

Die neue Arbeitszeit und die Strassenbahner

Ein Gutes, das der Krieg hervorzubringen vermochte, ist die Zusammenziehung der Arbeitszeit und zum Teil deren Verkürzung. Doch ist daran nicht etwa die soziale Einsicht des Unternehmertums schuld, im Gegenteil, nur widerwillig fügt man sich vielerorts in das Unausweichliche oder man versucht es nur auf die Bureauangestellten zu beschränken, oder dann macht man Anstrengungen, die bisherige lange Arbeitszeit beizubehalten unter Verkürzung der Mittagspause. Man stemmt sich mit allen Mitteln dagegen, dass diese Massnahmen zu weit in die unteren Schichten der Arbeiterklasse, die Schwerarbeit zu leisten hat, Platz greifen, man beschränkt die Wohltat auf kleinere Kreise. So sehen wir, wie überall die Organisationen aktiv werden müssen, um dem Guten Bahn zu brechen und auch für die Arbeiterschaft das zu erreichen zu suchen, was ihr mehr Musse und weniger Fron schafft. So auch in den Betrieben, die dem öffentlichen Verkehr dienen: Eisenbahnen, Strassenbahnen und andere öffentliche, staatliche und kommunale Betriebe. Die Furcht, dass die Verkürzung der Arbeitszeit, bedingt durch die jetzigen Kriegsnotwendigkeiten, zu einer bleibenden Errungenschaft sich erdauere, bedingt diese Zaghaftigkeit.

So hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt in seiner Beantwortung auf eine bezügliche Eingabe des Verbandes der Angestellten und Arbeiter geantwortet, dass es sich ja nur um eine vorübergehende Massnahme handeln könne. Die Art, wie die Verhandlungen in den bezüglichen Betrieben geführt werden, deutet darauf hin, dass keine grosse Bereitwilligkeit vorhanden ist, der Neuerung Eingang zu verschaffen. Eines ist gewiss: die Kategorie des Betriebspersonals der Strassenbahnen wird in die Neuerung nicht einbezogen, trotzdem dieser Teil der Bediensteten die unwidersprochen grösste Berechtigung hat, eine Verkürzung nicht nur der Arbeitszeit, sondern auch der Präsenzzeit geltend zu machen.

Längst ist das Mass des Erträglichen überschritten. Schon vor dem Krieg, namentlich aber seither, haben sich die Verhältnisse in mancher Beziehung verschlechtert, und zwar zum Teil durch die Mobilisierung eines grossen Teils des Personals, andererseits aber durch Spartendenzen, die sich bis zur rücksichtslosesten Ausbeutung des Betriebspersonals insbesondere gesteigert haben. Auf Kosten der Gesundheit des Personals wird der Betrieb bis aufs äusserste gesteigert und die Folge davon ist ein äusserst hoher Krankenbestand. Leute, die nicht ganz robuster Natur sind, vermögen diese Anspannung gar nicht mehr auszuhalten, ohne von Zeit zu Zeit sich auf die Krankenliste setzen zu lassen. Die Neuregelung der Arbeitszeit bringt uns nun ein noch gesteigerteres Mass der Arbeitsleistung, besonders über die Mittagszeit. Es ist begreiflich, dass bei der zusammengedrängten Essenspause eine bedeutend grössere Zahl sich der Strassenbahn bedienen muss, wenn es möglich sein soll, zu Hause das Essen einzunehmen. Und so sehen wir denn auch in der Zeit von 12-12 ½ Uhr und von 12 ¾-1 ¼ Uhr die Tramwagen vollgepfropft mit Fahrgästen verkehren. Die nächstliegende Aufgabe der betreffenden Verwaltungen wäre nun, sich diesen Verhältnissen anzupassen, den Betrieb über diese Zeit zu verdichten, um so viel wie möglich herauszuholen. Das würde zum Teil auch eine Entlastung der Kurse herbeiführen, wenn die Wagen in dieser Zeit sich in einer dichteren Reihenfolge folgen würden. Ob das anderswo so gemacht wird, entzieht sich meiner Kenntnis, bei den Basler Strassenbahnen ist seit dem Inkrafttreten des neuen Fahrplanes eher das Gegenteil der Fall. Es ist geradezu verblüffend, wie die Verwaltung ohne Berücksichtigung der Sparmassnahmen einen Fahrplan ausarbeiten konnte, der in keiner Weise diesen Verhältnissen Rechnung trägt punkto Ersparnis an Kraft und Licht in den Abendstunden. Der Betrieb wird wie im Sommer bis gegen 12 ½ Uhr nachts geführt, als ob vor dem 15. Oktober nie davon die Rede gewesen wäre, dass 1. die Läden und Wirtschaften früher geschlossen werden müssen, und 2. dass die Bundesbahnen den Personenbetrieb in die früheren Abendstunden zurücklegen werden. Alle Welt hat das gewusst, nur die Basler Strassenbahnen nicht. Sie werden nun doch sich diesen Verhältnissen anpassen müssen, wenn nicht die Vergeudung von elektrischer Energie ein Privileg der B.St.B. bleiben soll. So eine neue Fahrplanausgabe im Umfange derjenigen vom 15. Oktober kostet die Verwaltung an die 1200 bis 1300 Franken. Das ist eine Ausgabe, die hätte erspart werden können, wenn man in weiser Voraussicht die Verhältnisse in Berücksichtigung gezogen hätte. Es wäre mit dem alten Fahrplan noch ganz gut gegangen, da ja doch keine namhaften Änderungen gemacht wurden.

Wir erwarten des bestimmtesten, dass auch bei den Strassenbahnen der Zug der Zeit Eingang finde, und zwar auch für das Betriebspersonal, das diese Dinge im Auge behalten muss, um auch seinerseits entsprechend den Verhältnissen Berücksichtigung zu finden.