

gewachsen ist, doch gethan werden, es muß deshalb, nachdem ungefähr die Hälfte der Arbeiter entlassen worden ist, die Arbeit von den Uebrigen gethan werden.

Es sind auch bereits Beschwerden bei der Generaldirection, beziehungsweise beim Finanzministerium und Berichte darüber zugegangen, in welcher Weise die Arbeiter vom Unternehmer bezahlt werden. Der Lohn betrug 1 Mark 80 Pf. bis 2 Mark 40 Pf. Für den Nachtdienst, der nominell von 10 bis 12 Uhr dauern soll, sehr häufig aber bis 2 Uhr ausgedehnt wird, werden 50 Pf. bezahlt. Namentlich richten sich die Klagen der Arbeiter darauf, daß die Dienstzeit eine überaus unregelmäßige sei und daß die fast regelmäßig eintretende Ueberarbeit zum Theil gar nicht bezahlt werde. Die Arbeiter sagen, daß sie auch unter der Bahnverwaltung hätten tüchtig arbeiten müssen; daß sie aber damals bestimmte Ruhepausen gehabt hätten und daß jede Stunde Arbeit über die regelmäßige Zeit hinaus mit 20 Pf. vergütet worden sei, während jetzt dies keineswegs mehr der Fall wäre. Ein Punkt aber, den ich geradezu als ein Scandalosum bezeichnen muß, ist folgender: Sobald die Arbeiter einmal augenblicklich ein paar Stunden nicht beschäftigt sind, sobald sie aufgearbeitet haben, läßt man sie nicht ausruhen, wie das unter der Eisenbahnverwaltung war, — sondern der Unternehmer hat zugleich ein Arbeiterverleihinstitut in der Weise, daß er die augenblicklich auf dem Güterboden nicht beschäftigten Arbeiter auf Stunden, halbe und ganze Tage in die Stadt vermietet, und zwar zum Preise von 3 Mark täglich, während der Arbeiter von ihm höchstensfalls nur 2 Mark 40 Pf. erhält. Aus diesem Verhältniß entstehen auch ganz bedeutende Nachteile für den Verkehr, indem an den Unternehmer die Versuchung herantritt, sobald er durch Verleihen seiner Arbeiter in die Stadt mehr verdienen kann, den Dienst auf dem Bahnhofe warten und eine Arbeit etwas später machen zu lassen, die eigentlich augenblicklich gemacht werden mußte.

Nach diesen Andeutungen werden Sie es erklärlich finden, daß es bei diesen Unternehmern aussieht, wie in einem Taubenschlage. Stets kommen neue Arbeiter, während die alten, sobald sie eine andere Stellung erhalten können, wieder weggehen. Das Schlimmste für diese Arbeiter ist, daß eine Beschwerdeinstanz, wie sie für Staatsarbeiter besteht, für sie nicht vorhanden ist. Wohl ist in den Vertragsbedingungen der Verbindung festgesetzt, daß der Vorstand der Güterexpedition eine Ueberwachung der Arbeiter habe, daß die Lohnlisten vorgelegt werden müssen &c. Allein dies wird nicht genau aufrecht erhalten und nützt den Arbeitern jedenfalls nicht viel. Wenn aber die Arbeiter sich mit Beschwerden an die Generaldirection wenden, so wird ihnen erwidert, daß man sich in das Verhältniß des Unternehmers zu seinen Arbeitern nicht einmengen könne, da es ein reines

Privatverhältniß zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer sei. Auf diese Weise ist dem Arbeiter jede Möglichkeit einer Beschwerde, jede Möglichkeit der Abhilfe vollständig abgeschnitten.

Auch für den Dienst entstehen eine Reihe von Nachtheilen aus der Verbindung. Es ist z. B. in den Vertragsbedingungen vorgeschrieben, daß der Unternehmer sogenannte Colliſchreiber auf seine Kosten stellen muß, und zwar ist ausdrücklich bedungen, daß dies „zuverlässige Leute“ sein müssen. Es wird mir aber berichtet, daß es in der Regel Leute von 15 bis 16 Jahren sind, die jedenfalls im Sinne des Vertrags nicht als zuverlässig gelten können. Meine Herren! Ich weiß, daß bloße Arbeiterverhältnisse nicht jeden von Ihnen genügend interessieren. Ich will Ihnen deshalb zeigen, daß das Verbindungssystem auch auf den Verkehr in nicht geringem Grade nachtheilig wirkt, worüber mir nicht nur von Arbeitern, sondern auch aus anderen Kreisen Klagen zugegangen sind. Durch das schon erwähnte Vermietten der Arbeiter in die Stadt treten sehr häufig Verzögerungen ein. Sobald der Unternehmer günstige Angebote aus der Stadt bekommt, schiebt er die Arbeiter auf Privatarbeit und läßt die Güter oft ruhig bis zum nächsten Tage liegen. Weiter kann eine Verzögerung sehr leicht eintreten durch die Kleinheit der Colonnen, die wieder hervorgerufen wird durch den Mangel an Arbeitern, da es im Interesse des Unternehmers liegt, möglichst wenige Arbeiter zu beschäftigen. Die Colonnen waren unter der Verwaltung der Eisenbahndirection 6 bis 7 Mann stark, während sie jetzt nur 4 bis 5 Mann betragen, welche dieselbe Arbeit leisten müssen. Weil infolge dessen die Colonnen mit Arbeit überhäuft sind, so können sie sich gegenseitig nicht leicht aushelfen, was doch sehr häufig nöthig ist, so bei dem Transport großer und zerbrechlicher Colli. So wird sehr oft großer Schaden durch Zerbrechen u. s. w. angerichtet, weil die Arbeiter angewiesen sind, möglichst Alles innerhalb der Colonne zu arbeiten, und die Bewilligung zum Zusammenarbeiten der Colonnen nur selten erteilt wird. Auf diese Weise entstehen sowohl der Bahnverwaltung, als auch Privaten aus der Einrichtung der Verbindung oft ganz bedeutende Nachteile.

Es liegt mir eine Beschwerde vor, die seinerzeit an das Finanzministerium gegangen ist und in der mit Ausführung aller Einzelheiten der Beweis geliefert wird dafür, daß solche Nachteile aller Art in der That sehr häufig entstehen. Indessen kann ich nach dieser Richtung natürlich nicht mit positiven Behauptungen vortreten, weil ich mich auf die Verantwortung meines Gewährsmannes verlassen muß. Wenn Sie sich die Sache jedoch überlegen, so wird Ihnen sehr begreiflich sein, daß das gerügte System auch auf die Beamten selbst keinen