

Untersuchungen über die Lage der Angestellten und Arbeiter in den Verkehrsgewerben



Duncker & Humblot *reprints*

Schriften

des

Vereins für Socialpolitik.

XCIX.

**Untersuchungen über die Lage der Angestellten und
Arbeiter in den Verkehrsgewerben.**



Leipzig,

Verlag von Dunder & Humblot.

1902.

Untersuchungen
über die
Lage der Angestellten und Arbeiter
in den
Verkehrsgewerben.

Herausgegeben vom Verein für Socialpolitik.



Leipzig,
Verlag von Duncker & Humblot.
1902.

Alle Rechte vorbehalten.

Vorwort.

Gelegentlich der Erörterungen des Ausschusses des Vereins für Socialpolitik im September 1897 über den Antrag, die Verkehrspolitik, welche bezüglich der deutschen Binnenwasserstraßen und Eisenbahnen befolgt wird und die Konkurrenz dieser beiden Verkehrswege einer Untersuchung zu unterziehen, wurde der Antrag gestellt und angenommen, die Verhältnisse der in den Verkehrsgewerben beschäftigten Arbeiter und Angestellten zu erörtern. Für beide Seiten der Verkehrsfrage, für die wirtschaftliche wie die socialpolitische wurden besondere Kommissionen bestellt, zunächst unter dem Vorsitz des Herrn Geh. Reg.-Rats Prof. A. Wagner. Nachdem dieser infolge der Überlastung mit anderen Arbeiten den Vorsitz niedergelegt hatte, ging die Leitung der socialpolitischen Kommission, welcher die Aufgabe zugewiesen war, die Arbeits- und Lohnverhältnisse der in den Verkehrsanstalten angestellten Beamten und Arbeiter zu untersuchen, im März 1898 auf den Unterzeichneten über.

Die Kommission erörterte die Art und den Umfang ihrer Aufgabe, sowie die Art ihres Vorgehens und stellte Grundsätze auf für die anzustellenden Erhebungen und ein Erhebungsformular für die den Arbeitern und Angestellten vorzulegenden Fragen.

Der Ausschuß beschloß, dem Vorschlage der Kommission entsprechend, die Erhebungen auf die preußischen, die bayerischen, die sächsischen, die württembergischen, die badischen und die österreichischen Staatsbahnen, sowie auf die privaten und öffentlichen Straßenverkehrsgewerbe auszudehnen, auch den Versuch zu machen, kürzere Arbeiten über die Verhältnisse der Eisenbahnarbeiter und Angestellten in der Schweiz, England, Amerika und Frankreich zu veranlassen, die wenn sie auch nicht erschöpfend sein würden, doch wertvolle Vergleichspunkte für die Beurteilung der heimischen Verhältnisse bieten sollten. Zunächst aber wurde ein Unterausschuß beauftragt, das in den Berichten und Denkschriften der preußischen Staatseisenbahnverwaltung vorliegende Material auf seine Brauchbarkeit für die Zwecke der beschlossenen Erhebungen zu prüfen.

So war ein lohnendes Ziel gesteckt und ein erheblicher Erfolg für die Aufklärung socialpolitischer Verhältnisse, die bisher der eingehenden Forschung entzogen waren, stand in Aussicht, wenn es gelang einerseits die Staatseisenbahnverwaltungen geneigt zu machen, die nötigen Erhebungen mit dem Verein für Socialpolitik gemeinsam oder doch in Übereinstimmung mit ihm vorzunehmen, andererseits die geeigneten Referenten für die Straßenverkehrsgewerbe einer Anzahl größerer Städte, als welche Berlin, Köln, Hamburg, Posen, Breslau, Frankfurt a./M., München und Dresden in Aussicht genommen waren, und für das Ausland zu finden.

Mit lebhaftem Bedauern muß konstatiert werden, daß beide Voraussetzungen nicht eingetroffen sind.

Die von dem hierzu bestellten Unterausschuß vorgenommene Prüfung der Berichte und Denkschriften der preußischen Staatseisenbahnverwaltung hatte ergeben, daß das in denselben enthaltene Material für die Zwecke der beabsichtigten Erhebungen nicht hinreichend war. Der Verein wandte sich daher in der nachstehend abgedruckten Eingabe an den Herrn Minister der öffentlichen Arbeiten mit der Bitte, ihm zur Erreichung der gesteckten Ziele seine Unterstützung gewähren zu wollen. Die Wiedergabe erfolgt wörtlich, weil aus ihr der Weg ersichtlich wird, den der Ausschuß für gangbar hielt und gehen wollte, um ein möglichst zutreffendes Bild der Arbeits- und Lohnverhältnisse der Angestellten und Arbeiter des größten Verkehrsgewerbes Deutschlands zu erhalten.

„An Se. Excellenz

den Minister der öffentlichen Arbeiten

Berlin.

Der Ausschuß des Vereins für Socialpolitik hat in seinen Sitzungen vom September v. Jhs. und März d. Jhs. beschlossen, die Dienst-, Arbeits- und Lebensverhältnisse der unteren Beamten, der Angestellten und Arbeiter in den Verkehrsgewerben einer eingehenden Untersuchung zu unterziehen und das gewonnene Material nach erfolgter Bearbeitung in den Vereinschriften zu veröffentlichen.

Die Erhebungen sollen bei den Eisenbahnen die unteren Beamten, Hilfsbediensteten und Arbeiter der Betriebs-, Maschinen-, Verkehrswerkstätten und Telegrapheninspektionen umfassen. Für die Königlich Preussischen Staatseisenbahnen liegt in den amtlichen Berichten über deren Ergebnisse und in der dem Abgeordnetenhaus anlässlich der Unfälle von 1897 vorgelegten Denkschrift ein reichliches Material vor, welches Angaben über die Zahl und Beschäftigung der Angestellten, deren Ent-

Lohnung, Dienstdauer, Ruhepausen, über Wohlfahrtseinrichtungen, sowie Vergleichsziffern aus früheren Epochen und Daten hinsichtlich anderer Eisenbahnunternehmungen enthält. Wenn dieses Material dem Verein für Socialpolitik für seine Zwecke nicht hinreichend erscheint, so liegt das an dem Umstande, daß die Veröffentlichungen der Königl. Eisenbahnbehörden den Zweck hatten, ein allgemeines durchschnittliches Bild zu geben und daß daher auch die Angaben und Tabellen überwiegend auf großen Durchschnitten aufgebaut sind, während der Verein danach strebt, ein möglichst zutreffendes Bild der Lage des Individuums zu geben. Er glaubt, daß, um diesen Zweck zu erreichen, es notwendig ist, den Weg, den er bei Erhebungen über wirtschaftliche Verhältnisse mit Erfolg eingeschlagen hat, zu gehen: den der Detailerhebung durch Ausgabe von Fragebogen und durch Vernehmung einzelner Personen zur Ergänzung des gewonnenen Materials.

Selbstverständlich kann dies nur in beschränktem Maße geschehen, immerhin aber doch in einem Umfange, der typische Bilder für jede Kategorie der Angestellten und Arbeiter in typischen Bezirken der Königl. Preussischen Eisenbahnverwaltung erkennen läßt. Der Ausschuß des Vereins für Socialpolitik ist der Meinung, daß die Erhebung in vier Bezirken zu erfolgen hätte, in einem großstädtischen (Berlin), in einem Bezirk stärksten Verkehrs (etwa im rheinisch-westfälischen Industriebezirk), in einem Bezirk starken Verkehrs (Breslau, Magdeburg, Halle oder Hannover) und in einem oder zwei Bezirken schwächeren Verkehrs, und daß sie sich auf die in der Anlage¹ verzeichneten Gegenstände zu erstrecken hätte.

¹ 1. Lebensalter.

2. Art der Dienstleistungen einschl. der Nebendienste.

3. Art und Zeitpunkt der Anstellung: etatsmäßig unkündbar oder kündbar, als Lohnarbeiter mit oder ohne Kündigungsfrist, versichert oder pensionsberechtigt. Dauer der Beschäftigung im Anstellungsverhältnis im letzten Jahre.

4. Höhe des festen Dienst Einkommens pro Monat bzw. Woche oder Tag. Feststehende Alters- oder sonstige Zulagen.

5. Accordlohnverdienst der letzten Berechnungsperiode und Dauer der letzteren. Wirklicher Verdienst des letzten Jahres.

6. Höhe der aus Nebendiensten bei der Verkehrsanstalt fließenden Bezüge in der letzten Berechnungsperiode und Dauer der letzteren. Wirklicher Verdienst des letzten Jahres.

7. Betrag der Prämien, Kilometergelder, Stundengelder, Nachtgelder in der letzten Berechnungsperiode und Dauer der letzteren. Wirklicher Verdienst des letzten Jahres.

8. Angabe der Naturalbezüge: Wohnung, Feuerung, Feldnutzung, Dienstkleidung und sonstige Vorteile.

Der Verein wird Referenten bestellen, denen die Anstellung der Erhebungen über die Verhältnisse der Angestellten und Arbeiter in den Verkehrsgewerben und die Bearbeitung des gewonnenen Materials obliegen wird. Außer den Staatseisenbahnen kommen die Privat- und Kleinbahnen, die Straßenbahnen verschiedener Art, der Omnibus- und Droschkenverkehr in Frage.

Eine gleichartige Darstellung ist für Bayern, Sachsen, Baden und Österreich beabsichtigt. Bezüglich des Auslandes, Englands, Nordamerikas, Belgiens, Frankreichs und der Schweiz sollen kürzere, weniger eingehende Darstellungen veröffentlicht werden.

Der Kaiserlich Österreichische Eisenbahnminister hat dem Mitgliede unseres Ausschusses, Prof. v. Philippovich in Wien, seine Geneigtheit ausgesprochen, unserem Unternehmen seine Unterstützung zu gewähren. Er wird einen Beamten seines Ministeriums beauftragen, in Gemeinschaft mit dem von dem Verein bestellten Referenten den Plan der Erhebungen festzustellen. Der vereinbarte Fragebogen soll dann durch die Eisenbahnbehörden an die zu befragenden Angestellten und Arbeiter hinausgegeben und wieder eingesammelt werden. Der Referent wird dann das Material verarbeiten und die noch zu ergänzenden Lücken feststellen, die Ergänzungen werden nach erfolgter Vereinbarung durch die Behörden erfolgen. An den hierbei und zur Feststellung der allgemeinen Lebensverhältnisse der Angestellten und Arbeiter erforderlich werdenden Besprechungen mit Einzelnen derselben wird sich auch der vom Verein bestellte Referent beteiligen.

An Euer Exzellenz richten wir nun die ergebene Bitte, uns zur Erreichung des gesteckten Zieles Ihre gütige Unterstützung gewähren zu wollen in der Weise, daß

entweder die Königl. Eisenbahnbehörden angewiesen werden, den bestellten Referenten bei Vornahme der Erhebungen und Vernehmungen zur Seite zu stehen,

oder daß dieselben angewiesen werden, die Erhebungen und Vernehmungen unter Mitwirkung unseres Referenten, wie das in Öster-

9. Länge der Arbeitszeit und der Dienstbereitschaft. Tag und Nachtdienst. Ruhetage. Ruhepausen zu Haus und außerhalb des Hauses. Mahlzeiten in oder außerhalb des Hauses. Urlaub.

10. Aussichten in bessere Stellungen aufzurücken.

11. Unterstützungskassen. Vorteile u. Beiträge. Sonstige Wohlfahrtseinrichtungen.

12. Familienverhältnisse. Wohnung. Schule. Verdienst der Frau oder der Kinder. Preisverhältnisse im Wohnort.

reich geschieht, selbst vorzunehmen und in beiden Fällen unseren Referenten aus dem ihnen zur Verfügung stehenden Material diejenigen Mitteilungen zu machen, deren sie zur erschöpfenden Erledigung ihrer Aufgabe bedürfen.

Die Namen des oder der bestellten Referenten würden wir uns gestatten, Euer Excellenz nach Erlangung Ihrer Zustimmung zu unserem Antrage mitzuteilen, auf die wir mit Rücksicht darauf zu hoffen wagen, daß die eingehende Darstellung der Verhältnisse der Angestellten und Arbeiter der Königl. Preussischen Staatseisenbahnen die Vorteile des Staatsbahnsystems auch für diese in ein helles Licht stellen wird.

Der Vorsitzende
des Vereins für Socialpolitik.
Schmoller.

Der Vorsitzende
des Ausschusses zur Untersuchung
der Verhältnisse der Angestellten
und Arbeiter in den Verkehrs-
gewerben.

Frh. v. Berlepsch."

Der Herr Minister lehnte das Gesuch ohne Angabe von Gründen ab und seinem Beispiel folgten Bayern, Sachsen, Baden, teils mit, teils ohne Begründung. Die Erhebungen waren damit unmöglich geworden, die beabsichtigte Untersuchung der dienstlichen, Arbeits- und Lohnverhältnisse der Angestellten und Arbeiter der deutschen Staatsbahnen mußte aufgegeben werden.

In Österreich lief die Sache einigermaßen anders.

Die österreichischen Mitglieder des Vereins für Socialpolitik hatten unter Mitwirkung des Handelsministers von Bärnreither im Sommer 1898 Verhandlungen mit dem k. k. Eisenbahnministerium gepflogen, die erkennen ließen, daß dieses geneigt sei nach gemeinsam verabredeten Grundsätzen wenn auch formell ganz selbständig vorzugehen. Es wurde in Aussicht genommen, zunächst die Lage der Eisenbahnwächter zu erheben, und zwar ausschließlich im Bereiche der k. k. Staatsbahn. Diese Beschränkung war notwendig, weil dem Ministerium kein Mittel zu Gebote stand, die Directionen der Privatbahnen zur Mitwirkung bei den Erhebungen heranzuziehen.

Kurze Zeit darauf trat das von Dr. v. Bärnreither geschaffene Arbeitsstatistische Amt ins Leben, und es erschien zweckmäßig, die Erhebungen über die Lage der Verkehrsbediensteten diesem Amte zu übertragen. In der ersten Sitzung des Beirats wurde deshalb der Antrag gestellt, das Amt wolle eine Erhebung über die Lage der Verkehrsbediensteten veranstalten. Der Antrag wurde angenommen und ein Ausschuss mit der Vorbereitung der Erhebung betraut.

Inzwischen war die von dem k. k. Eisenbahnministerium selbständig vorgenommene Erhebung über die Lage der Eisenbahnwächter beendet worden.

Indem das Ministerium das sehr umfangreiche Material dem Arbeitsstatistischen Amte zusandte, war der Anlaß gegeben, den Ausschuß zu konstituieren.

Zwei Mitglieder desselben wurden beauftragt, das Material zu prüfen; und als diese Prüfung ergeben hatte, daß es in gewissenhafter Weise gesammelt sei, und daß die gegen die Erhebungen laut gewordenen Einwendungen sich nicht aufrecht erhalten ließen, beschloß der Ausschuß und sohin auch der Beirat, das Amt zu ersuchen, es möge das gesammelte Material einer wissenschaftlichen Bearbeitung unterziehen.

Zur Erhebung der Lage der Eisenbahnwächter hatte das Ministerium zwei Fragebogen hinausgegeben.

Der erste mehr allgemein gehaltene wurde von sämtlichen 9—10 000 Wächtern der k. k. Eisenbahnen ausgefüllt, wobei natürlich die Beamten dort ausfüllen halfen, wo es notwendig war. Daneben wurde mittels eines zweiten sehr in die Einzelheiten eingehenden Fragebogens die Lage von 440 Wächtern — je 40 in jedem der elf Direktionsbezirke — ganz genau festgestellt.

Mit diesen Erhebungen über die Lage der Wächter ist die Thätigkeit natürlich nicht abgeschlossen. Es wurde vielmehr beschlossen, die mehr als 10 000 Köpfe umfassenden Werkstättenarbeiter der k. k. Staatsbahnen in den Bereich der Untersuchungen einzubeziehen. Die vom Ministerium ausgearbeiteten Fragebogen wurden im Ausschusse einer eingehenden Prüfung unterzogen und sodann in der Plenarsitzung des Arbeitsbeirats angenommen. Von den Fragebogen bezieht sich der erste auf die Zahl der Arbeiter der einzelnen Werkstätten, die Art ihrer Beschäftigung und Entlohnung u. s. w. Der zweite sucht die Verhältnisse des einzelnen Individuums zu erfassen. Während demnach der erste Fragebogen nur von der Werkstättenleitung auszufüllen sein wird, ist bei Ausfüllung des zweiten eine Mitwirkung der Arbeiter gedacht. Der dritte Fragebogen endlich soll als Anhaltspunkt bei der mündlich durchzuführenden Enquete dienen. Denn durch Einfügung einer solchen in den Rahmen der vorzunehmenden Erhebungen werden diese ihre besondere Bedeutung erlangen.

Unsere österreichischen Mitglieder hoffen hiernach in kurzer Zeit über die Lage eines zwar nur kleinen Teiles der Verkehrsbediensteten, aber über diesen so genau unterrichtet zu sein, wie dies bisher noch in keinem Lande des Kontinents erreicht wurde.

Für die Untersuchung der Verhältnisse der Angestellten und Arbeiter der Straßenverkehrsgewerbe wurde vom Unterausschuß das nachstehend abgedruckte Programm und Erhebungsformular aufgestellt.

Programm.

Die Erhebungen sollen sich auf die Verhältnisse der unteren Bediensteten und Arbeiter der Privatposten, des Straßenbahn-, Omnibus- und Droschkenwesens erstrecken.

Es wird angenommen, daß sie wesentlich durch Auskunft der Unternehmer und durch Vernehmungen von Einzelpersonen geführt werden, es bleibt aber dem Referenten überlassen, sich auch auf andere Weise Information zu verschaffen, verlangt wird nur, daß sie vollständig und zuverlässig sind.

Auch die Art der Darstellung bleibt dem Referenten überlassen.

Für die Vernehmungen wird nachstehendes Formular zu Grunde gelegt werden können, welches zugleich einen Anhalt giebt für die Punkte, welche durch die Erhebungen klargestellt werden sollen.

Es wird darauf gerechnet, daß die Darstellung der Verhältnisse im Erhebungsbezirk etwa innerhalb eines Jahres vorgelegt wird.

Erhebungsformular

für die Frage der Verhältnisse der Angestellten und Arbeiter der Straßenverkehrsgewerbe.

1. Wie heißt und wie alt ist der Befragte?
2. Bei welchem Unternehmer ist er beschäftigt?
3. Welche Art von Dienstleistungen und Nebendiensten hat er zu verrichten?
4. Wann und unter welchen Bedingungen ist er angestellt? Unkündbar oder kündbar mit welcher Kündigungsfrist? Versichert oder pensionsberechtigt? Wie lange war er im letzten Jahre beschäftigt?
5. Wie hoch war sein festes Dienst Einkommen pro Monat bzw. Woche oder Tag, wie hoch die aus Nebendiensten fließenden Bezüge im letzten Jahr? Im Falle der Accordlöhnung: wie hoch waren die Accordlöhne normiert, wie hoch war das Accordlohnverdienst im letzten Jahre?
6. Wurden Prämien, Kilometergelder, Stunden- und Nachtgelder gezahlt und in welcher Höhe? Wie hoch war der Gesamtbetrag im letzten Jahre?
7. Erhielt der Befragte Naturalbezüge: Wohnung, Feldnutzung, Dienstkleidung oder andere? Wie hoch war deren Betrag im letzten Jahre zu veranschlagen?
8. Wird auf eine Einnahme aus Trinkgeldern des Publikums gerechnet? Wie hoch betraf sich dieselbe im letzten Jahre?
9. Wie lange laufen der tägliche normale Dienst und die normale Dienstbereitschaft? Wie oft kommen durchschnittlich im Monat Nebendienst vor, wie lange dehnt sich dann in der Regel die tägliche gesamte Dienst arbeitszeit aus? Welche regelmäßigen Ruhepausen finden statt, giebt es außer ihnen auch unregelmäßige Ruhepausen? Wie oft werden dienstfreie Tage gegeben, in der Woche oder im Monat? Wieviel Stunden der Tages- und Nachtzeit umfassen diese dienstfreien Tage regelmäßig? Wieviel dienstfreie Tage fielen im letzten Jahre auf den Sonntag? Wann und wie oft war der Besuch des Gottesdienstes, insbesondere des

Wie oft kehrten solche verkehrsreiche Wochen im letzten Jahre wieder?

10. Wieviel Zeit braucht der Befragte, um von seiner Wohnung zum Ort des Dienstantritts zu gelangen?

11. Bestehen Wohlfahrts Einrichtungen für die Angestellten und Arbeiter?

12. Haben die Angestellten und Arbeiter Aussichten in bessere Stellungen aufzurücken?

Im Anfang gelang es auch geeignete Referenten für eine Anzahl größerer Städte zu gewinnen, so für Berlin, Köln, Posen, München, Breslau, Hamburg, Dresden. Der Verein Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen (Sitz in Hamburg) gab dem Ersuchen des Vereins, ihn bei seinen Erhebungen zu unterstützen, in bereitwilliger Weise nach und richtete unter dem 6. März 1900 an seine Mitglieder ein entsprechendes Schreiben.

Soweit war alles in befriedigender Weise vorbereitet. Nun aber erklärten mehrere der Herren Referenten, daß sie wegen Überlastung mit anderen Arbeiten, oder aus anderen Gründen von der übernommenen Aufgabe zurücktreten mußten, und zwar teilweise zu einem so späten Zeitpunkt, daß ein rechtzeitiger Ersatz für sie unmöglich wurde. Denn es war nicht möglich, den Termin für die Ablieferung der Arbeiten ins unbestimmte hinauszuschieben, weil einige derselben abgeliefert waren und veröffentlicht werden mußten, sollten sie nicht veralten und an Interesse verlieren. Das gilt besonders von der Arbeit für Berlin, in welcher der große Strike der Straßenbahner Berücksichtigung gefunden hatte.

Das Resultat der Bemühungen des Ausschusses war schließlich der gestellten Aufgabe gegenüber gering, es bestand in fünf Arbeiten, von denen einige sich auf die Wiedergabe der für die Angestellten der Straßenbahnverkehrsgewerbe bestehenden dienstlichen Bestimmungen und Lohnsätze beschränkten.

Von einer Befragung der Angestellten und Arbeiter war hier abgesehen worden, was zum Teil wohl seine Erklärung darin findet, daß mündliche Erhebungen bei diesen außerordentlich schwierig sind mit Rücksicht auf den Umstand, daß sie sehr häufig erst in vorgerückter Abendstunde dienstfrei werden.

Von einer eingehenden, in die Breite und in die Tiefe gehenden Untersuchung der sozialen Lage der Angestellten und Arbeiter der Straßenverkehrsgewerbe in Deutschland war demnach nicht die Rede, und da auch die Absicht, über die Verhältnisse der Eisenbahnarbeiter und Angestellten gründliche Erhebungen anzustellen, vereitelt war, so lag die Frage nahe, ob der

Verein nicht davon absehen sollte, Arbeiten über die sociale Seite der Verkehrsgewerbe zu veröffentlichen. Wenn der Ausschuß sich hierzu dennoch entschloß, so bestimmte ihn zunächst der Umstand, daß es gelungen war, eine socialwissenschaftliche Studie zur socialen Lage der Eisenbahner zu erhalten, die zwar nicht auf officiellen oder privaten Erhebungen großen Stils beruhte, dafür aber den Vorzug hatte, aus unmittelbarer Beobachtung eines hellsehenden Auges und klaren Kopfes hervorgegangen zu sein. Der Verfasser ist, wie er selbst erzählt, für längere Zeit als Arbeiter im Osten und Westen der Monarchie in den Bahndienst getreten, hat eigene Erfahrungen gesammelt und reiche Gelegenheit gehabt, die anderer Beobachter, vor allem die der Arbeiter und Beamten selbst, zu benutzen. Er schildert die Dinge, wie sie sich von unten gesehen darstellen, aber nicht kritiklos, den Untergrund und Rahmen seines Bildes liefern die amtlichen Veröffentlichungen. Diese Arbeit erschien so wertvoll, daß es höchst bedauerlich gewesen wäre, wenn sie nicht veröffentlicht worden wäre.

Sodann boten doch auch zwei der Arbeiten über die Straßenverkehrsgewerbe, die über München und Berlin, so eingehende Darstellungen der Lage der Angestellten in diesen Gewerben, daß deren Veröffentlichung wünschenswert erschien. Für die Berliner Arbeit trat, wie schon erwähnt, das Moment der Behandlung des großen Ausstands der Straßenbahner verstärkend hinzu.

Auch die von einem Mitarbeiter des Musée Social in Paris gelieferte Arbeit über die Angestellten der französischen Eisenbahnen, sowie der Omnibus und Straßenbahnen von Paris enthält wertvolles Material für den Vergleich deutscher und französischer Verhältnisse. Die drei übrigen Referate haben ihren Wert als Beitrag für weiter fortzusetzende Untersuchungen. Ob diese überhaupt vorzunehmen und auf weitere Orte auszudehnen sind, bleibt abzuwarten. Wie bekannt hat die frühere Arbeitsstatistische Kommission beschlossen, die Verhältnisse der Angestellten und Arbeiter der Verkehrsgewerbe in den Kreis ihrer Untersuchungen zu ziehen. Es ist anzunehmen, daß deren Nachfolger, die socialpolitische Abteilung des statistischen Reichsamtes diesen Beschluß aufnehmen und eine eingehendere Darstellung mit Hilfe des ihr zur Verfügung stehenden umfangreichen Apparates liefern wird, als es dem Verein für Socialpolitik möglich sein würde. Jedenfalls wird er seine weiteren Beschlüsse von dem Ausfall dieser officiellen Enquete abhängig machen müssen.

Frh. von Verlepisch.

Inhaltsverzeichnis.

	Seite
Zur socialen Lage der Eisenbahner in Preußen.	
Socialwissenschaftliche Studie von Waldemar Zimmermann.	
Einleitung	3
Allgemeine Charakteristik der Arbeit und der Arbeiter im Eisenbahnbetriebe	7
Das Lokomotivpersonal	10
Diensterteilung für das Lokomotivpersonal	32
Intensität der dienstlichen Beanspruchung	70
Lebenslaufbahn, Gehalts- und Lohnverhältnisse, sowie Anstellungswesen beim Lokomotivpersonal	81
Das Zugpersonal	110
Die Weichensteller	130
Das Rangierpersonal	150
Das Arbeiterverhältnis im preussischen Staatsbahnbetriebe	161
Wohnungs- und Unterstützungswesen	204
Gesundheitliche Verhältnisse im Staatsbahnbetriebe	230
Das Pensionswesen	253
Schlussbetrachtung	264
Nachwort	269

Die Arbeits- und Lohnverhältnisse der Angestellten der Düsseldorfer Straßenbahn.

Von Paul Wombert 279

Das Droschkenwesen zu Frankfurt am Main.

1. Entwicklung	289
2. Die beschäftigten Personen	291
3. Dienstzeit und Verdienst	292
4. Die Lage der kleinen Unternehmer und der Angestellten	299
5. Mittel zur Hebung der Lage	301

Die Verhältnisse der Angestellten und Arbeiter der Straßen- verkehrsgewerbe in Posen.

Von Dr. Dampfle 305

Zur Lage des im Münchener Straßenverkehrsgewerbe beschäftigten Personals.

Von R. S. Döschner 317

- I. Die Trambahn 319
- II. Die Tramcar 345
- III. Das öffentliche Fuhrwerk 355

Erhebungen über die Verhältnisse der Bediensteten und Arbeiter im Straßenverkehrsgewerbe Berlins.

Von Fritz Reichen 367

- I. Einleitung. Die Entwicklung der öffentlichen Verkehrsunternehmen 369
- II. Das Droschkenwesen. Anzahl, Größe und Rentabilität der Betriebe.
Lohnsystem 386
- III. Die Straßenbahnen. Polizeireglement, Art und Zahl der Angestellten,
Beförderung, Vorbedingungen, Arbeitsvertrag, Dienst- und Lebensalter 428
- IV. Das Omnibuswesen 488
- V. Die Dampfschiffahrt-Unternehmungen 490
- VI. Die Privatposten 504
- VII. Das Gütertransportwesen (Expedition und Speicherei) 514
- VIII. Haushaltungsrechnungen, Statistisches 521

, Les ouvriers des transports en France

(chemin de fer, omnibus et tramways et voitures de place de Paris).

Par Comte Léon de Seilhac.

- I. Les employés de chemin de fer français 535
- II. Les employés d'omnibus et tramways à Paris 547
- III. Les cochers de fiacre à Paris 556

Zur socialen Lage der Eisenbahner in Preußen.

Socialwissenschaftliche Studie

von

Waldemar Bimmermann.

Einleitung.

„Wir leben im Zeichen des Verkehrs.“ Dies Wort klingt durch die Lande. Die gesteigerte Beweglichkeit, das Streben nach immer vollkommenerer Überwindung des trennenden Raumes ist eine der charakteristischen Äußerungen des hastenden Lebensdranges der Gegenwart. Heute fahren in Deutschland alljährlich 800 Millionen Reisende im Dienst ihrer Lebensinteressen auf der Eisenbahn, von den Hunderten von Millionen des Binnenortsverkehrs ganz abgesehen. Und das stolze Gefühl, wie herrlich weit es der Mensch in der Befriedigung dieses elementarsten Bedürfnisses der Gesellschaft, in der Förderung des Verkehrs und des Güteraustausches gebracht hat, ist wohl fast überall verbreitet.

Die allgemeine Huldigung an den Verkehrsgenius hat nur noch in der staunenden Bewunderung der Technik eine Parallele. Wie im Motiv ihr verwandt, ist sie es aber auch in der Art ihrer Bethätigung. Wie man geblendet vor dem Glanz der technischen Errungenschaften steht und in dem Preis ihrer Leistungen sich nicht genug thun kann, während doch der Durchschnittsgebildete von dem Werdegang der technischen Schöpfung kaum eine klare Vorstellung hat, ja auch nur selten die Notwendigkeit empfindet, die Elemente des inneren Betriebes kennen zu lernen, so erschöpft sich leider vielfach die Sympathie für das imposante Verkehrsgewerbe und selbst für den großartigsten und einem jeden vertrauten Zweig, für die Eisenbahn, in dem Interesse an den Außenerscheinungen, an den Vorteilen, die diese oder jene Neugestaltung hier bringen könnte; auf die innere Struktur des Betriebes erstreckt sie sich nur ausnahmsweise.

Der Reisende, der in seinem wohligen warmen Abteil, behaglich zurückgelehnt, die Meilen zwischen Berlin und Köln im Fluge durchmisst, genießt zufrieden die Segnungen des Verkehrsbetriebes; vielleicht klagt er auch über die ungenügende Lüftung und Beleuchtung, über die „menschenunwürdige“ Ausstattung der Wagen, über das Schütteln und Stoßen des Zuges, soweit

ihm seine Gedanken, die sich mit dem Ziel der Reise beschäftigen, Muße lassen: — die Arbeit, die es ihm ermöglicht, zu diesem Ziele zu gelangen, interessiert ihn in den seltensten Fällen. An die Männer, die draußen in Wind und Wetter um seinetwillen stehen, — der am Regulator der Maschine, jener am Wege beim Schrankenwege, der hier auf dem Stellwerk, der dort am Bahnsteig, — an sie braucht er ja nicht zu denken.

Nur das Gefühl der Unsicherheit, die Besorgnis eines Unfalls, die ihn plötzlich beschleicht, vermag seine Gedanken einmal auf die Beamten hinzu lenken und die Frage in ihm anzuregen, ob sie auch stramm auf dem Posten seien.

Da erst setzt das Interesse für die innere Struktur des Verkehrssystems, für die Arbeitsverfassung innerhalb dieses Riesenbetriebes ein.

Dieses Moment, daß Millionen von Menschenleben hier täglich in Gefahr sind, neben der Bedeutung dieses Betriebes für die Aufrechterhaltung unseres gesamten heutigen Wirtschafts- und Gesellschaftslebens, dessen Aderneß dieses Verkehrssystem darstellt, ist wahrlich Grund genug, sich mit der Konstruktion und der Arbeitsweise des großen Apparates, mit den Wurzeln der Erscheinungen dieser eigenartigen Arbeitswelt zu befassen. Und zwar dürfte sich neben der Physiologie dieses Körpers vielleicht auch eine Pathologie als theoretische Notwendigkeit erweisen.

Außer diesen Gründen der öffentlichen Wohlfahrt und Sicherheit, die eine Durchleuchtung des Organismus von der socialpolitischen Seite her ebenso dringend wie die bislang ausschließlich geübte technische Beobachtung erheischen, ist es aber vor allem die Thatfache, daß es sich in diesem Betriebe, — ich spreche nun insbesondere von dem preußischen Eisenbahnbetriebe —, um ein Drittel Millionen Menschen handelt, deren Arbeits- und Lebensverhältnisse hier auf dem Spiele stehen, also um ein socialpolitisches Riesenproblem, wie es uns nicht zum zweiten Male in einem Betriebe der Welt begegnet. Zudem ist dieser Betrieb ein Staatsbetrieb, der nicht der Eigenmacht eines privaten Unternehmers untersteht, sondern als dessen Betriebsherr und Arbeitgeber sich das gesamte in der Krone einheitlich repräsentierte Volk fühlen muß. Kenntnis von der socialen Verfassung dieses Unternehmens zu gewinnen, ist eine öffentliche Pflicht für jeden Staatsbürger, denn hier ist das Feld, wo der Staat, unbeengt durch die Schranken des Sondereigentums und des privaten Interesses, seinen socialpolitischen Willen rein bethätigen darf.

Die preußisch-hessische Eisenbahnbetriebsgemeinschaft mit ihren mehr als 30 000 km Betriebsausdehnung, das größte einheitlich verwaltete Eisenbahnnetz der Erde, ist zugleich ein hervorragendes Beispiel staatswirtschaft-

licher Unternehmung, so daß auch die nationalökonomische Wissenschaft ein Interesse daran haben dürfte, dieses System nicht nur unter wirtschafts- und finanzpolitischem, sondern auch unter socialpolitischem Gesichtspunkte behandelt zu sehen. Schließlich bietet dieses Betriebsfeld in seinen gewaltigen Beamten- und Arbeiterheeren ein großartiges Object für das Studium der socialen Organisation, des beruflichen Zusammenschlusses zwecks Förderung der Standes- und Wirtschaftsinteressen, und giebt weiterhin Gelegenheit, die Kreuzung der vom Geist der Gegenwart hineingetragenen gewerkschaftlichen Tendenzen der Gleichberechtigung und Koordination mit dem aus der Geschichte und dem inneren Wesen dieses Betriebes erwachsenen Mächten der Subordination und Disciplin zu beobachten. Wahrlich Anlässe genug zu glauben, daß dieser ergiebige Boden gründliche Bearbeitung erfahren und nützliche Frucht für die Wissenschaft und die politische Erkenntnis getrieben haben müßte. Sehen wir doch in jedem anderen Gewerbszweige, zumal wenn sich ihm das öffentliche Interesse gelegentlich zuwandte, Gewerbe- und Socialpolitiker im Bunde mit der Wissenschaft eifrig thätig, theils auf dem Wege privater Umfrage, theils auf dem Wege der öffentlichen und amtlichen Erhebungen Licht über die socialen Zustände des Betriebes zu verbreiten. Durch ihre Fabrikinspektoren vermittelt uns die Regierung selbst kritische Darstellungen der Arbeitsverhältnisse in den einzelnen privaten Unternehmungen. Sollte diese Aufhellungsarbeit nicht um so erfolgreicher im Bereich des größten öffentlichen Betriebes, an dem das ganze Volk aufs engste interessiert ist, im Bereich der Eisenbahn sich betätigt haben?

Nein! Über die preussischen Eisenbahnbetriebs- und Arbeiterverhältnisse sind wir durch keinerlei systematische Schilderungen unterrichtet. Eine so hervorragende Rolle die Lokomotive und der Bahnhof in der schönen Litteratur spielen, in der socialpolitischen Litteratur ist das Flügelrad, wenn man von einzelnen socialtheoretischen Abhandlungen, wie etwa denen des Eisenbahndirectors De Terra absieht, kaum von privater Seite behandelt worden. Es konnte keine genügende Darstellung entstehen, weil der Eisenbahnbetrieb nach außen fest abgeschlossen ist, eine öffentliche Erörterung socialer Verhältnisse unter den Beamten aber durchaus vermieden wird, da das Odium socialdemokratischer Tendenzen an derlei Bethätigung allzuleicht sich anheftet. Nur vereinzelt und stets anonym gelangen kritische Besprechungen von Mißständen in die Presse.

Diese Zeitungsnotizen „aus dem Reiche des Herrn von Thielen“ sowie die Stenogramme über die Verhandlungen der zahllosen Petitionen von Eisenbahnern im preussischen Landtage, die Fachpresse endlich der Bahnbeamten und Eisenbahnwerkstättenarbeiter sind die einzigen nichtamtlichen