



**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:

Allgemeines: Rundschau . . . . .	61	Transportarbeiter:	rechtlichen Verhältnisse der Strassenbahnerschaft (Schweiz) . . . . .	74
Was andere von uns sagen . . . . .	62	Entwurf zu internationalen Vorschriften und Abkommen zum Schutze der Hafenarbeiter . . . . .	Internationale Konzentration der Arbeitgeber . . . . .	75
Aus anderen Berufssekretariaten. . . . .	63	Der Kampf der finnischen Hafenarbeiter . . . . .	Konferenz der schweizerischen Chauffeure . . . . .	75
Mitteilungen des Sekretariats. . . . .	63	Eine sichere Lukenabdeckung aus Roll-Lukendeckeln mit spezieller Versiegung . . . . .	Seeleute: Arbeitsbedingungen der Seeleute in verschiedenen Ländern (Lettland). . . . .	76
Eisenbahner: Der XIII. ordentliche Kongress des Schwedischen Eisenbahnverbandes . . . . .	64	Erhebung über die organisatorischen und	Esperanto . . . . .	76
Nach der Erdbebenkatastrophe in Bulgarien . . . . .	64			
Beilage: Die Gefahren der Einmannbesetzung von Lokomotiven und Motorwagen . . . . .	—			

Zu dieser Nummer gehört eine lose Beilage, nämlich der Bericht über die Gefahren der Einmannbesetzung von Lokomotiven und Motorwagen.

## Rundschau.

Vom Genfer See.

Für die diesjährige Arbeitskonferenz hat sich die I. T. F. ins Zeug gelegt. Bereits seit dem Hamburger Kongress im August 1924 hat sie beim Internationalen Arbeitsamt in Genf eine Reihe von Forderungen eingereicht, welche auf den Schutz von Leib und Leben der im Transport- und Verkehrsgewerbe Beschäftigten abzielen. Sie drängte auf Schutzmassnahmen für die Eisenbahner wie für die Hafenarbeiter, für Kraftfahrer und für Speditionsarbeiter.

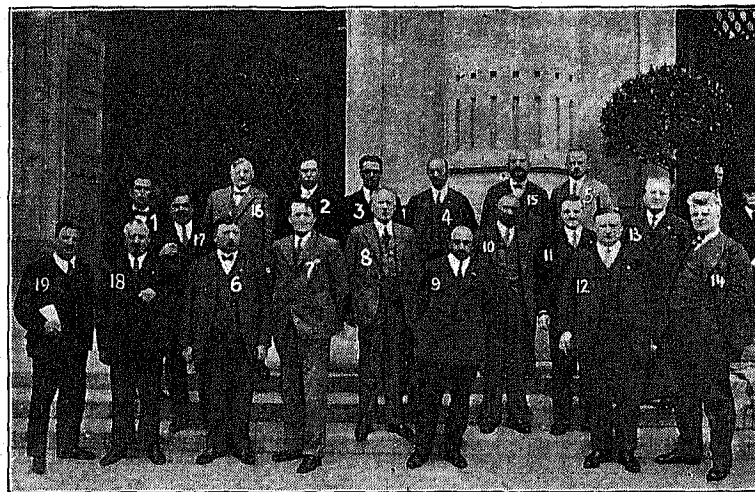
Der Weg der internationalen Arbeiterschutzgesetzgebung ist nicht mit Rosen bestreut. Vier Jahre hat es gedauert, bevor überhaupt eine Besprechung unserer Forderungen auf einer Arbeitskonferenz erfolgen kann, jedoch nicht in dem Sinne, dass die Anträge der I. T. F. ohne weiteres als Diskussionsgrundlage dienen; sie sind in den Sammelpunkt „Die Unfallverhütung in den gewerblichen Betrieben“ einverleibt worden; aber schon der Untertitel „einschliesslich der Verhütung von Unfällen beim Kuppeln von Eisenbahnwagen“ deutet darauf hin, dass diese Besprechungen den Stempel der I. T. F. tragen. In seinem grauen Berichte (Kapitel IV, Sonderfragen der Unfallverhütung beschäftigt sich das I. A. A. denn auch mit

folgenden Fragen: 1.) Kuppelungsunfälle; 2.) Gewichtsbezeichnung auf schweren Frachtstücken; 3.) Beschränkung des Gewichts von Traglasten und 4.) der Schutz der mit dem Laden und Entladen von Schiffen beschäftigten Personen.

Ohne Selbstüberhebung kann gesagt werden, dass unser internationales Berufssekretariat zur Vorbereitung der Konferenz und zur Begründung seiner Anträge Hervorragendes geleistet, auf einem Gebiet sogar Bahnbrecherarbeit verrichtet hat. Hat es doch den Delegierten vier, in der deutschen, englischen, französischen, schwedischen und spanischen Sprache abgefasste Berichte über 1. Die Verhinderung von Eisenbahnunfällen durch die Einführung der automatischen Kuppelung, 2. Die Gefahren der Einmannbesetzung von Lokomotiven und Motorwagen, 3. Verhütung von Unfällen und Krankheiten beim Betriebe von Kraftfahrzeugen, 4. Beschränkung des Gewichtes von Traglasten unterbreitet (letzten genannten Bericht in Zusammenarbeit mit der Internationale der Lebensmittelarbeiter) und ausserdem einen Entwurf zu internationalen Vorschriften und Abkommen zum Schutze der Hafenarbeiter ausgearbeitet, welcher der Konferenz ebenfalls in den genannten fünf Sprachen vorgelegt worden ist.

Wenn es möglich sein sollte, die Regierungen und die Arbeitgeber durch wertvolle Abhandlungen und stichhaltige Argumente von ihrer Pflicht zu durchdringen, wäre es ein leichtes Spiel, auf der nächsten Konferenz eine Reihe von Abkommen über die uns interessierenden Fragen durchzusetzen und würden die Parlamente sich förmlich beeilen, diese Abkommen zu ratifizieren.

Die I. T. F.-Gruppe auf der XI. Arbeitskonferenz.



1. Mollo, Argentinien; 2. Becerra, Argentinien; 3. E. Held, Schweiz; 4. Fischer, Schweiz; 5. Visna, Lettland; 6. M. Maortensson, Schweden; 7. A. Forslund, Schweden; 8. J. Smeykal, Oesterreich; 9. K. Maxamin, Polen; 10. J. H. Thomas, Grossbritannien; 11. A. Kievit, Holland; 12. E. Bevin, Grossbritannien; 13. V. Brodecky, Tschechoslowakei; 14. Edo Fimmen; 15. A. Forstner, Oesterreich; 16. J. Brautigam, Holland; 17. E. Vignaud, Frankreich; 18. J. Jarrigion, Frankreich; 19. N. Nathans.

## Was andere von uns sagen.

Eine Reihe von Zeitungen melden die Teilnahme der I. T. F. an den Arbeiten der XI. Internationalen Arbeitskonferenz. Nachstehend geben wir einige Beurteilungen hierüber wieder. So schreibt M. Harmel in „Le Peuple“, der Tageszeitung des französischen Gewerkschaftsbundes, nachdem er die vom Internationalen Arbeitsamt eingerichtete Ausstellung erwähnt hat, folgendes:

„Die I. T. F. hat ihre Sache gut gemacht. Ihre besondere Mitwirkung an der Ausstellung ist von viel grösserer Bedeutung als die einiger grosser Staaten, z. B. Deutschland und Japan — nicht zu reden von Frankreich, dessen Stand noch leer ist — oder reicher Organisationen, vor allem des amerikanischen Komitees „Safety first“. Deshalb sah man sich auch gezwungen — übrigens recht gerne — Fimmen und Nathans einen grösseren Platz einzuräumen, als ursprünglich vorgesehen war.

Treten wir ein. Hier sehen wir zunächst graphische Darstellungen, die auf den ersten Blick die wachsende Anzahl und Häufigkeit der Eisenbahnunfälle aufzeigen.

Dort sind die Ursachen der Unfälle im Hafenbetrieb aufgezeichnet, nicht bildlich dargestellt, sondern in ihrer konkreten Form: Diese gebrochenen Kettenglieder, diese zusammengeknüpften, gebrochenen Tauen haben tödliche Unfälle verursacht.

Hier sieht man, wie diese Unfälle zu erklären sind: Wenn es auf der Konferenz Delegierte geben sollte, die nicht wissen, weshalb das Laden und Löschen von Fahrzeugen gefährliche Arbeiten sind, so kann ihnen dies leicht gezeigt werden an diesem mit Masten und Ladegerät versehenen Schiffsmodell.

Schliesslich hier noch Appelle: Ein zwischen zwei Wagen zerquetschter Eisenbahner ruft um Hilfe. Zu spät für ihn, man kann aber noch tausende seiner Kameraden retten durch die Einführung der automatischen Kuppelung, worüber auf der Konferenz viel gesprochen werden soll.

Die I. T. F. hat ihre Bemühungen darauf nicht beschränkt. Sie hat in fünf Sprachen ebensoviel Broschüren in vortrefflicher Aufmachung herausgegeben, die an die Delegierten zur Verteilung gelangen werden.

Ihre Titel verraten ihren Zweck.

Ich trete jetzt an den letz'en Ausstellungsgegenstand der I. T. F. heran. Er ist nicht der uninteressanteste; sogar dieser zeigt, dass unsere Kameraden bei ihrer Initiative von einem reinen Arbeiterstandpunkt ausgegangen sind.

Bis dahin ist es noch ein weiter Weg. Die jetzigen Besprechungen stellen nur ein erstes Treffen dar. Der Schwerpunkt liegt nicht in Genf. Die Atmosphäre des Genfer Sees, ob günstig für uns der Wind oder nicht, ist nicht ausschlaggebend. Der Schwerpunkt liegt in den einzelnen Ländern, wo in den bevorstehenden Monaten unsere Organisationen ihren ganzen Einfluss auf ihre Regierungen und auf die Arbeitgeber ihres Landes ausüben müssen, damit diese sich unter diesem Drucke für unsere Forderungen entscheiden. Dabei muss auch den Regierungen die Zusage abgerungen werden, dass sie eventuell beschlossene Konventionen den Parlamenten

Es handelt sich um eine Serie Photographien über den Schutz der Hafearbeit.

Nichts aussergewöhnliches, werden Sie denken.

Zugegeben. Wenn man aber die Ausstellung der I. T. F. mit den angrenzenden Ausstellungen vergleicht, wird man sehen, dass sie die Richtung angeben kann, welche in bestimmten Augenblicken die Debatten der Konferenz nehmen werden.“

In „Het Volk“, dem Organ der holländischen sozialdemokratischen Partei, äussert sich J. J. de Roode, Auslands-Redakteur u. a. folgendermassen:

„Nicht neu ist das Interesse, welches die internationalen Berufsekretariate an der Arbeit in Genf zeigen. Neu ist allerdings die Intensität ihres Interesses. Ein Stand der I. T. F. in der Vorhalle des Konferenz-Saales, die Verteilung von fünf, in vorteilhafter Aufmachung und in fünf Sprachen angefertigten Broschüren über Probleme, die für verschiedene, sehr wichtige Transportarbeitergruppen: die Hafearbeiter, Eisenbahner, Kraftfahrer und verschiedene kleinere Gruppen, von grosser Bedeutung sind — all das hat etwas Sensation in diese Welt gebracht...“

Schliesslich fanden wir in der „Frankfurter Zeitung“ nachstehende Auslassungen:

„... Von den Arbeitervertretern entwickelten mehrere Redner eine überraschend einheitliche Stosskraft in der Begründung ihrer Postulate für die Unfallverhütung im Verkehrswesen. Es rührt dies einerseits zweifellos zu einem bedeutenden Teile davon her, dass die Eisenbahner, Hafearbeiter usw. in am meisten internationalisierten Betriebsformen tätig sind. Sodann aber ist das sicher auch auf die ausserordentlich rührige und geschickte Tätigkeit der Internationalen Transportarbeiter-Föderation (Sitz und Sekretariat in Amsterdam) zurückzuführen, die mit ihren über zwei Millionen Mitgliedern, davon über die Hälfte Eisenbahner, eine der stärksten und wohl bestorganisierten und -geleiteten internationalen Berufsvereinigungen dar-

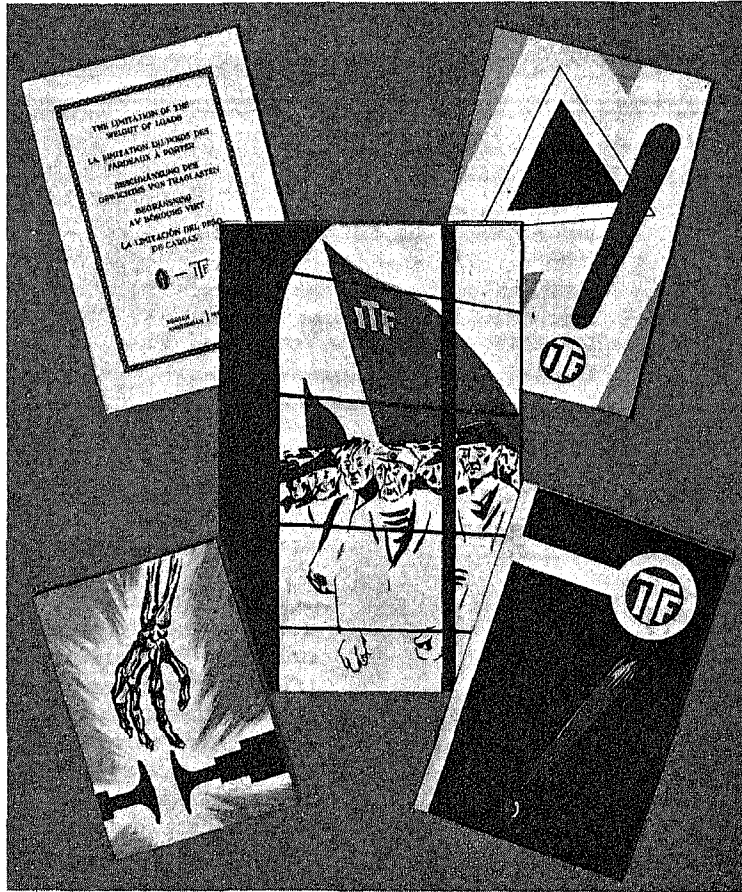
stellt. Das beweist sie neuerdings mit dem mustergültigen Propagandamaterial, das sie zur Vertretung der Interessen des Verkehrspersonals in der Arbeitskonferenz ausgearbeitet und an deren Delegierte sowie an alle Pressevertreter verteilen liess. Es sind nicht weniger als fünf Broschüren, die in fünf Sprachen (deutsch, englisch, französisch, schwedisch und spanisch), knapp, sachlich und ebenso anschaulich wie eindringlich über: 1. die Verhinderung von Eisenbahnunfällen durch die Einführung der automatischen Kuppelung; 2. die Gefahren der Einmannbesetzung von Lokomotiven und Motorwagen; 3. Verhütung von Unfällen und Berufskrankheiten beim Betrieb von Kraftfahrzeugen; 4. Beschränkung des Gewichts von Traglasten orientieren, wozu noch 5. ein vollständig ausgearbeiteter Entwurf zu internationalen Vorschriften und Abkommen zum Schutze der Hafearbeiter kommt.“

innerhalb kürzester Frist zur baldigen Ratifizierung vorgelegt werden, damit sich die Geschichte des Achtstundentagabkommens nicht wiederholt — damit sich nicht das eine Land hinter das andere verkriecht.

Auch in dieser Hinsicht muss die I. T. F. versuchen, bahnbrechend vorzugehen.

*Der Kampf auf dem Rhein.*

Seit Anfang Mai steht das von den Hafearbeitern der Rheinhäfen unterstützte deutsche Binnenschiffahrtspersonal auf dem Rhein in einem schweren Kampf. Die Arbeitgeber verlangten eine 13%ige Lohn-



Eingaben der I. T. F. an die XI. Internationale Arbeitskonferenz.

herabsetzung und bei Akkordarbeit eine solche bis zu 33 1/3 %. Die Einführung dieser Verschlechterungen würde die Rückkehr zu den Verhältnissen vor Mai 1926 bedeuten. Wer in diese Verschlechterungen nicht einwilligen wollte, wurde kurzerhand entlassen. Die Organisationen lehnten nicht nur die Anträge der Arbeitgeber ab, sondern forderten Lohnaufbesserungen, welche sie mit der Steigerung der Lebensmittelpreise begründeten. Erst Anfang Juni sah sich das Reichsarbeitsministerium veranlasst, einen Schiedsspruch zu fällen. Dieser Schiedsspruch besagte, dass die vor Ausbruch des Konfliktes bestehende Gehalts- und Tarifregelung bis zum 15. Oktober d. J. in Kraft bleiben sollte mit einer Kündigungsfrist von 4 Wochen. Durch diesen Spruch, welcher vom Personal, das die Bewilligung seiner Forderungen verlangte, abgelehnt wurde, wird der Angriff der Arbeitgeber verurteilt. Es fragt sich nun, ob das Reichsarbeitsministerium den Mut haben wird, den Schiedsspruch für verbindlich zu erklären.

#### *Streik der finnischen Hafendarbeiter.*

Seit 2. Juni stehen 12 000 finnische Hafendarbeiter an 29 Orten im Kampf. Ueber die Ursache dieses Konfliktes verweisen wir auf einen an anderer Stelle dieser Nummer aufgenommenen Artikel. Diejenigen, die sich noch erinnern, wie die Arbeiterbewegung Finnlands nach der Revolution von den Weiss-Gardisten völlig vernichtet wurde, werden sich wundern, dass die Gewerkschaftsbewegung sich schon so weit erholt hat, dass sie es wagt, einen solchen Kampf mit den straff organisierten Hafenbaronen auszutragen. Dies ist nur zu verstehen, wenn man weiss, welchen Platz der sozialistische Gedanke in den Herzen und Köpfen der finnischen Arbeiter einnimmt.

Der Kampf der finnischen Kollegen hat auch für ihre skandinavischen Arbeitsgenossen die grösste Bedeutung, weshalb diese ihre volle moralische und finanzielle Unterstützung versprochen haben. Auch die I.T.F. hat sich bereit erklärt, den finnischen Hafendarbeitern Unterstützung zu gewähren. Aus verschiedenen Ländern sind bereits Nachrichten von angeschlossenen Organisationen eingegangen, wonach diese bereit sind, moralische und finanzielle Unterstützung zu verleihen.

Möge der Kampf zum Abschluss eines Kollektivvertrags führen, der den Wünschen unserer Kollegen Rechnung trägt! Dann wird dieser Konflikt für die Entwicklung der finnischen Arbeiterbewegung von nicht abschätzbarer Bedeutung sein.

#### *Ein Konflikt des Bedienungspersonals in Australien.*

Laut einer Zeitungsmeldung ist in Australien ein Konflikt zwischen dem der I.T.F. angeschlossenen Verband des Bedienungspersonals auf Schiffen und den Reedern ausgebrochen. Der Verband forderte für seine Mitglieder minimale Lohnerhöhungen, welche die Arbeitgeber nicht bewilligen wollten. Es ist interessant, festzustellen, auf welche Weise die australische Regierung sich immer wieder auf die Seite der Arbeitgeber stellt, mit den schroffsten Mitteln die Reeder unterstützt, und versucht, Streikbrecher anzuwerben und Streiks abzuwürgen. Die Regierung kann die Streikführer und die Streikenden einfach deportieren oder verhaften.

Die australischen Seeleute befinden sich in einer schwierigen Lage, weil die staatlichen Schiffe an eine englische Reederei verschachert worden sind. Der Bau dieser Schiffe kostete 10 Millionen Pfund und der Verkauf brachte nur den fünften Teil, nämlich 1.900.000 Pfund ein. Infolge dieser Massnahme sind die Arbeitsverhältnisse der australischen Seeleute sehr gefährdet.

Ok.

## Aus anderen Berufssekretariaten.

### *Bergarbeiter.*

Vom 28. bis 31. Mai tagte in Nîmes (Frankreich) der Internationale Kongress der Bergarbeiter. Neben der Weltkrise der Kohlenproduktion und des Kohlenverbrauchs, dem Washingtoner Achtstundentag-Abkommen und anderen wichtigen Punkten, stand ein englischer Antrag zur Beratung, welcher den Ausbau der Internationalen Bergarbeiter-Föderation bezweckte. Laut „Le Peuple“ (Paris) erklärte die englische Delegation, dass von den 4,5 Millionen Bergarbeitern der Welt nur 1,5 Millionen bei der Internationale angeschlossen seien, was als durchaus unzulänglich bezeichnet werden müsse. Die englischen Bergarbeiter würden besonders die Fernhaltung der russischen Bergarbeiter aus der Internationale bedauern.

Der Standpunkt der deutschen und französischen Delegation bezüglich der russischen Organisation wich von den englischen Auffassungen ab. Nach einer erfolglosen Debatte am 30. Mai wurde die Angelegenheit an das Exekutivkomitee verwiesen.

Am letzten Kongresstage legte das Exekutivkomitee dem Kongress nachstehende, dem „Peuple“ entnommene und übersetzte Resolution an Stelle eines englischen und eines deutschen Entwurfs vor, die einstimmig angenommen wurde:

„Der Kongress erkennt die Notwendigkeit einer mächtigen, alle Bergarbeiterorganisationen der ganzen Welt umfassenden Bergarbeiter-Internationalen, und beauftragt das Exekutivkomitee, seine Anstrengungen für den Ausbau dieser Organisation fortzusetzen.“

Alle Bergarbeiterorganisationen, welche die Statuten, Grundsätze und Beschlüsse der Internationalen Föderation anerkennen, können derselben beitreten.“

### *Textilarbeiter.*

Vom 28. Mai bis 2. Juni 1928 tagte in Gent der Internationale Kongress der Textilarbeiter. Der Vertreter der I.T.F., Kollege Mahlman, war durch Krankheit am Erscheinen verhindert.

Ein Vertreter aus Britisch-Indien war zugegen und gab eine ausführliche Schilderung der dortigen Verhältnisse und des zur Zeit noch andauernden Kampfes. Am letzten Verhandlungstage beschloss der Kongress, der britisch-indischen Organisation 1000 £ Streikunterstützung und 500 £ zu Organisationszwecken zu übermitteln.

Ferner beschloss der Kongress, eine Studienkommission nach Amerika zu entsenden, wo auch Aussicht besteht, wichtige Organisationen für den Anschluss an die Internationale zu gewinnen.

Schliesslich nahm der Kongress einstimmig folgende Resolution an, die wir aus dem „Daily Herald“ übersetzen:

„Der Kongress, die Vertretung der Textilarbeiter der Welt, gibt dem Wunsche Ausdruck, dass sich alle Organisationen der Textilarbeiter nach den Statuten ihrer Internationalen Föderation und der Amsterdamer Internationale richten mögen;

er wünscht den Anschluss aller Textilarbeiterverbände an die Internationale Föderation zur Erzielung hoher Löhne bei kürzester Arbeitszeit und besserer Arbeitsbedingungen für alle Textilarbeiter.“

## Mitteilungen des Sekretariats.

### *Kongress Stockholm.*

Die Tagesordnung zu dem vom 9. bis 14. Juli d. J. in Stockholm stattfindenden Kongress wurde bereits ausgeschickt.

Abänderungsanträge europäischer Organisationen müssen bis spätestens 15. Juni in unserem Besitze sein.

### *Die I. T. F. und die XI. Internationale Arbeitskonferenz.*

Die der XI. Tagung der Internationalen Arbeitskonferenz unterbreiteten Berichte wurden allen angeschlossenen Organisationen, den Redaktionen der angeschlossenen Verbände, den Mitgliedern und





## Der XIII. ordentliche Kongress des Schwedischen Eisenbahnverbandes.

Vom 11. bis 19. Mai d. J. tagte in Stockholm der XIII. ordentliche Kongress des Schwedischen Eisenbahnverbandes. Ausser einer Menge von schwedischen Organisationen waren auch die Eisenbahnverbände Dänemarks, Deutschlands, Norwegens, Finnlands, Oesterreichs und Russlands vertreten. Im Namen der I.T.F. wohnte N. Nathans dem Kongress bei.

Der Kongress hatte eine umfangreiche Tagesordnung zu erledigen. U.a. erhob er Protest gegen das neue schwedische Gewerkschaftsgesetz. Ferner beschäftigte er sich eingehend mit Lohnfragen der Staatsangestellten und mit den übrigen Arbeitsbedingungen.

In bezug auf die Zusammenarbeit mit den russischen Eisenbahnern lagen zwei Anträge vor: der eine verlangte die Einsetzung eines schwedisch-russischen Ausschusses zur Regelung der Zusammenarbeit, während der zweite bezweckte, den Vorstand zu beauftragen, auf dem nächsten internationalen Transportarbeiterkongress die Aufnahme des russischen Eisenbahnverbandes in die I.T.F. zu beantragen. Es fand darüber eine lebhaft diskutierte Diskussion statt, wobei die Mehrheit zu erkennen gab, dass die russischen Eisenbahner die Möglichkeit haben, sich ohne besondere Massnahmen der I.T.F. anzuschliessen und dadurch die Verbindungen mit ihren ausländischen Kollegen herzustellen. In Uebereinstimmung mit dem Vorschlag des Vorstandes wurden die beiden Anträge abgelehnt.



Der Kongress beschloss ferner, eine Kollektiv-Unfallversicherung abzuschliessen. Der Vorstand erhielt den Auftrag, eine Vereinbarung für die Verbandsmitglieder abzuschliessen, auf Grund welcher jedes Mitglied für 1000 Kr. versichert werden soll; dieser Betrag müsste dann bei einem tödlichen Betriebsunfall den Hinterbliebenen ausbezahlt werden. Tritt nach einem Betriebsunfall dauernde Erwerbslosigkeit ein, so wäre eine Abfindungssumme von 2000 Kronen, bei teilweiser Erwerbsunfähigkeit ein gewisser Prozentsatz dieses Betrages auszuzahlen. Bei andern als Betriebsunfällen wären die angegebenen Summen um 100 % zu erhöhen.

Der Kongress leistete erspriessliche Arbeit und seine Beschlüsse dürften der gesamten schwedischen Gewerkschaftsbewegung zugute kommen.

stellvertretenden Mitgliedern des Generalrats und des Holländischen Ausschusses der I.T.F., einigen nicht angeschlossenen Verbänden, allen internationalen Berufsekretariaten und gewerkschaftlichen Landeszentralen, der internationalen Presse und verschiedenen anderen Körperschaften, mit denen wir Beziehungen unterhalten, zugeschickt.

### Eingegangene Beiträge.

Für das Beitragsjahr 1927:	
Isländischer Seeleute- und Fischer-Verband. . . . .	Fl. 57,18
Für das Beitragsjahr 1928:	
Belgischer Transportarbeiter-Verband. . . . .	1548,72
Deutscher Verkehrsbund. . . . .	4740,—
Isländischer Seeleute- und Fischer-Verband. . . . .	39,84
Schwedischer Seeleute-Verband. . . . .	76,52
Argentinischer Eisenbahner-Verband. . . . .	3596,58

## Nach der Erdbebenkatastrophe in Bulgarien.

Am 14. April d. J., vormittags 11 Uhr, wurde das Maritzatal in Südbulgarien durch ein Erdbeben heimgesucht, das insbesondere die Gegend zwischen Tschirpan und Borissowgrad in einem Umkreise von 20 Kilometer verwüstete und diese Ortschaften vollkommen zerstörte.

Am 18. April, abends 9 Uhr 23 Minuten, erfolgten weitere, stärkere Erdstösse in südlicher Richtung von Sofia. Die Wirkung dieses Erdbebens war besonders in Plovdiv, dem ehemaligen Philippopol, der zweitgrössten Stadt Bulgariens, verheerend.

Die wiederholten Erdstösse hatten unweit von Plovdiv die Verschiebung des Unterbaues einer Eisenbahnbrücke zur Folge. Eine andere Brücke wurde über dem mittleren Stützpfiler um einige Zentimeter gehoben und man stellte fest, dass unter dem selben Pfeiler eine Quelle entstanden war. Zwischen den Bahnhöfen Papall und Borissowgrad hat sich die Bahnlinie eingesenkt und die Schienen wurden in S-Form verbogen. Alle Bahnhöfe, Kasernen und viele Gebäude wurden entweder dem Erdboden gleichgemacht oder so schwer beschädigt, dass sie nicht mehr benützt oder bewohnt werden konnten. Das um den Bahnhof Papall herum betroffene Gebiet hat sich vom Grund auf verändert: es wurde an zahlreichen Stellen gespalten, sodass das Land von Einschnitten durchzogen ist, die vielfach eine Tiefe von 1½ Meter erreichen.

Der von dem Erdbeben betroffene Bezirk wird von 515 000 Menschen bewohnt. Es sind sehr viele Todesopfer und eine hohe Zahl von Verletzten zu beklagen. Die genauen Zahlen seien hier wiedergegeben: 116 Tote, 412 schwer und ca. 1 000 leicht Verwundete. Die Zahl der eingestürzten Häuser beträgt 26 350, die der unbewohnbar oder unbrauchbar gewordenen Gebäude 20 427. Eine Bevölkerung von 265 000 Köpfen ist obdachlos geworden. Von den 279 Ortschaften, in denen das Beben zu verspüren war, haben 150, einschliesslich der Städte Plovdiv, Tschirpan und Borissowgrad gelitten. Die materiellen Schäden belaufen sich auf über 3 Milliarden Lewa, ganz zu schweigen von den durch die Unterbrechung des normalen Lebens der Bevölkerung, durch den Mangel an Nahrung und Arbeit verursachten Verlusten.

Der Bahnhof Plovdiv bildet einen Eisenbahnknotenpunkt für die nach Sofia, Konstantinopel und Burgas führenden Strecken. Das schmucke, solid gebaute Bahnhofsgebäude wurde schwer beschädigt, und das ganze in Plovdiv beschäftigte Eisenbahnpersonal, das etwa 1 000 Köpfe zählt, sowie das Personal fast sämtlicher anderen Bahnhöfe von Orten, wo das Beben verspürt wurde, ist obdachlos geworden. Dazu kam, dass die Bediensteten während der auf die Katastrophe folgenden schwächeren Erdstösse, der Regengüsse, während eines Zyklons und eines plötzlichen, selten so stark vorkommenden Temperaturrückganges nicht nur auf ihren Posten bleiben, sondern ihre Rührigkeit und Wachsamkeit noch erhöhen mussten, um Eisenbahnunfälle zu verhüten. Dank ihrer Aufopferung hat sich auch kein einziges Eisenbahnunglück ereignet.

In seinem Danktelegramm an das Personal hat sich der bulgarische Eisenbahnminister u. a. wie folgt geäussert: „Ich kann nicht umhin, dem Personal meine Bewunderung und grosse Anerkennung für die während dieser Tage gezeigte Haltung anzusprechen. Unter den Eisenbahnern befanden sich Helden, die, selbst wenn ihre Häuser zu Ruinen einstürzten, ihre Posten nicht verliessen.“

Mit diesen Lobausdrücken ist aber die Gefahr von Verschlechterungen für das Personal nicht aus der Welt geschafft. Das Leben der in dem Katastrophengebiet wohnenden Eisenbahner ist unerträglich geworden. Damit hat es aber nicht sein Bewenden. Die Lage des Personals wird von nun ab noch mehr verschlechtert. Zu den Kriegs-Reparationsleistungen des Staates treten alsbald die durch das kürzliche Erdbeben entstandenen Lasten. Und da auf Grund der von der bulgarischen Regierung dem Völkerbund gegenüber übernommenen Verpflichtungen das Staatsbudget die Summe von 6 750 000 000 Lewa nicht überschreiten darf, wird man, um die Reparationszahlungen zu leisten, zum Mittel des Personalabbaues greifen.

Die erste Folge dieser Verpflichtungen der bulgarischen Regierung tritt schon im Budget für das Jahr 1928/1929 in Erscheinung, das eine Personalverminderung von ca. 500 Köpfen vorsieht, ohne gleichzeitig die Gewähr dafür zu bieten, dass dieser Abbau durch geeignete Massnahmen, wie die Einführung technischer Neuerungen, ausgeglichen und dem Personal geholfen wird, die Folgen der Verminderung der Arbeitskräfte zu tragen.

Das ist aber nicht alles. Vor einigen Jahren hat die Eisenbahndirektion gewissen Personalgruppen Gehaltserhöhungen gewährt, um den Forderungen der Organisation einiger-massen Rechnung zu tragen. In dem genannten Budget sind nun diese Gehaltserhöhungen nicht mehr vorgesehen.

Die Lage des Personals bei den bulgarischen Staatseisenbahnen hat sich, wie aus vorstehenden Schilderungen hervorgeht, ungemein verschlechtert und die Aufgabe des Eisenbahnverbandes ist bedeutend schwieriger geworden, da auf lange Zeit hinaus äussere ungünstige Bedingungen seinen Kampf um eine bessere Zukunft beeinträchtigen werden.

N. ISSAIEFF.

# Entwurf zu internationalen Vorschriften und Abkommen zum Schutze der Hafendarbeiter.

## VORWORT.

Wenig Arbeiter laufen so sehr Gefahr, bei der Verichtung ihrer Arbeit von einem Unfall betroffen zu werden, als gerade die Hafendarbeiter. Für wenige Arbeiter ist die Forderung auf gesetzlichen Schutz von Leben und Gesundheit mehr gerechtfertigt als für sie.

Nachstehend einige Zahlen zur Bekräftigung dieser Behauptung. Laut der Berichte des Obersten Gewerbeinspektors in Gross-Britannien betrug die Zahl der Unfälle mit tödlichem Ausgang oder einer nachfolgenden Erwerbslosigkeit, die die betreffenden Arbeiter ausserstande setzte, für länger als 3 Tage den vollen Lohn für die Arbeit zu verdienen, für welche sie eingestellt worden waren,

im Jahre 1924 . . . . .	8636, wovon	88	tödlich
" " 1925 . . . . .	7492,	"	93 "
" " 1926 . . . . .	7434,	"	102 "

Die britische Organisation *Safety First* veröffentlichte für die Jahre 1922/26 Zahlenmaterial über die in den Docks beschäftigten Personen und die Zahl derjenigen, die einem Unfall zum Opfer fielen, für den Schadenersatz gewährt werden musste. Es handelt sich um folgende Ziffern:

	Zahl der beschäftigten Personen	Zahl der Fälle	Gesamtbetrag der Renten und Abfindungen	Kosten pro beschäftigte Person
1922	122 030	9 955	£ 224 683	36 sh. 10 d.
1923	143 942	12 190	£ 262 621	36 sh. 6 d.
1924	158 321	14 108	£ 280 153	35 sh. 5 d.
1925	142 550	12 510	£ 263 223	36 sh. 11 d.
1926	127 606	12 795	£ 261 528	41 sh. 0 d.

Im Hafen von Hamburg betrug laut Veröffentlichungen der Hafeninspektion die Anzahl Unfälle in den unter ihrer Aufsicht stehenden Hafenbetrieben im Jahre

1921 . . . . .	1964, wovon	119	schwer	und	18	tödlich
1922 . . . . .	2855,	"	188	"	"	29 "
1923 . . . . .	3871,	"	195	"	"	31 "
1924 . . . . .	5675,	"	350	"	"	16 "
1925 . . . . .	6393,	"	531	"	"	27 "
1926 . . . . .	7231,	"	661	"	"	23 "

Vom 1. Januar bis einschliesslich 31. Dezember 1927 stieg die Zahl der Unfälle auf 8678. Die Unfälle erfahren demnach eine fortwährende Steigerung von Jahr zu Jahr.

Hamburg hat 16 000 registrierte Hafendarbeiter. Mehr als 50 % davon haben im vorigen Jahre einen Unfall erlitten.

Die Hafeninspektion Hollands gibt für die holländischen Häfen über die Jahre 1923/1926 folgende Ziffern über die Unfälle bekannt, die Personen, welche direkt mit Hafendarbeit beschäftigt wurden (deshalb ausgenommen Seeleute, Schiffsmaler, Arbeiter an Werften etc.), zugestossen sind:

1923 . . . . .	4092, wovon	10	tödlich
1924 . . . . .	5967,	"	18 "
1925 . . . . .	6218,	"	19 "
1926 . . . . .	7145,	"	34 "

Auch hier ist von Jahr zu Jahr eine regelmässige,

ganz bedeutende Zunahme der Unfälle festzustellen. Im Jahre 1927 ereigneten sich allein im Hafen von Rotterdam 3186 Unfälle.

Wie schwer die Unfälle mit nicht tödlichem Ausgang waren, geht aus einer statistischen Aufstellung der Hafeninspektion hervor, aus der man die Zahl der Arbeitstage ersehen kann, welche im Jahre 1926 infolge eines Betriebsunfalles versäumt werden mussten. Danach trat Erwerbsunfähigkeit ein in

1342	Fällen auf die Dauer von 1 Woche oder einen geringeren Zeitraum;
3450	" " " " " 1—3 Wochen;
228	" " " " " 3—6 Wochen;
56	" " " " " mehr als 6 Wochen.

Für Antworten wird noch keine vollständig zuverlässige Statistik über die Arbeitsunfälle im Hafen geführt. In den Städtischen Ambulatorien wurden in den Jahren 1925, 1926 und 1927 6726, bzw. 7251 und 7308 Patienten behandelt; vom 1. Mai bis 31. Dezember 1927 wurden allein 349 Unfall-Schwerverletzte eingeliefert und die Unfälle mit tödlichem Ausgang waren im selben Jahre 38 an der Zahl.

In den statistischen Mitteilungen der schwedischen Arbeitsinspektion wird für den Zeitraum von 1916/1925 über eine Anzahl Unfälle von durchschnittlich 980 unter durchschnittlich 4 200 Arbeitern berichtet: Im Jahre 1922 betrug die Zahl der Unfälle in den schwedischen Häfen 1353, 1924 stieg sie auf 1497, 1925 auf 1680 gegenüber 807 i. J. 1919. Auch in Schweden ist die Zahl der Unfälle in den Häfen fortwährend im Steigen begriffen.

Die angeführten Zahlen sind nicht vollständig, da zuverlässige Statistiken über Arbeitsunfälle nur in wenigen Ländern zur Verfügung stehen. Sie eignen sich auch nicht zu einem gegenseitigen Vergleiche, da die wenigen Statistiken nicht einheitlich sind. Nichtsdestoweniger sprechen die wenigen Ziffern eine deutliche Sprache. Es gibt keinen Hafen von Bedeutung in Europa, wo nicht tagtäglich 10 und mehr Unfälle vorkommen, wo nicht jedes Jahr eine verhältnismässig grosse Anzahl Arbeiter bei ihrer Arbeit den Tod findet.

Die Häfen, auf welche die angeführten Zahlen Bezug haben, gehören zu den am besten ausgerüsteten, für die Arbeiter am wenigsten gefährlichen Häfen nicht nur Europas sondern der ganzen Welt. Diese Tatsache weist darauf hin, dass wenn die Zahl der Unfälle in den Häfen jährlich in die Tausende, und die Zahl derjenigen mit tödlichem Ausgang in die Dutzende geht, die Gesamtziffer der Unfälle in den Häfen der ganzen Welt jährlich viele Zehntausende und solcher mit tödlichem Ausgang jährlich Hunderte und aber Hunderte beträgt.

Die nationale und internationale Annahme und genaue Durchführung der in nachstehendem Entwurfe vorgeschlagenen Massnahmen zum Schutze der Hafendarbeiter bei ihrer Arbeitsverrichtung dürften diese erschreckenden Zahlen in der Zukunft bedeutend vermindern, viele Arbeiter dem Leben erhalten, viel Not und Elend verhindern.

Für den Generalrat der Internationalen Transportarbeiter-Föderation

EDO FIMMEN,  
Generalsekretär,

## ENTWURF zu internationalen Vorschriften und Abkommen

zum Schutze von Personen, die beim Laden, Löschen, Fortbewegen oder bei der Handhabung von Gütern in, auf oder an Häfen, Docks, Werften, Kais, Molen, Kajen, Hafendämmen, Piers oder an anderen Plätzen, sowie beim Laden, Löschen oder Bebunkern von in Docks, Häfen, Flüssen, Kanälen oder an anderen Plätzen liegenden Schiffen beschäftigt sind, wo solche Arbeitsvorgänge ausgeführt werden.

### 1. Erläuterungen.

In diesen als Entwurf geltenden Vorschriften bedeutet:

*Arbeitsvorgang* = der Arbeitsvorgang des Ladens, Löschens, Fortbewegens oder Handhabens von Gütern in, auf oder an Häfen, Docks, Werften, Kais, Molen, Kajen, Hafendämmen, Piers, Flüssen, Kanälen oder anderen Plätzen, wo solche Arbeitsvorgänge ausgeführt werden sowie der Arbeitsvorgang des Ladens, Löschens und Bebunkerns von Schiffen in Häfen, Docks, Flüssen, Kanälen oder an anderen Plätzen, wo solche Arbeitsvorgänge ausgeführt werden.

*Beschäftigte Person* = eine Person, die bei den Arbeitsvorgängen beschäftigt ist.

*Arbeitgeber* = eine Person oder Körperschaft, die die beschäftigten Personen beschäftigt.

*Platz* = ein Platz in, auf oder an welchem Arbeiten ausgeführt werden.

*Vorgeschrieben* = vorgeschrieben in diesen Vorschriften oder von den Behörden, die für die Einhaltung dieser Vorschriften verantwortlich sind.

*Luke* = eine Oeffnung in einem Deck, die bei den Arbeitsvorgängen, beim Trimmen oder zur Ventilation gebraucht wird.

*Lukenschacht* = der ganze Raum innerhalb des Viereckes der Luken vom Oberdeck bis zum Boden des Raumes.

*Raum* = der ganze Raum unter den Decks.

*Maschinelle Anlagen* = Kräne, Kipper, Winden, Donkeys, Aufzüge, Ladebäume, Bänder an den Ladebäumen und Masten, Schwanenhälse, Augbolzen und alle anderen ständigen Befestigungen an den Ladebäumen und Masten, und alle Kraftvorrichtungen, die beim Heben, Führen oder Fortbewegen in Verbindung mit den Arbeitsvorgängen gebraucht werden; ferner alle Teile derselben.

### 2. Verantwortung.

a) Die Person oder Körperschaft, die die Hauptverwaltung und Kontrolle über Docks, Werften, Kais, Molen, Kajen, Hafendämme, Piers oder andere Plätze hat, ist verantwortlich für die Durchführung der Artikel 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12 dieser Vorschriften, vorausgesetzt, dass, falls eine andere Person oder Körperschaft das alleinige Recht zur Benutzung eines Teiles des Docks, der Werft, des Kais oder eines anderen Platzes und die Hauptverwaltung und Kontrolle über einen solchen Teil hat, die Verantwortung für diesen Teil jener anderen Person oder Körperschaft anheimfällt.

b) Die Eigentümer, Kapitäne oder beauftragten Offiziere eines Schiffes sind einzeln und gemeinsam verantwortlich für die Durchführung der Artikel 14, 15, 16, 18, 37 dieser Vorschriften.

c) Eigentümer, Halter oder Mieter der bei den Arbeitsvorgängen benutzten maschinellen oder anderen Anlagen sind für die Durchführung der Artikel 21, 22, 23, 24, 25, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 49 dieser Vorschriften verantwortlich, es sei denn, dass die maschinellen oder anderen Anlagen sich an Bord eines Schiffes befinden, das nicht in dem Lande eingetragen ist, zu dem der Hafen gehört, in welchem Falle die Verantwortung dem Kapitän eines solchen Schiffes zufällt.

d) Jede Person, die selbst, durch ihre Agenten oder Arbeiter die Arbeitsvorgänge ausführt, und alle Agenten, Arbeiter und Personen, die von ihr bei den Arbeitsvorgängen beschäftigt werden, sind verantwortlich für die Durchführung der Artikel 5, 19, 20, 26, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 50, 52, 53 dieser Vorschriften, vorausgesetzt, dass während der Ausführung der Arbeitsvorgänge die Verantwortung für die Durchführung des Artikels 38, sofern er sich auf Luken bezieht, die nicht im Gebrauch sind, die während der Arbeitsvorgänge nicht gebraucht werden sind oder nicht dafür gebraucht werden, dem Eigentümer, Kapitän oder beauftragten Offizier eines Schiffes zufällt.

e) Es ist Pflicht aller Personen, ob Eigentümer, Inhaber oder beschäftigte Personen, für die Durchführung der Artikel 13, 17, 51 dieser Vorschriften zu sorgen.

f) Für die Durchführung der Artikel 3, 4, 36, 54 dieser Vorschriften sind die Personen verantwortlich, denen in diesen Artikeln die Pflicht dazu auferlegt ist.

### 3. Verantwortung für Zugangsmittel und Beleuchtung.

Wenn die Personen, die für die Durchführung der Bestimmungen 12, 14, 15 und 18 verantwortlich sind, ihre Pflicht nicht erfüllen, ist es auch Pflicht der Arbeitgeber der beschäftigten Personen, zu deren Gebrauch die Zugangsmittel und Beleuchtung erforderlich sind, sofort die erwähnten Bestimmungen zu erfüllen.

### 4. Allgemeines.

a) Kein Arbeitgeber der beim Arbeitsvorgang beschäftigten Personen darf die Benutzung von maschinellen Anlagen, Geräten, Werkzeugen, Vorrichtungen oder Arbeitsmethoden erlauben, die diesen Vorschriften nicht entsprechen.

b) Ohne Rücksicht darauf, ob sie in diesen Vorschriften besonders erwähnt sind oder nicht, dürfen Plätze, Maschinen, Geräte, Werkzeuge, Vorrichtungen oder Arbeitsmethoden, die in irgendeiner Weise unsicher sind, beim Arbeitsvorgang nicht benutzt werden. Kein Arbeitgeber, auch wenn er nicht verantwortlich ist für solche unsichere Plätze, Maschinen, Geräte, Werkzeuge, Vorrichtungen oder Arbeitsmethoden, darf von einer beschäftigten Person direkt oder indirekt verlangen oder ihr erlauben, sie zu benutzen.

c) Diese als Entwurf geltenden Vorschriften sollen als internationale Mindestvorschriften betrachtet werden, um als Grundlage für die allgemeine Verbesserung der in allen Ländern gültigen Bestimmungen für Hafendarbeit zu dienen. Sie sollen in keinem Falle solche Bestimmungen beeinträchtigen oder in irgendeinem Lande als Grund oder Vorwand für die Abschaffung irgendwelcher Bestimmung oder Bestimmungen gebraucht werden, die sicherer oder in anderer Beziehung günstiger für die beschäftigten Personen sein sollten, noch als Grund oder Vorwand für die Unterlassung von Vorschriften oder Bestimmungen, die vom Standpunkt der beschäftigten Personen aus umfassender, zweckentsprechender oder günstiger sind.

#### 5. Qualifikationen der beschäftigten Personen.

a) Nur entsprechend qualifizierte Hafendarbeiter im Alter von mindestens 18 Jahren dürfen bei den Arbeitsvorgängen beschäftigt werden. In keinem Falle dürfen Mitglieder einer Schiffsmannschaft bei den Arbeitsvorgängen beschäftigt werden.

b) Nur entsprechend qualifizierte Hafendarbeiter, die im Besitze eines Befähigungszeugnisses sind, das auf Grund einer Prüfung auf ihre Brauchbarkeit für derartige Arbeit von einer anerkannten Behörde ausgestellt ist, dürfen zur Bedienung aller Kraft- oder Hebevorrichtungen einschliesslich Schiffswinden beschäftigt werden.

c) Beschäftigte Personen unter 21 Jahren dürfen zur Bedienung maschineller Anlagen zum Heben oder Transportieren, ganz gleich ob diese mit mechanischer oder anderer Kraft betrieben werden, zur Abgabe von Zeichen an Führer solcher Anlagen oder zur Beobachtung von Lade-Läufern an den Windenköpfen oder Windentrommeln selbst nicht verwendet werden.

#### 6. Beförderung zum Arbeitsplatz auf dem Wasserwege.

a) Wenn sich die beschäftigten Personen auf dem Wasserwege zu einem Schiff begeben müssen, auf dem sie zu arbeiten haben, so soll unentgeltliche Beförderung zu und von einem leicht zugänglichen Teile des Hafens stattfinden.

b) Die für solche Transporte benutzten Fahrzeuge sollen ihrem Zwecke entsprechend, in gutem Zustande, für sichere Fahrt passend ausgerüstet, gegen die Unbilden der Witterung zweckmässig geschützt und mit ausreichender befähigter Besatzung und geeigneten Rettungsgeräten versehen sein.

c) Derartige Fahrzeuge müssen an sichtbarer Stelle Angaben über die höchstzulässige Zahl der Personen, die ohne Gefährdung der Sicherheit befördert werden können, tragen. Diese Zahl darf nicht überschritten werden. Falls Güter und Personen zu gleicher Zeit befördert werden, so soll für jede 75 kg Güter eine Person weniger befördert werden.

d) Für die Personenbeförderung benutzte Schlepper oder andere Fahrzeuge dürfen zur gleichen Zeit nicht zum Schleppen verwendet werden.

#### 7. Erste Hilfeleistung bei Erkrankung und Unglücksfällen.

a) An jedem Arbeitsplatze muss eine genügende Anzahl Tragbahnen und Verbandskasten von noch vorzuschreibender Art, die deutlich mit einem weissen Kreuze (oder Halbmond oder einer anderen passenden Bezeichnung) auf rotem Grunde versehen sind, vorhanden sein. Wenn auf einem Platze mehrere vorhanden sind, so sollen sie dem Bedarf entsprechend in angemessenen Entfernungen voneinander aufgestellt werden.

b) Ein Verbandskasten muss angefüllt bleiben und in gutem Zustande sein. Er ist einer dafür verantwortlichen Person anzuvertrauen, die berechtigt ist, erste Hilfe zu leisten, und die immer bereit und schnell erreichbar sein muss. In der Nähe eines solchen, sich an Land befindlichen Kastens muss gute Gelegenheit zum Telephonieren vorhanden sein. In einem Verbandskasten dürfen nur die für die erste Hilfe notwendigen Vorrichtungen und Hilfsmittel aufbewahrt werden.

c) Zwecks Bildung von Kolonnen für erste Hilfe an und bei Docks, Werften und Kais müssen Erleichterungen geschaffen werden zur Ausbildung beschäftigter Personen, die die Befähigung zur ersten Hilfeleistung erlangen möchten. Zu solchen Erleichterungen gehört die Bereitstellung passender Räume für Unterrichtsstunden und Zusammenkünfte, die Bezahlung der Lehrpersonen, die zur Erteilung der Unterrichtes in erster Hilfe befugt sind und die Gewährung von bezahlter Freizeit während der Arbeitsdauer an beschäftigte Personen, die solche Ausbildung wünschen.

d) An allen Docks, Kais, Werften oder anderen Plätzen, wo Personen beschäftigt sind, muss ein zweckentsprechend gebauter und in gutem Zustande erhaltener Krankenwagen vorhanden sein, es sei denn, dass Vorsorge getroffen ist, dass ein solcher im Bedarfsfalle von einem Krankenhause oder anderer Stelle, die nicht weiter als 2 km vom Dock, Hafen, von der Werft oder vom Kai entfernt ist, telephonisch angefordert und sofort herbeigeschafft werden kann.

e) An auffallenden Stellen aller Docks, Werften oder anderen Plätzen sind Bekanntmachungen anzubringen, die enthalten:

- I. Den Standort jedes Verbandskastens und den Platz, wo die mit dessen Ueberwachung betraute Person zu finden ist.
- II. Den Aufbewahrungsort der Tragbahnen und anderen Vorrichtungen.
- III. Den Standort des Krankenwagens oder, wo ein solcher nicht vorhanden ist, den nächsten Fernsprecher und Name und Fernsprechnummer des nächsten Krankenhauses oder einer anderen Stelle, wo ein solcher Wagen erhältlich ist.

In unmittelbarer Nähe von Docks, Werften, Kais oder anderen Plätzen, wo ausländische Schiffe verankert liegen, müssen solche Bekanntmachungen wenigstens in drei fremden Sprachen ausser derjenigen des Landes zu dem der Hafen gehört, ausgehängt sein.

#### 8. Rettungsmittel auf Werften.

Für die Rettung beschäftigter Personen vor dem Ertrinken sind Vorkehrungen zu treffen und Geräte bereitzuhalten. Hierzu gehören:

- I. Eine genügende Anzahl Rettungsgerätschaften, die stets gebrauchsfertig, sofort zugänglich und in Zwischenräumen von nicht mehr als 50 m auf der Werft oder am Kai vorhanden sein müssen.
- II. Geeignete Mittel auf oder in der Nähe der Wasseroberfläche, entweder fortläufig oder in Abständen von höchstens 50 m, um einer ertrinkenden Person zu ermöglichen, sich festzuhalten oder aus dem Wasser aufzusteigen. Diese Mittel müssen bei jeglichem Wasserstand leicht von der Wasseroberfläche aus erreichbar sein.

#### 9. Hygienische und sanitäre Einrichtungen, Unterkunftsräume usw.

a) An allen Plätzen, wo Arbeitsvorgänge ausgeführt werden, muss ein genügend grosser, sauberer Raum mit entsprechender Einrichtung, Beleuchtung und Heizung zur Verfügung stehen, der für die beschäftig-



ten Personen zum Einnehmen der Mahlzeiten und zum Ausruhen leicht erreichbar ist. Die Benutzung dieses Raumes soll durchaus unentgeltlich sein und darf niemand verpflichtet, Getränke oder andere Verbrauchsartikel zu kaufen.

b) An allen Plätzen, wo Arbeitsvorgänge ausgeführt werden, müssen leicht erreichbar gutes Trinkwasser und andere passende alkoholfreie Getränke kostenlos zur Verfügung stehen.

c) Entweder an Bord des Schiffes oder auf der Werft oder an anderer Stelle, wo das Fahrzeug verankert liegt, muss jederzeit mindestens ein leicht erreichbares Wasserklosett zur Benutzung durch die beschäftigten Personen vorhanden sein. Solche Wasserklosetts müssen sauber und in gutem Zustande gehalten werden.

d) Alle Decks, Fussböden, Werften und andere Plätze, wo beschäftigte Personen bei den Arbeitsvorgängen verwendet werden, müssen sauber, staub- und abfallfrei sein und dürfen nicht schlüpfrig werden.

e) Für die beschäftigten Personen soll eine angemessene Anzahl entsprechend ausgestatteter Waschräume jederzeit zur Benutzung stehen.

#### 10. Sicherheits-Ausschüsse.

a) In jedem Hafen soll eine genügende Anzahl Sicherheitsausschüsse gebildet werden. Diese sollen sich paritätisch je zur Hälfte aus beschäftigten Hafenarbeitern, die von den in Frage kommenden Gewerkschaften gewählt werden und aus Vertretern der Arbeitgeber zusammensetzen. Die Aufgaben solcher Ausschüsse sollen sein:

- I. Prüfung der Art und Ursache jedes Unglücksfalles, der Personen zustösst, oder jeder Beschädigung maschineller Einrichtungen im Hafen und, wo notwendig, Empfehlung von Sicherheitsmassnahmen zur Verhinderung solcher Vorkommnisse.
- II. Prüfung von Beschwerden über gefährliche Arbeitsbedingungen und nötigenfalls Erteilung entsprechender Anweisungen.
- III. Beratung über und Förderung der Aufklärung von Arbeitern über Grundsätze der Sicherheit.

b) Arbeitern, die Mitglieder solcher Ausschüsse sind, soll für die Zeit ihrer Teilnahme an den Sitzungen der selbe Lohn, den sie für ihre gewöhnliche Arbeit erhalten, ausbezahlt werden.

#### 11. Schutzgeländer an Docks.

Die folgenden Teile eines jeden Docks, Kais, einer Werft oder eines anderen Platzes müssen mit einem Geländer von mindestens 90 cm Höhe sicher eingefriedigt sein, das in gutem Zustande und gebrauchsfertig zu erhalten ist:

- I. Alle Unterbrechungen, gefährliche Ecken und andere gefährliche Teile oder Kanten.
- II. Beide Seiten solcher Fusswege über Brücken, Pontons und Dockschleusen, die allgemein von den beschäftigten Personen benutzt werden, und jede Seite des Zuganges an jedem Ende eines solchen Fussweges auf eine angemessene Entfernung.

#### 12. Beleuchtung der Docks und ihrer Zugänge.

Alle Plätze, an denen beschäftigte Personen arbeiten, gefährliche Teile der gewöhnlichen Strasse oder des Weges über ein Dock, eine Werft oder einen anderen Platz, die den Zugang zu diesen von der nächsten öffentlichen Strasse aus bilden, sollen genügend beleuchtet sein.

#### 13. Entfernung von Schutzgeländern, Rettungsgeräten usw.

a) Niemand darf, ausser wenn er dazu entsprechend ermächtigt ist oder im Notfalle, Schutzgeländer, Laufplanen, Geräte, Leitern, Rettungsmittel oder -gerätschaften, Lichter, Zeichen oder Marken, Bühnen oder andere auf Grund dieser Vorschriften als notwendig erachteten Gegenstände entfernen oder verstellen.

b) Die nach Artikel 11 notwendigen Schutzgeländer dürfen nur weggenommen werden, soweit und solange es unbedingt notwendig ist, um die Arbeit im Dock oder Schiff fortzusetzen oder eine Reparatur am Geländer vorzunehmen. Ist das Geländer weggenommen worden, so ist es nach Ablauf dieser Zeit von den Personen wieder einzusetzen, deren Arbeit seine Entfernung notwendig machte.

#### 14. Zugang zum Schiff.

a) Zugangsmittel zu einem Schiff, auf dem die Arbeitsvorgänge ausgeführt werden, müssen für die beschäftigten Personen jederzeit sicher sein.

b) Liegt ein Schiff zum Laden, Löschen, Bebunkern oder zu einem anderen Zwecke in der Werft, am Kai oder an einem anderen Platze, so sind sichere Zugangsmittel während der Zeit des Zu- und Abganges der beschäftigten Personen vom Schiff nach dem Lande oder umgekehrt bereitzustellen, u. zw. die folgenden:

- I. Wo angängig, eine mindestens 55 cm (22 Zoll) breite Laufplanke, die gut gesichert und auf beiden Seiten mit einem mindestens 82 cm (2 Fuss und 9 Zoll) hohen Geländer aus oberen und unteren Stangen, straffen Tauen, Ketten oder aus anderen, ebenso sicheren Mitteln versehen ist.
- II. In anderen Fällen eine Leiter aus gutem und starkem Material und angemessener Länge, die, um Ausgleiten zu verhindern, entsprechend gesichert sein muss.

c) Wenn ein Schiff, Boot oder anderes Fahrzeug längsseits eines anderen Schiffes, Bootes oder anderen Fahrzeuges liegt und die beschäftigten Personen von einem zum anderen zu passieren haben, sind die sicheren Zugangsmittel von dem Schiffe, Boot oder anderen Fahrzeug aus zur Verfügung zu stellen, das den höheren Freibord hat.

#### 15. Zugang zum Schiffsraum.

a) Wenn die Tiefe vom Niveau des Hauptdecks bis zum Boden des Raumes 1,50 m (5 Fuss) übersteigt, so müssen sichere Zugangsmittel vorhanden sein durch eine Leiter, die vom Deck bis zum Raum reicht, in welchem gearbeitet wird, sowie durch Leitern, Steigeisen oder Handgriffe an den Säulen.

b) Wenn es mit Rücksicht auf die Lage der unteren Luke oder Luken möglich ist, sollen Leitern zwischen den unteren Decks in einer Linie mit der vom Hauptdeck herabführenden Leiter sein.

c) Falls Leitern an Schotten und in Lukenschächten angebracht sind, soll sicherer Handhalt an beiden Seiten und sicherer Fusshalt vorhanden sein. Die Seiten müssen fortlaufend sein und einen Zwischenraum von nicht weniger als 11,25 cm (4½ Zoll) hinter den Sprossen freilassen.

d) An den Säulen oder anderswo angebrachte Steigeisen und Handgriffe sollen bei einer Breite von mindestens 25 cm (10 Zoll) nicht weniger als 11,25 cm (4½ Zoll) vorstehen. Sie sollen so gebaut sein, dass sie das Abgleiten der Füsse nach der Seite verhindern. Sie sollen ferner senkrecht übereinander und in gleicher Linie mit den Leitern stehen, zu denen sie den Zugang vermitteln.



e) Die Ladung muss hinreichend weit von der Leiter verstaut sein, damit bei jeder Leitersprosse genug Raum für den Fuss gelassen ist.

f) Zwischen einer Winde oder einem sonstigen Hindernis und den Säulen muss ein Raum von mindestens 60 cm (2 Fuss) vorhanden sein, um an der Stelle, wo die Leiter vom Deck hinabführt, passieren zu können.

g) Um eine Luke herum muss mindestens 60 cm (2 Fuss) Arbeitsraum freibleiben.

h) Leitern sollen nicht mehr als notwendig ist unter Deck zurückgezogen sein, um den Lukenschacht freizuhalten.

i) Wellentunnel müssen an beiden Seiten mit entsprechendem Hand- und Fusshalt versehen sein, damit sie ohne Schwierigkeiten und Gefahr benutzt werden können.

#### 16. Notausgänge in Räumen.

In Schiffen mit Kohlen- oder anderer Bulkladung müssen zweckmässige Mittel vorhanden sein, damit sich die in den Räumen und Zwischendecks beschäftigten Personen retten können.

#### 17. Verpflichtung zum Gebrauch vorgeschriebener Zugangsmittel.

Beschäftigte Personen dürfen nur die Zugangsmittel benutzen, die nach Artikel 14 und 15 zulässig sind, und keine Person darf eine andere ermächtigen oder beauftragen, andere Zugangsmittel zu benutzen, als sie auf Grund dieser Artikel vorgesehen sind.

#### 18. Beleuchtung von Schiffen und Zugangsmitteln.

a) Die folgenden Plätze müssen hinreichend beleuchtet sein:

- I. Alle Plätze im Raum und auf den Decks von Schiffen, in Leichtern, Booten und anderen Fahrzeugen, wo gearbeitet wird.
- II. Alle in den Artikeln 14 und 15 dieser Vorschriften vorgesehenen Zugangsmittel.
- III. Alle Teile des Schiffes, wohin sich beschäftigte Personen während ihrer Arbeit begeben müssen oder sich evtl. zu begeben haben.

b) An oder in der Nähe der in Absatz a) I. erwähnten Plätze dürfen keine offenen Lichter benutzt werden. Besondere Sicherheitslichter sind an all denjenigen Plätzen anzubringen, wo entzündbare Gase oder Staub vorhanden sein könnten oder wo Stoffe gehandhabt werden, die leicht derartige Gase oder Staub absondern.

#### 19. Deck- und Ladebühnen.

a) Deck- oder Ladebühnen, die beim Arbeitsvorgang benutzt werden, müssen gut und solide gebaut, entsprechend abgestützt und sicher befestigt sein.

b) Eine Bühne, die glatt und schlüpfrig ist, muss mit Sand oder anderem rauhen Material gegen Ausgleiten gesichert sein.

c) Ist eine Ladebühne so steil, dass sie unsicher ist, so dürfen zur Beförderung von Gütern zwischen Schiff und Land keine Handkarren benutzt werden.

#### 20. Freier Durchgang längs der Wasserkante.

Wo Güter auf einer Werft oder einem Kai niedergesetzt werden, muss zu den gemäss Artikel 14 erforderlichen Schiffszugängen ein freier Durchgang gelassen werden. Wird an der Kante der Werft oder des Kais entlang Raum gelassen, so muss er mindestens 90 cm (3 Fuss) breit und von allen Hindernissen frei sein.

#### 21. Sicherheit der Kräne.

Die Bedienungsplattform jedes Kranes, Kippers oder ähnlicher Vorrichtungen, die mit mechanischer Kraft getrieben werden, muss mit Rundeisen sicher eingefriedigt und mit sicheren Zugangswegen versehen sein. Bildet eine Leiter den Zugang, so ist insbesondere folgendes zu beachten:

- I. Die Seiten der Leiter müssen aus Rundeisen sein und auf eine angemessene Entfernung über die Plattform hinausragen, sofern keine anderen passenden Mittel zum Festhalten vorhanden sind.
- II. Die Ankunftsstelle auf der Plattform muss geraut sein und von Hindernissen freigehalten werden.
- III. Ist die Leiter senkrecht und über 9 m (30 Fuss) hoch, so muss ein Platz zum Ausruhen ungefähr in der Mitte zwischen Plattform und Fuss der Leiter vorhanden sein.

#### 22. Kran-Umsteuerungshebel.

Die die Coulissen-Steuerung regulierende Umsteuerungs-Vorrichtung eines Kranes oder einer Winde ist mit einer geeigneten Feder oder anderen Sperrvorrichtung zu versehen.

#### 23. Handwinden.

Handwinden ohne Sperrklinke dürfen während der Arbeitsvorgänge nicht benutzt werden.

#### 24. Beleuchtung von Kränen.

Jeder Kran muss unmittelbar über dem Läufer mit einem Licht versehen sein, das seine Strahlen hinabwirft, damit der Kranführer imstande ist, die Last während des Hievens und Schwingens zu beobachten.

#### 25. Arbeitslast der Kräne.

An jedem Landkran ist die sichere Arbeitslast deutlich zu vermerken. Ist er so gebaut, dass seine sichere Arbeitslast durch das Heben oder Herablassen des Auslegers oder auf andere Weise verändert werden kann, dann muss die jeweils zulässige sichere Arbeitslast durch einen automatischen Zeiger angegeben werden.

#### 26. Betriebssicherheit. — Kräne.

a) Maschinelle Einrichtungen, Ketten oder andere Hebevorrichtungen dürfen nicht über die sichere Arbeitslast hinaus belastet werden.

b) Eine Last darf nur dann an einen Kran, einer Winde oder anderen Maschine hängen bleiben, wenn sie während der Dauer dieses Zustandes von einer eigens dazu beauftragten, befugten Person überwacht wird.

c) Kein Kran darf unbeaufsichtigt bleiben, wenn nicht der an dem Läufer angebrachte Greifer, Kasten oder andere Behälter erst auf den Boden gebracht worden sind.

#### 27. Tawe.

a) Tawe, die zum Hieven und Führen verwendet werden, müssen von entsprechender Qualität und frei von sichtbaren Schäden sein.

b) Vor der Ingebrauchnahme von Drahtseilen muss von den Herstellern eine die vorgeschriebenen Einzelheiten enthaltende und in vorgeschriebener Form abgefasste Bescheinigung beschafft werden.

c) Jedes gewöhnlich zum Hieven und Führen verwendete Drahtseil ist alle drei Monate mindestens ein Mal zu prüfen.

d) Eine Kausche oder Augsplessung eines Drahtseils muss mindestens dreimal mit einer ganzen Tau-

litze und zweimal mit der Hälfte der aus jeder Taulitze aufgelösten Kardeelen unwickelt werden. Die Taulitzen müssen in allen Fällen in entgegengesetzter Richtung des Taus befestigt werden. Dabei ist jedoch vorausgesetzt, dass diese Vorschrift nicht den Gebrauch einer anderen Form von Spleissung verhindern soll, die erfahrungsgemäss besser als die hier vorgeschriebene ist; auf keinen Fall soll aber eine weniger genügende Spleissung angewandt werden.

### 28. Prüfung und Besichtigung von Ketten usw.

a) Beim Hieven oder Fiehren dürfen keine Ketten, Ringe, Haken, Schäkel oder Wirbel gebraucht werden, über die nicht eine, die vorgeschriebenen Einzelheiten enthaltende und in vorgeschriebener Form ausgestellte Prüfungsbescheinigung erlangt worden ist.

b) Alle beim Hieven oder Fiehren gebrauchten Ketten, Ringe, Haken, Schäkel und Wirbel müssen tüchtig ausgeglüht oder einem anderen von der zuständigen Behörde vorgeschriebenen gleichwertigen oder noch wirksameren Glühverfahren unterzogen werden, was in folgenden Zeitabständen zu erfolgen hat:

- I. 12,7 mm ( $\frac{1}{2}$  Zoll) starke und schwächere Ketten, Ringe, Haken, Schäkel und Wirbel wenigstens ein Mal alle sechs Monate oder, wenn sie nur an handbetriebenen Hebevorrichtungen gebraucht worden sind, alle 12 Monate.
- II. Alle anderen Ketten, Ringe, Haken, Schäkel und Wirbel wenigstens ein Mal alle 12 Monate oder, wenn sie nur an handbetriebenen Hebevorrichtungen verwendet werden, alle zwei Jahre.

c) Alle Ketten, Ringe, Haken, Schäkel und Wirbel sind von einer befugten Person unmittelbar vor ihrer jeweiligen Ingebrauchnahme zum Hieven oder Fiehren zu prüfen, wenn sie nicht innerhalb der drei vorangegangenen Monate nachgesehen worden sind.

d) Alle Ketten, Ringe, Haken, Schäkel oder Wirbel, die zum Hieven und Fiehren gebraucht werden und die durch Schweissen verlängert, verändert oder repariert worden sind, sollen vor ihrer Ingebrauchnahme von einem behördlich zugelassenen Sachverständigen entsprechend geprüft und nachuntersucht werden.

### 29. Kettenverzeichnis.

Die Daten der letzten Ausglüfung von Ketten, die auf Grund dieser Vorschriften stattzufinden hat, sind in das vorgeschriebene Verzeichnis einzutragen.

### 30. Gebrauch von Ketten.

Ketten dürfen nicht durch Einschlagen von Knoten verkürzt werden; durch geeignete Umhüllung muss verhindert werden, dass die Kettenglieder mit scharfen Ecken von Hartmaterial-Lasten in Berührung kommen.

### 31. Sichere Arbeitslast von Rollen usw., sowie von Ketten und Schlingen usw.

a) Rollen, Ladeblöcke, Gins oder andere ähnliche Geräte dürfen beim Hieven und Fiehren nur dann benutzt werden, wenn die sichere Arbeitslast deutlich darauf gestempelt ist.

b) Es sind Mittel bereitzustellen, die jede mit Ketten, Tauen, oder Schlingen arbeitende Person in den Stand setzen, deren sichere Arbeitslast unter den Bedingungen, unter welchen sie gebraucht werden dürfen, zu ermitteln. Solche Mittel sollen bestehen entweder in:

- I. Bezeichnung der sicheren Arbeitslast in deutlichen Zahlen oder Buchstaben auf der Kette, dem Tau oder der Schlinge, oder auf einer gut

daran befestigten Tafel oder einem Ring von dauerhaftem Material, oder

- II. einer Notiz, die so anzubringen ist, dass sie leicht von jeder in Betracht kommenden Person gelesen werden kann, und aus der die sichere Arbeitslast für die verschiedenen Grössen der benutzten Ketten und Tawe hervorgeht.

### 32. Schutz von Eisen- und Stahlgeräten gegen Frost.

Drahtkabel, Ketten und andere zum Anschlingen der Last verwendete Eisen- und Stahlgeräte sind, solange sie nicht benutzt werden, vor grosser Hitze und Kälte entsprechend zu schützen.

### 33. Schutz maschineller Anlagen usw.

Alle Motore, Zahnräder, Ketten und Reibungsgetriebe, Wellen, stromführende elektrische Leitungen und andere maschinelle Einrichtungen sind mit einem sicheren Schutzgelande zu versehen, einzufassen oder anderweitig zu schützen.

### 34. Untersuchung und Prüfung von maschinellen Anlagen.

a) Alle maschinellen Anlagen müssen, ehe sie in Gebrauch genommen werden, von einer verantwortlichen, sachverständigen Person geprüft werden, die dazu ordnungsmässig zugelassen ist; ferner müssen

- I. alle Ladebäume und dazugehörigen ständigen Befestigungen an einem Ladebaum, Mast oder Deck — Kettenhanger inbegriffen — die zum Hieven und Fiehren verwandt werden, ein Mal innerhalb 12 Monaten untersucht und mindestens ein Mal alle 4 Jahre gründlich geprüft werden;
- II. alle übrigen maschinellen Einrichtungen sind mindestens ein Mal innerhalb 12 Monaten gründlich zu prüfen.

b) Dem vorgeschriebenen Verzeichnis muss ein Zeugnis beigefügt werden, das von der prüfenden Person unterzeichnet ist und die sichere Arbeitslast genau spezifiziert enthält. In dieses Register sind auch die Daten der stattgefundenen Untersuchungen und Prüfungen, die nach Abschnitt a) I) und a) II) dieses Artikels erforderlich sind, einzutragen.

### 35. Verzeichnisse über maschinelle und andere Anlagen.

a) Jeder Eigentümer von maschinellen und anderen Anlagen, Vorrichtungen und Werkzeugen, die während des Arbeitsvorganges gebraucht werden, hat ein Verzeichnis mit folgenden Eintragungen zu führen:

- I. Beschreibung, Seriennummer und Datum der Anschaffung solcher maschinellen oder anderen Anlagen, Vorrichtungen oder Werkzeuge.
- II. Sichere Arbeitslast solcher maschinellen oder anderen Anlagen, Vorrichtungen oder Werkzeuge.
- III. Datum und Nummer aller nach Untersuchungen, Prüfungen, und Besichtigungen derartiger maschinellen und anderen Anlagen, Vorrichtungen oder Werkzeuge gemäss Artikeln 27, 28, 29 und 34 dieser Vorschriften erforderlichen Bescheinigungen.

b) Jede Bescheinigung, die in diesen Vorschriften erwähnt wird, ist in das vorgeschriebene Verzeichnis einzutragen oder demselben beizufügen. Dieses Verzeichnis muss bei den betreffenden Betriebseinrichtungen aufliegen und ist auf Verlangen eines dazu ermächtigten Inspektors von der mit seiner Führung betrauten Person vorzulegen. Wenn sich das Verzeich-

nis auf die maschinellen Anlagen und andere Schiffsgeschäften bezieht, soll es auf dem Schiffe aufbewahrt und zusammen mit der Bescheinigung des Schiffs-Verzeichnisses von der Person vorgelegt werden, der gerade das Schiff anvertraut ist.

### 36. Prüfungen, Untersuchungen und Besichtigungen.

a) Die betreffenden Regierungen sollen für die Ausstellung von Bescheinigungen an die Personen, welche zur Vornahme der auf Grund dieser Vorschriften erforderlichen Prüfungen, Untersuchungen und Besichtigungen zuständig sind, verantwortlich sein. Die Prüfungen, Untersuchungen und Besichtigungen sind nur gültig, wenn sie von so dazu berechtigten Personen ausgeführt werden.

b) Die betreffenden Regierungen sollen die Bedingungen festlegen, die bei Prüfungen, Untersuchungen und Besichtigungen der maschinellen und anderen Anlagen, Vorrichtungen oder Werkzeuge erfüllt sein müssen und es darf keine Bescheinigung auf Grund einer derartigen Prüfung, Untersuchung oder Besichtigung ausgestellt werden, wenn diese Bedingungen nicht genau erfüllt sind.

### 37. Lukendeckel.

a) Alle Lukendeckel sind entsprechend ihrer Grösse und ihres Gewichtes mit geeigneten Handgriffen zu versehen.

b) Alle Scherstöcke und Stützbalken des Schiffes, die beim Zudecken der Luken verwandt werden, müssen mit einer geeigneten Vorrichtung zum An- und Wegheben versehen sein, ohne dass eine Person darauf zu treten braucht, um eine derartige Vorrichtung zu bedienen.

c) Alle Lukendeckel und die dazu verwendeten Scherstöcke und Stützbalken sollen, sofern sie nicht auswechselbar sind, deutlich markiert sein und anzeigen, zu welchem Deck und welcher Luke sie gehören und wie sie daraufgelegt werden müssen.

d) Alle Lukendeckel und die als solche benutzten Scherstöcke und Stützbalken sind in gutem und sicherem Zustande zu erhalten.

### 38. Abdeckung und Einfassung von Luken.

Wo mehr als ein Lukenschacht vorhanden ist und der Lukenschacht eines Raumes, gemessen vom Niveau des Decks bis zum Boden des Raumes mehr als 1,50 m (5 Fuss) tief ist und für den Durchgang von Gütern, Kohle oder anderem Material oder zum Trimmen nicht gebraucht wird, wenn ferner die Lukensäulen weniger als 75 cm (2 Fuss 6 Zoll) hoch sind, muss die Luke sicher zugedeckt, oder, wenn dies nicht durchführbar ist, mit einer Einfassung von 90 cm (3 Fuss) Höhe umgeben werden.

### 39. Verwendung der Lukendeckel als Bühnen.

Lukendeckel dürfen nicht zum Aufbau von Deck- oder Ladebühnen oder zu anderen Zwecken, wobei sie beschädigt werden können, verwandt werden.

### 40. Zurückbringung von Lukendeckeln an ihre ursprüngliche Stelle.

Lukendeckel sind an Hand der an ihnen auf Grund des Artikels 37 Abs. c) angebrachten Bezeichnungen wieder in ihrer richtigen Lage anzulegen.

### 41. Sicherung nicht entfernter Lukbalken.

Die Balken jeder bei den Arbeitsvorgängen benutzten Luke müssen, wenn sie nicht entfernt worden sind, entsprechend mit Bolzen befestigt werden, um ein Verschieben zu verhindern.

### 42. Arbeiten auf einem Zwischendeck.

Kein Gut darf mit Hilfe eines Läufers oder einer Schlinge von einem Zwischendeck aus geladen oder gelöscht werden, wenn nicht die Luke des Decks sicher abgedeckt ist oder eine sichere Landungsplattform, die mindestens so breit wie ein Teil des Lukendeckels sein muss, quer übergelegt ist. Im letzteren Falle muss der offene Teil sicher eingefriedigt sein.

### 43. Arbeiten auf einem Schweinsdeck.

Werden Arbeiten auf einem Schweinsdeck ausgeführt, so ist eine entsprechende Stellung anzubringen, sofern der Raum unter dem Deck nicht bis auf einen Zwischenraum von höchstens 60 cm (2 Fuss) mit Ladung angefüllt ist.

### 44. Lukenvize (Decksmann).

Wird an einem Lukenschacht mit Hilfe eines Läufers geladen oder gelöscht, so ist ein Lukenvize zu beschäftigen. Falls mit mehr als einem Läufer an einem Lukenschacht gearbeitet wird, so ist ein besonderer Lukenvize zu beschäftigen, der jeden Läufer zu überwachen hat.

### 45. Löschen mit Körben und Behältern.

a) Zum Laden oder Löschen benutzte Körbe oder Behälter müssen in gutem Zustande sein, dürfen keine offenen Seiten oder eine solche Form haben, dass ein Teil ihres Inhaltes herausfallen würde, wenn sie beim Hieven an irgendeinen Gegenstand anstossen.

b) Körbe und Behälter, die zum Laden oder Löschen gebraucht werden, dürfen nicht bis zum Rande gefüllt werden.

### 46. Hängende Lasten.

Maschinelle Anlagen und Arbeiter-Kolonnen müssen so aufgestellt sein, dass über den Köpfen von beschäftigten Personen soweit möglich keine Lasten gehievt oder geschwungen werden.

### 47. Benutzung von Teufelsklauen.

Teufelsklauen dürfen zum Hieven schwerer Kisten nicht benutzt werden, wenn Gefahr besteht, dass die Seiten einbrechen oder der Boden ausfällt.

### 48. Hieven von Schienen, Trägern usw.

Zum Hieven von Schienen oder anderen langen eisernen Gegenständen müssen Pützen oder andere gleich wirksame Mittel verwendet werden, um das Herausrutschen aus der Schlinge zu verhindern.

### 49. Behinderung durch Dampf.

Es sind entsprechende Vorkehrungen zu treffen, um zu verhindern, dass verbrauchter Dampf von Kränen, Winden oder anderen Vorrichtungen sowie erzeugter Dampf Teile der Decks, Gangways, Bühnen, Wertten, Kais oder anderer Plätze verdunkelt oder beschäftigte Personen beim Arbeitsvorgange behindert oder verletzt werden.

### 50. Arbeiten in den Räumen.

a) In einem Laderaume dürfen nicht mehr Arbeiter zur selben Zeit beschäftigt werden, als ein sicheres Arbeiten erlaubt.

b) Wenn beschäftigte Personen innerhalb des Lukenviereckes arbeiten, dürfen keine Haken an den Bändern oder Befestigungen der Ballen von Baumwolle, Wolle, Kork, grober Säcke oder von anderen ähnlichen Gütern befestigt werden.

c) Ist der Arbeitsplatz im Raum auf das Lukenviereck beschränkt, so sind Schlingen, Behälter, oder andere sichere Vorrichtungen zum Hieven und Fiehren von Lasten aller Art zu benutzen.

#### 51. Gehen auf Lubbalken.

Keine beschäftigte Person darf sich auf Scherstöcke und Stützbalken begeben, um die Vorrichtung zum Einlegen und Herausheben zurechtzusetzen, noch darf irgendeine Person eine beschäftigte Person dazu ermächtigen, beauftragen oder es ihr erlauben.

#### 52. Lärm während des Arbeitsvorganges.

Auf dem Schiffe dürfen während der Arbeitsvorgänge Reparatur- oder andere geräuschvolle Arbeiten nicht verrichtet werden, wenn der durch sie verursachte Lärm so stark ist, dass die beschäftigten Personen bei ihrer gegenseitigen mündlichen Verständigung behindert sind.

#### 53. Handhabung von gefährlichen oder schädlichen Lasten.

a) Explodierbare, entzündbare, ätzende und andere gefährliche Lasten dürfen nur geladen oder gelöscht werden an besonders für diesen Zweck bestimmten Lade-, Lösch- oder Ankerplätzen, die für keinen anderen Zweck gebraucht werden dürfen. Solche Lade-, Lösch- und Ankerplätze sind für die Handhabung solcher Lasten unter möglichst geringer Gefahr besonders einzurichten.

b) Wenn die unter a) genannten Arten von Lasten, sowie giftige, Staub absondernde oder Dünste ausströmende Lasten oder solche, welche durch Einatmen, Berührung oder auf andere Weise für die bei den Arbeitsvorgängen beschäftigten Personen gesundheitsschädlich oder unbequem sind, müssen besondere Einrichtungen geschaffen und besondere Vorsichtsmassregeln getroffen werden, die derartige Gefahren oder Unbequemlichkeiten auf ein Mindestmass herabsetzen und derartige Gesundheitsschädigungen verhindern.

c) Die beschäftigten Personen sind, ehe von ihnen die Handhabung der unter a) und b) erwähnten Arten von Lasten verlangt wird, genau über die Bezeichnung und Beschaffenheit solcher Lasten, sowie über die während ihrer Handhabung zu beachtenden Vorsichtsmassregeln zu unterrichten, um Gefahren, Gesundheitsschädigungen oder Unbequemlichkeiten zu vermindern oder zu verhindern.

d) Ehe eine dieser in Abschnitt a) und b) genannten Arten von Lasten gehandhabt wird, ist die für die Durchführung dieser Vorschriften verantwortliche Behörde über Bezeichnung und Beschaffenheit dieser Lasten, Ort und Zeit ihrer Handhabung, die Art der dafür bereitzustellenden besonderen Ausrüstung und die zu treffenden Vorsichtsmassregeln in Kenntnis zu setzen. Für diese Ausrüstung und Vorsichtsmassregeln

ist die Genehmigung einer solchen Behörde einzuholen.

e) Kein Arbeitgeber oder dessen Agent darf von einer beschäftigten Person die Handhabung einer Last verlangen, wenn eine solche beschäftigte Person vermutet, dass diese Last zu den unter a) und b) erwähnten Arten gehört; es muss zuerst ein zufriedenstellender Beweis ihrer Beschaffenheit erbracht werden. Strenge Strafen sind Arbeitgebern oder anderen Personen aufzuerlegen, welche beschäftigten Personen solche Lasten falsch bezeichnen.

f) Falls eine besondere Gattung der in a) und b) genannten Arten von Lasten in einem Hafen häufig gehandhabt wird, sind im Einvernehmen mit den die beschäftigten Personen organisierenden Gewerkschaften besondere Vorschriften zu erlassen, in denen die zu gebrauchende Ausrüstung und die bei der Handhabung solcher Lasten anzuwendenden Vorsichtsmassregeln einzeln aufgeführt sind.

g) Packungen, die Lasten der unter a) und b) genannten Arten enthalten, sind deutlich mit einem internationalen Unterscheidungszeichen und mit Bezeichnung, Beschaffenheit und Gewicht ihres Inhaltes zu markieren.

#### 54. Massnahmen zur Durchführung der Vorschriften.

a) Es soll Pflicht jeder Regierung sein, durch Ernennung von Inspektoren, Festsetzung von Strafen für Uebertretungen und in anderer Weise entsprechende Massnahmen zu treffen, um die strenge Durchführung dieser Vorschriften zu sichern.

b) Neben den Inspektoren der Regierung sollen die gewerkschaftlichen Vertreter der beschäftigten Personen jederzeit ungehinderten Zutritt zu den Plätzen haben, wo die Arbeitsvorgänge ausgeführt werden.

c) Es soll Pflicht jeder Regierung sein, nationale paritätische Körperschaften einzusetzen, die aus Vertretern der Arbeitgeber und der Gewerkschaften der beschäftigten Personen bestehen, und die Ratschläge über die Durchführung dieser Vorschriften und andere darin nicht vorgesehenen Sicherheitsmassnahmen geben sollen.

d) Es soll Pflicht jeder Regierung sein, zu veranlassen, dass Pläne von allen neuen Schiffen, Häfen, Docks oder Werften einer geeigneten Regierungsstelle unterbreitet werden, welche beauftragt ist, für die Einhaltung dieser Vorschriften beim Bau solcher Schiffe, Häfen, Docks oder Werften zu sorgen; ferner soll es Pflicht jeder Regierung sein, zu veranlassen, dass an den einer Besichtigung unterzogenen Schiffen die nötigen Aenderungen vorgenommen werden, damit sie diesen Vorschriften entsprechen.





## Der Kampf der finnischen Hafnarbeiter.

Am 2. Juni, 12 Uhr mittags, ist in 29 finnischen Häfen ein Streik erklärt worden, in den 12 000 Arbeiter verwickelt sind. Nachfolgend geben wir eine Darstellung der Ursachen dieses Kampfes, der an Grösse und Bedeutung jede andere bisher in Finnland geführte Streikbewegung übertrifft.

Zunächst gibt es in Finnland keinerlei Gesetz zum Schutze der Hafnarbeiter gegen Unfälle und Berufskrankheiten; es sind auch keine Gesetze vorhanden, welche die Arbeiter vor der Willkür des Unternehmertums schützen könnten. Die Arbeitgeber nützen diese Verhältnisse unbedenklich aus. Ausser den gewerkschaftlichen Organisationen findet man niemanden, der sich um die Interessen der Hafnarbeiter kümmert. Für diese Menschen ist es reine Zufallssache, Arbeit zu bekommen. Wenn ein Schiff geladen und gelöscht werden soll, so sucht sich der Arbeitgeber eine Arbeiterkolonne aus, wobei er zu den stärksten oder zu denjenigen greift, welche ihm aus einem anderen Grunde gefallen. Die Löhne werden genau für die Zeit bezahlt, welche die Arbeiter zum Laden und Löschen brauchen. Die Hafnarbeiter begeben sich früh morgens zum Hafen, doch nur selten finden sie sofort Arbeit. Selbst wenn ein Schiff vormittags in den Hafen einläuft, kann mit der Arbeit nicht vor nachmittags begonnen werden. Der Lohn wird für die Zeit, da der Betreffende gearbeitet hat, ausbezahlt, für die Wartezeit am Vormittag erhält er aber nichts. Da es sich bei der Hafnarbeit um Gelegenheitsarbeit handelt, können die dafür bezahlten Löhne nicht mit denjenigen anderer Arbeiterkategorien verglichen werden, die ein regelmäßiges Einkommen haben. Der Hafnarbeiter muss den ganzen Tag lang arbeitsbereit stehen, während er vielfach nur 4 Stunden gegen einen Stundenlohn von 8 F.M. \*) arbeiten kann, sodass sein Tagesverdienst nur 32 F.M. beträgt. Diese halben Arbeitstage sind nicht selten, man kann sogar sagen, dass ganze Arbeitstage zu den Ausnahmen gehören. Bei der Löschung von Schiffen mit Stückgutladungen kommt es oft vor, dass die Arbeit nachmittags beginnt und am folgenden Tag um die gleiche Zeit fertig ist, sodass also zwei halbe Tage gearbeitet wird. Wenn schon die ganzen Arbeitstage selten sind, so sind die vollen Arbeitswochen noch viel seltener. In der Regel haben die Arbeiter eine Verdiensteinbusse von zwei bis drei Tagen in der Woche, verdienen also nur während 25 bis 30 Arbeitsstunden wöchentlich. Nachdem die beste Saison — der Sommer — für die Hafnarbeiter so vorbeigegangen ist, müssen sie während der restlichen Periode des Jahres, wo die Arbeitslosigkeit im allgemeinen am grössten ist, überhaupt feiern. Dann haben sie bisweilen auf längere Zeit keinen Verdienst. Ihr Jahreseinkommen ist so gering, dass sie, falls sie Ernährer einer Familie sind, um Armenunterstützung einkommen müssen.

Die materielle Lage dieser Menschen, die einen so schweren und oft sogar gesundheitsschädlichen Beruf ausüben, ist deshalb unhaltbar. Das Unternehmertum heisst auf Kosten der Arbeiter von Jahr zu Jahr ungeheure Profite ein und seine Haltung ihnen gegenüber wird immer unverschämter. Die finnischen Hafnarbeiter haben sich wiederholte Male gegen die Willkür und Ausbeutung der Arbeitgeber zu schützen versucht, zu welchem Zwecke sie mehrere Streiks führten. Immer wieder haben sich aber gewisse skrupellose Individuen zu Streikbrecherarbeiten herbeigelassen; dies ist auch der Grund, weshalb die Lage der Hafnarbeiter unverändert blieb. Es muss jedoch bemerkt werden, dass bei Einleitung einer energischeren Aktion der Hafnarbeiter die Unternehmer zur Erhöhung der Löhne um eine Mark übergegangen sind, um einen Streik zu vermeiden; dies war auch im Frühjahr letzten Jahres der Fall. Sobald es aber mit der Drohung vorbei war und die Hafnarbeit nachliess, haben sie die Aufbesserung wieder zurückgenommen. Dies passierte voriges Jahr, neulich ist das selbe vorgekommen und dieses Verfahren wird so lange angewandt werden, als kein gesetzlicher Arbeitsvertrag vorhanden ist. Aus diesem Grunde haben die Hafnarbeiter Finnlands beschlossen, solange zu kämpfen, bis ihre Lohn- und Arbeitsbedingungen durch einen Kollektivvertrag geregelt sind. Ein weiterer Anlass zu diesem Kampfe bildet auch die Tatsache, dass die Unternehmer im Begriffe stehen, eine geradezu mittelalterliche Herrschaft in den Häfen einzusetzen.

Es seien hier einige Zahlen über die Lebensverhältnisse der Hafnarbeiter angeführt, die eine deutliche Sprache sprechen.

\*) F. M. = ca. 10 Pf.

In den Häfen Ostfinnlands beträgt der Stundenlohn M. 5—7, das Jahreseinkommen M. 8—10 000. In Helsingfors beträgt der Stundenlohn M. 8, der Jahresverdienst M. 9—14 000. An Miete sind für ein Zimmer in Helsingfors durchschnittlich M. 500 monatlich, d. s. M. 6 000 jährlich zu bezahlen. Eine gewöhnliche Mahlzeit kostet M. 10. Rechnet man zwei Mahlzeiten täglich, so kommt man auf eine Summe von M. 7 200 jährlich. Demnach kosten ein Zimmer und die Mahlzeiten M. 13 200 im Jahr. Wie die Arbeiter auskommen sollen, ist, selbst im günstigsten Falle, wo für die Familie noch M. 800 jährlich zur Befriedigung aller anderen Bedürfnisse übrig bleiben, ein Rätsel. In mehreren Häfen, z.B. in Räsås, beträgt der Jahresverdienst fast in allen Fällen weniger als M. 10 000. An Frauen werden Stundenlöhne von M. 3—6 bezahlt. Da sie in der Regel geringere Arbeitsmöglichkeit haben als die Männer, ist ihre Lage wirklich trostlos.

So sind die Verhältnisse, unter denen die Hafnarbeiter Finnlands leben und um diese zu verbessern, ist der jetzige Kampf aufgenommen worden. Unter den 12 000 in den Konflikt verwickelten Arbeitern befinden sich 4 500 eigentliche Hafnarbeiter, 1 000 sonstige, im finnischen Transportarbeiter-Verband und 1 000 in anderen Gewerkschaften organisierte Arbeiter. Vor und während des Streiks hat die Zahl der Mitglieder des Transportarbeiter-Verbandes beträchtlich zugenommen, sodass der Prozentsatz der Organisierten auf 60—70 % gestiegen ist.

Welches sind nun die Beweggründe der Unternehmer? Sie wollen einfach die unhaltbare Lage beständigen und weigern sich, mit den Organisationen in Unterhandlungen zu treten. In ihren Augen sind die Arbeiter lediglich Arbeitsmaschinen, ohne eigenen Willen; sie wollen die Arbeiter nur ausnützen, um Reichthümer anzusammeln. Sie zielen auf die Zerstörung der Gewerkschaftsbewegung ab, weil diese sie an ihrem Ausbeutungswerk behindert.

Um die Arbeitgeber besser zu kennzeichnen, sei hier die Vorgeschichte des heutigen Kampfes geschildert. Zunächst machte der finnische Transportarbeiter-Verband den im Arbeitgeberverband Finnlands organisierten Hafenbetriebsunternehmern einen Vorschlag auf Abschluss eines Landestarifabkommens. Der Arbeitgeberverband antwortete darauf, er könne sich dazu in den nächsten 15 Tagen nicht äussern. Diese Antwort erfolgte am letzten Tage der vereinbarten Frist. Die Organisation bestand darauf von neuem auf einer Antwort, erhielt aber eine ähnliche Mitteilung wie die erste. Die Situation war für die Unternehmen so kritisch, dass sie sich nicht getrauten, mit einem glatten Nein zu antworten, sondern versuchten, der Schwierigkeit dadurch aus dem Wege zu gehen, indem sie die Angelegenheit auf die lange Bank schoben. In der gleichen Zeit sahen sie sich aber nach Streikbrechern um und baten die ausländischen Reeder, wenigstens so lange keine Schiffe mehr nach Finnland zu schicken, bis sie genug Streikbrecher zur Löschung derselben zur Verfügung hätten. Die Unternehmer haben sich also auf den Kampf gut vorbereitet. Am meisten verlassen sie sich auf die Hilfe der bewaffneten Streikbrecher; sie glauben aber auch, dass sich unter den Hafnarbeitern Verräter befinden; darin täuschen sie sich jedoch gründlich.

Die Hafnarbeiter ihrerseits verlassen sich am meisten auf ihre eigene Kampffähigkeit. Sie sind bereit, bei diesem Kampfe alles aufs Spiel zu setzen. Wohl sehen sie sich gezwungen, sich an die Kameraden in den anderen Ländern zu wenden, doch auch die Arbeitgeber sind international organisiert und rechnen auf die Unterstützung anderer Länder. Es ist sehr leicht möglich, dass es ihnen mit Hilfe der Streikbrecher gelingen wird, einige Schiffe zu beladen. Wir bitten deshalb dringend, in den ausländischen Häfen zu verhindern, dass die Löschung derartiger Schiffe erfolgt. Gelänge es, einen Boykott finnischer Schiffe durchzuführen, so würde dies der Sieg der finnischen Hafnarbeiter bedeuten. Die 12 000 Streikenden sind sich dessen gewiss, dass sie triumphieren werden, wenn die Kameraden ihrer Bitte nachkommen und sie werden ihnen für internationale Solidaritätsbezeugung äusserst dankbar sein. Ein Sieg über den finnischen Arbeitgeber-Verband würde bedeuten, dass eine kapitalistische Festung mehr zu Fall gebracht worden ist.

Von grösster Bedeutung ist auch die materielle Unterstützung. Nach einem langen Winter der Erwerbslosigkeit sind die Arbeiter mittellos. Daher ist eine Unterstützung wenigstens der allerbedürftigsten vom Beginn der Bewegung an dringend notwendig. Die Arbeiter beanspruchen nicht viel, denn sie sind daran gewöhnt, Hunger zu leiden und bei einem Kampfe können sie es mit wenigem aushalten. Unter den 12 000 Streikenden gibt es aber viel Hilfsbedürftige. Die wöchentlich an Streikunterstützung auszahlende Summe beläuft sich auf M. 500 000. Hoffen wir, dass die Kameraden in anderen Ländern Verständnis für die schwierige Lage der finnischen Transportarbeiter haben und einsehen werden, wie viel von einer tatkräftigen, sowohl moralischen wie materiellen Unterstützung abhängt.

Für den Finnischen Transportarbeiter-Verband:

E. JOKELA.

## Eine sichere Lukenabdeckung aus Roll-Lukendeckeln mit spezieller Versieglung.

Bekanntlich wird in Hinsicht auf das Laden und Löschen von Schiffen seit langem nach einem Mittel gesucht zur Erleichterung der mit dem Auf- und Abdecken von Luken verbundenen Arbeiten. Anlass hierzu bildete hauptsächlich der Umstand, dass die mit diesen Arbeiten beauftragten Personen vielfach von schweren Unfällen betroffen wurden. Das Abdecken und insbesondere das Zurückbringen der Stützbalken erfordert ausserdem viel Zeit; die Lukendeckel und Stützbalken werden stark abgenützt und manchmal so wieder angelegt, dass sie keinen genügenden Spielraum haben.

In gewissen Ländern sind Vorrichtungen patentiert worden, mittels derer sowohl die Stützbalken wie auch die Lukendeckel nicht mehr durch Heissen, sondern durch Beiseiteschieben entfernt werden.

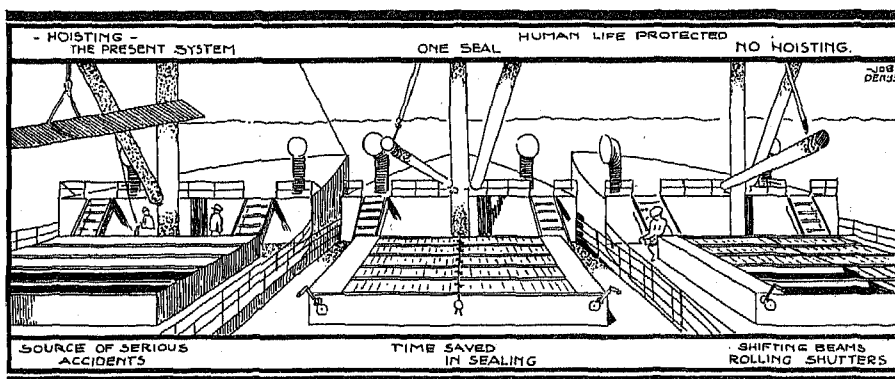
Einige holländische Erfinder, die nach einer Vorrichtung suchten, um die Entfernung der Stützbalken und Lukendeckel ohne Heissen bewerkstelligen zu können, bringen uns eine neue Lösung des Problems. Vergleicht man ihre Erfindung mit den in anderen Ländern patentierten Vorrichtungen, so wird man daran einige Besonderheiten feststellen, die ihren praktischen Nutzen und ihre praktische Durchführbarkeit sichern.

Die Lösung ist einfach: Die Stützbalken sind an

jedem Ende mit 2 Paar kleinen Rollen versehen, sodass man sie längs der oberen und unteren Einfassung der Lukensäulen wegrollen kann. Dadurch kommt das Herausheben in Wegfall. Die Stützbalken sind ferner so gefurcht, dass darin die Lukendeckel gleiten können, die als Roll-Lukendeckel, zusammengesetzt aus Planken mit Scharnieren, gedacht sind.

Der Gedanke, sowohl von der Backbord- wie von der Steuerbordseite Roll-Lukendeckel nach der Mitte der Luken gleiten zu lassen, ist ganz neu. Ebenfalls neu ist die Konstruktion, die eine Hauptachse und zwei Nebenachsen für jeden Lukendeckel vorsieht: eine mit Zahnrädern, welche die Lukendeckel zuschieben und sich in die an der Unterkante angebrachten Löcher einpassen und eine andere, um welche der Lukendeckel aufgerollt wird, wenn man die Luken freilegen will.

Durch dieses System ist es möglich, nach Belieben eine oder mehrere Teile der Abdeckung beiseiteschieben. Bei eintretendem schlechten Wetter kann auf diese Weise die Ladung im Raum sehr schnell



geschützt werden.

Ferner ist die äusserste Planke jedes Lukendeckels mit verschiebbaren Oesen versehen. Wenn sämtliche Oesen nach aussen geschoben sind, liegen sie alle in einer Linie. Dies ist nun gerade von grösster Wichtigkeit bei der Versieglung. Ein Stahldraht genügt, um durch die Oesen und durch die an beiden Kanten der Lukensäule angebrachten Löcher gezogen zu werden. Befindet sich nun an einem Ende des Drahts eine Verdickung, sodass dieser nicht durchrutschen kann, dann ist für die ganze Lukenabdeckung nur ein Siegel notwendig.

## Erhebung über die organisatorischen und rechtlichen Verhältnisse der Strassenbahnerschaft.

### SCHWEIZ.

#### Allgemeines.

Nach dem Gesetze gelten alle Unternehmen, welche öffentlichen Verkehr auf Schienenwegen betreiben, als Eisenbahnen. Die Bundesverfassung gibt der Eidgenossenschaft das Recht, den Eisenbahnbau- und -betrieb gesetzlich zu regeln, gleichgültig ob es sich um private oder von einer öffentlichen Körperschaft betriebene Bahnen handelt. So werden Strassenbahnen und Lokalbahnen nicht von den Kantonbehörden beaufsichtigt; ihre Ueberwachung obliegt dem Bundesministerium für Post- und Eisenbahnen, dessen Chef Mitglied des Bundesrates ist.

Nachstehend einige Ziffern über den Umfang der Privat- und Strassenbahnen i. J. 1925:

#### Private Gesellschaften.

	Personalbestand.
34 Normalpurlinien mit 834 km. (Ein Teil dieser Linien wird elektrisch betrieben. Es sind ausserdem darunter Unternehmen mit rein örtlicher oder regionaler Bedeutung.)	3 069
66 Schmalspurlinien mit 1484 km. (Transitlinien, Lokal- und Bergbahnen).	3 850

#### Personalbestand.

16 Zahnradbahnen mit 110 km.	352
49 Seilbahnen mit 50 km.	468
26 Strassen- und Vorortbahnen (einschl. Verbindungslinien) 329 km.	1 917
	wovon 316 Hilfskräfte.

#### In Gemeindebesitz (deutsche Schweiz).

10 Unternehmungen mit 175 km.	3 178
	wovon 339 Hilfskräfte.

Das Gesetz vom 23. Dezember 1872 macht den Bau und den Betrieb einer Eisenbahn oder Strassenbahn abhängig von einer Konzession des Parlaments. Der Bau und Betrieb von Nebenbahnen wird durch ein besonderes Gesetz vom 21. Dezember 1899 geregelt.

#### Die gewerkschaftliche Organisation.

In allen Städten von einiger Bedeutung in der deutschen Schweiz sind die Strassenbahnen seit langem Eigentum der Gemeinden. In der französischen Schweiz, und bis auf eine oder zwei Ausnahmen auch im italienischen Landesteil, sind die Strassenbahnen und Kleinbahnen im Besitz privater Gesellschaften. Dieser Umstand zwingt zu Unterscheidungen zwischen den drei Landesteilen.

Das Personal der privaten Kleinbahnen, Strassenbahnen und Dampfschiffahrtsunternehmen auf Seen gehört dem Schweizerischen Eisenbahnverband an und bildet in demselben den Unterverband des Perso-

nals Schweizerischer Privatbahnen und Dampfschiffahrtsgesellschaften. Dieser Unterverband zählte Anfang 1927: 5 917 Mitglieder, darunter 1 100 Strassenbahnan-gestellte der französischen und italienischen Schweiz, einschliesslich des Werkstättenpersonals. Der Unterverband umfasst auch das Personal kleiner Privatgesellschaften (Seil-, Berg- und Lokalbahnen).

Die Mitgliederzahl der christlich-sozialen Verbände ist verschwindend gering. In der französischen Schweiz bilden die höheren Beamten besondere Vereine, welche eine geringe gewerkschaftliche Tätigkeit entfalten. In gewissen Fällen konnte mit diesen Vereinen eine Verständigung für gemeinschaftliche Aktionen erzielt werden.

Bei den Privatgesellschaften konnten bisher noch keine Lohnbewegungen durchgeführt werden. Der Entwurf zu einem mit dem Arbeitgeberverband der Nebenbahnen abzuschliessenden Tarifvertrage wurde 1920 und 1921 in Erwägung gezogen, musste aber fallen gelassen werden. Für jedes Unternehmen besteht eine besondere Besoldungsregelung, — gewöhnlich eine Besoldungstabelle mit periodischen Erhöhungen. Mit vereinzelten Unternehmen konnten Tarifverträge abgeschlossen werden.

Das Personal der gemeindeeigenen Strassenbahnen ist mit 2 752 Mitgliedern, d. s. etwa 80 % des Gesamtbestandes, im Gemeinde- und Staatsarbeiterverband organisiert; das Werkstätten- und Depotpersonal gehört ebenfalls diesem Verbände an.

Die Mehrzahl der öffentlichen Autobuslinien wird durch die Postverwaltung betrieben. Die 160 Postautolinien beschäftigen 245 Mann, welche nahezu restlos im Postangestelltenverband organisiert sind. Ausserdem hat die Postverwaltung verschiedene Autobusbetriebe an private Gesellschaften konzessioniert. Das Personal dieser Betriebe ist noch wenig organisiert; teilweise ist es dem Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter-Verband angeschlossen. Das Personal gemeindeeigener Kraftwagenbetriebe ist mit dem Strassenbahnpersonal dieser Gemeinden im Gemeinde- und Staatsarbeiterverband organisiert.

#### Arbeitsrecht und soziale Gesetzgebung.

Abgesehen von einem besonderen Arbeitszeitgesetz, besteht in der Schweiz keine besondere Gesetzgebung für das Personal der Transportunternehmen. Das Personal der Staatseisenbahnen untersteht dem neuen Bundesbeamten-gesetz. Die Rechte des Personals der Privatgesellschaften sind in den im Bundesgesetzbuch für alle Bürger vorgesehenen Bestimmungen über den Arbeitsvertrag niedergelegt. Diesbezügliche Streitigkeiten sind vor den gewöhnlichen Gerichten auszutragen.

In den meisten schweizerischen Kantonen bestehen auch Gewerbegerichte zur Schlichtung persönlicher Konflikte zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer; ein Teil des Richterkollegiums wird von der Arbeiterschaft gewählt. Immer mehr ziehen die Arbeiter es jedoch vor, ihre persönlichen Konflikte in direkten Verhandlungen zwischen dem Arbeitgeber und ihrer Gewerkschaft erledigen zu lassen.

Schliesslich hat das Fabrikgesetz von 1919 in jedem Kanton ein Einigungsamt für Gesamtstreitigkeiten geschaffen. Da aber die Arbeiterschaft nicht immer in diesen Ämtern vertreten ist, so sind die damit gemachten Erfahrungen sehr verschiedenartig. Immerhin hat der Schweizerische Eisenbahnverband in Lohnkämpfen bei den kleinen Eisenbahngesellschaften und bei den privaten Strassenbahnen der Westschweiz schon recht oft diese Einigungsämter in Anspruch genommen. Mit Zustimmung beider Parteien können diese Amtstellen als Schiedsgerichte fungieren.

## Internationale Konzentration der Arbeitgeber.

In der am 20. Oktober 1927 abgehaltenen ausserordentlichen Generalversammlung der Internationalen Vereinigung der Strassenbahnen, Kleinbahnen und öffentlichen Kraftfahrunternehmen haben die Mitglieder sich einstimmig mit der Neubildung der Organisation auf der Vorkriegsgrundlage einverstanden erklärt. Dadurch ist der deutsche, nach dem Krieg gegründete „Verein“ gemäss den auf seinem Kongress vom Juni 1927 zu Kopenhagen gefassten Beschlüssen aufgelöst worden. Der vom 6. bis 12. Mai d. J. in Rom stattgefundene internationale Kongress umfasste alle Nationalitäten, die vor dem Kriege in der Internationalen Vereinigung vertreten waren.

## Konferenz der schweizerischen Chauffeure.

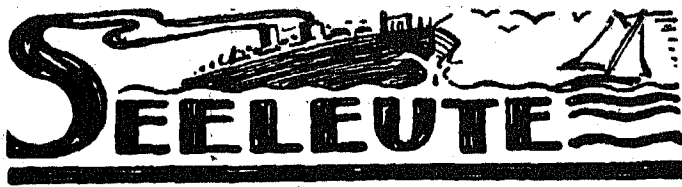
Am 29. April traten die im Schweizerischen Verband der Handels-, Transport- und Lebensmittelarbeiter (V.H.T.L.) organisierten Chauffeure zu einer Konferenz zusammen. Der Vorsitzende der Versammlung, Kollege Blichl, berichtete über die Tätigkeit der Schweizerischen Chauffeurs-Vereinigung zur Verbesserung der Lohn- und Arbeitsbedingungen. Die anlässlich der Verwerfung des Eidgenössischen Automobilgesetzes geäusserten Befürchtungen der Funktionäre und Vertrauensleute hätten sich zu einem grossen Teil bewahrheitet. Redner verwies dabei auf den Wirrwarr der kommunalen und kantonalen Verordnungen und ein Dekret für den Kanton Bern, das die Abschaffung des ost-westlichen Durchgangsverkehrs, die Unterbindung des Nachtverkehrs und eine Beschränkung des Ladegewichts für Lastwagen zur Folge hatte.

Aus einem der schriftlich vorgelegenen Berichte ging hervor, dass die Mitgliederbewegung ein erfreuliches zahlenmässiges Anwachsen der Ortsgruppen der Chauffeurorganisation aufzuweisen hat. Die Konferenz nahm ferner von den vom Unternehmen gern gesehene aber erfolglosen Bemühungen der „neutralen Chauffeurklubs“ Kenntnis, um in die Reihen der Berufskameraden Verwirrung und Zersplitterung zu tragen. Einer der wichtigsten Tagesordnungspunkte bildete die Frage der gesetzlichen Regelung der Arbeits- und Ruhezeiten für die Transportarbeiter. Die Diskussion darüber führte zur Annahme einer Entschliessung, in welcher der Verbandsvorstand ersucht wird, im Benehmen mit dem Schweizerischen Gewerkschaftsbund auf den baldigen Erlass eines schweizerischen Gesetzes zum Schutze aller Transportarbeiter, insbesondere der Chauffeure und Mitfahrer hinzuwirken, das vor allem vorzusehen hätte:

a) Achtstundentag bzw. 48-Stunden-Woche; b) Höchstzulässige Ueberstundenleistung pro Tag und Woche; c) Vergütung der Ueberstunden; d) Extrabehaltung der Nacht- und Sonntagsarbeit; e) Angemessene Ruhezeiten (Nacht-, Sonntagsruhe); f) Urlaub unter Fortzahlung des Lohnes; g) Anstellungs- und Entlassungsbedingungen; h) Lohnzahlung bei Krankheit, Militärdienst und Arbeitsverhinderung infolge behördlicher Massnahmen; i) Schutzmittel gegen die Einwirkung der Witterung; k) Haftpflichtversicherung, — alles Forderungen die auch im internationalen Programm der Berufskraftfahrer enthalten sind.

In einer weiteren Entschliessung erklärte sich die Versammlung mit der vom Verbandsvorstand gegenüber dem Schweizerischen Gewerkschaftsbund eingenommenen Haltung einverstanden, da auch sie einmütig der Auffassung sei, dass sich der S.G.B. nicht in den Konkurrenzkampf zwischen Eisenbahnen und Automobil zu mischen habe. Die politischen Bestrebungen zur einseitigen Bekämpfung des Automobils mit Dekreten usw. lägen ausserhalb der Aufgaben und Interessenssphäre des S.G.B.

Von den übrigen, auf der Konferenz gestellten Forderungen wären noch zu erwähnen die einheitliche Regelung der Nachtfahrverbote für das ganze Land und die Normierung des Ladegewichts der Anhänger im Verhältnis zum Motorlastwagen — zur Sicherung der Gesamtbremswirkung sollte der Anhänger nur mit 40 Prozent der Gesamtnutzlast beladen werden —. Schliesslich forderte die Delegiertenversammlung die Berufskollegen auf, alles zu tun, um den häufigen Ueberschreitungen der normalen Arbeitszeit und der Verweigerung der notwendigen Ruhezeiten an Sonn- und Wochentagen zu begegnen, auf einen den heutigen Verhältnissen und den grossen Berufsrisiken entsprechenden Lohn zu drängen und jede Lohnzahlung in Form von Anmierprämien, Prozenten oder Gewinnbeteiligung zu bekämpfen.



## Arbeitsbedingungen der Seeleute in verschiedenen Ländern.

### LETTLAND.

#### I. Löhne.

##### Gruppe.

##### A. Deckpersonal.

	Lats*)
Bootsmann . . . . .	110
Zimmermann . . . . .	110
Vollmatrose . . . . .	90
Leichtmatrose . . . . .	80
Junge . . . . .	60

##### B. Maschinenraumpersonal.

Hilfskesselwärter . . . . .	110
Heizer . . . . .	100
Kohlenzieher . . . . .	90

##### C. Bedienungspersonal.

1. Steward oder Alleinsteward . . . . .	110
1. oder Alleinkoch . . . . .	110
Junge . . . . .	45

##### Bemerkungen.

Die Lohnsätze sind auf allen Schiffsklassen für weisse und farbige Seeleute gleich.

#### II. Arbeitszeit.

##### A. Deckpersonal.

Die normale tägliche Arbeitszeit beträgt für das Deckpersonal :

- a) auf See : 12 Stunden;
- b) im Hafen und auf der Reede : 8 Stunden;
- c) an Tagen der Ankunft und Abreise : 8 Stunden;
- d) in den Tropen : ?

Auf lettischen Schiffen besteht das Zweiwachsensystem. Die Wachen werden gleichmässig unter das Deckpersonal verteilt. Von der Deckmannschaft wird niemand zu den Tagelöhnern gerechnet. Die tägliche Arbeitszeit für den Bootsman und Zimmermann beträgt 8 Stunden. Die Arbeitszeit ist auf allen Schiffen gleich.

Ueberstunden sind zulässig.

Die Ueberstundensätze sind folgende :

	Sonn- und Feiertage:	
	Werktag Lats	Lats
Bootsmann . . . . .	0.70	0.90
Zimmermann . . . . .	0.70	0.90
Vollmatrose . . . . .	0.55	0.75
Leichtmatrose . . . . .	0.50	0.70
Junge . . . . .	0.40	0.55

##### B. Maschinenraumpersonal.

Die normale tägliche Arbeitszeit beträgt für das Maschinenraumpersonal :

- a) Auf See : 8 Stunden;
- b) im Hafen und auf der Reede : 8 Stunden;
- c) an Tagen der Ankunft und Abreise : ?
- d) in den Tropen : ?

\*) 1 Lat = ca. M. 0.80.

Für Ueberstunden werden folgende Sätze bezahlt :

	Sonn- und Feiertage	
	Werktag Lats	Lats
Hilfskesselwärter . . . . .	0.70	0.90
Heizer . . . . .	0.60	0.60
Trimmer . . . . .	0.55	0.75

Im Maschinenraum lettischer Schiffe besteht das Dreiwachensystem.

##### C. Bedienungspersonal.

Das gesamte Bedienungspersonal arbeitet einschliesslich der Ueberstundenarbeit 12 Stunden.

#### III. Allgemeines.

Die Seeleute werden direkt durch die Offiziere, durch den Vorstand eines Seemannsamtes oder durch die Reeder selbst angemustert.

Die Ueberstundenarbeit wird einmal monatlich ausbezahlt. Nach persönlicher Absprache kann ein Teil der Heuer an die Familie des Seemanns ausbezahlt werden.

Die Mahlzeiten werden gemeinsam eingenommen.

Frauen werden nicht als Bedienungspersonal beschäftigt.

##### Lebensmittelrationen.

###### Pro Tag :

800	gr. Brot oder 570 gr. Zwieback;
410	„ Rindfleisch (4 mal wöchentlich);
310	„ Schweinefleisch (2 mal wöchentlich);
450	„ gesalzener Fisch oder 550 gr. frischer Fisch oder 400 gr. geräucherter Fisch.

###### Pro Woche :

420	gr. Butter;
200	„ Speck;
800	„ Roggenmehl;
700	„ Perl-Gerstengrütze, Hafermehl oder Reis;
500	„ Erbsen oder Bohnen;
4	kg. Kartoffeln oder 400 gr. getrocknete Kartoffeln;
500	gr. frische oder 50 gr. getrocknete Gemüse;
420	„ Zucker;
250	„ kondensierte Milch;
100	„ Kaffee;
100	„ Zichorie;
20	„ Tee;
50	„ getrocknete Früchte;
100	„ Salz;
100	„ Zwiebeln;
4	„ Pfeffer;
0,45	Liter Essig;
32	„ Wasser.

## ESPERANTO.

##### Esperanto in der I.T.F.

Der Wiener Strassenbahner-Esperantistenklub richtet einen Appell an alle Strassenbahner der Welt, in ihren Fachorganen Berichte in Esperanto aufzunehmen. Sie wünschen Berichte über die Verhältnisse, Arbeitsbedingungen und sonstigen Strassenbahnerangelegenheiten mit Kollegen anderer Länder auszutauschen.

Schriftführer des Klubs: Jos. Slezak, Wien 20, Klucygygasse 15/23.

##### Esperanto in Japan.

Der 2000 Mitglieder starke Journalistenbund Tokios hat beschlossen, seine offizielle Korrespondenz mit dem Auslande in Esperanto zu führen und den Titel des Bundesorganes „Gogai“ in Esperanto zu drucken. Der Bund richtet ebenfalls Esperanto-Kurse für seine Mitglieder ein.

##### Esperanto-Kongress in Göteborg.

Der Britische Gewerkschaftsbund — so teilt Sennaciulo mit — hat beschlossen, am Esperanto-Kongress in Göteborg teilzunehmen und unterstützte ferner einen Vorschlag auf Teilnahme des I. G. B.