

Die Philadelphia Reading R. R. hatte am Delawarafuß in Port-Richmond Kohlenverschiffungsplätze mit 25 sogenannten Wharves, wo gleichzeitig 120 Schiffe mit Kohlen, und zwar aus eigenen Bergwerken verladen werden konnten. Die Gesellschaft hatte 15 eigene Schiffe und eine Schiffsbauanstalt zum Neubau weiterer Schiffe.*)

Am Bestimmungsorte werden die Kohlen auch Seitens der Gesellschaft entladen. Die Vorrichtungen sind so zweckmäßig, daß ein Schiff von 1780 Tonnen Inhalt in 13 $\frac{1}{2}$ Stunden leer ist.

Die Pennsylvania R. R. hatte in Altoona großartige Fabrikanlagen für neue Lokomotiven und Wagen, sowie Walzwerke, Gießereien etc.

Es ist selbstverständlich, daß der Verwaltungsapparat solcher weitverzweigten und vielgliederigen Institute ein anderer sein wird, wie der einer deutschen Eisenbahn, welche hauptsächlich nur Transportgesellschaft ist, zumal jene in den meisten Fällen, außer daß sie den finanziellen Interessen dienen, noch politische, jedoch nicht strategische Rücksichten nehmen und volkswirtschaftliche sowie Kulturzwecke verfolgen. Werden letztere erreicht, so geschieht es ohne Zuthun der Gesellschaften und ohne daß diese auch nur den Bruchtheil von 1 $\frac{0}{100}$ der Dividende opfern.

Die Verwaltung der Eisenbahnen in Amerika wird zumeist kaufmännisch betrieben, doch ist eine allgemein wiederkehrende Zusammensetzung der Verwaltungsbehörden, sowie bestimmte Qualifikationen der leitenden Männer nicht erkennbar. Besondere Vorschriften über die Ausbildung der höheren Beamten giebt es nicht, weder für die der Verwaltung, noch für die Techniker. Ein besonderer Studiengang und eine bestimmte Stufenfolge in dem Avancement sind nicht vorhanden, auch ist die Bekleidung irgend einer Stellung durch die Ablegung eines Examens nicht bedingt.

Auf den ersten Blick könnte es scheinen, als ob ein solches System es ohne weiteres mit sich brächte, daß nur die talentvollsten Persönlichkeiten sich zu den höheren und höchsten Stellungen emporarbeiten könnten, und haben auch in der That bedeutende amerikanische Eisenbahnmänner bei Beginn ihrer Eisenbahnkarriere nur bescheidene Stellungen eingenommen, andererseits aber spielt Politik bei Besetzung dieser Stellen eine Rolle, auch sind der willkürlichen Bevorzugung keine Schranken gesetzt, wo dann die Qualifikation weniger in Betracht kommt. Im Allgemeinen ist den amerikanischen Eisenbahnen der Vortheil nicht abzustreiten, den in Deutschland die Privatbahnen mehr als die unter staatlicher Verwaltung stehenden theilen, daß in den leitenden Kreisen und bei den Exekutivbeamten ein Personenwechsel wenig vorkommt, sowie, daß die Inhaber von maßgebenden Stellen sehr oft an der eigenen Bahn sich emporgearbeitet und in Folge dessen die genaueste Kenntniß aller in Frage kommenden Verhältnisse haben.

Die Organisation der Verwaltung der Pennsylvania R. R. wird in Amerika als mustergültig angesehen. Dieselbe ist in der *Zeitschrift für Bauwesen* Heft I—III, 1878 besprochen und verweise ich hierauf. Wer sich näher dafür interessirt, kann sich leicht die bei E. C. MARKLEY AND SON in Philadelphia erschienenen *By-Laws and Organisation for Conducting the Business of the Pennsylvania Railroad Company* verschaffen.

Beamten- und Arbeiter-Verhältnisse.

Die amerikanischen Eisenbahnen haben keine Beamten nach den bei uns üblichen Begriffen, wenigstens in den niederen Chargen nicht, also keine auf Lebenszeit oder mit vorher bestimmter Kündigungsfrist angestellte Persönlichkeiten.

Der amerikanische Eisenbahnbedienstete steht im Lohn oder arbeitet im Akkorde, wie z. B. der Lokomotivführer, welcher nur nach der Anzahl Trips, d. h. wiederkehrende Fahrten, bezahlt wird.

Bei Dienstunfähigkeit durch Alter oder Krankheit ist dort der Bahnbeamte nicht pensionsberechtigt, wie denn auch seine Hinterbliebenen, wenn er eines natürlichen Todes starb, eine Pension von der Verwaltung nicht erhalten; in Krankheitsfällen oder beurlaubt, verdient der Beamte nichts, auch wird ihm von Seiten der Verwaltung eine Unterstützung in den meisten Fällen nicht zu Theil; selbstredend bezahlt er auch keine Pensions-, Wittwen- oder sonstige Gelder an der Verwaltung unterstehende Kassen.

Strafgelder werden instruktionsmäßig vom Generalsuperintendenten aufbewahrt und an kranke Beamte bei guter Pflichterfüllung vertheilt. Nicht aus diesem Fond fließende Unterstützungsgelder werden ausdrücklich als *«Vergünstigungen»* bezeichnet.

Verunglückt ein Beamter im Dienste, so ist er ev. darauf angewiesen, — wenn die Verwaltung sich nicht mit ihm abfindet — die Zivil-Klage anzustrengen. Die Jury bestimmt nicht nur, ob, sondern ev. auch wie viel Entschädigung dem Verunglückten bzw. dessen Hinterbliebenen von der betr. Eisenbahngesellschaft zu entrichten ist.

Es ist nicht zu verkennen, daß die Lage der Bahnbediensteten in Amerika eine misliche ist, insofern sie ohne sichere Zukunft auch den unverschuldeten Zufällen preisgegeben sind, und Entlassungen und somit vorläufige Erwerbslosigkeit sehr bald — schon bei kleineren aber wiederholten Vernachlässigungen im Dienste — eintreten können. Das Band, welches sie an die Gesellschaften knüpft, ist nur locker und bei der ungewissen Zukunft daher jeder darauf angewiesen — oft ohne in den Mitteln zu wählerisch zu sein — bei Zeiten für sich zu sorgen.

Das innigere Verhältniß der Eisenbahngesellschaften in Deutschland zu ihren Beamten ist gewiß vorzuziehen, doch läßt sich der eine Vortheil in Amerika kaum übersehen, daß die weniger qualifizierten Elemente dort stetig und täglich ausgeschieden werden; es können

*) Diese Anstalt besitzt einen Saal von 266 Fufs Länge und 60 Fufs Breite, mit sehr ebenem Boden zum Zweck, den Schiffsrumpf in natürlicher Größe aufzeichnen zu können.

nur tüchtige Kräfte sich über Wasser halten, wie denn auch Disziplin und Dienstfeier ohne Zweifel durch ein solches Anstellungssystem gefördert werden.

Der Umstand jedoch, daß der Bahnbeamte in Amerika irgend welche Ansprüche an die Gesellschaft nicht zu verlieren hat, wenn er freiwillig ausscheidet oder wenn er sich Vergehen zu Schulden kommen läßt, die seine Entlassung zur Folge haben, kann in Zeiten der starken Nachfrage bei Ueberbietung an Lohn sehr fatal werden, wie denn auch bekanntlich Strikes daselbst nicht nur bei Arbeitern, sondern bei ganzen Beamten-Klassen (Bremser, Lokomotivführer) vorgekommen sind, bei Gelegenheit, als die Gesellschaft in Folge ungünstiger finanzieller Verhältnisse genöthigt war, die Löhne zu reduzieren, oder dieselben nicht regelmäßig ausbezahlen konnte.

Vom 9. bis 16. August 1876 strikten die Bremser der Frachtzüge der Ohio-Mississippi-Bahn, als der Lohn von 1 Dollar 75 Cts. auf 1 Doll. 60 Cts. und 1 Doll. 50 Cts. herabgesetzt wurde. Auf den Stationen Seymour, North-Vernon und Vincennes wurden die Frachtzüge aufgehalten, die Kupplungsbolzen fortgenommen, die Weichen vernagelt etc., so daß in 8 Tagen kein Frachtzug die Bahn passirte und Massen von Früchten, Biere u. s. w. verderben, außerdem aber zog sofort eine Konkurrenzbahn den ganzen durchgehenden Frachtverkehr an sich. Die Polizei wagte nicht einzuschreiten, selbst als der Generalsuperintendent gefangen gehalten wurde; militärische Hilfe blieb aus.

Nachstehende kurze Schilderungen des Strikes sind deutsch-amerikanischen Zeitungen entnommen, die dazu beitragen mögen, dem Leser den Einblick in das amerikanische Eisenbahnleben zu erleichtern.

Strike der Bremser der Ohio- und Mississippi-Bahn.

In der vergangenen Woche beschloß die Eisenbahn-Kompagnie, deren Bahnen in Cincinnati einmünden, die Gehälter und Tagelöhne ihrer Beamten und Arbeiter gleichmäßig zu reduzieren. Die Reduktion trat vorgestern in Kraft und wurde der Tagelohn der Bremser auf Doll. 1,50, um 25 Prozent reduziert. In Folge dessen haben diese ein Strike inaugurirt. Die Kompagnie sah voraus, daß dieses der Fall sein würde und veröffentlichte deshalb in den hiesigen Morgenblättern eine Anzeige, in der sie kräftige Männer als Arbeiter verlangte. Im Laufe des Tages meldeten sich über 300 Männer auf der Office der Kompagnie an der vierten und Olive Strafe, von denen hundert engagirt und nach verschiedenen Stationen an der Bahnlinie gesandt wurden, um die Stellen der Strikenden einzunehmen.

Wie es heißt, sollen die Lokomotivführer, deren Tagelohn von Doll. 3,50 auf Doll. 3 reduziert worden ist, gleichfalls mit der Absicht umgehen, zu striken.

Die Striker haben an verschiedenen Punkten der Bahn sich gesammelt und man glaubt, daß sie Gewaltthätigkeiten begehen werden. Von Cincinnati aus ist in Folge dessen von der Kompagnie eine stark bewaffnete Abtheilung nach der Station Seymour geschickt worden, wo die Striker in großer Zahl versammelt sind.

Der Lohn der Arbeiter der Kompagnie in Ost-St. Louis wurde gestern von Doll. 1,25 auf Doll. 1,10 reduziert. Fünfzig derselben strikten darauf und mußten durch neu engagirte Arbeiter ersetzt werden.

Das *«Cincin. Volksblatt»* meldet über den *«Strike»* Folgendes:

Am Mittwoch Morgen kündigten die Beamten der O.- und M.-Bahn den auf der östlichen Division der Bahn (zwischen Cincinnati und Vincennes) beschäftigten Bremsern von Frachtzügen an, daß ihr Lohn von Doll. 1,75 auf Doll. 1,50 und Doll. 1,60 per Tag reduziert werden würde. Doll. 1,50 sollten die Bremser der durchgehenden Züge und Doll. 1,60 die Bremser der Lokalzüge erhalten. Die Bremser nahmen die Ankündigung scheinbar ganz ruhig auf und zeigten durchaus keine Widerspenstigkeit. Als jedoch einer der Frachtzüge kurz vor Mitternacht am Mittwoch in Seymour, Ind., eintraf, zogen die Bremser plötzlich die eisernen Riegel aus, welche den Verschluss beim Zusammenkoppeln der Waggons bilden (cuppling pins) und erklärten, nicht eher wieder an die Arbeit gehen zu wollen, bis man ihnen die Auszahlung der alten Löhne zusichere.

Der Lokomotivführer und der Kondukteur des Zuges konnten nichts mit den Leuten anfangen und da die Strikenden die betreffenden Riegel nicht wieder herausgeben wollten, so war an ein Weiterfahren nicht zu denken. Der Zug blieb demnach in Seymour stehen. Kurz darauf trafen mehrere Frachtzüge in Seymour ein, deren Bremser ganz in derselben Weise handelten, woraus hervorgeht, daß die Bremser vor ihrer Abfahrt von Cincinnati diesen Plan entworfen haben mußten.

In Folge dessen mußte der Frachtverkehr auf der östlichen Division der Bahn gestern ganz eingestellt werden, doch führen die Passagiere nach wie vor, da die Löhne der Bremser der Passagierzüge nicht reduziert worden waren. Etwa hundert Bremser nahmen an dem Ausstand Theil.

Die Eisenbahn-Kompagnie telegraphirte sofort an den Sheriff in Seymour und ersuchte denselben, die Anführer zu verhaften. Es lief jedoch die Antwort ein, daß eine Verhaftung nicht vorgenommen werden könne, weil die Bürgerschaft von Seymour die Partei der Strikenden ergriffen habe und es dem Sheriff deshalb unmöglich sei, einen Posten zur Verhaftung der Hauptkrakehler zu bilden. Daraufhin hat sich die Kompagnie auf telegraphischem Wege an den Gouverneur HENDRICKS von Indiana gewendet und um Einschreiten der Staatsbehörde nachgesucht.

Die Eisenbahnkompagnie hat gestern hier sofort andere Leute engagirt und bis gegen Abend waren schon hundert Mann bereit, zu den reduzierten Lohnraten zu arbeiten. Diese Leute gingen gestern