

Nach dem Zustand der Eisenbahner.

Mitteilung aus Kreisen des Zugbegleitpersonals.

Anlässlich des Eisenbahnerstreiks brachten die Wiener Zeitungen Darstellungen über die bisherigen Lohn- und Dienstverhältnisse und die Forderungen der Eisenbahner, die mit der tatsächlichen Lage vielfach nicht übereinstimmten oder ihr nur nahe kamen. Dadurch geschah es, daß die Bediensteten von der übrigen Bevölkerung mißverstanden und die Ursachen der Bewegung falsch beurteilt wurde. Im folgenden veröffentlichen wir eine Zuschrift, die uns aus Kreisen des Zugbegleitpersonals zugeht und die diese Auffassungen richtigstellt.

Eine der Annahmen ist, die Eisenbahner seien nur aus politischen Gründen in den Zustand getreten, denn sie seien am besten bezahlt, mit Naturalien reich versorgt, leisteten durch den eingehendsten Verkehr weniger Dienst und besonders das Fahrpersonal sei in allem bevorzugt. Dazu wurden wir für die Verfehlungen von ersatzweise eingestellten Eisenbahnern verantwortlich gemacht.

Was unsere Lohnverhältnisse betrifft, so ist der Gehalt der gleiche wie zu Friedenszeiten gewesen. Was hat es zur Bewilligung und zu der nachträglich notwendigen Erhöhung der Feuerungszulagen gebraucht. Erst wurden die Forderungen bittlich gestellt; das hatte keinen Erfolg. Dann verlangten wir durch Volksvertreter die Erfüllung unserer Wünsche. Der Erfolg war, daß sie „wohlwollend erwogen“ wurden. Endlich mußte urgirt, in Versammlungen demonstriert werden, bis die Zusage kam; da hieß es in den Zeitungen die Eisenbahner hätten etwas bekommen. Nach neuerlicher Urgenz und Androhung des Ausstandes kam der Erlaß, der die Dienststellen zur Anlegung der Zahlungslisten ermächtigte. Nun wurde neuerlich von einer „Aufbesserung der Eisenbahner“ geredet und geschrieben. Nach mehrfachem Vorsprechen kam der Bescheid, daß infolge Geldmangel ein 50%iger Vorschuß zu geben sei. Und wieder hieß es in der Öffentlichkeit, wir hätten etwas bekommen. Endlich nach einigen Wochen erfolgte die definitive Auszahlung, abzüglich des vorbewilligten 50%igen Vorschusses natürlich. Die Veröffentlichung in der Tagespresse ging damit Hand in Hand. So kam es,

daß die Bevölkerung innerhalb eines kurzen Zeitraumes von drei Monaten viermal von einer „Aufbesserung“ der Eisenbahner erfuhr, während eine solche tatsächlich nur einmal geschah. Und so war es auch bei den anderen Forderungen.

Wie die Verpflegung der Eisenbahner war, zeigt die Tatsache, daß ein Eisenbahner außer den für jeden Schwerarbeiter bewilligten Brot- und Zuckerzusatzarten und der nie eingelösten „Fettkarte für Schwerarbeiter“ laut Einkaufsbuch beim Lebensmittelmagazin (wo doch die „Zubußen“ verabfolgt werden) in der Zeit vom 1. Oktober 1918 bis 30. März 1919 folgende außerordentliche Zubußen erhielt: 40 Dekagramm Hirse, 50 Dekagramm Reis, 50 Dekagramm Mehl, 25 Dekagramm Gerstl, 25 Dekagramm Haferreis, 4 Dekagramm Zucker, 3 Dekagramm Käse und 2 1/2 Dekagramm Feigwaren. Das ist in summa sumarum 1 Kilogramm, 99 Dekagramm, 5 Gramm für sechs Monate! Die Fleischversorgung ging anfangs zwar glatt vor sich; wir erhielten 20 Dekagramm pro Woche, wie alle anderen Leute in den letzten Monaten; aber statt 20 Dekagramm Rindfleisch nur ein achtel Kilogramm Haferreis, teils allein, teils mit 10 Dekagramm sündteurer Wurst und einmal 10 Dekagramm „Geflügel“.

Eine vorzügliche Personalnote kennt der Eisenbahner draußen im Verkehrsdienste nur vom Hörensagen. Sie soll sich im Westbahnhof im Direktionsgebäude befinden. In den übrigen, nahe den Schienen befindlichen Personalküchen ist es anders; für 3 Kr. z. B. überreichendes Schöpfen-Krautfleisch, abends Kraut oder Rüben, aber nicht eingebrannt. Das beste und billigste ist noch Haferreis mit Marmelade und einige fragwürdige „Schwarze“.

Was die Sonderstellung des Zugspersonals anbelangt, so ist diese höchstens so zu verstehen, daß wir mehr Dienst leisten mußten, als andere. Im Frieden sollten wir täglich 11 Stunden Dienst machen. Der Dienst konnte auf 14 Stunden erhöht, ja bei Unfällen usw. bis 18 Stunden ausgedehnt werden; aber dann mußte entsprechende Ruhezeit folgen. Die zu Kriegszeiten gültige Instruktion J XIX dagegen verlangte 30 Stunden Dienst und gab nur 18 Stunden Ruhe für das Zugpersonal. Daß bei solchen Dienstleistungen die Sicherheit des Militärs und der Zivilreisenden sehr in Gefahr schwebte, läßt sich denken. Davon wußte die Bevölkerung gar nichts, denn diese Instruktion war streng geheim zu halten. Tatsächlich mußte das Personal 24 bis 30 Stunden Dienst ununterbrochen leisten, nicht nur draußen im Stappengebiet, auch im Herzen des Reiches auf den Wiener Verbindungs- und Umfahrlinien. Manch verhütetes Unglück ist nur dem Pflichtgefühl dieses Personals zu verdanken.

Was den eben beigelegten Streik der Eisenbahner anlangt, so bedenke man: Seit nahezu Jahresfrist stehen Forderungen aus, bewilligt, aber nie durchgeführt; man war jezt des Wartens und Hoffens müde geworden. Trotz unserer treuen Pflichterfüllung schlechter entlohnt zu sein als mancher Tagelöhner, trotz Bittens und Forderns nichts erhalten zu können, das war uns zu viel, das trieb uns zum letzten Schritt. Dazu kam noch, daß man unsere Dienstleistung von Ersatzgendarmen auf den Wiener Bahnhöfen überwachen ließ, von denen viele kein einwandfreies Vorleben geführt haben und mit der alten krassen Gendarmerie nicht zu vergleichen sind. Das sind die Gründe, warum wir in den Streik getreten sind. Wir wollten nicht gegen das Interesse der Gesamtbevölkerung handeln, sondern nur das eigene in berechtigter Weise schützen.

Ein Zwischenfall auf der Südbahn.

Während der Verkehr auf sämtlichen Staatsbahnlinien vereinbarungsgemäß noch in der gestrigen Nacht im vollen Umfange aufgenommen worden ist, ergab sich heute vormittag auf der Südbahn ein Zwischenfall. Von den Zügen Nr. 401, 305, 405 und 1321, die heute früh den Wiener Südbahnhof verließen, gelangte nur der erste an seinen Bestimmungsort Leobersdorf. Der zweite und dritte blieben unterwegs auf der Strecke stehen; der vierte gelangte nur bis Obereggendorf. Schuld an dieser neuerlichen Stockung im Südbahnverkehr war ein Mißverständnis, in dessen Folge die Eisenbahner in Wiener-Neustadt das in Wien abgeschlossene Kompromiß ablehnten. Gegen 11 Uhr vormittags gelang es jedoch den Delegierten des Wiener Streikkomitees, den Fall zu schlichten, so daß jezt auch auf der Südbahn der normale Verkehr wieder hergestellt ist.