in solcher Umfassung geführten Kampfes ist nicht an dem zu ermesen, was unmittelbar erreicht oder nicht erreicht wurde. Entscheidend für die Bewertung eines derartigen Streiks sind die von ihm ausgelösten Fernwirkungen, ist die Beantwortung der Frage, wie sich Unternehmer und Regierungen in Zukunft gegenüber den Gewerkschaften verhalten werden, ob die Unternehmer weiter glauben den Lebensstandard der Arbeiterschaft lockern zu können, und ob die Regierung sich wieder

passiv verhält, wenn das Unternehmertum Lohnherabsetzungen und Arbeitszeitverlängerung diktiert.

Eine wichtige Feststellung kann indessen jetzt schon gemacht werden: dem Streikaufruf des Generalrats ist mit einer einzigen Ausnahme von allen Verbänden, die in den Kampf einbezogen wurden, mit einer musterhaften Geschlossenheit Folge geleistet worden. Namentlich haben die Eisenbahner und Transportarbeiter wie ein Mann die Arbeit niedergelegt und damit das gesamte Wirtschaftsleben seiner wichtigsten Elemente beraubt. Eisenbahner und Transportarbeiter bildeten denn auch die entscheidende Unterstützung in dem den Bergarbeitern aufgedrängten Kampf und gaben der Solidaritätsaktion den Charakter eines allgemeinen Verkehrsstreiks.

Nicht minder bedeutsam ist auch, dass Eisenbahner und Transportarbeiter bis zum Tage ihrer Zurückrufung durch den Generalrat die vom ersten Streiktage an bekundete Geschlossenheit aufrecht erhielten und dass so gut wie keine Absplitterung bemerkbar wurde. Durch ihre täglichen Mitteilungen suchte die englische Regierung fortgesetzt, im In- und Auslande den Eindruck zu erwecken, als ob der Streik in den letzten Kampftagen abgeflaut wäre, aber es genügt die von ihr selbst veröffentlichten Angaben über die "arbeitswilligen" Eisenbahner näher anzusehen, um sofort zu erkennen, dass es sich hierbei nur um eine Täuschung handelte. Denn was besagt es, wenn die Regierung beispielsweise noch am letzten Tage darauf verwies, dass 106 000 Eisenbahner an der Arbeit geblieben sind? Bedenkt man, dass das gesamte Eisenbahnpersonal aus rund 700 000 Köpfen besteht und dass somit die Zahl der im Betrieb gebliebenen Eisenbahner etwa insgesamt 15 Prozent des Gesamtpersonals ausmachte, so wird damit doch indirekt nur bestätigt, dass der Eisenbahnerstreik nichts von seiner Wirksamkeit und seiner Intensität verloren hatte. Dabei bedeuteten diese 15 % noch lange nicht, dass diese auch in der Lage waren, einen entsprechenden Prozentsatz des Eisenbahnbetriebs durchzuführen, denn rund die Hälfte der "Arbeitswilligen" setzte sich aus Aufsichtspersonal zusammen.

Nicht minder vollständig war der Streik der Trans-

The National Union of Railwaymen, Unity House, Euston Road.

London, N.W.1., 15. Mai 1926.

Internationale Transportarbeiter Föderation
Amsterdam.

Lieber Fimmen,

Meinen aufrichtigen Dank allen unseren Kameraden auf dem Kontinent, die uns in unserem Kampfe so prächtigen Beistand geleistet haben. Die Eisenbahner und Transportarbeiter unseres Landes standen beim Generalstreik im Vordertreffen und wurden auch durch die Aktion ihrer Kameraden in den anderen Ländern sehr ermutigt.

Ich hoffe, dass die Erfahrungen dazu beitragen, die internationale Solidarität weiter zu festigen, die Einigkeit zu fördern und die Begeisterung der Arbeiter aller Länder zum Zusammenhalt in schwierigen und gefährlichen Zeiten zu erstarken.

Hoch die internationale Solidarität!

Gez. C. T. CRAMP.

portarbeiter. Hier wurde die Macht der Gewerkschaften indirekt dadurch anerkannt, dass für Lebensmitteltransporte die Genehmigung des Generalrats eingeholt und die diesen Transporten dienenden Wagen mit den von den Gewerkschaften hierfür erteilten Genehmigungen versehen wurden.

Kann man annehmen, dass das englische Unternehmertum und englische Regierungen jemals wieder diese gewaltige Geschlossenheit vergessen, die die englischen Arbeiter in diesen bewegten Tagen bewiesen haben? Werden sich Unternehmer und Regierung nicht vielmehr Rechenschaft abgeben müssen, dass die Gewerkschaftsleitungen im unbeschränkten Vertrauen der Arbeitermassen und als deren getreue Sachwalter handeln? Und werden sie noch einmal den lächerlichen Vorwand erheben, dass die Gewerkschaftsleitungen nicht legitimiert seien, zur Arbeitsniederlegung aufzufordern, weil sie nicht zuvor eine Mitgliederabstimmung vorgenommen haben?

Hier scheint uns ein sehr positiver Gewinn, wenn nicht der positive Gewinn des Kampfes zu liegen: die Gewerkschaften haben bewiesen, dass sie eine Autorität, dass sie die berufene Vertretungsinstanz der englischen Arbeiterklasse sind, deren Wort nicht mehr ohne Gefahr überhört werden kann.

Und noch ein anderer positiver Gewinn ist nicht zu unterschätzen: die internationale Solidarität der Arbeiterklasse hat sich in diesem Kampfe bewiesen. Die Arbeiterklasse, vor allem die des Kontinents, hat dem Ringen in dem englischen Inselreich nicht nur mit verhaltenem Atem zugeschaut, sondern sie hat auch sofort begriffen, dass es sich hier um ein Ringen der Klassen, um eine in gigantische Ausmasse gesteigerte Auseinandersetzung zwischen Arbeit und Kapital handelte, bei der sie aktiv die Partei ihrer Klasse und ihrer Arbeitsbrüder ergreifen musste. So erklärt es sich, dass den von der I.T.F. sofort nach Kampfausbruch erteilten Weisungen in allen in Betracht kommenden Ländern des Festlandes Folge gegeben worden ist. Selbst in solchen Häfen, in denen die der I.T.F. angeschlossenen Gewerkschaften nur einen verhältnismässig geringen Einfluss besitzen, wurde die gebotene Solidarität mit den englischen Kameraden geübt und es ist sehr bezeichnend, dass selbst Mitglieder anderer Organisationen, ja teilweise sogar Unorganisierte, die Verrichtung von in Verruf erklärter Arbeit weigerten. Die I.T.F., die die Vorgänge in England seit dem

letzten Sommer genau verfolgt und stets mit der am 1. Mai eingetretenen Zuspitzung als einer Möglichkeit gerechnet hatte, war nicht unvorbereitet. Noch im April hatte ihr Generalrat in seiner Sitzung ausführlich die Entwicklung in England und die für den Fall eines allgemeinen Konflikts zu ergreifenden Massnahmen besprochen. Die Organisationen waren hierüber im Laufenden und es bedurfte für die Bestimmung der erteilten Weisungen nicht erst umständlicher Konferenzen. Die Vorbereitungen seitens der I.T.F. waren also getroffen, aber wir verhehlen uns gleichwohl nicht, dass auch der besten organisatorischen Vorbereitung die geschlossene und einmütige Durchführung versagt geblieben wäre, wenn die aktive Unterstützung nicht einer Arbeiterschaft gegolten hätte, die in der Internationale allgemeines Vertrauen geniesst.

(—le).

Der Streik der englischen Eisenbahner.

Ueber den aktiven Anteil, den die englische Eisenbahnerschaft an dem grossen englischen Arbeitskonflikt hatte, macht der Sekretär N. Nathans, der nach Abbruch des allgemeinen Kampfes in England weilte, in einem der I.T.F. unterbreiteten Bericht u. a. folgende Mitteilungen:

Nachdem die Verhandlungen zwischen dem Generalrat der Gewerkschaften und der Regierung über den Bergarbeiterkonflikt gescheitert waren, instruierten die drei englischen Eisenbahnerorganisationen ihre Abteilungen am Samstag den 1. Mai, die Mitglieder arzuweisen, dass sie vom Dienstag, den 4. Mai an die Arbeit niederlegen sollen. Vorbereitende Massnahmen zur eventuellen Durchführung eines derartigen Beschlusses waren bereits vorher getroffen worden. Sowohl zwischen den Vorständen als zwischen den lokalen Leitungen der drei Verbände wurde vom ersten Tag an in engster Verbundenheit vorgegangen.

Dem Streikaufruf wurde in glänzender Weise Folge geleistet und zwar während der ganzen Konfliktdauer.

Noch am letzten Streiktag waren nach Angabe der Regierung nur insgesamt 106 000 Leute im Dienst geblieben, was etwa 15 % des Gesamtpersonals der englischen Eisenbahnen entspricht. Grosseenteils bestanden die "Arbeitswilligen" aus Aufsichtsbeamten, denn nach den Feststellungen des englischen Verbandes der Eisenbahnkanzlisten hatten sich 60 000 Eisenbahnbeamte an dem Streik beteiligt während sich die Gesamtzahl dieser Personalkategorie unter Einschluss der höchsten Beamten auf 110 000 beziffert. Es konnte sich also nur ganz wenig für den praktischen Eisenbahndienst in Betracht kommendes Personal unter den Arbeitswilligen befinden. (Bemerkt sei, dass vom Aufsichtspersonal rund 66 000 im Eisenbahn-Kanzlisten Verband organisiert sind.)

Bromley, der Sekretär des Lokomotivpersonal-Verbandes, teilte mir mit, dass von den 60 000 Verbandsmitgliedern (Lokomotivführer, -Heizer und -Putzer) insgesamt etwa 40 Dienst getan haben.

Regierung und Eisenbahndirektionen trieben mit ihren Angaben über die Zahl der fahrenden Züge einen handgreiflichen Humbug. Tatsache ist, dass der aufgenommene Dienst gegenüber dem normalen Umfang und dem Grad des Bedürfnisses so gut wie nichts zu bedeuten hatte.

Die in Gang gebrachten Züge wurden einesteils durch patriotische und andernteils durch gewöhnliche Streikbrecher geführt. Höchste Chefs des Traktionsdienstes fungierten als Maschinisten. Ausserdem wurden private Ingenieure, Studenten der Technik

und allerlei Elemente herangezogen, die unter normalen Umständen sicher vom Dienst ferngehalten würden. U. a. wurde beispielsweise ein Maschinist beschäftigt, der vor einigen Jahren wegen Diebstahls entlassen worden ist, und Menschen mit einem Arm, einem Aug u. dergl. Est is denn auch kein Wunder, dass sich selbst bei dem geringfügigen Betrieb auf den sonst wegen ihrer Sicherheit sehr angesehenen englischen Eisenbahnen viele Unfälle ernsthafter Art ereigneten.

Es kann angenommen werden, dass von der gesamten Beamtenschaft etwa 55 Prozent (auf den Stationen war der Prozentsatz erheblich höher), vom Lokomotivpersonal annähernd 100 Prozent, und vom übrigen Personal 90 bis 95 Prozent am Streik beteiligt waren.

Am Mittwoch den 12. Mai wurde vom Generalrat des Gewerkschaftsbundes der allgemeine Streik, nachdem Sicherheit darüber erlangt war, dass die Verhandlungen mit den Bergarbeitern fortgesetzt werden, aufgehoben. Am gleichen Tage wiesen die drei Eisenbahnverbände die Abteilungen telegraphisch an, die Arbeit wieder aufzunehmen. Den Eisenbahndirektionen wurde von diesem Beschluss Kenntnis gegeben mit dem Ersuchen, die Massnahmen für eine sofortige Wiederaufnahme des Dienstes zu treffen. Die Eisenbahngesellschaften, die sich einbildeten, dass die Gewerkschaftsbewegung eine Niederlage erlitten habe, erschien dies als eine willkommene Gelegenheit, um die Eisenbahnverbände unschädlich machen zu können. Auf allen Stationen, Depots usw. wurde dem zurückkehrenden Personal eine Erklärung zur Unterzeichnung vorgelegt, in der eine Reihe erniedrigender Bestimmungen angeführt war, oder wurde die Wiedereinstellung kurzweg verweigert.

Sofort nachdem die Haltung der Gesellschaften bekannt wurde, wurde von den Verbänden Anweisung erteilt, dass niemand irgend eine Erklärung unterzeichnen solle und am Nachmittag des 13. Mai wurde das Personal in einem gemeinsamen Aufruf aufgefordert, den Streik fortzusetzen bis befriedigende Zusicherungen hinsichtlich der Wiedereinstellung gemacht sind.

Die Folge war, dass der Streik ebenso stark wie zuvor fortgesetzt wurde. Ja es wurde festgestellt, dass sich die Zahl der Streikenden nun, da es galt die Position des Personals gegenüber den Direktionen zu verteidigen, noch erhöht hatte.

Am Freitag, den 14. Mai, führten Verhandlungen zwischen den Eisenbahnverbänden und den Gesellschaften zu einer Uebereinstimmung auf folgender Grundlage:

1. Das am Streik beteiligt gewesene Eisenbahnpersonal wird wieder in Dienst genommen, sobald der Verkehr dies ermöglicht und Arbeit vorhanden ist. Bei der Wiedereinstellung wird das Dienstalter in jeder Gruppe, an jeder Station usw. entscheidend sein.

2. Die Gewerkschaften geben zu, dass sie durch die Proklamation des Streiks eine unrechtmässige Tat (wrongful act) gegenüber den Gesellschaften begangen haben und stimmen zu, dass die Gesellschaften durch die Wiedereinstellung ihre gesetzlichen Rechte auf Schadenersatz seitens der Streikenden oder anderer verantwortlicher Personen für aus dem Streik sich ergebenden Schaden nicht verlieren.

3. Die Gewerkschaften verbinden sich:

a. Ihre Mitglieder nicht wieder zum Streik aufzurufen, ohne mit den Gesellschaften zuvor verhandelt zu haben;

b. keine Unterstützung solchen Mitgliedern zu verleihen, die "wilde" Aktionen führen;

c. Aufsichtspersonal in speziellen Gruppen nicht zur Streikbeteiligung anzuspornen.

4. Die Gesellschaften gaben zu erkennen, dass es in Folge des Streiks wahrscheinlich notwendig sein sollte, einige Personen zu versetzen, dass aber die Betroffenen keine Lohn oder Gehaltskürzung erleiden werden. Jede Gesellschaft wird innerhalb acht Tagen den Verbänden die Personen namhaft machen, die hierfür

in Betracht gezogen werden, wobei sie jeder Person Gelegenheit einräumt, einen Verteidiger zwecks Vertretung ihres Einspruchs heranzuziehen.

5. Die Uebereinkunft soll nicht auf Personen ausgedehnt sein, die sich einer Gewalttätigkeit oder der Einschüchterung (intimidation) schuldig gemacht haben.

Hierzu ist zu bemerken:

Die Erklärung sub 2) hat vorwiegend theoretischen Charakter. Die Gesellschaften stellen keinen Anspruch auf Schadenersatz.

Die Verpflichtung sub 3), vor der Verkündung eines Streiks mit den Gesellschaften zu verhandeln, bedeutet nicht, dass lange Kündigungsfristen einzuhalten sind.

Die Bestimmung sub 4) betrifft einige in der Tat sehr unangenehme Fälle, die aber nur vereinzelt sind.

Dasselbe gilt hinsichtlich Art. 5). Diese Bestimmung ist übrigens nachträglich noch dahin ergänzt worden, dass auch diese Leute sich durch ihre Organisation verteidigen lassen können.

Im ganzen kann gesagt werden, dass diese Vereinbarung erheblich absteht von den ursprünglichen demütigenden Zumutungen der Gesellschaften.

Wichtig ist: die Verbände sind ungeschlagen aus dem Kampf hervorgegangen. Die Zahl der Unorganisierten ist weiter zurückgegangen, und die Reibungen, die früher zwischen einzelnen Eisenbahnverbänden bestanden, haben einer engen Zusammenarbeit Platz gemacht. Die Eisenbahnerschaft kann jedenfalls mit Stolz auf die heldenhafte Solidaritäts-Aktion der letzten Wochen zurücksehen.

Die Bedeutung der durch den Solidaritätsstreik den Bergarbeitern gebotenen Hilfe erhellt aus einem Schreiben, das der Vorstand des Verbandes der englischen Eisenbahn-Kanzlisten am 12. Mai seinen Abteilungen zugehen liess. Hierin wird u. a. gesagt:

Es freut mich sagen zu können, dass die Bemühungen des Generalrats des Gewerkschaftskongresses während der Betriebsstilllegung dazu geführt haben, dass die Bergarbeiter Zusicherung erhielten, dass ein ansehnlicher Teil der Reorganisations-Massnahmen, die in ihrem Betrieb so ausserordentlich nötig sind, durchgeführt wird, und dass Reformen eingeführt werden, die den Bergarbeitern eine schönere und bessere Zukunft bringen werden als anders der Fall gewesen wäre. Bei Durchführung dieser Änderungen werden die Bergarbeiter gemeinsam mit den andern interessierten Gruppen zusammenwirken, und sie werden eine Nationale Lohnkommission erhalten, worin andere Arbeitergruppen ebenfalls vertreten sind. Sie sollen das Recht haben, alle ihren Betrieb angehenden Fragen in dieser Kommission zur Sprache zu bringen und wir haben befriedigende Garantien dafür erhalten, dass im Bergbau keine unbilligen Lohnkürzungen stattfinden und dass die Löhne der untersten Lohngruppe überhaupt nicht vermindert werden. Die Uebereinkunft umfasst wertvolle andere Massnahmen, die ich in einem Rundbrief unmöglich beschreiben kann, aber die in der nächsten Nummer des Railway Service Journal noch dargelegt werden.

Der Bergarbeiterverband hat seine grosse Bewunderung und Anerkennung ausgesprochen für die Hilfe aller, die auf Geheiss des Generalrats der Gewerkschaften die Arbeit niederlegten, um dadurch die Bergarbeiter zu unterstützen. Das Ergebnis, dass nicht nur die oben angeführten Punkte zugesichert wurden, sondern dass darüber hinaus zugesagt worden ist, dass die Entlassungen zurückgezogen werden sollen und dass die Subsidiengewährung für einen solchen Zeitraum verlängert werden soll, innerhalb welchem billigerweise erwartet werden kann, dass die neuen Verhandlungen beendet werden können."

MITTEILUNGEN DES SEKRETARIATS.

Sitzung der I. T. F. in Ostende.

Samstag, den 8. und Sonntag den 9. Mai fand in Ostende eine Vorstandssitzung der I. T. F. statt, mit Vertretern derjenigen angeschlossenen Transportarbeiter- und Eisenbahner-Gewerkschaften, die für die Transporte von und nach England hauptsächlich in Betracht kommen.

Den Vorsitz führte der Sekretär der I. T. F., Edo Fimmen. Anwesend waren insgesamt 28 Vertreter aus England, Deutschland, Frankreich, Belgien und Holland. Die skandinavischen I. T. F.-Organisationen, denen die Beteiligung infolge der raschen Anberaumung der Sitzung nicht möglich war, hatten telegraphisch mitteilen lassen, dass sie den zu fassenden Beschlüssen von vornherein zustimmen. Vom I. G. B., der seitens des Vorstandes ebenfalls eingeladen worden war, wohnten die Sekretäre Oudegeest und Brown der Sitzung bei.

Der Sekretär der I. T. F. gab einleitend eine Darstellung über die von dem Sekretariat im Zusammenhang mit dem Arbeitskonflikt in England ergriffenen Massnahmen. Hierauf erstattete Milford als Vertreter des englischen Transportarbeiterverbandes Bericht über den Stand des Streiks in England. Aus seinen Mitteilungen ging hervor, dass die vom englischen Gewerkschaftsbund ausgegebene Streikparole von allen in den Kampf einbezogenen Organisationen mit grösster Geschlossenheit befolgt wurde.

Als dann nahm die Versammlung die Berichte der Vertreter aus den verschiedenen kontinentalen Ländern über die Durchführung der von der I. T. F. erteilten Instruktionen entgegen. Auf Grund dieser Berichte konnte festgestellt werden, dass die Anweisungen, keine Kohle nach England zu transportieren, keine englischen Schiffe zu bebunkern und nicht auf englischen Schiffen anzumustern, zustimmende Aufnahme gefunden haben und gut befolgt werden. Ausserdem war den Berichten zu entnehmen, dass auch die Zufuhr von Lebensmitteln nach England soweit möglich verhindert wird.

Nach Entgegennahme dieser Berichte fand eine eingehende Aussprache statt, die sich hauptsächlich auf die fortlaufende Unter- richtung des I. T. F.-Sekretariats bezog.

Die Versammlung beschloss einstimmig, die begonnene Aktion mit aller Kraft fortzuführen und in Uebereinstimmung mit den Gewerkschaftszentralen der verschiedenen Länder weitere Massnahmen zu treffen, um die englische Schifffahrt so stark wie möglich zu erschweren und zu hindern. In einem von der I. T. F. auszugehenden Manifest sollen den Arbeitern der I. T. F. angeschlossenen Verbände die Konferenzbeschlüsse mitgeteilt werden.

Eine Erschwerung der Unterstützungsaktionen seitens der festländischen Transportarbeiterorganisationen zu Gunsten der englischen Arbeiter bildet der Umstand, dass die grösste englische Seeleute-Organisation bisher noch ausserhalb des Generalstreiks steht. Dem Sekretariat der I. T. F. wurde aufgetragen, sich deswegen direkt mit dem englischen Gewerkschaftsbund in Verbindung zu setzen und von diesem nähere Instruktionen hinsichtlich der gegenüber den noch fahrenden Seeleuten einzunehmenden Haltung einzuholen.

Da die Vertreter der deutschen Transportarbeiter infolge Visumschwierigkeiten der Konferenz nicht beiwohnen konnten, wurde beschlossen, ehestens eine Zusammenkunft von Vertretern der I. T. F. und des deutschen und holländischen Transportarbeiter-Verbandes stattfinden zu lassen. Diese Konferenz soll die Massnahmen einer eventuellen Stilllegung der Kohlenanfuhr längs des Rheins besprechen bzw. feststellen.

Nach Ablauf der Konferenz fand eine gemeinsame Sitzung mit den Vertretern der Bergarbeiter-Internationale statt. Diese stand unter dem Vorsitz des I. G. B. Sekretärs J. W. Brown. Die Aussprache ergab, dass zwischen beiden Organisationen über die einzuschlagende Haltung vollkommene Uebereinstimmung besteht. Es wurde einstimmig die nachstehende Resolution angenommen;

"Die unter dem Vorsitz des I. G. B.-Sekretärs J. W. Brown stattgefundene gemeinsame Sitzung von Vertretern der Transportarbeiter-Föderation und der Bergarbeiter-Internationale, stellt nach Kenntnisnahme des Berichts über die zwecks Unterstützung der englischen Kameraden in ihrem gewaltigen Kampfe ergriffenen Massnahmen, fest, dass zwischen beiden Organisationen hinsichtlich der Auffassung und der Aktion vollkommene Uebereinstimmung besteht, und spricht hierüber ihre Genugtuung aus. Sie ruft die Arbeiter auf, die getroffenen Entscheidungen zu befolgen, sichert den englischen Streikenden ihre vollständige Solidarität zu und beglückwünscht sie zu der von ihnen in dem grössten sozialen Kampf, der jemals geführt worden ist, bewiesenen Energie".

Der Pariser Kongress.

Wie bereits mitgeteilt, wird der Kongress der I.T.F. in den Tagen vom 15. bis 22. September dieses Jahres in Paris im Hôtel des Ingénieurs, Rue Blanche 19, stattfinden.

Die Eröffnung des Kongress und die Begrüssung seitens der französischen Kameraden ist für 15. September vorgesehen. Unmittelbar daran anschliessend werden die besonderen Gruppenkonferenzen stattfinden.

Die nähere Regelung dieser Konferenzen ist abhängig von den zu behandelnden Tagesordnungspunkten und wird noch bekannt gegeben.

Der 16. September ist ebenfalls für Gruppenkonferenzen bestimmt. Am 17. sollen die schriftlichen Uebersetzungen vorgenommen werden, damit am Samstag, den 18. September die von den Gruppenkonferenzen ausgearbeiteten Resolutionen allen Delegierten ausgedrückt werden können.

Auf diese Weise haben wir die grösstmögliche Gewissheit, dass auch die Arbeit der Gruppenkonferenzen vollständig zu ihrem Recht kommt.

Mit Einschluss eines Tages, für den ein von den französischen Kameraden angebotener Ausflug in die Pariser Umgebung vorgesehen ist, wird der Kongress wahrscheinlich am 21. seine Arbeiten beenden können. Es ist indessen auch der 22. September noch für die Verhandlungen verfügbar.

Es wird danach gestrebt, den Tätigkeitsbericht ehestens den Organisationen zuzustellen.

Organisationen, die den Fragebogen des Sekretariats betr. die Mitgliederzahl und die Finanzverhältnisse noch nicht beantwortet haben, wollen dies ohne Verzug tun.

Durch Ueberbürdung des Sekretariats, grossenteils infolge des englischen Arbeitskonfliktes, konnten die Kongressanträge erst Mitte Mai ausgeschickt werden.

Zusatzanträge wollen bis 15. Juni eingereicht werden.

Konferenz betr. die Elektrifizierung im Eisenbahnbetrieb.

Auf Grund der eingelaufenen Berichte ist beschlossen worden, die Frage der Elektrifizierung der Eisenbahnen und die Wirkungen für das Personal gelegentlich des Pariser Kongresses besprechen zu lassen.

Die Organisationen sind hierüber durch Rundschreiben verständigt worden.

Warnung.

Die ungarische Organisation *Közsolgálati Alkalmazottak Nemzeti Szövetsége Allamvasuti Csoport* (Nationaler Verband ungarischer Eisenbahner) trachtet von uns angeschlossenen Organisationen Angaben für ihre Zwecke zu erhalten.

Es handelt sich hierbei um eine ausgesprochen reaktionäre und nationalistische Organisation, die mitverantwortlich ist an den blutigen Verfolgungen unserer ungarischen Kameraden. Wir vertrauen daher, dass die Mitglieder-Organisationen etwaige Anfragen des ungarischen Verbandes gebührend beantworten werden.

Empfangene Beiträge.

Seit der letzten Aufgabe wurden von folgenden Organisationen Beiträge in nachstehender Höhe empfangen:

Deutscher Eisenbahnerverband in der Tschechoslowakei	f. 578.85
Gewerkschafts- und Rechtsschutzverein der Eisenbahner Oesterreichs	„ 1492.—
Verband der tschechischen Chauffeurs	„ 97.38
Verband des norwegischen Lokomotivpersonals	„ 87.—
Englischer Eisenbahnerverband (N.U.R.)	„ 13880.—
Verband des tschechischen Binnenschiffahrtspersonals	„ 9.—
Bulgarischer Eisenbahnerverband	„ 263.—
Schwedischer Verband des Lokomotivpersonals	„ 294.72
Jugoslavischer Eisenbahnerverband	„ 75.—
Einheitsverband der Eisenbahner Deutschlands	R.M. 5000.—

Bevorstehende Kongresse von I. T. F.-Organisationen.

Norsk Lokomotivmandsforbond, 4. u. 5. Juni, in Oslo; Svenska Sjömans Unionen, 28.—30. Juni, in Gothenburg; Schweizerischer Eisenbahnerverband, 3.—4. Juli, in Bern; Eisenbahner-Verband Luxemburg, 5. u. 6. Juni in Luxemburg; Verband der Strassenbahner Belgiens, 17.—19. Juli in Verviers.



Die Arbeitsbedingungen der Eisenbahner in verschiedenen Ländern.

TSCHECHOSLOVAKIEI.

XII. Belohnungen, Auszeichnungen, Strafen.

Bedienstete, die ausserordentliche Vorsicht, Geistesgegenwart oder Schlagfertigkeit und Aufopferung an den Tag legen, sodass sie entweder ein Unglück verhindert oder dessen Folgen gemildert bzw. bedeutenden Schäden vorgebeugt haben, werden belohnt. Die Art der Belohnung ist nach den Umständen verschieden (lobende Anerkennung, Geldentschädigung). Jeder Fall wird in den Amtsblättern der Zentral-Eisenbahnbehörden veröffentlicht.

Die Strafverfügungen richten sich nach dem Grad des Vergehens. Eine Verletzung der Dienstpflichten ist ein dienstliches Vergehen; falls die Verletzung der Dienstpflichten aus blossem Versehen geschah und falls es sich um Pflichten geringfügiger Art und Bedeutung handelt, so wird dies nicht als Vergehen sondern als Verfehlung betrachtet.

Die dienstlichen Vergehen werden in grobe und leichte klassifiziert je nachdem, aus welchen Motiven die Verletzung geschah oder welche Pflichten verletzt wurden.

Eine Verfehlung, deren sich der Bedienstete schuldig macht, ist vorerst vom Dienstvorstande oder Aufsichtsbeamten belehrend zu rügen; falls ein Bediensteter sich neue Verfehlungen zuschulden kommen lässt, so ist er dafür einfach, ohne irgendwelche Formalität und Straffolgen mit einer Geldbusse zu belegen. Geldbussen für Verfehlungen können bis zu Kc. 40.— verhängt werden.

Leichte Vergehen werden mit Ordnungsstrafen belegt, und zwar entweder durch eine schriftliche Ermahnung oder durch Geldstrafen bis zu Kc. 40.—.

Grobe Vergehen werden mit Disziplinarstrafen bestraft. Disziplinarstrafen sind:

- 1) Geldstrafen bis zur Höhe von 4 % des Jahresgrundgehalts ohne Verlust des Anspruches auf Vorrückung und Beförderung.
- 2) Verweise.
- 3) Geldstrafen bis zur Höhe von 4 % des Jahresgrundgehalts.
- 4) die Versetzung in einen anderen dienstlichen Wirkungskreis in gleicher oder anderer Dienststeigenschaft und zwar entweder gleichen oder geringeren Ranges.
- 5) die Kürzung des Gehaltes um höchstens zwei Gehaltsstufen.
- 6) die Versetzung in den dauernden Ruhestand mit gekürzter Pension (bei mehr als 20 Pensionsjahren; die Kürzung darf höchstens 25 % betragen).
- 7) Entlassung.

Mit den unter 2), 3), 4) u. 5) angeführten Disziplinarstrafen ist auf die Dauer eines Jahres der Verlust des Anspruches auf Vorrückung und der Verlust der Eignung zur Beförderung verbunden.

Jeder Beschuldigte muss stets vernommen werden,

wobei er nicht nur vom rechtlichen Standpunkte aus beurteilt wird, sondern insbesondere vom fachlichen. Der Betreffende hat das Recht der Berufung (ausgenommen gegen die Verhängung von Bussen für Verfehlungen). Der Schuld- und Strafbefund ist dem Beschuldigten schriftlich unter Angabe des Vergehens und der Vorschrift, welche durch dasselbe verletzt wurde, mit einer rechtlichen Belehrung über die Berufung einzuhändigen. Die Ordnungsgeldstrafen fliessen in den Altersversorgungsfonds. Die Entscheidung des Disziplinarhofes ist vom Eisenbahnminister zu bestätigen; dieser hat das Recht, die Strafe zu mildern. Sofern es sich um Erkenntnisse der Disziplinarkammern handelt, steht das Recht der Milderung auch dem Staatsbahndirektor zu (siehe auch Kapitel VII).

Besondere Hervorhebung verdient, dass die Disziplinarverfahren auf den Grundsätzen des modernen Strafrechtes beruhen; so wird zum Beispiel dem Beschuldigten ein Verteidiger in erster und zweiter Instanz zugestanden und ein bedingter Aufschub des Strafvollzugs zugelassen. Der Strafvollzug darf auf mindestens 2, höchstens 5 Jahre hinausgeschoben werden.

XIII. Wohnungsfrage.

Mit Rücksicht auf die herrschende Wohnungsnot ist ein Gesetz geschaffen worden, das es ermöglicht mit Staatsgarantie zu bauen. Es bestehen besonders günstige Bestimmungen bezüglich der von gemeinnützigen Baugenossenschaften und inländischen öffentlich-rechtlichen Körperschaften durchzuführenden Bauten.

Es ist ferner von grosser Bedeutung, dass das Gesetz über den Mieterschutz die Kündigung von Eisenbahnbediensteten praktisch nur aus gerichtlichen Gründen zulässt (Nichtbezahlung der Miete, Verurteilung infolge einer strafbaren Handlung gegenüber dem Vermieter oder seiner Frau, grobe Verletzung der Hausordnung usw.).

Das Endresultat der Baulätigkeit der Staatseisenbahnverwaltung im Bereiche der Wohnungsfürsorge ist für das Jahr 1922 wie folgt:

Durch Regelungen in Bahngebäuden wurden in 173 Häusern 306 Wohnungen und 4 Kasernen mit 64 Betten gewonnen; in Privathäusern wurden 5 Häuser mit 20 Wohnungen gewonnen; von den durchgeführten Neubauten waren 33 Häuser mit 349 Wohnungen, 1 Kaserne mit 20 Betten und 6 Baracken mit 36 Wohnungen, insgesamt somit 720 Wohnungen.

In grösseren Städten verbleibt eine grosse Anzahl von Bediensteten ohne gute Wohnungen. Ein grosser Teil der Eisenbahner wohnt noch weit vom Dienstorte entfernt.

XIV. Kasernen und deren hygienische Einrichtungen. Sicherheitsvorkehrungen.

Für den Aufenthalt und die Uebernachtung des Fahrpersonals sind in all jenen Stationen Kasernen errichtet, wo die Ablösung geschieht und ausserdem in allen Anschluss-Stationen der Lokalbahnen an die Hauptstrecke, wo nach der Diensterteilung die Kasernierung des Personals notwendig ist. Diese Stationen sind etwa 500 an der Zahl; in den grössten und frequentiertesten Bahnknotenpunkten sind die Kasernen in besonderen Gebäuden untergebracht. Sie haben Zentralheizung, Duschen und gemeinsame Speisezimmer.

Neue Kasernen werden möglichst abseits des Bahnverkehrs errichtet mit einem Zugang von der Strasse. Die Räumlichkeiten werden in der Regel nur für 2 Mann anstatt wie früher mit für die ganze Partie gemeinsamen Schlafstätten projektiert; weiter werden sie mit Speisezimmern, Badeeinrichtungen und ande-

ren hygienischen Einrichtungen ausgestattet. Die Benutzung der Kasernen ist kostenlos.

Für alle Beamte sind ausserdem Schlafstätten vorhanden (derzeit in 156 Stationen 550 Betten in 380 Räumen); für die Benützung wird ein geringer Unterhaltungsbeitrag erhoben.

Eisenbahnrestaurationen und Buffets gab es auf den Strecken der tschechoslowakischen Staatsbahnen im Jahre 1922 insgesamt 290; von diesen waren Bahnrestaurationen mit Hotelzimmern 27, ohne Gastzimmer 204 und 59 Bahnbuffets; dem Eisenbahnpersonal werden Speisen und alkoholfreie Getränke zu ermässigten Preisen verabfolgt.

Was die Sicherheitseinrichtungen zur Verhütung von Unfällen anbelangt, so sind die Hauptstrecken blockiert, das heisst, mit elektrischen Wechsel- und Signalvorrichtungen ausgerüstet.

Die Personenzüge sind durchwegs mit durchlaufender Bremse nach dem system Hardy oder Westinghouse versehen; die Güterzüge sind bisher nicht durchlaufend gebremst. Diese Frage wird von der Bahnverwaltung eifrig studiert.

XV. Dienstkleider.

Mittels Verordnung des Eisenbahnministeriums wurden die Bedienstetenkategorien bestimmt, die die Pflicht haben, die vorgeschriebenen Dienstkleider im Dienste zu tragen. Es sind dies:

- a) die Vorstände (Verwalter) der Stationen und deren Verkehrsstellvertreter;
- b) Zugsexpedienten;
- c) ständige Portiers bei Haupteingängen, in den Amls- (Verwaltungs-) gebäuden, sowie in Vestibülen und Warteräumen für das reisende Publikum;
- d) Zugsführer und Kondukteure.

Alle übrigen Bediensteten haben zwar nicht die Pflicht Dienstkleider zu tragen, aber es werden ihnen Arbeitskleider zugeteilt.

Der jetzige Stand der Zuteilung sowie der Tragzeit der Dienst- (Arbeits-) kleider ist ein verschiedener und richtet sich nach vorgeschriebenen Normen. Nach der verschiedenen Arbeitsart werden Stoffkleider, Mütze und Mantel mit einer Tragzeit von $\frac{1}{2}$ Jahre bis zu 4 Jahren zugeteilt, Leinenkleider meistens auf die Dauer eines Jahres, Pelze und Pelzkappen mit einer Tragdauer von 6 bis 8 Jahren.

Den Beamten werden keine Kleider zugeteilt; eine Ausnahme von dieser Bestimmung wird bei Lokomotivführern-Beamten gemacht, denen ein Pelz, 1 Pelzkappe, ein blaues Leinenarbeitskleid und eine Sommermütze ausgefolgt wird.

Die Höhe des Uniformanschaffungsbeitrages bei Beamtenanwärtern, die für den selbständigen Verkehrsdienst bestimmt sind, beträgt Kc. 330.— ein für allemal; für die Uniformabnutzung werden die Beamten, die verpflichtet sind im Dienste diese zu tragen, Kc. 120.— jährlich bewilligt. Zu beiden Beträgen wurden für die Dauer der ausserordentlichen Teuerungsverhältnisse Zuschläge und zwar von Kc. 1170.— für Neuanschaffung und Kc. 480.— für die Benützung gewährt.

Die für die Dienstkleider der Bediensteten notwendigen Textilien hat das Handelsministerium im öffentlichen Wettbewerb besorgt. Auf ähnliche Weise wurden auch die Dienstkappen und Pelzwaren angeschafft.

Das Eisenbahnministerium hat sich bemüht, in den

Grenzen der bewilligten Kredite die Qualität der notwendigen Materialien zu verbessern und hat zur Erreichung dieses Zieles in der zweiten Hälfte des Jahres 1922 bereits typisierte Textilien eingeführt, die von guter Qualität waren und den Bedingungen der Bediensteten entsprachen. Die Beteiligung der Bediensteten mit diesen Dienstkleidern ist beginnend mit diesem Jahre in den vorgeschriebenen Fristen durchgeführt worden.

Das Nähen der Dienstkleider geschieht nicht nach Mass, sondern nach fachmännisch festgesetzten Grössengruppen (insgesamt 9 Normalgruppen und 1 anormale Gruppe), wodurch bedeutend niedrigere Konfektionspreise erzielt werden.

XVI. Aertzliche Untersuchungen.

Sämtliche Bewerber um Aufnahme in den Eisenbahndienst bei den tschechoslowakischen Staatsbahnen müssen sich vor der Aufnahme einer ärztlichen Prüfung ihrer körperlichen und geistigen Fähigkeiten unterziehen; diese Untersuchungen verrichten die Bahnchefsärzte.

Gehör und Sehschärfe werden besonders genau geprüft. Die Bahnärzte stellen in ihren ärztlichen Gutachten fest, für welche Gruppe des Eisenbahndienstes der Bewerber geeignet ist. Zwecks Einreihung zur Gruppe A wird verlangt, dass der Bewerber mit beiden Augen ohne Augenglas normal sieht und normal die Farben unterscheidet und dass er mit beiden Ohren deutlich buchstabiertes Geflüster aus einer Entfernung von 5 Metern versteht. In diese Gruppen gehört das Personal des Exekutivdienstes auf Lokomotiven, ferner Motorführer, Zugbegleitungspersonal, Vershubspersonal, Weichenwärter und Weichensteller und schliesslich das Personal des Bahnerhaltungsdienstes und des Streckenaufsichtsdienstes.

In den übrigen Gruppen sind die Bedingungen des Gehörs und des Sehvermögens den verschiedenen Graden der Notwendigkeit der Verantwortlichkeit der Dienstleistung angepasst. So wird z.B. in der Gruppe D die Seh- und Hörschärfe mit dem Mass der unbedingten Notwendigkeit toleriert, es wird Farbenblindheit und ähnliches zugelassen. In diese Gruppe gehören Bedienstete, die über die ganze Dienstzeit ausschliesslich bloss im Kanzleidienste verwendet werden können. Nichtsdestoweniger muss auch in dieser letzten Gruppe das Seh- und Hörvermögen des Bewerbers um Aufnahme in den Eisenbahndienst wenigstens so beschaffen sein, dass der Bewerber anstandslos den Dienst ausüben und gleichzeitig auch um seine persönliche Sicherheit sorgen kann. Bewerber, die auf einem Auge nicht sehen oder auf einem Ohr nicht hören, werden als zum Eisenbahndienste ungeeignet betrachtet.

Die periodischen Wiederholungsprüfungen werden bis zum 45. Lebensjahr des Bediensteten jedes fünfte Jahr, zwischen dem 45. und 60. Lebensjahr jedes dritte Jahr und nach dem 60. Lebensjahr jedes zweite Jahr vorgenommen.

Wiederholungsprüfungen werden ausserdem auch nach Bedarf angeordnet; insbesondere sind ihnen solche Bedienstete unterworfen, welche entweder zu einer anderen Dienstleistung zugeteilt werden sollen, die eine höhere körperliche und geistige Fähigkeit erfordert, oder Bedienstete, die eine schwere Krankheit, bezw. Verletzungen, insbesondere des Kopfes, der Augen, der Ohren usw. überstanden haben.

(Schluss folgt).

Ein Bericht über die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Eisenbahnbetriebes in der Schweiz.

In der Schweiz ist bekanntlich die Elektrifizierung der Eisenbahnen unter allen Ländern am weitesten vorgeschritten. Von den 5300 km. Gesamtlänge des Eisenbahnnetzes dieses Landes waren Ende 1924 bereits 2250 km. auf elektrischen Betrieb umgestellt, wovon 564 km. auf das 2900 km. betragende Netz der staatlichen Bundesbahnen entfallen.

Wie gestaltet sich nun die Wirtschaftlichkeit des elektrischen Betriebes gegenüber dem Dampfbetriebe und welche Verschiebungen führt die Umstellung auf elektrische Traktion in den Ausgaben herbei? Wie wirkt sich die Elektrifizierung insbesondere auf die Personalkosten aus?

Einige nützliche Anhaltspunkte zur Beantwortung dieser Fragen bietet ein Bericht, den die Generaldirektion der Schweizerischen Bundesbahnen dem Verwaltungsrat auf Grund der Betriebsergebnisse des Jahres 1924 unterbreitet hat und in dem ausführlich dargelegt wird, wie sich die Kosten bei Fortführung der elektrifizierten Linien als Dampfbetrieb gestaltet hätten.

Nachstehend sei zunächst der in dem Bericht enthaltene Vergleich der Kosten des elektrischen Betriebes (E) mit denen des Dampfbetriebes (D) im Jahre 1924 wiedergegeben:

a. Personal, Unterhalt und Verschiedenes für sämtliche elektrischen Anlagen der SBB, abzüglich diverse Einnahmen für Arbeitsleistungen, Mieten usw.	Elektr. Betrieb (nach Geschäftsbericht) (E)	Dampfbetrieb (f. d. Vergleich berechnet) (D)
	Fr. 2 265 024	—
b. Ausgaben für Beschaffung von Energie aus bahnfremden Kraftwerken, abzüglich Einnahmen aus dem Verkauf bahneigener Energie (Die Einnahmen haben die Ausgaben übertroffen.)	„ — 15 647	—
c. Fahr-, Depot- und Zugpersonal, Wagenreiniger, Unterhalt- und Schmiermaterial d. Triebfahrzeuge, Unterhalt der Wagen	„ 8 475 000	Fr. 12 965 000
d. Spisewasser d. Dampflokomotiven und Transport der Kohle von der Grenze bis auf den Tender der Dampflokomotiven.	„ —	„ 2 247 000
e. Kosten d. Kohle an der Landesgrenze franco verzollt.	„ —	„ 11 046 000
f. Mehrkosten d. Bahnunterhaltes b. Dampfbetrieb.	„ —	„ 141 000
g. Verzinsung, Tilgung und Erneuerung	„ 19 956 305	„ 1 810 000
Zusammen	Fr. 30 680 682	Fr. 28 209 000

Hiernach kostete der elektrische Betrieb Fr. 2 471 682 mehr als die Betreibung des gleichen Netzes mit Dampfkraft gekostet haben würde. Eine nähere Betrachtung der Zahlen lässt sofort die Ursache dieses Unterschiedes erkennen; sie liegt bei dem Ausgabenposten g) (Verzinsung, Tilgung und Erneuerung). Hier stehen einem Betrag von Fr. 1 810 000 für Dampfbetrieb nicht weniger als Fr. 19 956 305 gegenüber, was darauf zurückzuführen ist, dass sich die unterschiedlichen Anlagekosten im Falle des Dampfbetriebes auf Fr. 31 000 000, im Falle des elektrischen Betriebes aber auf Fr. 354 993 366 also mehr als das Elfache belaufen. Die Erklärung hierfür liegt in dem Umstand, dass die Elektrifizierung neben den Ausgaben für Lokomotiven, Stromleitungsanlagen usw. die Errichtung grosser Kraftwerkenanlagen notwendig machte, während zur Betreibung der Strecke mit Dampf lediglich ein Lokomotivbestand in dem angegebenen Werte zu verzinsen und zu tilgen gewesen wäre. Auch wenn man dem für den Dampfbetrieb errechneten Ausgabenposten g) von Fr. 1 810 000, die beim elektrischen Betrieb als

Verzinsungs-, Tilgungs- und Erneuerungsausgaben erscheinenden Ausgabenposten d) und e) hinzurechnet, bleibt der Unterschied zu Ungunsten des elektrischen Betriebes ausserordentlich hoch (Fr. 15.106 000 gegen Fr. 19 956 305). Hierbei ist indessen zu beachten, dass die von den Schweizerischen Bundesbahnen errichteten Kraftwerke noch lang nicht vollständig ausgenützt werden und dass die Elektrifizierungsarbeiten zu einer Zeit in Angriff genommen worden sind, als die Preise weit über dem heutigen Niveau lagen. (Ein früherer Bericht der Bundesbahnen-Direktion hat diesen Kostenunterschied mit Fr. 75 000 000 ermittelt).

Am meisten interessiert hier der Ausgabenposten c), der vorwiegend Personalausgaben enthält. Hier ist das Verhältnis vom elektrischen Betrieb zum Dampfbetrieb wie 2 zu 3, das heisst die Ausgaben sind beim elektrischen Betrieb um rund ein Drittel gesunken.

In dem Bericht wird dieser Posten für den elektrischen Betrieb wie folgt detailliert:

1) Kosten des Fahrpersonals (518 Personen zu je Fr. 8855)	Fr. 4 587 000
2) Kosten des Depotpersonals (151 Personen zu je Fr. 4670)	„ 705 000
4) Unterhaltskosten der Lokomotiven und Motorwagen	„ 3 082 000
5) Kosten des Schmiermaterials	„ 101 000
zusammen:	Fr. 8 475 000

Für den Dampfbetrieb ist die Zusammensetzung dieses Ausgabenpostens dagegen wie folgt:

1) Kosten des Fahrpersonals (740 Personen zu je Fr. 8855)	Fr. 6 553 000
2) Kosten des Depotpersonals (259 Personen zu je Fr. 4670)	„ 1 210 000
3) Mehrkosten des Zugpersonals und der Wagenreiniger	„ 870 000
4) Unterhaltskosten der Lokomotiven und Motorwagen	„ 4 150 000
5) Kosten des Schmiermaterials	„ 132 000
6) Mehrkosten des Unterhalts der Wagen beim Dampfbetrieb	„ 50 000
zusammen:	Fr. 12 965 000

Hieraus ist zu ersehen, dass sich die bei diesem Posten im elektrischen Betrieb erzielte Ersparnis von insgesamt Fr. 4 490 000 zu rund 75 % aus Ersparnis an reinen Personalkosten zusammensetzt. Hauptsächlich beteiligt an dieser Einsparung ist das Fahrpersonal, das von 740 auf 518 Köpfe, und das Depotpersonal, das von 259 auf 150 Köpfe vermindert werden konnte. Aber auch im Bestand des Zugpersonals sowie des Personals der Wagenreiniger konnten Herabsetzungen vorgenommen werden und zwar handelt es sich hierbei um insgesamt 108 Mann, die sich wie folgt verteilen: 19 Zugführer, 34 Zugschaffner, 47 Bremser und 8 Wagenreiniger. Während aber die oben angeführte Ersparung an Fahr- und Depotpersonal das ungefähre Verhältnis der mit der fortschreitenden Elektrifizierung unter Beibehaltung des bisherigen Arbeitssystems möglichen Personalverminderung wiedergibt, stellen die beim Zugpersonal eingesparten Kosten nur einen Teil der möglichen Ersparungen dar, da sie nur einen einzigen der drei Eisenbahnkreise berücksichtigen. In den andern beiden Kreisen ist nämlich der elektrische Betrieb noch nicht so weit vorgeschritten, um bereits auch hier den Betrieb mit vermindertem Zugpersonal durchführen zu können. Es ist darum sehr wahrscheinlich, dass mit der Zeit im Verhältnis zur Länge des elektrifizierten Netzes eine grössere Verminderung des Zugpersonals stattfindet als in der obigen Aufstellung zum Ausdruck kommt.

Wie dem auch sei: schon an Hand der obigen Errechnungen lässt sich feststellen, dass neben dem Wegfall der Kohlenkosten die Verminderung des Fahr-, Depot- und Zugpersonal die bedeutsamste Ersparnis der Betriebskosten bei elektrischer Traktion bildet und dass diese in Zukunft grösstenteils von den Kapitalkosten verschlungen wird. Der kleinere Teil erscheint zwar auch in dem Ausgabeposten a) der die Kosten des in den Kraftwerken sowie beim Unterhalt der elektrischen Leitungsanlagen benötigten Personals enthält. Die genaue Anteilshöhe der Personalkosten an diesem Ausgabeposten kann aus dem Bericht nicht ersehen werden.

Will man die sich aus dem Bericht ergebende Verminderung des Personalbestandes richtig bewerten, so muss freilich auch berücksichtigt werden, dass die Fortführung des Dampfbetriebes mit neuzeitlichen Verbesserungen, wie beispielsweise Einstellung leistungsfähigerer Lokomotiven und hierdurch ermöglichte Vermehrung des Zuggewichtes und der Zuggeschwindigkeit, ebenfalls Personaleinsparungen gestattet hätte. Man wird also nicht die ganze festgestellte Personaleinsparung auf die Tatsache der Elektrifizierung allein zurückführen dürfen.

(—)c.

Lokomotivführer oder Automat?

Wir entnehmen den nachstehenden Aufsatz dem "Voraus", dem Organ der Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer:

Seit einiger Zeit ist zu bemerken, dass einzelne Reichsbahnstellen besonders bemüht sind, durch technische Mittel eine "Zugbeeinflussung" gegenüber dem Ueberfahren eines Haltesignals zu bewirken. In einem durch die Presse gehenden anscheinend offiziös inspirierten Artikel heisst es: "Die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft ist lebhaft bemüht, alle Massnahmen zur grösstmöglichen Hebung der Betriebssicherheit zu treffen. Um die Sicherheit auf den deutschen Bahnen von der Aufmerksamkeit des Lokomotivführers nach Möglichkeit unabhängig zu machen, wird erstrebt, eine besonders zuverlässige Art der Signalübertragung auf die Lokomotiven zu finden. Neuerdings hat die Deutsche Reichsbahn-Gesellschaft weitere Vorschläge von grösseren Firmen eingefordert." Weiter heisst es: "Die u. a. von den Firmen Siemens, A.E.G. Lorenz und Deutsche Signalwerke vorgeschlagenen Einrichtungen, die in Einzelheiten sich von einander unterscheiden, haben folgende Funktionsweise: Ein auf der Lokomotive befindlicher Magnet, um den ein stromdurchflossener Leiter gewickelt ist, wird bei der Fahrt über einen Streckenmagneten (am Signal oder in der Nähe des Signals) so beeinflusst, dass in der stromdurchflossenen Spule eine Aenderung der Stromstärke eintritt. Der Vorteil einer derartigen Einrichtung besteht vor allem darin, dass keine mechanische Berührung zwischen Lokomotive und Bahnkörper erforderlich ist und deshalb auch die störenden Einwirkungen hoher Fahrgeschwindigkeiten fortfallen. Bei allen Signalübertragungsweisen, auch bei der letztgenannten elektromagnetischen, wird man im Fernverkehr eine unmittelbare Einwirkung auf die Bremsvorrichtung zunächst noch nicht in Angriff nehmen können, solange, bis die absolut zuverlässige Funktion der betreffenden Einrichtung erprobt ist. Bei der "Zugbeeinflussung", die das Ziel der in Betracht kommenden Versuche ist, kommt es nicht auf allgemeine Grundgedanken an; die Schwierigkeiten liegen vielmehr in der

Anpassung der Einrichtung an die Lokomotivkonstruktion und an das Bahnprofil, ferner in der Berücksichtigung aller Eigentümlichkeiten des Eisenbahnbetriebes. . ."

Die Reichsbahn-Hauptverwaltung hat bisher immer zum Ausdruck gebracht, dass sie bezüglich "Zugsicherungsmittel" nicht weiter gehen wolle, als zur Unterstützung des Lokomotivführers eine Uebertragung der Signalstellung auf die Lokomotive einzuführen falls eine Einrichtung gefunden werde, die als absolut zuverlässig gelten könne. Die vorher zitierte offiziöse Auslassung zeigt aber, dass man in der

Mechanisierung des Lokomotivführerdienstes

den "Fortschritt" sieht.

Entgegen der amtlicherseits immer geäusserten Absicht, zunächst nur die Signalübertragung auf die Lokomotive auszuprobieren, macht man bei der RBD Köln indes schon Versuche, neben der Signalübertragung auch deren Auswirkung auf die Bremsen des Zuges bewirken zu lassen. Ein auf der Lok. angebrachter elektromagnetischer Empfangsapparat nimmt die Signalübertragung während der Fahrt auf und lässt bei Haltstellung des Signals eine am Empfangsapparat befindliche elektrische Hupe ertönen. Gleichzeitig wird auf elektromagnetischem Wege ein Ventil geöffnet, das Luft aus der Hauptluftleitung entweichen lässt, wodurch

die Bremsung des Zuges veranlasst wird.

Uns ist nicht bekannt, dass seitens der Hauptverwaltung derartige Versuche mit automatischer "Zugbeeinflussung" angeordnet worden sind. Die Reichsbahndirektionen sind also in dieser Frage viel "fixer" als die Hauptverwaltung. Während letztere sich noch mit den bedeutendsten Firmen des Elektrizitäts- und Signalbaufachs unterhält und erst durch verschiedene Systeme die Möglichkeit

einer völlig zuverlässigen Signalübertragung

prüft und erprobt, ist die RBD Köln mit dem Problem schon längst fertig. Doch halt, noch nicht fertig, denn vielleicht wird der Apparat noch vervollständigt durch eine Einrichtung, welche den Regler schliesst, und wenn das gut geht, auch noch die Steuerung umlegt.

Der elektromechanisierte Lokomotivführer!

Aber man soll mit dem Urteil über solche Einrichtungen nicht zu schnell sein. Mancher "Erfinder" hat seine Erwartungen und Prophezeiungen schon erheblich zurückschrauben müssen. Manchmal ist aus einer "grossen Sache" nichts übrig geblieben. Wir sind der Auffassung, dass derartige Zugsicherungseinrichtungen erst dadurch erprobt werden können, wenn auf einer schwierigen Strecke mit lebhafter Zugfolge die Lokomotiven aller Züge mit der gleichen Einrichtung versehen sind. Eines ist sicher: Um das Ueberfahren eines Haltesignals mechanisch zu verhüten, ist es erforderlich, dass die Einwirkung auf die Bremse so frühzeitig erfolgen muss, dass auch der schnellstfahrende Zug genügenden Bremsweg bis zum Haltesignal hat. Aber die Erfüllung dieser ständig bestehenden Notwendigkeit wirkt sich bei dichter Zugfolge zum betriebsstörenden Faktor aus, weil dadurch die Bremsung der langsamer fahrenden Züge zu vorseitig erfolgt und Stockungen hervorruft, die sich nach rückwärts fortpflanzen. Selbst Züge, die einem vorausgefahrenen direkt nachfolgen müssen, und in der Höhe des Vorsignals noch erst in der Anfahrt begriffen sind (lange Güterzüge), erhalten dadurch einen störenden Eingriff und werden unbeabsichtigt zum Halten gebracht, neue Betriebsstörungen hervor-

rufend. Oder aber der Lokomotivführer muss den Apparat zur Verhütung solcher Betriebswidrigkeiten abstellen können. Damit aber verliert er 90 vH. seines Wertes. Entweder ist ein Apparat

immer vorhanden, der zuverlässig wirkt,

oder aber das ganze Zeug bleibt besser ganz von der Lok. weg. Und wie ist es mit all den anderen Zahlreichen Erfordernissen und Gefahrenquellen durch die Einrichtung selbst? Wenn ihr eigne Betriebskraft fehlt, zu gering wird oder ganz versagt? Wenn das Personal zur sicheren Wartung und Instandhaltung solcher Einrichtungen fehlt oder nicht genügend geschult ist? Wenn die Lokomotive wegen Schadhaftheit der Zugsicherungseinrichtung eigentlich im Schuppen bleiben müsste, aber kein Ersatz vorhanden? Wer will es dem Lokomotivführer verübeln, wenn er bei Einführung eines solchen Apparates (denn wenn er nicht unbedingt zuverlässig ist, würde er doch nicht eingeführt) sich auch darauf verlässt?

Wir wollen jetzt nicht näher auf diese Einzelheiten eingehen, sie sollen nur angedeutet werden. Wer solche "Zugbeeinflussungen" einführt, muss sich bewusst sein, dass er damit einen hochbedeutsamen und verantwortungsreichen Schritt tut. Wir sind nicht etwa gegen den Fortschritt der Technik; im Gegenteil begrüßen wir jede Massnahme, die den Lokomotivführer in der Signalbeobachtung bei unsichtigem Wetter unterstützt. Aber wir befürworten keinesfalls die Eingriffe in die Funktionen bei der Zugförderung. Denn bei diesen Einrichtungen

sind die Unvollkommenheiten und Gefahren grösser als bei den Blocksicherungseinrichtungen,

weil jene an den schnellfahrenden, stossenden und vibrierenden, jeder Witterung ausgesetzten Lokomotiven viel grösseren und zahlreicheren schädlichen Einflüssen ausgesetzt sind als die Blockeinrichtungen, die trotz relativ hoher Vollkommenheit doch ihre Störungen noch nicht überwunden haben. Auf keinen Fall aber möge die Verwaltung damit rechnen, dass mit Hilfe solcher "Sicherungen" das Pflicht- und Verantwortlichkeitsgefühl ersetzt oder die Dienstleistungen noch gesteigert werden können."

Kongress der Belgischen Landesverbandes der Eisenbahner.

(Na) Der Landesverband der Eisenbahner Belgiens, der bekanntlich auch Bedienstete der Post, des Telephon- und Telegraphenverkehrs sowie der staatlichen Schifffahrt umfasst, hielt am 25. und 26. April den 8. Jahreskongress in Brüssel ab. Die vorgelegten Jahresberichte wurden nach einiger Aussprache mit allgemeinen Stimmen gutgeheissen.

In der Frage der autonomen Regie der belgischen Eisenbahnen bestätigte der Kongress die vom Vorstand geführte Aktion. Es wurde beschlossen, eine Kommission zu beauftragen, die bestmögliche Lösung festzustellen. Diese Kommission soll gebildet werden

aus zwei sozialistischen Ministern sowie aus Delegierten der belgischen Arbeiterpartei, der Gewerkschaftszentrale sowie des Landesverbandes der Eisenbahner. Als Grundsatz wurde aufgestellt, dass gestrebt werden muss:

1. nach Betriebsführung im öffentlichen Interesse, ohne Gewinn;
2. nach Trennung der Finanzen und der Buchführung von der des Staates unter Ausschaltung aller fiskalischen Massnahmen und jeder Verpflichtung, die nicht durch das Interesse der Staatswirtschaft und der Eisenbahnen geboten erscheint;
3. Ausschaltung aller politischen oder kapitalistischen Einflüsse; sowie eine festumschriebene Regelung der Position des Personals.

Ferner sprach sich der Kongress aus für die Bildung einer paritätischen Kontrollkommission in den verschiedenen Dienstzweigen. Veranlassung hiefzu gab eine Reihe von Entlassungen, die als im Widerspruch zu den gegebenen Versprechen hinsichtlich der Durchführungsweise von Ersparnismassnahmen stehend betrachtet werden.

Ein Vorstandsmitglied hielt ein Referat über die Frage der automatischen Kuppelung und veranschaulichte dies durch einen Film. Es wurde hierzu eine Resolution angenommen, die die in dieser Frage genommenen Beschlüsse der internationalen Kongresse von Hamburg und Bellinzona bestätigend auf die allgemeine Einführung der automatischen Kuppelung andringt.

Schliesslich wurde noch folgende, gegen den Faschismus gerichtete Resolution angenommen:

"Im Hinblick auf die faschistischen Treibereien, die eine Gefahr für die Demokratie, die vom Proletariat errungenen Freiheiten und Reformen darstellen,

appelliert der Kongress feierlich an alle Mitglieder des Landesverbandes sich bei den zur Verteidigung der demokratischen Rechte gegen die Reaktion berufenen Arbeiterwehren einreihen zu lassen,

bekundet der Kongress der von der Arbeiterklasse geschaffenen Verteidigungsorganisation sein Vertrauen,

erklärt sich der Kongress entschlossen, je nach Umständen zu Teilstreiks oder einem Generalstreik Zuflucht zu nehmen, wenn irgendwelche Gruppierungen auf gewaltsamen Wege trachten sollten, die verfassungsmässigen Freiheiten anzutasten, und geht zur Tagesordnung über."

Mit zwei Ausnahmen waren alle Abteilungen des Verbands vertreten. Ausserdem wohnten dem Kongress bei Vertreter der I. T. F., der Eisenbahnverbände von Frankreich, Luxemburg und Holland, sowie der P.T.T.-Organisationen Englands und Frankreichs.

Eine Veröffentlichung des Polnischen Eisenbahnverbandes.

Die der I.T.F. angeschlossene Eisenbahnerorganisation Polens hat in englischer, französischer und deutscher Sprache eine Verbandsgeschichte der Jahre 1919 bis 1926 herausgegeben. Wir begrüssen diese Arbeit, da hierdurch den Organisationen des Auslandes ein tieferer Einblick in die Verhältnisse des Bruderverbandes eines Landes vermittelt wird, dessen Geschichte schon der Sprache wegen weniger bekannt ist als die anderer Länder.

Die I.T.F. hat von der Veröffentlichung eine grössere Anzahl bestellt und schickt diese den Mitglieder-Organisationen auf Anfrage zu.



Vorschriften und Massnahmen zum Schutze der Hafendarbeiter.

GROSSBRITANNIEN.

Schutzbestimmungen.

Die Hafendarbeit in Grossbritannien ist durch die Hafendarordnung vom 6. März 1925, die auf Grund des Fabrik- und Gewerbegesetzes von 1901 erlassen wurde, geschützt. Diese Hafendarordnung (Docks Regulations) hob die früheren zum Schutz der Hafendarbeiter erlassenen Bestimmungen vom 24. Oktober 1904 auf und wurde, mit Ausnahme von drei Vorschriften, die sich auf Geräte, Geschirre usw. beziehen und für die das Inkrafttreten bis 1. Juli 1925 und 1. Juli 1926 hinausgeschoben wurde, am 1. April 1925 wirksam.

Die Hafendarordnung betrifft die Behandlung und den Transport jeder Art Güter auf allen Docks, Werften und Kais, sowie auf allen, in einem Dock, Hafen oder Kanal befindlichen Schiffe und alle hierbei beschäftigten Personen. Das Laden und Löschen von Fischereischiffen ist von dem grösseren Teile der Hafendarordnung ausgenommen. Barken und Leichterschiffe sind von mehreren sich auf die Zugänge, Luken usw. beziehenden Vorschriften ausgenommen, während sich andere Vorschriften, die auf Schutzmassnahmen, Beleuchtung, Apparate zum Schutze des Lebens und erste Hilfeleistung Bezug haben, keine Anwendung auf sogenannte "shallow canals" (im allgemeinen seichte, von Schiffen nicht benützte Kanäle und Flüsse) finden.

Die Kontrolle über die Einhaltung der Vorschriften erfolgt durch Gewerbe-Inspektoren, deren Rechte sehr begrenzt sind. Sie können bei vorgefundenen Mängeln die Arbeit nicht stilllegen lassen, können aber bei einem auf Nichtbeachtung der Vorschriften zurückzuführenden Unfall Anklage erheben. Die Strafen bestehen ausschliesslich in Geldstrafen. Sie werden von den Gerichten im kurzen Gerichtsverfahren auferlegt. Die Gewerkschaften haben bei der Ueberwachung der Einhaltung der Vorschriften kein Mitbestimmungsrecht. Der Haupt-Gewerbeinspektor gibt alljährlich einen Bericht heraus, der eine Statistik der Unfälle usw. enthält.

Registrierung.

Unternehmer. — In London sind keinerlei Voraussetzungen zu erfüllen, um als Unternehmer im Hafendarbetrieb zugelassen zu werden. In Liverpool muss eine Genehmigung bei dem Mersey Docks and Harbour Board eingeholt werden. In Bristol ist vorgeschrieben, dass der Unternehmer seine Leute voll versichert haben muss.

Arbeiter. — In London müssen Hafendarbeiter im allgemeinen in 1920 registriert und seitdem in dieser Eigenschaft beschäftigt gewesen sein, aber infolge des Streiks von 1923 und des teilweisen Ausserkrafttretens des Registrierungssystems, sind viele andere zur Hafendarbeit zugelassen worden und werden nun registriert, wenn sie vor September 1925 zwei Jahre im Hafen beschäftigt waren. Eine Ausnahme wird gelegentlich für eine beschränkte Zahl Spezialarbeiter gemacht.

Die Registrierung wird von einem paritätisch aus Vertretern der Unternehmer und der Gewerkschaft

bestehenden Körper mit gemeinsamem Vorsitzenden kontrolliert.

Die Arbeiterannahme ist im Londoner Hafen durch Abkommen auf folgende Zeiten beschränkt: 7,45 bis 8,00 Uhr vorm. und 12,45 bis 1,00 mittags während der ersten fünf Wochentage, und auf 7,45 bis 8,00 vorm. an Samstagen. Zu andern Tageszeiten ist Annahme von Arbeitern nicht möglich. Diese Bestimmungen gelten für Arbeiter, die auf Docks, beim Laden und Löschen von Schiffen, auf Kais, Werften und in Lagerhäusern beschäftigt werden. Die Kohlearbeiter bilden eine Ausnahme. Deren Annahme kann nur ein Mal im Tage erfolgen und zwar um 7,30 Uhr vorm.

Im Londoner Hafen befindet sich eine grosse Zahl von Annahmestellen. Die Methode der Annahme ist in den verschiedenen Teilen des Hafens nicht einheitlich. Meistenteils, und dies gilt besonders für Arbeit auf Schiffen, arbeiten die hierzu angenommenen Leute bis zur Beendigung der Arbeit durch. Sie müssen aber jeden Morgen zum Annahmeplatz gehen und dort wieder eingestellt werden. Ein Gewerkschaftsfunktionär, oder die Mitglieder selber, prüfen die Karten aller an den Annahmeplätzen eingestellten Leute. Diese stellen etwa 80 % aller im Hafen beschäftigten Arbeiter dar.

In Liverpool erfolgt die Registrierung gemäss dem Liverpool Clearing House Scheme durch Ausgabe von Ausweisen. Zugelassen sind nur Mitglieder der Gewerkschaft. An den Annahmestellen, die in verschiedenen Teilen des Hafens bestehen, müssen die Arbeit suchenden Leute das Abzeichen der Gewerkschaft tragen. Die Unternehmer haben zugestimmt, dass Unorganisierte nicht beschäftigt werden, es sei denn, dass nicht genügend Organisierte zur Verfügung stehen. Gewerkschaftsdelegierte überwachen an den Annahmeplätzen die Einhaltung dieser Vereinbarung.

In Bristol ist die Registrierung von der Zustimmung des Lokalkomitees abhängig. Es bestehen reguläre Annahmestellen, die unter der Kontrolle des Hafendarbeits-Inspektors (Port Labour Officer) und lokaler Docksbeamte stehen. Die Gewerkschaft hat ebenfalls Einfluss darauf.

In allen drei genannten Hafen ist vorgeschrieben, dass die zur Hafendarbeit zugelassenen Leute mit der Arbeit vertraut sein müssen.

Arbeitszeit.

Eine gesetzliche Beschränkung der Arbeitszeit besteht nicht. Die Arbeitszeit ist durch Tarifverträge festgelegt und wird streng eingehalten.

In allen drei Hafen (London, Liverpool und Bristol) besteht die 44 Stundenwoche. Die Arbeitszeit ist: in den ersten fünf Wochentagen von 8—12 Uhr vorm., und von 1 bis 5 Uhr nachm., an Samstagen von 8 bis 12 Uhr vorm.

Es ist nicht gestattet, dass die Arbeit zu andern Zeiten als um 8 Uhr vorm. oder 1 Uhr nachm. aufgenommen wird. Eine Ausnahme bildet der Verkehr in kleiner Fahrt (short sea trade). In diesem ist es statthalt, dass Leute mittags für Nachtarbeit eingestellt werden, wenn es sich um Behandlung von dem Verderb ausgesetzte Ware handelt. Auch kann mittags Einstellung für andern Tags um 6 oder 7 Uhr vorm. beginnende Arbeit erfolgen. Für Arbeit an Sonntagen (Sonntagsarbeit darf nur um 8 Uhr vorm. anfangen) muss die Einstellung an Samstagen morgens oder im Verlauf des Samstag-Vormittags stattfinden.

Auf Grund lokaler Uebereinkünfte ist in Ausnahmefällen für kurzdauernde Arbeit die Verrichtung von Ueberstunden zulässig.

Die zulässige Ueberarbeit ist in den meisten Hafen auf wenige Stunden beschränkt. Gelegentlich gibt es auch Nachtschichten.

Der Tarifvertrag von London sieht kein Schichten system vor, doch können die Leute dazu angehalten werden, die ganze Nacht zu arbeiten und zwar bis 7 Uhr vorm. Sie dürfen aber nicht darüber hinaus beschäftigt werden, es sei denn, dass die Arbeiten an einem Schiff bis spätestens 9 Uhr vorm. beendet werden können.

Sicherheit.

Die von den Beschäftigten benützten Schiffszugänge müssen gesichert sein. So weit möglich müssen Laufbrücken angebracht sein. Diese müssen mindestens 66 cm. breit, zweckmässig gesichert und auf beiden Seiten in Höhe von 83 cm. mit einem Geländer versehen sein. In andern Fällen kann eine solide Leiter mit entsprechender Länge benützt werden. Diese muss gegen Ausrutschen zweckmässig gesichert sein. Diese Vorschrift betrifft nicht Gerüste und Brücken, die dem Gütertransport dienen, sofern andere zweckmässige Zugänge vorhanden sind. Ferner sind Segelschiffe unter 250 Tonnen, oder Dampfschiffe unter 150 Tonnen von der Vorschrift ausgenommen, wenn es möglich ist, diese ohne Benützung besonderer Vorrichtungen sicher zu erreichen und zu verlassen.

In London erfolgt der Transport der Leute zu und von auf der Reede liegenden Schiffen mittels Ruderbooten. Diese Boote sind registriert; die höchst zulässige Personenzahl ist von der Port of London Authority festgesetzt. Die Führer der Boote, die zugleich deren Eigentümer sind, müssen eine Erlaubnis zum Transport von Personen haben. In Liverpool erfolgt der Transport durch Schlepper.

Motore, Zahnräder, Ketten- und Friktionsgetriebe, Wellen und mit Strom geladene elektrische Konduktoren müssen soweit es angingig ist und nicht andere zweckdienliche Schutzmassnahmen bestehen, mit einem Geländer umgeben sein.

Der Umsteuerungshebel muss mit einem Schnappschlosse oder einer andern Schliessvorrichtung versehen sein.

Die Plattform des Führers eines mit künstlicher Kraft betriebenen Krans u. dergl. muss mit einem sicheren Geländer versehen sein und einen sicheren Zugang haben. Besteht der Zugang aus einer Leiter, so muss diese in zweckmässiger Länge über die Plattform hinausragen, oder es müssen andere geeignete Handgriffe vorhanden sein. Der Zugang zur Plattform muss frei von Hindernissen sein. Ist die Leiter vertikal und mehr als 30 Fuss hoch, so muss auf halbem Wege eine Ruhestelle angebracht sein.

Arbeit mit Kränen, Winschen und sonstigen Hebezeugen darf nur erfolgen, wenn eine kompetente, mit der Führung der Maschine betraute Person anwesend ist.

Personen unter 16 Jahren dürfen nicht als Führer von Kränen oder Winschen beschäftigt werden, gleichgültig wie deren Betriebsart ist. Auch dürfen solche Leute nicht dazu benützt werden, dem Führer Zeichen zu geben oder auf die Hübe zu achten.

Alle maschinellen Geräte müssen vor ihren Ingebrauchnahme von einer zuständigen Person geprüft sein. Alle Ladebäume und ständigen Zubehöerteile, die zum Heben und Senken verwendet werden, müssen innerhalb 12 Monaten ein Mal nachgesehen und in 4 Jahren mindestens ein Mal gründlich nachgeprüft werden. Alle übrigen maschinellen Vorrichtungen müssen mindestens ein Mal in jedem Jahre gründlich nachgeprüft werden. Die mit der Prüfung beauftragte Person hat ein unterschriebenes Zertifikat über das sichere Funktionieren auszufertigen.

Ketten, Haken, usw. dürfen nicht verwendet werden, ehe hierüber ein Prüfungszertifikat vorliegt.

Alle an Ladebäumen und Masten festgemachten Ketten, sowie alle metallene Zubehöerteile müssen gehörig ausgeglüht werden, und zwar:

a) Ketten usw. bis zu 2½ c. mindestens alle sechs Monate;

b) alle sonstigen mindestens ein Mal im Jahr.

Bei Handgetriebenen werden diese Fristen verdoppelt. Der Hauptgewerbeinspektor (Chief Inspektor of Factories) kann von der Einhaltung dieser Vorschriften Abstand nehmen lassen, wenn sie durch besondere Umstände überflüssig werden.

Alle Teile müssen unmittelbar vor dem Gebrauch von einer zuständigen Person nachgesehen werden, es sei denn dass die letzte Inspektion nicht länger als drei Monate zurückliegt.

Teile, die verlängert, geändert oder repariert worden sind, dürfen nur gebraucht werden, wenn sie aufs neue geprüft und untersucht worden sind.

Beim Heben und Senken verwendete Stricke müssen von guter Beschaffenheit sein und dürfen keine beschädigte Stellen aufweisen. Für Drahtseile muss ein Zertifikat vom Hersteller beschafft werden.

Drahtseile müssen von einer kompetenten Person mindestens ein Mal in drei Monaten inspiziert werden. Ist ein Bruch erfolgt, so hat die Inspektion mindestens ein Mal im Monat zu geschehen. Drahtseile, die auf irgend einer dem zehnfachen Durchschnitt entsprechenden Länge einen sichtbaren Bruch von 10 % der Drähte aufweisen, oder denen sonstige Schäden anhaften, die sie nach dem Urteil der inspizierenden Person nicht gebrauchsfähig machen, dürfen nicht verwendet werden.

Auf jedem Landkran ist die grösste zulässige Belastung deutlich zu vermerken. Kann die Belastungsfähigkeit erhöht oder vermindert werden, dann muss das zulässige Ladegewicht durch einen automatischen Zeiger angegeben werden. In solchen Fällen, wo die Veränderung der Tragfähigkeit durch Heben oder Senken des Tragarmes erfolgt, genügt eine am Kran angebrachte Tabelle, aus der die Tragfähigkeit bei den verschiedenen Stellungen zu ersehen ist.

Maschinen, Ketten oder sonstiges Hebegerät dürfen nicht über die angegebene Tragfähigkeit belastet werden. Nur in ganz besonderen Fällen können unter Leitung kompetenter Personen hiervon Ausnahmen gemacht werden, doch ist hierbei in jedem einzelnen Falle die schriftliche Erlaubnis des Eigentümers oder seines verantwortlichen Vertreters einzuholen.

Hinsichtlich der Entweichung von Dampf sind zweckdienliche Massnahmen zu treffen, damit so weit als möglich verhindert wird, dass ausströmender Dampf Teile des Decks, der Laufbrücken, der Gerüste oder sonstiger Arbeitsstellen verdunkelt.

Nicht gebrauchte Luken, die mehr als fünf Fuss tief sind und deren Säulen weniger als 2 Fuss und 6 Zoll hoch sind, müssen in Höhe von drei Fuss eingesäumt oder sicher gedeckt sein. Bei Essenspausen oder sonstigen kurzen Arbeitsunterbrechungen ist dies nicht erforderlich.

Bei hubweisem Verladen auf ein Zwischendeck muss dieses entweder ganz oder mindestens im Ausmass eines Scherstockpaares abgedeckt sein, es sei denn, dass die Löscharbeit nicht mehr als ½ Stunde in Anspruch nimmt.

Alle zum Abdecken der Lukenöffnungen notwendigen Teile müssen mit geeigneten Vorrichtungen versehen sein, damit sie hantiert werden können, ohne dass sich jemand auf die Abdeckung begeben muss. Sämtliche Teile müssen in gutem Zustand unterhalten werden.

Die Scherstöcke usw. müssen mit Handgriffen versehen sein.

Ist der freie Raum um die Luken schmaler als zwei Fuss, so sind geeignete Massnahmen zu treffen, damit die Hantierung der Scherstöcke, Stützbalken usw. in Sicherheit erfolgen kann.

Ist die Lukentiefe grösser als fünf Fuss, so muss für sicheren Zugang vom Deck zur Arbeitsstelle mit-

tels einer Leiter gesorgt werden. Der Zugang wird als nicht hinreichend gesichert betrachtet, wenn a) die Leitern der unteren Decks, wo es zugänglich ist, nicht in der gleichen Linie wie die vom obersten Deck herabführende Leiter angebracht sind; b) bei den an den Schottwänden angebrachten Leitern nicht fortlaufend sichere Handgriffe und Steigeisen vorgesehen sind und hinter den Sprossen nicht mindestens $4\frac{1}{2}$ Zoll freier Raum ist; c) Handgriffe oder Steigeisen an den Säulen nicht mindestens 10 Zoll breit sind, $4\frac{1}{2}$ Zoll hinausragen und nicht so konstruiert sind, dass Ausgleiten nicht erfolgen kann, nicht vertikal übereinander stehen und nicht in der selben Linie angebracht sind wie die Leitern, zu denen sie den Zugang vermitteln; d) die Fracht nicht hinreichend weit von der Leiter verstaut ist, um bei jeder Sprosse genügend Raum für den Fuss zu lassen; e) nicht genügend Raum vorhanden ist, um zwischen dem Winde oder einem sonstigen Hindernis und derjenigen Stelle der Säule zu passieren, wo die Leiter vom Deck hinabführt; f) die Leiter unter Deck weiter zurückgezogen ist als vernünftigerweise nötig ist, um den Lukengang frei zu halten. Wo sich die Anbringung einer Leiter an Schottwänden als unpraktisch erweist, genügt die Anbringung von Handgriffen und Steigeisen.

Deckgerüste oder Frachtgerüste dürfen nicht benützt werden, wenn sie nicht gut konstruiert und hinreichend gestützt und, wo nötig, befestigt sind.

Auf steilen Gerüsten dürfen zum Transport von Gütern von Schiff an Land keine Rollwagen verwendet werden. Glatt gewordene Gerüste sind mit Sand zu bestreuen oder auf andere Weise gegen Ausgleiten zu sichern.

Wird Arbeit auf einem Hilfsdeck verrichtet, so ist für entsprechende Stützung durch Gerüste zu sorgen, es sei denn, dass der Raum unter dem Hilfsdeck bis auf einen Zwischenraum von 2 Fuss mit Fracht aufgefüllt ist.

Bei Ketten und Drahtseilen muss die Tragfähigkeit angegeben sein, damit jede Person, die diese gebraucht, in der Lage ist, die Tragfähigkeit zu bestimmen. Dies kann durch Einpressung oder durch eine angehängte Marke oder durch ausgestellte Aufzeichnungen, aus denen die Tragfähigkeit für die verschiedenen Stärken hervorgeht, erfolgen.

Ketten dürfen nicht durch Einflechten von Knoten verkürzt werden. Durch geeignete Polsterung muss dafür gesorgt werden, dass diese nicht mit scharfkantigem hartem Material in Berührung kommen. Das Datum der Ausglüfung der Ketten muss in einem Register vermerkt werden.

Ueber die Aufsicht und den Dienst an Deck bestehen keine Vorschriften. In der Regel werden hierzu die meist geeigneten Leute verwendet. Mitglieder von Schiffsbesatzungen, gleichgültig ob es sich um englische oder fremde Schiffe handelt, dürfen nicht als Winschleute oder an der Lukenöffnung beschäftigt, noch zu sonstigen mit dem Laden und Löschen verbundenen Arbeiten verwendet werden. Diese Regelung ist teilweise durch Uebereinkunft festgelegt. In den meisten Fällen entspricht sie einem Gebrauch.

Wenn die Arbeitsstelle im Schiffsraum auf das Quadrat einer Luke beschränkt ist, dürfen die Haken nicht an den Bändern usw. die zur Packung dienen, befestigt werden.

Beim Laden oder Löschen durch Hebevorrichtungen an Lukenöffnungen muss jemand aufgestellt werden, der Zeichen gibt. Hiervon kann bei Barken, Leichtern oder sonstigen Schiffen abgesehen werden, wenn der Kranführer oder Winde einen guten Ueberblick über den Arbeitsraum hat. Von der Einhaltung dieser Vorschrift kann der Hauptinspektor auch Dispens erteilen, wenn die Beschaffenheit des Krans, der Winde usw. oder ein sonstiger besonderer Umstand dies

mit Rücksicht auf die Sicherheit des Personals überflüssig macht.

Hinsichtlich der Arbeit unter hängenden Lasten bestehen keine Vorschriften. In London ist es allgemein üblich, dass die Leute bei schwebenden Lasten aus dem Lukengang zurücktreten. In Bristol wird dagegen weiter gearbeitet.

Ueber das Auffüllen von Behältern und Körben bestehen ebenfalls keine Vorschriften, doch wird in den meisten Fällen Vorsorge getroffen, dass keine Warenteile beim Heben und Senken herausfallen.

Die Scherstöcke einer Luke, an der gearbeitet wird, müssen entweder entfernt oder gegen ein Verschieben gesichert sein.

In London werden keine besonderen Vorrichtungen zum Heben von langen eisernen Gegenständen gebraucht. Allgemein benützt man Holz, um der doppelt umzulegenden Schlinge guten Halt zu geben. In Liverpool werden zum Festmachen von Schienen umwickelte Klemmen benützt.

Alle Arbeitsstellen, Zugänge, Schiffsteile, die die Leute bei der Arbeit betreten oder passieren müssen, sowie alle gefährlichen Stellen der Zugangswege, müssen hinreichend beleuchtet sein.

Die Behandlung von Explosivstoffen ist durch die "Explosives Act" geregelt.

Auf jeder Arbeitsstelle und in einer vernünftigen Entfernung von einander sind Verbandstrommeln bereit zu stellen. Sie müssen mit einem Vorrat an Verbandstoffen usw. ausgestattet sein und in gutem Zustand unterhalten werden. Sie sollen nur Geräte und Material zur Verleihung der ersten Hilfe enthalten und müssen einer Person anvertraut sein, die imstande ist, den Dienst der ersten Hilfe zu versehen und die jederzeit während der Arbeitsstunden erreichbar ist, abgesehen von solchen Fällen auf Docks und Werften, wo die Zahl der Beschäftigten Personen zu keiner Zeit 5 überschreitet.

An sichtbaren und auffallenden Stellen der Docks, Werften oder Kais sind Hinweise anzubringen, wo die nächste Verbandstrommel und die hierfür zuständige Person zu finden ist. Dasselbe gilt hinsichtlich der Tragbahnen oder des sonstigen Unfallgerätes, des Ambulanzwagens, des nächsten Telefons und des Namens und der Nummer des Krankenhauses oder einer sonstigen Stelle, von der ein Krankenwagen angefordert werden kann.

Auf jedem Dock, jeder Werft und jedem Kai, wo insgesamt mehr als 50 Leute beschäftigt sind, muss ein Krankenwagen bereit stehen, es sei denn dass Vorsorge getroffen ist, dass ein solcher von einem Krankenhaus oder einer sonstigen nicht über zwei Meilen entfernten Stelle telephonisch angefordert werden kann.

In London gibt es keine permanenten Unfallstationen. Kleinere Unfälle werden oft bei den Polizeistellen der Docks behandelt, wo sich im allgemeinen ein Sanitäter der St. Johns Ambulanz befindet. Es gibt auch keine beständigen Unfallärzte.

In Bristol gibt es eine permanente Ambulanzstelle.

Die Hafeneinrichtung schreibt vor, dass auf Werften und Kais in hinreichendem Masse jederzeit gebrauchsfähige Rettungsmittel für ins Wasser fallende Personen bereit gestellt werden müssen. Auch müssen auf oder in der Nähe der Wasseroberfläche in geeigneten Abständen Mittel angebracht werden, durch die sich eine ins Wasser gefallene Person selbst retten kann.

Hinsichtlich der Sicherheitsmassnahmen und ihrer Durchführung hat die Gewerkschaft kein Mitbestimmungsrecht. Es sei denn, dass Verstöße gegen die Vorschriften dem Gewerbeinspektor oder den Gesundheitsbehörden berichtet werden können, oder dass in ernsteren Fällen die Gewerkschaft bei dem Unternehmer vorstellig wird.

Unterstützung bei Unfällen.

Bei Unfällen steht den Hafenarbeitern eine Unterstützung auf Grund der Workmen's Compensation Act (Staatsunfallversicherung, die auf alle Arbeiter Anwendung findet) zu. Die Unterstützung ist durch den Unternehmer zu zahlen. Im allgemeinen versichert sich dieser bei einer Versicherungsgesellschaft. Der Höchstsatz der Entschädigung ist:

- a) bei Todesfall:
£ 600 (Pauschalsumme);
- b) bei Erwerbsunfähigkeit:
50 % des durchschnittlichen Wochenverdienstes;

c) bei ständiger Erwerbsunfähigkeit ist der Unterstützungssatz im Höchsfalle auf 30 shilling wöchentlich begrenzt.

Unterstützung bei Erkrankung.

Die Krankenunterstützung ist auf Grund des National Health Insurance Scheme geregelt. Die Mindestunterstützung beträgt 15 shilling die Woche während der ersten 26 Wochen und hernach 7 sh. 6 d. bis zur Wiedergenesung.

Als Beitrag zur Krankenversicherung leisten sowohl Arbeiter wie Unternehmer je 5 d. wöchentlich.

Die Pensionsregelung bei amerikanischen Strassenbahngesellschaften.

Wir geben nachstehend eine Uebersicht wieder, die in der Januar-Nummer der Monthly Labor Review, der vom Arbeitsministerium der Vereinigten Staaten von Amerika herausgegebenen Monatsschrift veröffentlicht wurde und die in groben Umrissen einen allgemeinen Eindruck über die Pensionsregelung bei amerikanischen Strassenbahngesellschaften vermittelt. In der Hauptsache handelt es sich bei diesen Pensionskassen um freiwillige Einrichtungen der Gesellschaften.

Gesellschaft	Seit	Einbegriffenes Personal	Quelle des Fonds	Pensionierung				Invalidität	
				Betrag		Voraussetzung		Betrag	Voraussetzung
				Grundbetrag pro Dienstjahr	Maximum pro Monat	Dienstjahre	Alter		
Philadelphia Rapid Transit Co.	1911	Alle Mitglieder der Wohlfahrtsinstitution	Gesellschaft und Angestellte zahlen je \$ 1.50 pro Monat	—	\$ 40	25	65 bei Dienstunfähigkeit	—	—
Brooklyn Rapid Transit System	1909	Alle Mitglieder der Angestellten-Wohlfahrtskasse mit Ausnahme derjenigen, die während 5 Jahren mehr als \$ 1500 jährlich verdienen	—	—	a) 50 % b) 40 % c) 30 % des Durchschnittsverdienstes in den letzten 10 Jahren Min. \$ 20	a) 35 b) 30—35 c) 25—30	70, wenn arbeitsunfähig: 65—69	wie Pension	30 Jahre Dienst
Columbus Railway, Power and Light Co.	1914	Alle Mitglieder der Wohlfahrtskasse	—	—	\$ 30	25	65	—	Nach dem Ermessen der Gesellschaft
Interborough Rapid Transit Co.	1916	Alle	Gesellschaft bis \$ 50 000 jährlich	1 % des Durchschnittslohns der letzten 10 Jahren	Min. \$ 20	25	70	wie Pension	Dauernde Erwerbsunfähigkeit nach 25 Dienstjahren
Louisville Railway	1905	dto	—	—	\$ 12, \$ 15, oder \$ 25, je nach Beschäftigung und Gehalt	25	70, bei Erwerbsunfähigkeit: 65	dto	jederzeit wenn Dienstunfall vorliegt
Milwaukee Electric Railway & Light Co.	1912	dto	Gesellschaft reserviert ½—1 % der Betriebseinnahmen	1½ % des Durchschnittslohns der letzten 10 Jahren	\$ 750 im Jahr (Minimum \$ 300)	15	70, eventuell: 60—69	dto	15 Dienstjahre bei dauernder u. vollständiger Erwerbsunfähigkeit

Gesellschaft	Seit	Einbegriffenes Personal	Quelle des Fonds	Pensionierung				Invalidität	
				Betrag		Voraussetzung		Betrag	Voraussetzung
				Grundbetrag pro Dienstjahr	Maximum pro Monat	Dienstjahre	Alter		
Newport News and Hampton Railway Gas & Electric Co.	1915	Alle mit Ausnahme derjenigen, die während 10 Jahren über \$ 1800 im Jahr verdienen	—	1 0/0 dto	Min. \$ 20	25, wenn unter 70 Jahren	70, 60-69 bei körperlichen Mängeln	dto	25 Dienstjahre wenn Dienstunfall vorliegt
New-York Railways Co.	1916	Alle	Gesellschaft bis \$ 50 000 jährlich	dto	dto	25	70	dto	Dauernde Erwerbsunfähigkeit nach 25 Dienstjahren
Omaha & Council Bluffs Street Railway Co.	1916	Alle die weniger als \$ 125 im Monat verdienen	Gesellschaft	a) Schaffner und Führer \$ 1 pro Monat b) Ubrige: 1 1/4 0/0 des Endgehalts	a) \$ 30 b) \$ 500 (jährl.) Minimum \$ 240	20	70, eventuell: 65	dto	Dauernde Erwerbsunfähigkeit infolge Betriebsunfall nach 20 Dienstjahren
Third Avenue Railway System	1918	Alle Mitglieder der Wohlfahrtskasse	Gesellschaft und Ueberschuss der Wohlfahrtskasse	—	\$ 25	25	Kein Alter vorgeschrieben	—	—
Twin City Lines	1915	Alle Mitglieder der Angestellten-Wohlfahrtskasse	Gesellschaft	1 1/2 0/0 des Lohns der letzten 10 Jahre	\$ 60	20	70 nach Ermessen: 60	—	—
United Electric Railways Co., Providence, R. I.	1901	Alle	dto	a) 2 0/0, b) 1 3/4 0/0, c) 1 1/2 0/0, d) 1 1/4 0/0, e) 1 0/0 des Durchschnittslohns der letzten 10 Jahre	—	a) 35 b) 30-34 c) 25-29 d) 20-24 e) weniger als 20	70	—	—
United Railways Co. of St. Louis	1915	Alle	dto bis 1/4 0/0 der Betriebsausgaben	1 1/2 0/0 des Durchschnittslohns der letzten 10 Jahre	\$ 50 (Min. \$ 20)	20	70	wie Pension	60 Jahre oder 15 Dienstjahre
Washington Railway and Electric Co.	—	Alle Mitglieder der Wohlfahrts-einrichtung	dto bis \$ 10.000 im Jahr	Ein Prozentsatz des Durchschnittslohns der letzten 10 Jahre, schwankend von 20 0/0 nach 15-20 Dienstj., und 30 0/0 nach 25 Dienstj., zuzügl. 2 0/0 für jedes weitere Dienstj.	—	15	70	dto	Bei 55 Jahren oder nach 15 Dienstj.; unter 55 Jahren bei Dienstunfall. Besondere Pensionen nach Ermessen
Washington-Virginia Railway Co.	1916	Alle	Gesellschaft	dto	\$ 50 (Min. \$ 20)	15	70	dto	55-69 Jahre nach 15 Dienstj., unter 55 Jahren bei Dienstunfall. Besondere Pensionsregelung nach Ermessen

Die Stellung der schweizerischen Brauereien zu der Frage des Hebens und Tragens von Lasten.

Das offizielle Organ des Schweiz. Bierbrauer-Vereins enthält über das Heben und Tragen von Lasten eine instruktive Abhandlung. In dieser wird auf die gemeinsame Eingabe der I.U.L. und der I.T.F. bezug genommen. Der Verfasser der Abhandlung stellt sich

dabei auf den Standpunkt, dass unsere Forderung auch die Unterstützung der Arbeitgeber verdient. Der Verfasser erklärt, dass es heute, ganz abgesehen von den sozialen Rücksichten, weder nützlich noch notwendig sei, die menschliche Arbeitskraft durch das Tragen zu schwerer Lasten zu schädigen. Er führt dabei folgendes aus:

"Die seit etwa 15 Jahren einsetzende experimentelle Prüfung der Fähigkeiten und Eigenschaften des einzelnen Menschen in seinem Berufsleben wurde in der

Industrie zuerst hauptsächlich bei der Einstellung von Lehrlingen in der Gestalt einer vorhergehenden psychotechnischen Eignungsprüfung benutzt. Es sollte dadurch die Verschwendung von Zeit und Geld für die Ausbildung ungeeigneter Lehrlinge nach Möglichkeit vermieden werden. Weiter wurden dann Untersuchungen aller Arbeitsvorgänge eingeleitet und die Befähigung der Arbeiter zu ihrer Beschäftigung geprüft. Das Kaiser-Wilhelm-Institut für Arbeitsphysiologie hat auf zahlreiche Untersuchungen sich gründende Mitteilungen über die günstigsten Arbeitsbedingungen beim Arbeiten an der Kurbel und beim Gewichtheben veröffentlicht. Hierbei sind vor allem die erzielten Wirkungsgrade wissenschaftlich wertvoll.

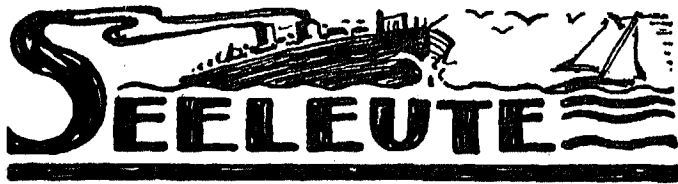
Beim Gewichtsheben wurde ein Wirkungsgrad von 8 v. H. im günstigsten Fall erzielt, beim Kurbeldrehen von 20 v. H. Der Wirkungsgrad hing dabei von der Hubhöhe und Grösse des Gewichtes ab. Die 176 cm. hohe Versuchsperson arbeitete am günstigsten (8 v. H.) beim Heben von ca. 14—17 kg. schweren Gewichtchen von 100 cm. Höhe über dem Erdboden auf eine solche von 150 und 200 cm., also immer dann, wenn sie keine zu grossen Körperbewegungen auszuführen hatte. In gebückter Stellung beim Heben eines 10 kg. schweren

Gewichtes vom Erdboden auf 50 cm. Höhe war die Leistung am schlechtesten.

Um zu einem Ueberschlag über den Wirkungsgrad zu kommen, halten wir uns an Angaben, die Prof. Oppenheimer in seinem Buche: "Der Mensch als Kraftmaschine" macht. Der Mensch verbraucht selbst wenn er sich körperlich nicht anstrengt, immer etwa 2200—2400 Wärme-Einheiten, ein Lastträger 3000 Wärme-Einheiten bei seiner täglichen Beschäftigung. Ist es durch eine Winde mit Handkurbel möglich, den Wirkungsgrad des Arbeiters von zirka 4 % auf 20 %, um etwa das 4- bis 5-fache zu erhöhen, so stellt das immerhin einen sehr bedeutenden Fortschritt dar."

In seinen weiteren Ausführungen nennt der Verfasser der Abhandlung einige Beispiele wie auf maschinellem Wege das Heben und Tragen zu schwerer Lasten ausgeschaltet werden kann. Dort, wo das nicht möglich ist, findet er ein Hinausgehen über die von uns verlangte Höchstgrenze als unzulässig.

(Mitteilungsblatt der Internationalen Union der Organisationen der Arbeiter und Arbeiterinnen der Lebens- und Genussmittel-Industrie, vom März 1926).



Fronddienst im Fieber.

Noch immer spuken romantische Vorstellungen vom Leben des Seemannes in den Köpfen. Sein freies, ungebundenes fahrendes Leben, die Reisen in fremde Länder, wie schön das sein muss. So denkt auch der Proletarier und beneidet den vermeintlich glücklicheren Bruder.

Aber wie anders sieht es in Wirklichkeit aus! Der Seemann frei? Ach nein, auch er ist wie der Arbeiter in der Fabrik in harter Fron an seine Arbeitsstätte gebannt. Das Gefängnis wandert, nicht er.

Die Arbeit zur See hat noch mehr Aehnlichkeit mit der zu Lande bekommen, seitdem sich die Handelschiffahrt zum überwiegenden Teil auf den Dampfbetrieb umgestellt hat, und da sind es besonders die Heizer, die unter ausserordentlich schweren Bedingungen arbeiten müssen, unter Bedingungen, die sich niemand vorstellen kann, der nicht in einem solchen Glutraum selber verweilt hat. Es ist unmöglich, die Qual dieser Arbeit zu schildern, es kann sie sich niemand ausmalen, der nicht vor den offenen Feuerungstüren gestanden hat, aus denen mörderische Glut strahlt.

Gar wenn das Schiff im Tropengürtel reist. Dreifach ist die Hitze, unter der der nackte Körper stöhnt. Von aussen die Glut der Sonne, die auf die Schiffswände strahlt und ein Ableiten der Innenwärme verhindert; und von der Feuerung her die strahlende Hitze der Flammen, so oft die Tür aufgerissen wird. Und endlich: erzeugt nicht der Körper selbst desto mehr Wärme, je mehr er zur Arbeit gezwungen wird? Wenn man läuft, Holz hackt oder auch nur wenige Minuten turnt — wie warm einem da wird! Und nun gar, wenn man in einem glühend heissen Raum zentnerweise Kohlen schaufeln muss.

Ein deutscher Arzt, Dr. Pfeiffer, hat sich — man muss es ihm danken — der Aufgabe unterzogen, die Schiffsheizer, die in die Tropen fahren, zu beobachten. In dem Raum, in dem die Heizer arbeiten, herrschte

eine Temperatur von nicht weniger als 38 bis 40 Grad. Das ist die Temperatur des Fiebers. Aber der Körper hat ja das Bemühen, stets dieselbe Temperatur (etwa 36,7 Grad) einzuhalten, und für gewöhnlich gelingt ihm das auch. Wenn uns zu heiss wird, dann scheiden die Schweissdrüsen Wasser aus, dessen Verdunstung Wärme erfordert, wie ja bekannt ist. Die Wärme, die bei der Verdunstung benötigt wird, wird eben dem Körper entzogen, und so erfolgt eine Abkühlung desselben. Aber dem Heizer ist das nicht mehr möglich, weil ja der Umraum wärmer wird als der Körper. So nützt besonders dem ungeübten Heizer der starke Schweissausbruch nichts, der sogleich einsetzt, nachdem sofort bei Beginn der Arbeit die Temperatur des Körpers um einen halben Grad gestiegen ist. Gut trainierte Heizer sind imstande, ihre Temperatur niedriger zu halten, sie schwitzen auch nicht so viel wie Neulinge. Aber auch bei ihnen erfolgen gleichsam Fieberanfälle, auch bei ihnen steigt in der Höllehitze oft die Körpertemperatur zu einer bedrohlichen Höhe an. Das ist dann sehr gefährlich — Hitzschlag kann die Folge sein, und jener Berichterstatter erwähnt auch einen Fall, wo Hitzschlag drohte. 40 Grad Körperwärme mass der Heizer noch, nachdem er aus dem Heizraum gebracht worden war.

Alkohol — auch hier ein zweiter Feind! Selbst der trainierte Heizer, dessen Körper es schon gelernt hat, allzu grosse, so sehr schädliche Temperatursteigerungen zu vermeiden, bekommt sofort ganz starkes Fieber, wenn er auch nur etwas Alkohol zu sich nimmt. Dann steigt die Temperatur oft bis zu 40 Grad.

Bei den beobachteten Heizern war oft, besonders nach dem notwendigen starken Wassergenuss, eine besonders fahle Blässe zu beobachten. Während der Tropenreise, bei der die geschilderten Bedingungen herrschten, hatten sie gar keinen Appetit, und ihr Gewicht nahm um 10 bis 16 Pfund ab. . .

Nichts kann deutlicher sprechen als diese Zahlen. Sie werden viel verstehen lehren. Wochen und Wochen in Fieberglut arbeiten, dem Körper Unerhörtes zumuten, das er nicht lange erträgt — und wofür?

Und wenn Dr. Pfeiffer Vorschläge zur Kühlung der Kesselräume macht, dann muss man fragen: Warum ist das nicht längst geschehen? Die Antwort: Es wird auch nicht früher geschehen, als bis es das Proletariat erzwingt. Denn es kostet Geld. Und die jetzigen Zustände kosten nur die Gesundheit der Heizer.

(Dr. Berner in der Wiener Arbeiterzeitung).

NOTIZEN.

Strassenbahn oder Autobus?

Eingehende Untersuchungen haben, wie der Sozialdemokratische Pressedienst (Berlin) berichtet, den Berliner Verkehrsfachmann Prof. Dr. Giese zu folgenden Feststellungen geführt: In Berlin betragen die Betriebskosten für einen Strassenbahnkilometer 52 Pfennig, für einen Omnibuswagenkilometer 87,5 Pfennig. Unter Berücksichtigung der Verzinsung und Tilgung des Anlagekapitals sind die entsprechenden Ziffern 53 bzw. 90 Pfg. Da beim Strassenbahnwagen 70, beim Omnibuswagen 54 Personen zugelassen sind, stellen sich die Betriebskosten für einen Platzkilometer bei der Strassenbahn auf 0,76 Pfg., beim Omnibus auf 1,68 Pfg. Die Betriebskosten des Omnibusverkehrs wären demnach etwa doppelt so hoch als die des Strassenverkehrs. — Theoretisch mag diese Rechnung des Berliner Professors stimmen. Eine andere Frage ist, ob diese Theorie auch mit der Praxis übereinstimmt.

Lokalbahnen oder Autobuslinien.

Seit einiger Zeit werden in Wien mehrere Lokalbahnprojekte erörtert. Die Wiener Arbeiterzeitung hat sich aus diesem Anlass an den Wiener Stadtbauingenieur Dr. Musil gewendet und ihn um seine Meinung befragt. Musil machte gegen den Bau von Lokalbahnen starke Bedenken geltend. Er wies darauf hin, dass jeder Bahnbau grosse Kapitalinvestition auf lange Zeit erforderlich macht und dass es bei den heute noch sehr ungeklärten wirtschaftlichen und politischen Verhältnissen des Landes sehr schwer sei, grosse Kapitalien auf lange Fristen zu halbwegs erträglichen Bedingungen zu bekommen. Diese Schwierigkeit falle bei der Errichtung von Autobuslinien weg. Sie erfordere nur kleine Geldausgaben, die bald aufgebracht und bald abgeschrieben werden könnten. Dabei habe der Autobusverkehr noch den Vorteil, dass er beweglicher sei. Auch die Betriebskosten seien niedriger. Infolgedessen könnten auch die Tarife billiger sein. Eine unerlässliche Voraussetzung für die Errichtung von Autobuslinien sei allerdings eine Verbesserung der Strassen, wodurch aber zugleich auch für die Allgemeinheit ein wertvoller Verkehrsweg geschaffen werde. "Der Bau guter Strassen ist", so schliesst Musil seine Betrachtungen, "dem Bau von Eisenbahnen, soweit es sich nicht um Hauptbahnen handelt, vorzuziehen. Die Zukunft gehört dem beweglichen, billigeren und bequemeren Automobil!"

Der Siegeszug der elektrischen Kraft in den Vereinigten Staaten.

In den Vereinigten Staaten waren in 1925 33 Millionen Pferdestärken Elektrizität im Gebrauch gegen 2,3 Millionen in 1869. The Journal of Electrical Workers & Operators (Washington) bemerkt zu diesen Zahlen: Die Arbeiterschaft begreift, dass mechanische Kraft sowohl Diener der Arbeiterschaft als des Kapitals ist. Sie weiss, dass die Vermehrung des Wohlstandes von der mechanischen Kraft abhängt. Aber sie tritt auch unbeugsam dafür ein, dass der Arbeit in dieser mechanisierten und elektrifizierten Industrie eine gerechte und volle Vergütung für ihren Einsatz an Geschicklichkeit zuteil wird. Sie ist der Meinung, dass eine volle Entgeltung nicht statgefunden hat.

Die Bewegung der Arbeitslosigkeit in Europa.

Von je 100 Gewerkschaftsmitgliedern waren arbeitslos:

im Monat	in Deutschland	in England	in Schweden	in Norwegen	in Dänemark
1925					
August	4,3	11,4	7,7	10,1	9,7
Sept.	4,5	11,4	8,5	13,5	10,5
Okt.	5,8	11,3	10,1	16,4	13,5
Nov.	10,7	11,0	11,8	19,9	20,5
Dez.	19,4	11,0	19,5	—	31,7
1926					
Januar	22,6	10,6	15,8	—	31,1
Februar	22,0	10,4	—	—	28,3

Der Personenverkehr der Deutschen Reichsbahn in den verschiedenen Klassen.

Am Passagiersverkehr der Deutschen Reichsbahn waren im Kalenderjahr 1925 die einzelnen Klassen wie folgt beteiligt:

Klasse	Prozent der Gesamtzahl der beförderten Personen	Einnahmen je Personen Kilometer pfg.	Durchschnittl. Beförderungslänge km
1. Klasse	0,03	10,6	267,7
2. Klasse	5,37	5,3	33,0
3. Klasse	32,92	3,2	24,9
4. Klasse	61,68	2,2	22,4

Im Monatsdurchschnitt beförderte die Reichsbahn in dem Kalenderjahr 1925 174 Millionen Personen.

Zunehmende Produktivität der Eisenbahner in den Vereinigten Staaten.

Interessante Angaben über die Produktivität der Eisenbahner in den Vereinigten Staaten veröffentlicht die amerikanische Monthly Labor Review (herausgegeben vom Arbeitsministerium der Vereinigten Staaten) in der April-Ausgabe. Danach betrug die Leistung pro Kopf und Stunde in Tonnen- bzw. Personenmeilen:

Personalgruppen aller	in 1922		in 1923		in 1924	
	Tonnenmeilen	Personenmeilen	Tonnenmeilen	Personenmeilen	Tonnenmeilen	Personenmeilen
Angestellten des Verkehrs-	88,62 u.	8,37	94,21 u.	7,82	96,03 u.	8,08
person, allein des Zugs- und Lokpersonals	267,68 u.	25,29	290,36 u.	24,12	293,27 u.	24,67
des Güter-	480,86 u.	45,42	500,95 u.	41,53	518,37 u.	43,60
dienstperson, des Personen-	971,19	—	993,55	—	1070,05	—
dienstperson.	—	304,63	—	316,20	—	305,69

Hieraus ist zu entnehmen, dass die Produktivität an Tonnenmeilen seit 1922 stetig steigt. Die Leistung an Personenmeilen weist in 1924 auch eine Zunahme gegenüber 1923 auf, steht aber hinter der Leistung von 1922 zurück. Dass aber auch im Personendienst die effektiven Leistungen des Personals sich in derselben steigenden Richtung bewegen wie im Güterdienst, ist aus der nächsten Uebersicht zu schliessen, die die Leistungen in Wagenmeilen erfasst.

Es wurden geleistet pro Kopf und Stunde in Wagenmeilen.

Personalgruppen aller	in 1922		in 1923		in 1924	
	Güterwagen	Pers. wagen	Güterwagen	Pers. wagen	Güterwagen	Pers. wagen
Angestellten d. Verkehrspers.	4,91 u.	0,80	5,15 u.	0,74	5,47 u.	0,81
d. Zugs- und Lokpers.	14,83 u.	2,42	15,86 u.	2,27	16,70 u.	2,48
d. Güterdienstpers.	26,64 u.	4,35	27,31 u.	3,91	29,51 u.	4,38
d. Personendienstpers.	53,79	—	54,27	—	60,92	—
	—	29,20	—	29,75	—	30,75

ESPERANTO.

Völkerbund und Esperanto.

Die britische "Union für den Völkerbund" hat sich dieser Tage in einer Resolution für Esperanto ausgesprochen. Es wird erklärt, dass eine internationale Hilfssprache mehr und mehr notwendig wird und dass Esperanto gegenüber allen lebenden Sprachen den Vorzug verdient durch seine Neutralität, seine Einfachheit, den logischen Aufbau, die rasche Erlernbarkeit und die bereits gewonnene Verbreitung.

Die "Union" spricht den Wunsch aus, dass der Völkerbund bei den Regierungen auf die Einführung von Esperanto als Lehrfach in allen Schulen andringen soll.

Esperanto in Bulgarien.

In Ausführung eines entsprechenden Beschlusses der Internationalen Telegraphen-Union hat nun auch die bulgarische Regierung Esperanto als zulässbare Sprache im bulgarischen Telegraphenverkehr erklärt.

In 500 Postämtern wurde eine Uebersicht aufgehängt, die eine ganze Esperanto-Grammatik und Beispiele für den praktischen Gebrauch der Hilfssprache enthält. Den Postpersonal wurde das Studium der Esperanto-Sprache empfohlen.

Esperanto in internationalen Organisationen.

Die Welt-Union der Organisationen für Blinde hat auf ihrem am 9. April stattgefundenen Kongresse, Esperanto als internationales Kommunikationsmittel angenommen.

Esperanto in der I. T. F.

In dem Organ der Schwedischen Seeleute-Organisation ist nunmehr ebenfalls ein Lehrkursus für Esperanto eröffnet worden.

Esperanto in Russland.

Der im März stattgefundenen Kongress von Radio-Amateuren der ganzen Sowjetrepublik, der von 322 Delegierten besucht war, hat Esperanto als offizielle Hilfssprache angenommen.

Jeden Sonntag werden von Moskau aus per Radio Berichte in Esperanto über die russische Arbeiterbewegung ausgeschickt.

Esperanto in der Schule.

Der Unterrichtsminister von Jugoslawien hat am 15. März mitgeteilt, dass mit dem neuen Schuljahr Esperanto-Unterricht eingeführt werden soll und zwar soweit möglich auf allen unteren Schulen.

Ein Vorschlag für Esperanto in der Wissenschaft.

200 Studenten der Universität von Rio de Janeiro (Brasilien) haben ein Gesuch an den Gesandten Deutschlands in Brasilien gerichtet, um vorzuschlagen, dass die Hauptwerke der deutschen Heilkunde für den Gebrauch der Ausländer in Esperanto übersetzt werden möchten. Die Wissenschaft der grossen deutschen Meister, sagt das Gesuch, wird uns vermittelt durch wenige Uebersetzungen in französischer, italienischer und spanischer Sprache, die wir infolgedessen gezwungen sind zu erlernen. In Anbetracht der grossen Schwierigkeiten der Erlernung der deutschen Sprache bleibt uns die Mehrzahl der grossen wissenschaftlichen Arbeiten unbekannt. Die einzige Möglichkeit uns die Kenntnis der grossen deutschen wissenschaftlichen Arbeiten zu erleichtern, wäre die Übersetzung der hauptsächlichsten Werke in Esperanto, aus der Tatsache heraus, dass 20 Studiums dieser Sprache genügen um alles zu lesen und zu verstehen, was in dieser wunderbaren und leichten Sprache geschrieben ist.

(I. E. S.)