

Mitteilung des Senats

vom 21. Dezember 1909.

Zollanschlußgebiet.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen hat über diesen Gegenstand einen Bericht übergeben, den der Senat der Bürgerschaft zur Kenntnissnahme hieneben zugehen läßt.

Bericht.

Anlage.

Die Bürgerschaft hat am 17. Februar d. J. (Verhdlg. S. 190) folgenden Beschluß gefaßt:

Die Bürgerschaft ersucht den Senat, die Deputation für Häfen und Eisenbahnen mit einem Bericht darüber zu beauftragen, ob es sich empfiehlt, den Weichen- und Hilfsweichenstellern der Häfen I und II eine Dienst erleichterung zu gewähren.

Über die angeregte Frage hat die Bauinspektion für Zollanschlußgebiet und Holzhafen einen Bericht erstattet, den die Deputation hieneben überreicht. Mit bezug auf die eingehenden Ausführungen des Berichts sieht die Deputation sich nicht in der Lage, ihrerseits Vorschläge zu Dienst erleichterungen zu machen.

Bremen, den 20. Dezember 1909.

Die Deputation für Häfen und Eisenbahnen.
(gez.) **Barthausen.** (gez.) **Krug.**

Bericht des Baurats Suling.

Unteranlage.

Gemäß Verfügung vom 24. Februar d. J., betreffend die Dienst erleichterung der Weichensteller am Hafen I und II, gestatte ich mir unter Anschluß einer Zeichnung, in der die einzelnen Posten bezeichnet sind, nachstehendes ergebenst zu berichten.

Der Dienst der Weichensteller am Hafen I und II kann nach der Eigenart der einzelnen Posten in drei Gruppen geteilt werden. Es umfaßt:

Gruppe I: 12 Weichensteller zur Bedienung der Schranken. Bewachung der Wegeübergänge des Einlaufgleises und besonders verkehrsreicher Übergänge am Hafen I, wobei in drei Fällen auch die Bedienung der in unmittelbarer Nähe gelegenen Weichen hinzutritt.

Gruppe II: 21 Weichensteller für die Weichen an den Verkehrsanlagen (Schuppen, Speicher und Freiladepplätze) und für die Weichen in den Rangiergleisen.

Gruppe III: 13 Weichensteller des Weichenstellwerkdienstes.

Mit Ausnahme von zwei Posten der Gruppe I und eines Postens der Gruppe II, die reinen Tagesdienst haben, ferner eines Postens der Gruppe I (im Stellwerk I), der achtstündigen Dienst hat, ist der planmäßige Dienst aller drei Gruppen wöchentlich abwechselnd ein Tag- und Nachtdienst von je 12 Stunden (von 7—7 Uhr). Am Sonntag beginnt der Nachtdienst statt um 7 erst um 9 Uhr abends. Dem am Sonntag beginnenden Nachtdienst geht eine 26stündige Ruhezeit, dem am Montag-

morgen um 7 Uhr beginnenden Tagesdienst eine 24stündige Ruhezeit voraus. In einem Monat sind also zwei Sonntage mit 26 und zwei Sonntage mit 24 Stunden frei, letztere allerdings nach vorausgegangenem Nachtdienst.

Nach den Bestimmungen des Reichs-Eisenbahn-Amtes kann die tägliche Dienstzeit der Weichensteller 12 Stunden betragen, wenn es sich nicht um eine ununterbrochene, angestrenzte Tätigkeit handelt.

Nach diesen Bestimmungen sollen ferner monatlich zwei Ruhetage (d. h. Dienstbefreiung von mindestens 24 Stunden) gewährt werden. Nachtdienst darf nicht über sieben Nächte hintereinander geleistet werden.

Was nun zunächst den zwölfstündigen Tagesdienst der Weichensteller des Hafens I und II betrifft, so ist dieser Dienst als eine ununterbrochene angestrenzte Tätigkeit nicht anzusehen. Auf allen Posten, mit Ausnahme des Postens im Stellwerk I, finden Unterbrechungen des Dienstes von kürzerer oder längerer Dauer statt, die bis zu mehreren Stunden auf einzelnen Posten zeitweise steigen können. Allerdings dürfen die Weichensteller, wie das auch bei der preussischen Staatsbahn der Fall ist, den Posten während der Dienstzeit nicht verlassen.

Die Weichensteller der Gruppe I (am Tage sieben, nachts fünf) haben ihren eigentlichen Dienst während des Ein- und Auslaufens der Züge und der passierenden Umfahzüge. Nach Abfahrt des Zuges 9012 (12,05 mittags) und nachdem die Rangiermaschinen für den Rangierdienst um 12 Uhr an die Schuppen gefahren sind, entsteht für diese Weichensteller eine, wenn auch nicht auf die Minute festliegende, doch zur Einnahme des Mittagessens genügend lange Pause. Daß sie beim Essen hin und wieder gestört werden, ist zuzugeben, läßt sich aber nicht ändern. Diese Störung wird andererseits dadurch gemildert, daß der Zug durch Signal vorher gemeldet wird. Der Weichensteller hat also nicht nötig, an der Schranke zu warten.

Ähnlich verhält es sich mit den Weichenstellern der Gruppe II. Diese haben auf den meisten Posten in der Zeit von 7 Uhr vormittags bis 12 Uhr mittags nur selten ihre Weichen zu bedienen, die übrigen haben in der Zeit von 11 bis 12 Uhr ausreichend Zeit zum Mittagessen.

Die Weichensteller der Gruppe III haben gleich nach 12 Uhr soviel Dienstfreiheit, daß sie das Mittagessen einnehmen können.

Eine fest abgegrenzte Mittagszeit von $1\frac{1}{2}$ Stunden, wie sie verlangt wird, kann zurzeit nicht gegeben werden, wie weiter unten näher dargelegt werden wird.

In den außer der zum Mittagessen benutzten Pause im Tagesdienst eintretenden übrigen Pausen, die selbstverständlich nicht zu ganz bestimmten Stunden, aber doch täglich eintreten, beschäftigt sich der Weichensteller, da diese Pausen mit anderen dienstlichen Arbeiten, wie Schmieren der Weichen (wöchentlich höchstens zweimal), Kontrolle seines Bezirkes usw. nicht ausgefüllt werden, mit anderen Dingen. So kann nicht selten beobachtet werden, daß ein Weichensteller in seiner Bude die Zeitung liest, ein anderer ist mit der Herstellung eines Gärtchens neben seiner Bude beschäftigt, einer hat die Pausen mit einer Verbesserung der Handlaterne ausgefüllt, wieder andere schustern usw.

Diese Beschäftigungen sind nicht als dienstunzulässig zu bezeichnen, sie beweisen aber, daß die Weichensteller keineswegs eine ununterbrochene angestrenzte Tätigkeit zu entwickeln haben und keineswegs bis zur letzten Stunde mit gespanntester Aufmerksamkeit ihren Dienst versehen müssen.

Was die Berufung der Weichensteller auf ihre Kollegen am Holzhafen oder am preussischen Staatsbahnhof betrifft, so sei bemerkt, daß sich eine völlige Gleichmäßigkeit wegen der Verschiedenheit des Betriebes nicht schaffen läßt. Zwecks Vergleichung mit den preussischen Weichenstellern auf dem Güterbahnhof ist durch Nachfrage folgendes festgestellt:

- 1) Es sind dort 3 Posten mit reinem Tagesdienst vorhanden, die Dienstschicht beträgt 12 Stunden, jeder Sonntag ist frei.

- 2) Im Tag- und Nachtdienst haben in den Stellwerken IV, VII und VIII die Weichensteller täglich 8 Stunden Dienst, und zwar an drei Tagen vormittags, an drei Tagen nachmittags und drei Nachtdienste.
- 3) Im Stellwerk III, VII b c, auf Posten 15 und 28 haben die Beamten 12stündigen Dienst mit dreitägigem Wechsel.
- 4) Stellwerk V, VII a und VII d, Posten 1, 7, 11, 12, 13, 16 und 23 und Posten C sind mit je einem Beamten bei Tag und Nacht besetzt. Diese haben 12stündigen Dienst mit dreitägigem Wechsel.
- 5) Stellwerk V a und VI, Posten 10, 14 und 17 sind mit je einem Beamten bei Tag und Nacht, Posten 18 und 19 mit zwei Beamten bei Tag und einem Beamten bei Nacht besetzt. Diese 13 Beamten haben 12stündigen Dienst mit wöchentlichem Wechsel. Für jeden Sonntag wird eine Sonntagsablösung bestellt.

Es sind also auch bei der preußischen Staatsbahn, und sogar in der einzelnen Beamtenkategorie große Verschiedenheiten vorhanden. Dem Vernehmen nach sollen auch die preußischen Weichensteller sich zur Begründung ihrer Forderungen auf die besseren Dienstverhältnisse der bremischen Weichensteller beziehen.

Hinsichtlich des Nachtdienstes, der planmäßig von 7 Uhr abends bis 7 Uhr morgens mit wöchentlichem Wechsel dauern soll, ist zu bemerken, daß seit dem 22. Dezember 1907 bis März 1909 tatsächlich wöchentlich nur in fünf Nächten ein 12stündiger Dienst geleistet ist, denn nach Ausweis der Zugmeldebücher betrug der Dienst in den Nächten von Sonnabend auf Sonntag im Durchschnitt 10 Stunden 20 Minuten und in den Nächten von Sonntag auf Montag nur 5 Stunden und 30 Minuten, wodurch selbstverständlich die Ruhezeit sich entsprechend verlängerte.

Wie beim Tagesdienst kommen auch beim Nachtdienst Pausen und zwar von längerer Dauer vor, so daß auch hier eine ununterbrochene angestrengte Tätigkeit nicht vorliegt.

Sollte nun trotz der vorstehenden Ausführungen noch an einer bestimmt abgegrenzten Mittagspause festgehalten werden, so kann dies nur durch Anstellung weiterer Hilfsweichensteller, die aus dem Schacht des Bahnmeisters, soweit geeignete Leute vorhanden sind, zu entnehmen und auszubilden sind, ermöglicht werden. Die Ablöser müssen die volle Befähigung zur selbständigen Ausübung des Weichenstellendienstes, zum Teil sogar des Weichenstellwerksdienstes haben. Angenommen, daß jeder Ablöser 2 Posten nacheinander ablösen kann, würden 12 weitere Hilfsweichensteller erforderlich. Bei der täglich sich wiederholenden Ablösung von 12 Posten muß aber mit der Verhinderung einzelner Ablöser gerechnet werden, es müßte deshalb noch eine Reserve von mindestens vier Mann vorhanden sein. Da nun die Ablöser nach ihrer Ablösungszeit nicht mehr im Betriebe verwendet werden können, so müßten sie in den Schacht zurückgehen. Es liegt aber auf der Hand, daß hierdurch viel Zeit verloren geht; in kurzen Tagen würde es sich überhaupt kaum verlohnen, daß sie noch wieder im Schacht die Arbeit aufnehmen. Durch diese Einrichtung würden die Ersahleute mindestens fünf Stunden den Arbeiten des Bahnmeisters entzogen werden, wodurch bei diesem Dienstzweige wieder erhebliche Störungen eintreten. Zu bedenken ist ferner, daß die ablösenden Weichensteller ebenfalls bald mit der Forderung einer Mittagspause hervortreten würden.

Auch durch die Einführung eines achtfündigen Dienstes wird eine freie Mittagszeit in vollkommener Weise nicht erreicht; denn bei der Einteilung der drei Schichten von 6 bis 2, von 2 bis 10 und von 10 bis 6 Uhr, die doch wohl die gegebene wäre, könnten diejenigen Weichensteller, die von 6 bis 2 Uhr Dienst hätten, nicht mit ihren Familien zu Mittag essen, es sei denn, daß für diese wiederum besondere Ablöser eingestellt würden.

Hinsichtlich der Mehrkosten ist zu bemerken, daß unter der Annahme, es würde jeder Ablöser täglich nur fünf Stunden in Anspruch genommen, sich bei einem Stundenlohn von 40 Pf. eine Summe von $0,4 \cdot 5 \cdot 12 \cdot 305 = 7320 \text{ M}$ ergibt, hierzu kommt noch für Winterschulkleidung ein Betrag von za. 180 M, so

daß sich mindestens als Mehrkosten 7500 M ergeben. Es ist aber mit Rücksicht darauf, daß in manchen Fällen ein vollständiger Ersatz im Bahnmeisterschacht für den ganzen Tag eintreten muß, mit einer Mehrausgabe von 8500 M zu rechnen.

Nach vorstehenden Erwägungen kann die Einrichtung einer festen Mittagspause von 1½ Stunden nicht empfohlen werden.

Bremen, den 10. Dezember 1909.

Der Baurat.
(gez.) **Ed. Suling.**

Gelesen
den 11. Dezember 1909.

Der Oberbaudirektor.
(gez.) **Büding.**
