

(Abgeordneter Castan.)

(A) darauf hinweisen, daß gerade die Tatsache, daß in den Staatsbahnwerkstätten vorzugsweise in Alford gearbeitet wird, allein schon darauf hinweist, daß eine Arbeitszeitverkürzung hier nur von wirtschaftlichem Vorteil sein kann, daß aber nicht etwa unter allen Umständen eine Schädigung der wirtschaftlichen Erträgnisse des Staatsbahnbetriebs eintreten muß. Ich sehe hier eine dankbare Aufgabe für die Regierung vor allen Dingen deshalb, weil seinerzeit, als der Neunstundentag in den Werkstätten eingeführt wurde, Sachsen verhältnismäßig lange auf sich hat warten lassen, ihn erst eingeführt hat, nachdem er in einer großen Zahl von Privatbetrieben, ich weiß nicht, ob in der Mehrzahl gleichgearteter Privatbetriebe, eingeführt worden war. Die Staatsbahnverwaltung hat also damals gezeigt, daß sie es sehr gut versteht, hinter den sozialen und wirtschaftlichen Fortschritten der Privatbetriebe nachzuhinken.

Dann aber möchte ich wieder darauf hinweisen, daß ein gewiß sicherster Vergleich mit den Verhältnissen in den anderen Bundesstaaten uns auch wieder daran erinnert, daß Sachsen alle Ursache hat, hier vorbildlich voranzugehen. Mir liegen hier vor die Vergleiche der Zahlen der Personalgruppen, die prozentual in den einzelnen Staatsbahndienstzweigen der deutschen Bundesstaaten tätig sind. Da ergibt sich, daß für den Zugbeförderungs- und Werkstätten- dienst Sachsen wiederum ganz hinten steht, d. h. gerade für diesen Dienst am allerwenigsten Personal hat gegenüber sämtlichen deutschen Staatsbahnverwaltungen ohne Ausnahme. Baden hat z. B. 27,91, Bayern 28,08, Elsaß 27, Preußen 28,08, Württemberg 25,19, Sachsen aber für diesen Dienstzweig nur 20,06 Prozent.

Wenn diese Zahlen irgend einen Schluß zulassen, so ist es der, daß bei uns in Sachsen das Werkstättenpersonal im Verhältnis zur Dienstleistung der anderen Kategorien am meisten und stärksten angespannt ist, daß es unter Aufwendung aller Kräfte jedenfalls viel schwerer arbeiten muß, als das bei den anderen Staatsbahnen des Deutschen Reiches der Fall ist. Notwendig wird es sein, daß man allüberall den Achtstundentag einführt, nicht nur in den Staatswerkstätten, wo ja eine ganz besonders intensive Ausnutzung der körperlichen und der Geisteskräfte erfolgt, sondern auch in den größeren Stellwerken, wo zum Teil schon der Achtstundentag eingeführt ist, auch wo der Stationsdienst in ununterbrochener Folge die Aufrechterhaltung des Betriebes erfordert, vor allen Dingen auf den Rangierbahnhöfen, wo ebenfalls vielfach nur die Möglichkeit besteht, 12 Stunden das Personal anzustrengen, man aber von dem Personal verlangt, daß es in der Nacht 12 Stunden lang zwischen den Gleisen herumläuft, herumrennt, möchte man sagen, und einen Dienst, der jeden Augenblick die gespannteste Auf-

merksamkeit erfordert, 12 Stunden lang bei ungenügender Beleuchtung durchführt. Da stellen sich eigenartige und unhaltbare Verhältnisse in der Praxis heraus. Auf dem Ablaufberge in Dresden-Friedrichstadt herrscht die Achtstundenschicht. Dort hat man eingesehen, daß bei so intensiver Arbeit 8 Stunden das Höchste ist, was jemand leisten kann. Aber auf den sogenannten Gleisrosten in Dresden-Friedrichstadt herrscht der Zwölfstundendienst, allerdings nur für Arbeiter, für Hilfsbeamte aber der Achtstundendienst. Da arbeitet man so, daß man, wenn sich jemand auf dem Ablaufberge mißliebig gemacht hat, ihn einfach zur Strafe nach dem Zwölfstundendienst versetzt. Das hat noch weiter die Unannehmlichkeit im Gefolge, daß, wenn der Hilfsbeamte seinen achtstündigen Dienst mit frischen Kräften antritt, das Personal natürlich bereits ermüdet ist und nicht in dem Maße arbeiten kann, wie es nach den frischen Kräften, die der Hilfsbeamte mitbringt, erforderlich ist. Daß der Achtstundentag in allen ähnlichen Dienstzweigen, wo die Arbeitsintensität in ähnlicher Weise gegeben ist, auch auf großen Güterböden und dergleichen mehr, eingeführt werden muß, versteht sich am Rande.

Nun haben die Betriebsarbeiter eine Staffelung der Dienstzeit vorgesehen. Sie wollen für die übrigen Betriebe 9, 9½ und 10 Stunden. Wir werden uns selbstverständlich dem nicht entgegenstellen. Es ist ganz selbstverständlich, daß dort, wo der Dienst so geartet ist, daß er nicht fortlaufend die Kräfte des Beamten, des Arbeiters benötigt, eine entsprechende Ausdehnung der Arbeitszeit erfolgen kann. Aber im allgemeinen kann jeder aus eigener Erfahrung sagen: wenn er 9 Stunden lang tätig ist und seine Pflicht und Schuldigkeit tut, ist das das Allerhöchste, was er leisten kann, besonders wenn er diesen Dienst regelmäßig leistet, das Allerhöchste, was er leisten kann, wenn nicht in außergewöhnlicher Weise seine Körperkräfte geschädigt werden sollen, wenn er nicht in frevelhafter Weise gegen seine Gesundheit sündigen soll.

Wenn wir von diesen Grundsätzen uns hinwenden zur Praxis, wenn wir uns die Praxis ansehen an der Hand des Verwaltungsberichtes, so ersehen wir daraus, daß der Achtstunden- und der Neunstundendienst nicht nur bereits zum Teil im Staatsbahnbetriebe eingeführt ist, allerdings nur in kleinem Maßstabe, und daß hier auch gewiß Fortschritte zu verzeichnen sind, daß z. B. von 9 bis 12 eine Steigerung der Zahl der Beamten, die 8 oder 9 Stunden arbeiten, von 8,61 auf 10,34 Prozent der Gesamtzahl erreicht ist. Für alle übrigen Schichten, besonders für die Arbeiter, fehlt es meines Erachtens heute noch an einer befriedigenden Lösung der Frage im großen und ganzen. Ich will darauf hinweisen, daß wir aus