

Personal im Genuße der ihm gewährten freien Tage nicht durch Forderung von Nebendienstleistungen, wie Auswaschen der Lokomotiven, Reinigung der Kessel etc. eingeschränkt wird. Bei der Gestaltung des Fahrplans und der Lage der Lokomotivstationen läßt sich beim Zugförderungsdienste ebensowenig wie beim Zugbegleitungsdienste eine unbedingt einzuhaltende höchste Grenze der täglichen Dienstdauer festsetzen. In der Regel soll aber die Dienstzeit auf der Lokomotive die Dauer von 10 Stunden nicht überschreiten. Jedenfalls darf auch eine längere als 12 stündige Dienstdauer nicht an mehreren aufeinanderfolgenden Tagen stattfinden, und muß bei 10 bis 12 stündigem Rangirdienste eine Unterbrechung von mindestens einer und möglichst zwei Stunden zur bequemen Einnahme einer Mahlzeit gewährt werden.

Während somit für den Zugförderungsdienst der Etat bereits die Mittel bietet, um wünschenswerthe Erleichterung des Personals herbeizuführen, ist dies bezüglich des übrigen im äußeren Dienste beschäftigten Personals nur insoweit der Fall, als bei Aufstellung des Stats schon die Nothwendigkeit einer Personalvermehrung nach Maßgabe der bisher beobachteten Grundsätze zu erkennen war. Demgemäß ist bei den Bahnwärttern eine wirkliche Vermehrung des Personals um 156 Stellen vorgenommen, ohne Löhne für Bahnwärterstellvertreter abzusetzen. Ferner steht der beantragten Vermehrung des Stats der Schirrmeister um 100 Stellen nur eine Absetzung an Löhnen für 50 Hilfswaichensteller und Rangirer gegenüber. Außerdem ist bei Veranschlagung der Löhne trotz der Vermehrung der Beamten die angenommene Verkehrssteigerung voll in Rücksicht gezogen worden. Nach den inzwischen abgeschlossenen Erörterungen wird aber insbesondere mit der bisher veranschlagten Beamtenvermehrung nicht auszukommen sein, wenn einige als wünschenswerth bezeichnete Dienstleistungen durchgeführt werden sollen. Zunächst erscheint es angezeigt, für die Bahnwärter und deren Stellvertreter sofort auf allen Hauptbahnen mit durchgehendem Tag- und Nachtdienste die 12 stündige Dienstzeit durchzuführen und die zur Zeit noch auf vielen Posten bestehende 16 stündige Dienstzeit abzuschaffen. Auch auf Hauptbahnen ohne durchgehenden Dienst soll die tägliche Dienstdauer nicht mehr 16, sondern höchstens 14 Stunden betragen, und nur auf Nebenbahnen, wo der Dienst zum großen Theile nur in Bereitschaft besteht, der 16 stündige Dienst noch beibehalten werden. Ferner soll der Dienst der Weichenwärter in größeren Stellwerken bei ununterbrochener Inanspruchnahme künftig nicht länger als 8 Stunden dauern, dergestalt, daß auf jede 8 stündige Dienstleistung eine mindestens 8 stündige Ruhezeit folgt. Im übrigen soll der Weichenwärterdienst, wo er noch über 12 Stunden dauert, auf dieses Maß eingeschränkt und besonders auch beim Dienstwechsel nicht mehr bis zu 16 Stunden, sondern nur bis zu 14 Stunden dauern. Nur wo innerhalb des Dienstes angemessene Ruhepausen gewährt werden können, darf ausnahmsweise der Dienst bis zu 16 Stunden ausgedehnt werden. Nicht minder bedarf der Dienst der Schirrmeister und Rangirer einer Erleichterung dahin, daß in der Regel die ununterbrochene Thätigkeit nicht länger als 12 Stunden, beim Dienstwechsel und auf Nebenbahnen nicht länger als 14 Stunden in Anspruch genommen wird, und daß auf Stationen mit sehr angestrenzter Thätigkeit die 12 stündige Tagesdienstleistung durch Gewährung freier Tage auf eine 10 stündige tägliche Durchschnittsdauer herabgemindert wird.

Auch im Stations- und Telegraphendienst soll als Regel künftig die 12 stündige, beim Dienstwechsel die 14 stündige Dienstzeit durchgeführt werden. Wie aber nicht ausgeschlossen bleiben kann, daß bei untergeordneten Verkehrsstellen, zur Vermeidung täglicher Stellvertretungen von auswärts, der tägliche