

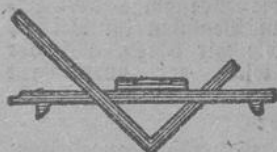
Rottenführer-Zeitung

Gewerkschaft Deutscher Eisenbahner.

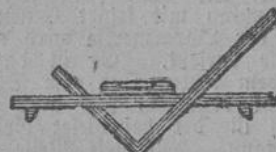
Offizielles und fachwissenschaftl. Organ
des Verbandes Deutscher Eisenbahn-



für die Vertretung der Standesinteressen
Rotten- und Hilfsrottenführer G. B.



Die Zeitung erscheint am 1. u. 15. eines jeden Monats und kostet beim Verlage bestellt 1.— Mark, bei der Post bestellt 1.50 Mark pro Vierteljahr, im voraus zahlbar. — Inserate pro 4gespaltene Pettizeile 25 Pfg. Bestellungen nehmen sämtliche Postanstalten und der Verlag an. Abonnenten, welche nicht 10 Tage vor Schluss des Vierteljahres ausdrücklich abbestellen, erhalten das Blatt für ihre Rechnung weiter geliefert.



Jedes Mitglied, welches der oben genannten Beamtenklasse als Beamter oder Hilfsbeamter angehört, ist unter den bekannten gegebenen Bedingungen mit 200 (zweihundert) Mark gegen tödlichen Unfall in oder ausser Dienst versichert.

Nr. 8

Dahlhausen-R., 15. April 1919

8. Jahrgang

Inhalt: Etwas über Versetzungen. — Beamtenangelegenheiten. — Zur künftigen Organisation des deutschen Eisenbahnwesens. — Aus der Geschichte der Arbeitszeit. — Vereinsnachrichten. — Aus der Beamtenbewegung. — Versammlungskalender. — Inserate.

Etwas über Versetzungen.

(Nachdruck verboten.)

Während des Krieges, dieser gewaltigen Schicksalsprüfung unseres Volkes, mußte sich der Beamte ganz dem Dienste und seinen Notwendigkeiten unterordnen. Versetzungen wurden fast nur aus dienstlichen Gründen ausgesprochen und wurden in diesen Zeiten der vaterländischen Not in fast allen Fällen stillschweigend befolgt. Mancher persönliche Wunsch, manche stille Hoffnung, nach einem bestimmten Dienstort zu kommen, mußte zurückgestellt werden und wurde auf bessere Zeiten vertröstet.

Unter diesen Verhältnissen wird mancher Beamter mit der Rücksicht regelmäßiger und ständiger Verhältnisse, wie sie doch endlich einmal unbedingt kommen müssen, seinen langgehegten Wunsch durchsetzen wollen. Er wird sich fragen, ob seine Gründe so schwerwiegend sind, daß sein Gehuch bei der Behörde auf Erfolg rechnen kann. Er wird prüfen, welche Gründe denn eigentlich zu einer Versetzung genügen und welche ihn einen Anspruch auf Umzugskosten verschaffen könnten. Auf diese Fragen geben die gegenwärtigen Personalvorschriften im Abschnitt E „Ergänzung und Verwendung der Beamten“ Seite 146, folgende Auskunft:

Für die Bestimmung des Ortes, an dem ein Beamter zu verwenden ist, und für die Art seiner Verwendung, sind die dienstlichen Interessen maßgebend. Soweit es das dienstliche Interesse zuläßt, und der Staatskasse daraus keine besonderen Ausgaben erwachsen, sind die persönlichen Wünsche der Beamten in bezug auf den Ort und die Art ihrer Verwendung zu berücksichtigen. Bei Versetzungen ist auf die persönlichen Verhältnisse der Beamten (Schulbesuch der Kinder usw.) nach Möglichkeit Rücksicht zu nehmen. Von bevorstehenden Versetzungen ist den Beamten frühzeitig Mitteilung zu machen. Ist eine frühzeitige Mitteilung aus besonderen Gründen nicht möglich, so wird der Versetzung in der Regel eine kurze Kommandierung voranzugehen haben. Wenn es in Frage kommt, einen Beamten in einen anderen Direktionsbezirk zu versetzen, so ist die Versetzung nicht von der Ueberweisung eines Ersatzbeamten abhängig zu machen, auch ist es angemessen, dem Beamten die Bezeichnung eines Bediensteten, der mit ihm zu tauschen bereit sein würde, aufzugeben. Aus einer mit der Uebernahme eines auswärtigen Beamten verbundenen geringfügigen Benachteiligung der Anwärter ist ein Hindernis für die Uebernahme in der Regel nicht herzuleiten, namentlich dann nicht, wenn die Anwärter desjenigen Bezirks, aus dem die Uebernahme erfolgen soll, keine günstigere Aussicht haben, als die Anwärter des Bezirks, in den der Beamte übernommen sein will. Kann eine von einem Beamten beantragte und an sich als zweckmäßig anzusehende Versetzung in Ermangelung einer passenden Gelegenheit nicht sogleich ausgeführt werden, so ist von dem Wunsche des Beamten Vermerk

zu nehmen, damit er bei passender Gelegenheit erfüllt werden kann, ohne daß eine weitere Anregung von Seiten des Beamten abgewartet wird. Inwieweit es im dienstlichen Interesse geboten ist, die persönlichen Verhältnisse des Beamten zu berücksichtigen, muß nach Lage jedes einzelnen Falles erwogen werden. Beispielsweise würde ein Wechsel in der Verwendungsstelle aus dienstlichen Rücksichten in Erwägung zu ziehen sein, wenn ein weiteres Verbleiben des Beamten an der bisherigen Stelle nach Lage der Verhältnisse eine Verminderung seiner Arbeitsfreudigkeit und daher auch seiner Arbeitsfähigkeit zur Folge haben würde, ohne daß ihm daraus ein Vorwurf gemacht werden könnte.

Aus diesen Bestimmungen ersehen wir, daß in erster Linie für den Dienstort eines Beamten dienstliche Gründe maßgebend sind. In diese wird man sich zu gern schicken, wenn man nach einem günstigen und beliebten Ort versetzt wird, oder wenn die Wünsche der Beamten mit den dienstlichen Gründen zusammenfallen. Wenn aber der neue Ort ein entlegener ist, so daß er unter Umständen als Verbannungsort gilt, so kann eine Versetzung recht unangenehm wirken. Will man sich dagegen wehren, so heißt es seine Gründe, die ja nach Möglichkeit berücksichtigt werden sollen, richtig anzubringen. Dringt man mit seinen Wünschen nicht durch, so muß man unter allen Umständen am neuen Ort seinen Dienst antreten. Im anderen Falle würde man, da man an seinem alten Ort nichts mehr zu suchen hat, nach § 8 des Disziplingesetzes für die nicht-richterlichen Beamten für die Zeit der unerlaubten Entfernung von seinem Amte seines Dienstverhältnisses verlustig sein. Nach einer Dienstentziehung von mehr als 8 Wochen hätte man seine Dienstentlassung verwirkt.

Das sind die jetzigen Bestimmungen, die wir beachten müssen. Sie sind ein Machtmittel für die Behörde, und zwar ein Machtmittel, das in das Leben der Beamten und seiner Familie aufs tiefste eingreifen kann, das aber unter Umständen angewendet werden muß, wenn die unbeliebten Stationen nicht unbesetzt bleiben sollen. Da man nun bei der Verlegung derartiger Orte den Wünschen der Beamten nach Möglichkeit die Spitze abbrechen will, so wird man in der Regel solche Versetzungen mit den Ernennungen und Beförderungen verbinden. Auch hier hat man ja noch mit vielen Einwendungen zu rechnen. Der Beamte kann aber, wenn er keine persönlichen Gründe über die dienstlichen stellen will, auf die Ernennung oder Beförderung verzichten und warten, bis er an einem von ihm gewünschten Orte befördert werden kann. Der Beamte hat, wenn er eine solche Versetzung ablehnt, den Nachteil der späteren Beförderung, er hat aber auch den Vorteil, daß er seiner späteren Ernennung an dem gewünschten Ort schwerlich noch einmal gegen seinen Wunsch verfehlt wird.

Die Bestimmung, daß den Beamten von bevorstehenden Versetzungen frühzeitig Mitteilung zu machen ist, kann nicht immer so durchgeführt werden, wie es wünschenswert ist.

Das liegt teilweise in der Eigenart des Betriebes, teilweise aber auch im Bureautrismus. Jedenfalls wäre es zu wünschen, daß die Behörden von ihrer Befugnis, in solchen Fällen die Beamten zunächst zu kommandieren, mehr Gebrauch machen als bisher. Hoffentlich findet der neue Staat auch hier Mittel, den Beamten zu helfen.

Wenn man nun nach einem bestimmten Dienstort versetzt werden will, so ist es am einfachsten, daß man unter Vorlage eines Gesuches auf Umzugskosten verzichtet und einen Tauschmann nennt, der ebenso handelt. Das wird nicht oft, aber manchmal doch möglich sein, wenn zwei Beamte damit in die Heimat kommen. Aber auch wenn man keinen Tauschmann findet, ist die Sache immer am leichtesten, wenn man auf Umzugskosten verzichtet. Man erreicht dadurch fast immer, daß man vorgemerkt wird. Es kommt dann der Erlahmann mit seiner Ernennung an den ungünstigen Ort und der Vorgemerkte wird an seiner Statt in die begehrte Stelle versetzt. Es ist dazu nicht nötig, daß unbedingt an dem letzten Ort eine Stelle durch Tod frei wird. Es genügt vielmehr, daß auch von dort ein Beamter vorgemerkt ist, der bei dieser Gelegenheit ebenfalls versetzt werden kann. Auf diese Weise entstehen manchmal ganze Ketten von Versetzungen.

In dem Gesuche selbst führe man seine Gründe so kurz wie möglich an. Es ist nicht nötig, viel zu schreiben, aber es ist erforderlich, Tatsachen anzuführen. Als solche sind anzuführen: Die Ausbildung, insbesondere der Schulbesuch der Kinder, Rückkehr in die Heimat, Nähe der Eltern und sonstiger Verwandten, Erwerbsverhältnisse der Kinder, Verwaltung eigener Besitzungen, Erwerb eines eigenen Heims, Anstellungsmöglichkeiten und namentlich Erkrankungen des Beamten selbst oder seiner Familienangehörigen.

Bei all diesen Gründen wird man zweckmäßig auf Umzugskosten verzichten, um zunächst vorgemerkt zu werden. Ist das geschehen, so hat man bei der späteren Versetzung doch noch in all den Fällen Umzugskosten zu beanspruchen, in welchen ein dienstliches Interesse bei der Versetzung mit vorliegt. Außerdem muß der Beamte Umzugskosten erhalten, wenn die persönlichen Gründe so schwerwiegend sind, daß sie keine Arbeitsfreudigkeit oder gar keine Arbeitsfähigkeit berühren. Das wird namentlich der Fall sein bei schweren Erkrankungen, welche eine längere fachärztliche Behandlung oder langwierige Kuren erfordern, die an dem jeweiligen Dienstorte nicht durchgeführt werden können, oder es wird eintreten, wenn die klimatischen Verhältnisse die Krankheit ungünstig beeinflussen.

Handelt es sich hierbei um den Beamten selbst, so wird die Verwaltung ohne weiteres dienstliche Gründe anerkennen um den Beamten möglichst bald wieder gesund und dienstfähig zu bekommen, um seine vorzeitige Versetzung in den Ruhestand zu vermeiden. Der Staat ist ja als Arbeitsgeber durch den § 618 des Bürgerlichen Gesetzbuches verpflichtet, den Beamten gegen Gefahr für Leben und Gesundheit zu schützen, soweit die Natur der Dienstleistung es gestattet. Der Staat ist außerdem nach einer vom Reichsgericht ergangenen Entscheidung gehalten, die Arbeitsfähigkeit des Beamten tunlichst zu erhalten und ihm die Möglichkeit zur alsbaldigen Wiederherstellung seiner Gesundheit zu geben. Er darf den Beamten daher nicht in einer Weise beschäftigen, welche die Heilung der Krankheit verhindern oder diese gar verschlimmern könnte.

Anders liegt es, wenn es sich um Angehörige des Beamten handelt. In diesem Falle wird ein dienstliches Interesse erst anerkannt, wenn durch die Krankheit die Arbeitsfähigkeit des Beamten beeinträchtigt wird. Wenn also ein Beamter dadurch, daß er ein ihm liebes Wesen tagtäglich leiden sieht, selbst seelisch so mitgenommen wird, daß er seine Freude am Dienst verliert.

Wenn nun ein Beamter in die Lage kommt wegen der eigenen Erkrankung oder eines Familienmitgliedes um eine Versetzung zu bitten, so wende er sich zunächst an den behandelnden Arzt und verschaffe sich ein ärztliches Zeugnis. Erst dadurch wird der Sachverhalt festgelegt und gegebenenfalls begründet. Lautet das Zeugnis dahin, daß die Versetzung zur Erhaltung der Gesundheit unbedingt notwendig ist, so sind die oben verlangten Voraussetzungen erfüllt und die Verwaltung muß dem Beamten mit Umzugskosten verfahren. In der Tat hat der Minister der öffentlichen Arbeiten sich auch immer auf den Standpunkt gestellt, daß in solchen Fällen ein dienstliches Interesse anzuerkennen und Umzugskosten zu bewilligen sind.

Lautet dagegen das ärztliche Zeugnis dahin, daß die Versetzung zweckmäßig oder dergleichen ist, so wird ein dienstliches Interesse nicht anerkannt und der Beamte muß auf Umzugskosten verzichten. Der Wortlaut des ärztlichen Zeugnisses ist in diesen Fällen immer das Entscheidende. Der

Beamte wird daher gut tun, den Arzt über die Tragweite des Zeugnisses aufzuklären und selbst streng danach zu handeln. Nur auf diese Weise kann er sich vor Schaden bewahren.

Beamtenangelegenheiten.

Beamtenbeirat

beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten.
G. Nr. 242.

Berlin, den 21. März 1919.

Betrifft: Urlaubsfrage.

Der Beamtenbeirat hat sich mit der Urlaubsfrage bereits befaßt und übersendet nachstehend die Vorschläge der Sozialen Arbeitsgemeinschaft der unteren Beamten im Reichs-, Staats- und Kommunaldienst, die, wie wir hören, auch der Deutsche Beamtenbund vertreten wird, zur vorläufigen Kenntnis.

1. Gewährung eines Mindesturlaubs:
 - a) von 2 Wochen für alle nicht planmäßig angestellten Beamten,
 - b) von 3 Wochen für alle planmäßig angestellten Beamten, die das 40. Lebensjahr noch nicht vollendet haben,
 - c) von 4 Wochen für alle planmäßig angestellten Beamten, die das 40. Lebensjahr vollendet haben.
 2. Wo nach den bisherigen Bestimmungen eine günstigere Regelung stattgefunden hat, bleibt diese bestehen.
 3. Zur Durchführung des Erholungsurlaubs darf eine Erhöhung des Wochenleistungsmaktes nicht eintreten.
- Gleichzeitig bringen wir nachstehend einen Auschnitt aus den „Bayerischen Verkehrsblättern“ Nr. 8 vom 22. Februar 1919 zur gefälligen Kenntnis:

Außerordentlicher Urlaub in Württemberg.

Das Württembergische Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Verkehrsabteilung, hat eine Verfügung über außerordentlichen Urlaub für 1918/19 erlassen, in der für die Heimatbeamten folgendes bestimmt ist:

Die im heimatlichen Dienst verwendeten Beamten und Arbeiter, die im Jahre 1918 während mindestens 8 Monaten regelmäßig über die ordentliche Dienstzeit hinaus in Anspruch genommen waren, sollen einen nicht auf den ordentlichen Jahresurlaub anzurechnenden außerordentlichen Erholungsurlaub erhalten:

- a) im Alter bis zu 40 Jahren — d. h. 1879 und später geborene — die Hälfte des ordentlichen Jahresurlaubs,
- b) im Alter von mehr als 40 Jahren bis zu $\frac{2}{3}$ des ordentlichen Jahresurlaubs, jedoch nicht über 14 Tage,
- c) unter Beschränkung auf planmäßig angestellte Beamte und Unterbeamte bei vom Amtsvorstand beschleunigter, besonders dringlicher Erholungsbedürftigkeit zur Wiederherstellung ihrer Gesundheit bis zur vollen Höhe des ordentlichen Jahresurlaubs.

Als über die ordentliche Dienstzeit hinaus in Anspruch genommen sind bei der Eisenbahnverwaltung ohne weiteres die Personen anzusehen, deren Dienstverteilung nach den Uebergangsbestimmungen zu den D. R. B. geregelt war. Im übrigen ist nach den Verhältnissen des einzelnen Falles durch den Amtsvorstand zu entscheiden.

Wir werden nicht nur die Vorschläge der Sozialen Arbeitsgemeinschaft, sondern auch diese bei den Beratungen mit dem Ministerium für die Lösung der Urlaubsfragen als Unterlage benutzen und nehmen an, daß Sie im allgemeinen damit einverstanden sind. Sollte das nicht der Fall sein, so bitten wir um geeignete Gegenvorschläge. Da die Erledigung der Urlaubsfragen drängt, wird gebeten, etwaige Gegenvorschläge in kürzester Frist einzusenden.

Der Obmann, J. B.: Christians.

Der Minister der öffentlichen Arbeiten.

IV. 42. 138. 202.

Berlin W 66, den 3. März 1919.

Wilhelmstraße 79.

Betrifft: Vermeidung von Versetzungen.

Durch die während des Krieges getroffenen Anordnungen über die Belassung von Anwärtern im Heimatbezirk (vgl. Erlasse vom 15. August 1914, 12. April 1915 und 12. Mai 1918 — IV. 42. 136. 566, IV. 42. 136. 316 und IV. 42. 136. 454) sind die mit den Stellenbesetzungen verbundenen Versetzungen bereits erheblich eingeschränkt worden. Die gegenwärtigen Schwierigkeiten, insbesondere die un-

günstige Lage des Wohnungsmarktes, nötigen jedoch dazu, Verletzungen auch innerhalb der einzelnen Direktionsbezirke nach Möglichkeit ganz zu vermeiden. Bei den weiteren Stellenbesetzungen und insbesondere bei der Ausführung des Haushalts für 1919 ist deshalb von Verletzungen, soweit irgend angängig, abzusehen. Ich ermächtige das Eisenbahn-Zentralamt (die Eisenbahndirektionen), von Verletzungen der Anwärter bis auf weiteres auch dann Abstand zu nehmen, wenn ihnen nach der Ernennung an dem bisherigen Dienstorte eine Beschäftigung, die mit der Bestimmung der zu verlassenden planmäßigen Stelle oder der Einteilung der Geschäfte in Arbeitsraten in Einklang steht, nicht zugewiesen werden kann. Hiernach kann beispielsweise zur Vermeidung einer Verletzung ein Unterassistent nach der Beförderung zum Eisenbahnassistenten in einer Arbeitsrate weiter beschäftigt werden. Soweit zur Deckung des Bedarfs an Arbeitskräften Verletzungen unvermeidlich sein sollten und hierbei auf Beamte mit Hausstand zurückgegriffen werden muß, beauftrage ich das Eisenbahn-Zentralamt (die Eisenbahndirektionen), den Beamten beim Wohnungsuchen und bei der Überwindung sonstiger Schwierigkeiten behilflich zu sein.

gez. Hoff.

Beamtenbeirat
beim Ministerium der öffentlichen
Arbeiten.
G. Nr. 368.

Betrifft: Offenlegung der Personalakten.

Der Beamtenbeirat hat die Offenlegung der Personalakten in einer Sitzung im Ministerium, die unter Leitung des Herrn Ministerialdirektors Dr. Leese im Beisein zweier vortragender Räte stattfand, behandelt. Wie der Herr Sachreferent ausführte, solle diese Angelegenheit für sämtliche Ressorts einheitlich geregelt werden. Die Regierung stehe auf dem Standpunkt, daß man dieser alten Forderung der Beamten nachkommen müsse, daß aber dabei immerhin eine gewisse Vorsicht geboten sei. In den Vorberatungen im Staatsministerium habe man zunächst vorgeschlagen, die alten Akten zu schließen und neue anzulegen, also alles Bisherige mit einem sogenannten Schleier zuzudecken. Der zuständige Sachreferent des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten betonte, daß sich das Ministerium diesem Vorschlage nicht habe anschließen können, weil sich die Beamtenschaft dabei nicht beruhigen werde.

Der Vertreter des Ministeriums der öffentlichen Arbeiten habe bei der vorbereitenden Besprechung der Vertreter des Staatsministeriums daher vorgeschlagen, die Akten nicht dem Beamten selbst, sondern einem von ihm oder von der Beamtenorganisation bestimmten Vertrauensmann vorzulegen. Dieser könne dem beteiligten Beamten dann über alle Fragen die erforderlichen Aufklärungen geben. Dieser Standpunkt lasse sich deshalb vertreten, weil man auf eine gewisse Gefahr hinweisen müsse, die durch die uneingeschränkte Offenlegung der Personalakten herbeigeführt werde. Es werde zweifellos soweit kommen, daß die Vorgesetzten (Dienststellenvorsteher usw.) mit ihrem Urteil über Befähigung usw. sehr zurückhaltend werden, lediglich aus dem Grunde, weil ein unbehaglich veranlagter oder ein weniger begabter Beamter sich nicht ohne weiteres mit dem Urteil des Dienststellenvorstehers usw. zufrieden geben werde. Die Folge werde sein, daß ein wirklich brauchbarer und tüchtiger und vor allen Dingen geeigneter Beamter dadurch Schaden leiden könne, daß Berichte über Befähigung künftig sehr farblos sein werden und daß infolgedessen die Auswahl geeigneter Beamten mehr als bisher auf dem Wege des persönlichen Benehmens der maßgebenden Vorgesetzten erfolgen werde. Die Offenlegung der Personalakten berge daher große Gefahren für ein gesundes Streben usw. der Beamtenschaft in sich. Nach einer eingehenden Besprechung stellte sich jedoch der Beamtenbeirat auf den Standpunkt, daß die alte Forderung der Beamtenschaft, die Personalakten offen zu legen, ohne jede Einschränkung erfüllt werden müsse. Nicht allein der Beirat selbst, sondern sämtliche Verbände vor allen Dingen auch die Großorganisationen hätten diese Forderung jahrelang ohne jede Einschränkung immer wieder gestellt; sie müsse also auch ohne Einschränkung erfüllt werden.

Zur Vermeidung unberechtigter Beschwerden wurde jedoch empfohlen, dem Beamten zu gestatten, daß ein von ihm zu bezeichnender Vertrauensmann Einsicht in die Personalakten nehmen und beratend mitwirken kann.

Es wurde dann folgende Entschliebung gefaßt:

1. Die Personalakten werden ohne Einschränkung offen gelegt, d. h. sie dürfen nach Ausführungsbestimmungen, die noch herauszugeben sein werden, von den Beamten selbst eingesehen werden.

2. Den Beamten steht es frei, die Personalakten durch einen selbst bezeichneten Vertrauensmann einsehen zu lassen oder einen solchen Vertrauensmann bei der Einsicht hinzuzuziehen.

Der Leiter der Verhandlung erklärte sodann, daß der Minister der öffentlichen Arbeiten bei der weiteren Beratung dieser Frage diesen Standpunkt vertreten werde.

Wir geben der Beamtenschaft hiervon Kenntnis und bitten alle in dieser Angelegenheit an uns gerichteten Schreiben usw. als erledigt anzusehen. Wann die preussische Regierung die Frage entscheiden wird, steht noch nicht fest. Sollten inzwischen jedoch dringende Fälle die Einsichtnahme der Akten erfordern, so empfehlen wir sich an den Beamtenausschuß der vorgelegten Direktion zu wenden, der in den meisten Fällen die Einsichtnahme der Personalakten bewirken kann.

Der Obmann: W. Christians.

Bestimmungen

über die Bildung und Aufgaben der Beamtenausschüsse.

Bis zu einer gesetzlichen Regelung gelten für die Bildung und Aufgaben der Beamtenausschüsse folgende Vorschriften:

§ 1.

Bei jeder Behörde (Amtsstelle, Dienststelle), die dauernd mindestens 20 Beamte beschäftigt, wird ein Beamtenausschuß gebildet.

§ 2.

Die Zahl der Mitglieder beträgt mindestens 5, höchstens 15.

Sie werden in geheimer Wahl gewählt. Ihr Amt ist ein Ehrenamt. Wählbar und wahlberechtigt sind alle bei der Behörde dauernd angestellten Beamten ohne Unterschied des Geschlechts, sobald sie das 20. Lebensjahr vollendet haben.

Die näheren Bestimmungen über Zahl der Mitglieder, Zusammensetzung und Wahl des Ausschusses werden von den Beamten der einzelnen Behörde selbst nach dem örtlichen Bedürfnis festgestellt.

Als Beamtengattungen werden einstweilen anerkannt:

- a) die höheren Beamten,
- b) die Bureaubeamten (bei den Verkehrsverwaltungen auch die den Bureaubeamten in der Besoldung gleichgestellten Beamten),
- c) die Kanzleibeamten,
- d) die übrigen Beamten mit oder ohne fachgemäße Vorbildung.

Die Beamtengattungen müssen im Beamtenausschuß ihrer Mitgliederzahl entsprechend vertreten sein.

Den Mitgliedern des Ausschusses ist, soweit möglich, die Ausübung des Ehrenamtes während der Geschäftsstunden durch entsprechende Einteilung des Dienstes zu ermöglichen. Ihre Arbeit trägt dienstlichen Charakter. Sie ist auf die Dienstzeit anzurechnen. Die Aufgaben der Beamtenausschüsse haben im Interesse des Gemeinwohls hinter den übrigen dienstlichen Aufgaben zurückzutreten.

Die Mitglieder des Beamtenausschusses können ihr Amt jederzeit durch schriftliche Mitteilung an den Beamtenausschuß niederlegen. Die Niederlegung muß erfolgen, wenn sie von der Beamtengattung, die das Mitglied wählte, mit $\frac{2}{3}$ Stimmenmehrheit verlangt wird.

§ 3.

Der Beamtenausschuß dient der Aufgabe, das Vertrauensverhältnis zwischen Verwaltung und Beamtenschaft zu stärken und als Vertrauensorgan der Beamten deren Interessen behufs Erhaltung ihrer Arbeitsfreudigkeit und behufs Vermeidung von Reibungen bei dem Vorstand der Behörde zu vertreten.

Der Ausschuß ist berechtigt, sich über allgemeine innerdienstliche Angelegenheiten gutachtlich zu äußern und auf Antrag eines Beamten in dessen dienstlichen und persönlichen Angelegenheiten vorstellig zu werden.

Der Vorstand der Behörde hat dem Ausschuß in geeigneten Fällen auch ohne eine von ihm ausgehende Anregung vor Erlass von Anordnungen, die den inneren Dienst oder persönliche Angelegenheiten betreffen, Gelegenheit zur gutachtlichen Äußerung zu geben.

Insofern den Beamten das Recht auf Kenntnisnahme von Eintragungen in ihre Personalakten eröffnet ist, hat das von einem Beamten angegangene Ausschußmitglied daselbe Recht, wenn der Beamte sich damit einverstanden erklärt.

§ 4.
Die Mitglieder des Beamtenausschusses sind zur Verschwiegenheit über alle Angelegenheiten, die ihnen aus Anlaß ihrer Tätigkeit bekannt geworden sind, verpflichtet.

§ 5.
In Einzelangelegenheiten, an denen sie selbst beteiligt sind, dürfen Mitglieder des Beamtenausschusses als solche nicht tätig werden.

§ 6.
Die Minister sind ermächtigt, in Anpassung an besondere Verhältnisse ihrer Verwaltung nähere Ausführungsbestimmungen insbesondere auch darüber zu erlassen, welche Personen als Beamte im Sinne dieser Bestimmung zu gelten haben.

Berlin, den 24. März 1919.

Die preussische Staatsregierung. (Staatsministerium)
(gez.) Hirsch, Braun, E. Ernst, Fischbeck, Hoff, Haenisch,
Dr. Südekum, Heine, Reinhardt.

Hierzu schreibt die Gewerkschaft deutscher Eisenbahner:
Beamtenräte.

Das Räteystem für die Eisenbahnbeamten, in erster Linie denken wir an die mit den Arbeitern zusammen einer sozialen Schichtung angehörenden Eisenbahnunterbeamten, soll sich analog dem Räteystem der Arbeiter aufbauen. Wir übermitteln bereits dem Eisenbahnministerium folgende Erklärung:
„Die Leitung der Gewerkschaft deutscher Eisenbahner lehnt die Vorschläge der Regierung betr. Beamtenausschüsse und Beamtenbeiräte ab. Sowohl die vorgesehene Organisationsform wie auch die Abgrenzung der Rechte erinnert an die höchst mangelhaften Arbeiterausschüsse, wie sie unter dem alten Regime in den Staatswerkstätten bestanden. Die neue Zeit und besonders die augenblicklichen trostlosen Verhältnisse im Eisenbahnwesen, dazu die Stimmung des Personals machen die Schaffung wirklicher Interessenvertretungen für Beamte und Arbeiter und die Mitwirkung derselben bei der allgemeinen Verwaltung, wie es das von der Reichsregierung aufgelegte System der Betriebsräte vorsieht, notwendig. Genau wie unter dem alten Regime werden auch jetzt wieder bei der Schaffung der Interessenvertretungs-Körperschaften die gewerkschaftlichen Organisationen der unteren Beamten ausgeschaltet. Derselbe an die Zeiten des alten Regimes erinnernde Mangel ist übrigens auch bezeichnenderweise bei dem Entwurf des Eisenbahn-Ministeriums über die Organisationen der Arbeiterausschüsse festzustellen.“

Die Entwürfe der Regierung zu den Beamtenausschüssen und Beamtenbeiräten können in verbesserter Form für die nichtproduktiven Staatsverwaltungsbezirke — nichtproduktiv im weiteren Sinne zu verstehen — also Justiz- und Landesverwaltung genügen. Für das staatliche Verkehrsgewerbe, besonders für die untere Beamtenenschaft der Eisenbahnverwaltung, sind sie eine Unmöglichkeit.

Zudem besteht die Gefahr, daß, stimmen die Eisenbahner derartig ungenügenden Einrichtungen zu, sie bei der reichsgesetzlichen Organisation des allgemeinen Räteystems zu kurz kommen.

Die Gewerkschaft deutscher Eisenbahner hat Vorschläge über die Einführung des Räteystems bei der Eisenbahnverwaltung ausgearbeitet, die in den nächsten Tagen dem preussischen Staatsministerium in Form einer gedruckten Denkschrift überreicht werden. In derselben wird sowohl für die Arbeiter wie für die Beamten ein miteinander parallel laufendes Räteystem gefordert.

Der Aufbau desselben ist, soweit die Beamten in Frage kommen, wie folgt gedacht:

In einem demokratischen Wahlverfahren werden in einem Wahlgange mittels dreier verschiedener Stimmzettel auf Grund der listenmäßigen Verhältniswahl

für den örtlichen Dienstbereich Ortsbeamtenräte, für die Eisenbahndirektionen Bezirksbeamtenräte und für das Ministerium ein Zentralbeamtenrat gewählt.

Die Bezirksbeamtenräte wählen aus ihrer Mitte die Beisitzer zu einer Schlichtungsstelle, die in Disziplinarsachen und dergl. Spruchkraft besitzt.

Ferner wählt der Bezirksbeamtenrat jeder Direktion 5 Direktionsbetriebsräte. Er ist bei der Wahl derselben nicht an den Personenkreis seiner Mitglieder gebunden. Die Betriebsräte fungieren im Dienstbereich der Eisenbahndirektionen neben den einzelnen Dezernenten als gleich berechnete Kordezernenten. Sie sind stimmberechtigte Mitglieder des Direktionskollegiums.

Die Tätigkeitsgebiete der Betriebsräte sind:

1. Personalien (Lohn, Gehalt usw.),
2. Wohlfahrt (einschl. Sozialversicherung),
3. Technik (einschl. Fachschulwesen),

4. Betrieb und Verkehr,
5. Allgemeine Verwaltung.

Der Zentralbeamtenrat wählt aus seiner Mitte die Beisitzer zu der Hauptschlichtungsstelle. Dieselbe ist Berufungsinstanz für die Direktionschlichtungsstellen mit endgültiger Spruchkraft. Ferner wählt der Zentralbeamtenrat, ohne an seine Mitglieder gebunden zu sein, sechs Ministerialbetriebsräte. Sie werden den sechs Ministerialdirektoren beigeordnet und sind stimmberechtigte Mitglieder der Ministerialkonferenzen im Eisenbahnministerium. Der Tätigkeitsbereich der sechs Ministerialbetriebsräte deckt sich mit dem der Ministerialdirektoren nach der heute geltenden Abgrenzung. (Siehe die Abgrenzung bei den Betriebsräten der Arbeiter. D. R.)

Für die 14 Sachausschüsse des Eisenbahnzentralamtes wählt der Zentralbeamtenrat ebenfalls 14 Betriebsräte, ohne an seinen Mitgliederkreis gebunden zu sein. (Siehe die Abgrenzung bei den Betriebsräten der Arbeiter. D. R.)

Alle Wahlen vollziehen sich nach dem Prinzip der Verhältniswahl. Für die techn. Dezernenten der Direktionen, des Ministeriums und des Zentralamtes dürfen nur techn. Beamte gewählt werden.

Die Einordnung des Räteystems der Eisenbahner in das von der Reichsregierung geplante allgemeine örtliche regionale und zentrale Räteystem ist nach den vorliegenden Vorschlägen ohne weiteres möglich. Die tarifliche oder tarifähnliche Regelung der Gehalts-, Lohn- und Dienstverhältnisse bleibt Aufgabengebiet der gewerkschaftl. Organisationen. Die Beamten- und Arbeiterräte haben in allen Instanzen die Durchführung der tariflichen, tarifähnlichen oder durch das Parlament zustande gekommenen Gehalts-, Lohn- und Dienstverhältnisse zu überwachen und vermittels ihrer Schiedsstellen vorkommende Streitfälle zu schlichten.

Die Gewerkschaft deutscher Eisenbahner geht bei ihren Vorschlägen von dem Gedanken aus, daß es eine glatte Unmöglichkeit ist, den Betrieb auch nur annähernd durch Erhöhung der Arbeitsleistung, Tarifierhöhungen, techn. und organisatorische Verbesserungen wieder rentabel zu machen, wenn der Eisenbahnbetrieb nicht in des Wortes bester Bedeutung sozialisiert und den Beamten und Arbeitern ein ausreichendes Mitbestimmungsrecht, sowohl bei der Wahrung ihrer Interessen, wie auch innerhalb der allgemeinen Verwaltung gegeben wird. Weitere Einzelheiten sind in der Denkschrift an die preussische Staatsregierung niedergelegt.

Beamtenbeirat beim Ministerium der öffentlichen Arbeiten,
G. Nr. 201 a.

Berlin W. 66, den 4. März 1919.

Wilhelmstraße 79.

Betrifft: Freie Arztwahl.

Der Beamtenbeirat hat die vorliegenden umfangreichen Anträge und Unterlagen, betreffend freie Arztwahl, nunmehr geleset und nachstehende vorläufige Richtlinien für die weitere Behandlung der Angelegenheit aufgestellt.

Die Eisenbahnbeamtenenschaft fordert:

1. Für alle Beamte und deren Anwärter freie Wahl unter allen staatlich anerkannten Ärzten, die die Honorarsätze der Eisenbahnverwaltung anerkennen.
2. Die Anzahl der zu wählenden Ärzte ist gegenüber den zurzeit bestellten erheblich zu erweitern.
3. Die amtliche Bestellung der zuzulassenden Ärzte kann nur unter Zustimmung der bei der Eisenbahnverwaltung bestehenden Beamtenausschüsse erfolgen.
4. Die Kosten für die ärztliche Behandlung sind wie bisher durch die Eisenbahnverwaltung zu tragen.
5. Durch zwei entgegenstehende Obergutachten von ärztlichen Autoritäten wird ein für einen Bediensteten ungünstiges Gutachten eines Bahnarztes hinfällig. Die erstgenannten Obergutachten sind für die Eisenbahnverwaltung maßgebend. Die Obergutachter sind von dem Betroffenen selbst zu wählen.
6. Ergibt sich durch die Obergutachten, daß das Gutachten des Bahnarztes falsch war, so trägt die Eisenbahnverwaltung die entstandenen Kosten.

Wir bringen dies zur gefälligen Kenntnis, in der Annahme, daß sich auf der nächsten Sitzung des Gesamtbundesvorstandes Gelegenheit bietet, sich mit der Frage der freien Arztwahl zu beschäftigen und die vorstehenden Richtlinien festzustellen.

Da die Erledigung der Angelegenheit drängt, wird gebeten, die Angelegenheit eingehend zu prüfen und etwaige Änderungen oder Ergänzungen in der Gesamtbundesvorstandssitzung zu beantragen.

Der Obmann. J. B.: Christians.

Zur künftigen Organisation des deutschen Eisenbahnwesens

äußert sich Gustav Schimoff, ordentlicher Professor für Eisenbahnwesen an der Technischen Hochschule zu Aachen, in der Köln. Volksztg.:

Der Artikel 42 der Reichsverfassung von 1871, wonach die deutschen Eisenbahnen als ein einheitliches Netz verwaltet werden sollen, ist bisher auf dem Papier stehen geblieben. Es ist Bismarck nicht gelungen, seinen Plan der Reichseisenbahnen durchzusetzen, und er hat die Verstaatlichung der Eisenbahnen als Notbehelf gewählt. Auch die übrigen Bundesstaaten haben Staatseisenbahnen geschaffen, und diese sieben Staatseisenbahnen sind rein äußerlich zu einem einheitlichen deutschen Eisenbahnnetz zusammengefügt worden. Aber auch nur äußerlich. In Betrieb und Verwaltung macht sich die Landesgrenzen als Hemmnisse außerordentlich stark bemerkbar. Solche Hemmnisse sind: die Beförderung von Personen und namentlich von Gütern auf Umwegen statt der Leitung über den kürzesten Weg, die Uebergabe der Güter von einer Verwaltung an die andere an den Landesgrenzen mit den dadurch bedingten Verzögerungen und Verteuerungen des Güterverkehrs und schließlich die Notwendigkeit der Abrechnung im Personen- und Güterverkehr zwischen den einzelnen Verwaltungen, die ein Heer von Beamten erforderlich macht.

In manchen Grenzorten sind Gemeinschaftsbahnhöfe zwischen den beteiligten Eisenbahnen erst nach jahrzehntelangen Verhandlungen zustande gekommen, und das schließliche Ergebnis der Verhandlungen befriedigte von Standpunkte einer einheitlichen Verkehrsleitung sehr wenig.

Ansätze zur Vereinheitlichung des deutschen Eisenbahnwesens sind eine ganze Reihe vorhanden. In erster Linie zu nennen ist die preussisch-hessische Eisenbahngemeinschaft. Sie hat sich nach allgemeinem Urteil vorzüglich bewährt, hat aber trotzdem Nachfolger nicht gefunden; andere Bundesstaaten haben sich ihr nicht angeschlossen. Aus der angestrebten Betriebsmittelgemeinschaft ist schließlich nur die Güterwaagengemeinschaft geworden, eine Einrichtung, die große Ersparnisse im Güterverkehr mit sich brachte. Dazu kommen noch eine Reihe kleinerer Vereinheitlichungen in technischer Beziehung, die ihren Ausdruck in der Beteiligung der Bundesstaaten an den Einrichtungen des Eisenbahnzentrums fanden.

Aber das Schlußstück aller dieser Vereinheitlichungsbestrebungen, die vollständige Eisenbahngemeinschaft aller deutschen Bundesstaaten, kam nicht zustande. Sie scheiterte an dem Widerstand einzelner Bundesstaaten, die eine Beeinträchtigung ihrer Hoheitsrechte und eine Gleichgewichtsstörung in ihrem Haushalt fürchteten, in dem die Eisenbahnüberschüsse eine hervorragende Rolle spielten.

Als mittelbare Folge der Umwälzung von 1918 trat der Gedanke hervor, die 1871 angestrebte Vereinheitlichung des Deutschen Reiches zu verwirklichen, und in diesem Zusammenhang ergab sich auch die Notwendigkeit, das Eisenbahnwesen zu vereinheitlichen.

Die wirtschaftlichen Vorteile der Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens sind ganz erhebliche.

An erster Stelle möge die Stärkung der Reichsfinanzen genannt werden. Der Besitz eines großen, gewaltigen Eisenbahnnetzes wäre als sichere Grundlage für die Kreditfähigkeit des Reiches anzusehen und würde den Wert des deutschen Geldes und der Reichsanleihen im Inland und Ausland erhöhen.

Ein weiterer Vorteil wäre die Ermöglichung einer einheitlichen Verkehrspolitik gegenüber dem Auslande. In manchen Beziehungen des internationalen Personen- und Güterverkehrs stehen die deutschen Bahnen im Wettbewerb mit dem Auslande. Die Reichsbahnen könnten hier als einheitlicher Wirtschaftskörper dem Auslande gegenüberreten; die einzelnen deutschen Staatsbahnnetze können das nicht.

Ein weiterer Vorteil ist die Möglichkeit einer einheitlichen Tarif- und Zollpolitik. Die Zollpolitik ist schon heute eine Aufgabe des Reiches. Eisenbahntarife und Zölle stehen aber in inniger Wechselbeziehung. Beide zusammen sind ein Teil der äußeren Wirtschaftspolitik. Die Eisenbahntarife für sich müssen mit der inneren Wirtschaftspolitik Hand in Hand gehen, die ebenfalls eine Aufgabe des Reiches sein soll.

Zu nennen ist weiter die Vereinheitlichung der Formen der Betriebsmittel und die daraus sich ergebende Vereinfachung in Beschaffung und Unterhaltung. Dieser Umstand hat augenblicklich um deswillen eine besondere Bedeutung, weil die uns verbliebenen Betriebsmittel größtenteils veraltet sind und durch neue ersetzt werden müssen.

Durch die Vergrößerung des Geschäftsumfanges werden die Betriebs- und Verwaltungsausgaben verringert. Dies spielt keine wesentliche Rolle für die großen Betriebsnetze von Preußen und Bayern, wohl aber für die kleineren Netze, wie Oldenburg.

Der Eisenbahnbetrieb wird durch Vermeidung der Umwege und durch den Wegfall der Uebergabe an den Landesgrenzen verbilligt. Die Verwaltungskosten verringern sich durch den Wegfall der Abrechnungen.

Alle diese Gesichtspunkte waren schon vor dem Kriege bekannt, aber sie waren noch keine zwingenden. Wir waren reich genug, um uns den Luxus der Einzelnetze zu gestatten. Jetzt sind wir arm geworden, jetzt ist die Ersparnis von Ersparnissen bittere Notwendigkeit.

Der Durchführung der an sich so gefundenen Vereinheitlichung der Eisenbahnen stellen sich aber auch heute noch allerhand Schwierigkeiten in den Weg. Zwar die Befürchtung, daß durch den Wegfall der Eisenbahneinnahmen die Staatsfinanzen der Bundesstaaten aus dem Gleichgewicht kommen würden, ist heute gegenstandslos, denn unter dem Einfluß der jetzigen Betriebschwierigkeiten haben die Eisenbahnen längst aufgehört, einen Ueberschuß zu liefern. Aber man fürchtet eine Majorisierung der Gliedstaaten durch das Reich und möchte daher ein so wichtiges Staatseigentum, wie die Staatseisenbahnen, nicht gern aus der Hand geben. Man fürchtet ferner, daß die Zentralisierung der Verwaltung des ganzen Eisenbahnnetzes in Berlin allerhand Unzulänglichkeiten verursachen würde und daß insbesondere die berechtigten Landesinteressen von dem Reich nicht genügend wahrgenommen werden könnten.

Man kann diesen Einwürfen eine gewisse Berechtigung nicht absprechen, und es gilt daher, eine Form der Verwaltung zu finden, die diese Schwierigkeiten beseitigt ohne den Grundgedanken, die Vereinheitlichung des Eisenbahnwesens, zu gefährden.

Alle berechtigten Wünsche würden durch folgende Organisation des Betriebes erfüllt werden können:

Die Eisenbahnen bleiben Eigentum der Gliedstaaten und werden dem Reich zur einheitlichen Betriebsführung überlassen oder, wenn man so will, vom Reich gepachtet. Die Betriebsmittel gehen in das Eigentum des Reiches über und werden von diesem für die Folge beschafft. Der Betriebsüberschuß wird nach einem besonderen Schlüssel, der von Zeit zu Zeit nachgeprüft wird, auf das Reich und die Gliedstaaten verteilt.

Die Gesamtverwaltung erfolgt durch ein neu zu bildendes Reichseisenbahnamt, in das das bestehende Reichseisenbahnamt aufgeht. Die Verwaltung des Bahneigentums der einzelnen Gliedstaaten und zugleich die Betriebsführung im großen geschieht durch Generaldirektionen, deren Verwaltungsbezirk sich tunlichst mit den Grenzen der neu zu schaffenden Gliedstaaten (oder gegebenenfalls mit Gruppen preussischer Provinzen) decken müßte. Die Betriebsführung und Verwaltung im einzelnen wird den unter den Generaldirektionen stehenden Betriebsdirektionen oder Betriebsämtern übertragen.

Alle kleineren Ergänzungen des Eisenbahnnetzes, die aus Betriebsrücksichten notwendig werden, werden aus den Betriebsüberschüssen vorweg bezahlt. Für größere Bahnhofs-umbauten und Neubauten von Eisenbahnlinien gilt der Grundsatz, daß die Kosten derjenige trägt, in dessen Interesse der Bau erfolgt. Nach diesen Grundsätzen sind die Kosten auf Reich und Gliedstaaten zu verteilen. Auf diese Weise wird für den weiteren Ausbau des lokalen Eisenbahnnetzes Vorsorge getroffen. Auch Nebenbahnen und Kleinbahnen, die im Interesse einzelner Landesteile gebaut werden, können vom Reich in Betrieb genommen werden. Ihr Betrieb wird dadurch weit wirtschaftlicher, als wenn er durch private Verwaltungen erfolgt.

Der Ausbau des Bahnnetzes im einzelnen geschieht unter weitgehender Mitwirkung des zuständigen Selbstverwaltungskörpers (Gliederstaat, Provinz, Kreis oder Gemeinde). Auch bei der Gestaltung der Fahrpläne hätten die Interessenten mitzuwirken. Mit einem Worte, der Zentralisation ist als Gegengewicht die Dezentralisation entgegenzustellen, die es ermöglicht, auf die Interessen der einzelnen Landesteile weitestgehende Rücksicht zu nehmen.

Wenn das Eisenbahnwesen an das Reich übergeht, so wäre damit auch die Möglichkeit gegeben, die Verwaltung des Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesens, das heute schon außerordentlich enge Beziehungen zum Eisenbahnwesen hat, an die Verwaltung der Eisenbahnen anzugliedern und auf diese Weise das gesamte Verkehrswesen einschließlich des noch in den Anfängen der Entwicklung stehenden Luftverkehrs einheitlich zu regeln.

Offener Brief zur Besprechung.

Werter Kollege!

Wie uns ja allen bekannt, wirft die Reichspostverwaltung (zur Beaufsichtigung der Reichspostleitungen am Bahnhofs-entlang) jedes Jahr eine Summe Geld aus, welches dann unter die Beamten und Hilfsbeamten des Betriebsdienstes verteilt wird. Es war von jeher Brauch, daß die Rottenführer auch ihren Anteil daran hatten, und zwar mit Recht, denn niemand kann besser die Reichstelegraphenleitungen im Auge haben und jeden Schaden sofort melden, als gerade wir. Dieses Jahr erfahren wir leider, daß wir bei dieser Verteilung nicht in Betracht kommen. U. A. M. Nr. 105, 1919, welche lautet: „An die Betriebsämter der Bahnmeistereien: Die Namhaftmachung der Unterbeamten, denen die Entschädigungen gewährt werden sollen, erfolgte seither von den Bahnmeistereien nach verschiedenen Gesichtspunkten. Da nach den Bestimmungen über Gewährung von Vergütungen für Bewachung der Reichs- oder Staats-Telegraphenleitungen (S. D. 7, Nachtrag 1, Seite 75) die Vergütung nur den Bahnbewachungsbeamten zu gewähren ist, sind für die Folge nur die Streckenläufer sowie solche Bahnwärter und Weichensteller, die mindestens eine 200 Meter lange Strecke zu bewachen haben, in die Nachweisungen aufzunehmen. Voraussetzung ist selbstverständlich, daß der Bedienstete während des abgelaufenen Jahres 12 volle Monate im Bahnbewachungsdienste tätig gewesen ist. Die ständigen Hilfskräfte in diesem Dienst sind ebenso zu berücksichtigen, wie die planmäßigen Beamten. Wir machen noch darauf aufmerksam, daß Bedienstete, die sich bei Entdeckung und Beseitigung von Leitungsfstörungen besonders hervorgetan haben, einerlei, ob sie nach vorstehendem die Vergütung erhalten oder nicht, auf Antrag besondere Vergütungen erhalten können.“ Ich bin natürlich im unklaren darüber, ob die Verg. allgemein ist bei der ganzen Preuß.-Heil. Eisenbahngemeinschaft, oder ob es sich schließlich nur um eine Direktionsverg. handelt. Ich möchte Sie deshalb bitten, mir mitzuteilen, wie es in anderen Direktionsbez. mit dem Verteilen dieser Gelder bestellt ist. Ich habe mich in dieser Sache an den Bezirksverein Mainz wenden wollen, jedoch ist das leider wegen der Besetzung nicht möglich. Ich wende mich deshalb an den Verband. Sollte der Fall vorliegen, daß die Ausschließung der Rottenführer in dieser Sache eine allgemeine ist, so bin ich der Ansicht, daß sofort Schritte seitens des Verbandes unternommen werden müssen, damit die Rottenführer wie bisher in diese Verteilung mit einbezogen werden, nicht wegen des Geldes, sondern wegen der Gerechtigkeit. Es scheint mir, daß immer noch viele Dienststellen hoher Behörde vorhanden sind, die noch nicht wissen, daß es bei der Eisenbahnverwaltung auch Rottenführer gibt und wie deren Dienst ist. Werter Kollege! Wenn in der Amtsblattverfügung gesagt ist, daß, wer einen Schaden findet und sich besonders hervortut, auf Antrag eine Belohnung erhalten kann, so ist das meiner Ansicht nach für uns Rottenführer hinfällig, denn daß man schließlich bitten sollte, damit Antrag seitens der Dienststelle gestellt wird, halte ich für uns nicht angebracht, denn kein Beamter oder Hilfsbeamter kann mehr in der Beaufsichtigung tun als wir, und deshalb wäre es Pflicht und Schuldigkeit der Verwaltung, daß wir direkt bei der Verteilung berücksichtigt werden; denn was in der Amtsblattverf. verlangt wird bei Weichenstellern und Bahnwärtern, welche 200 Meter Strecke zu beaufsichtigen haben, erfüllt sich bei uns doch um das Vielfache und was dem einen recht ist, muß dem andern billig sein. Sollte die Sache eine einseitige sein, das heißt, nur von unserer Direktion, so muß ich eben sehen, was sich in dieser Sache machen läßt, auf keinen Fall aber dürfen wir uns das gefallen lassen, denn unserm Stand tut es not, daß er sich Achtung und eine Stellung verschafft, die ihm gebührt. Ihrem Bescheide entgegengehend, grüße ich Sie mit kolleg. Gruß. Unterschrift.

Aus der Geschichte der Arbeitszeit.

Die Forderungen nach Verkürzung der Arbeitszeit gehen jetzt vielfach über den Achtstundentag, der eine der ersten Errungenschaften der Revolution war, hinaus. Und doch ist der Achtstundentag ein Jahrhundert lang das Ideal gewesen, in dem die Arbeiter die Erfüllung ihrer höchsten Hoffnungen sahen.

Eine gewisse zeitliche Festlegung der menschlichen Arbeit ergab sich notwendig mit der Organisation größerer Unternehmungen, und so scheint denn zuerst in Babylon im Zusammenhang mit den gewaltigen Bauten, die die Könige aufzuführen ließen, eine bestimmte Ruhezeit eingeführt worden zu sein. Thering glaubte aus der babylonischen Ar-

beitsordnung nicht nur die Festlegung eines wöchentlichen Ruhetages herleiten zu dürfen, sondern auch die früh in der Geschichte auftretende Einteilung des zwölfstündigen Arbeitstages in drei Arbeitsschichten zu je drei Stunden mit je 1½ Stunden Ruhepause. Andere Forscher meinen freilich, daß die Befreiung des siebenten Wochentages von jeder Arbeit zunächst aus religiösen Gründen erfolgt sei, damit die Menschen an diesem Tage sich ganz der Gottesverehrung hingeben könnten. Jedenfalls ist der jüdische Sabbat der „Tag Jehovas“ zweifellos ein Ruhe- und Feiertag gewesen, mit dem eine Schonung der arbeitenden Klassen beabsichtigt war und der von Anfang an ein stark soziales Gepräge trug. Die mannigfachen hemmenden religiösen Vorschriften, die aus dem Sabbat mehr eine Last als eine Lust machten und die Erholung gegen die anstrengenden Zeremonien in den Hintergrund drängten, treten erst später mehr hervor.

Der Sabbat im alten Israel ist die erste große soziale Tat eines Volkes, und im christlichen Sonntag wurde dieses soziale Element wieder aufgenommen. Der erste christliche Herrscher, Konstantin der Große, erläßt am 7. März 321 ein Sonntagsgesetz, nach dem der städtischen Bevölkerung jede Arbeit am Sonntag unbedingt verboten wird, während dem von Wind und Wetter abhängigen Landmann die Arbeitseinteilung am siebenten Wochentage selbst überlassen bleibt. Die späteren Zeiten des Mittelalters gingen dann gegen die Sonntagsarbeit mit schweren Strafen vor. Karl der Große erläßt im Jahre 787 eine Reihe strenger Verordnungen, die die Arbeit am Sonntag als Schandtat des Heiligsten verdammen, und die Synode zu Cognac unterlagte ausdrücklich jede weltliche Arbeit, erlaubte nur den Gang zum Gottesdienst, zu Kranken und zur Kirchenbesuchung.

Auch sonst hat das Mittelalter eine feste Regelung des Tagewerkes gefunden, die durchaus auf die Arbeiter Rücksicht nahm. Früh- und Abendmehle bildeten den melodischen Ein- und Ausklang des Arbeitstages; die vorgeschriebenen Tagesgebete gaben zugleich den Anlaß zu den Arbeitspausen; die große Zahl der Fest- und Feiertage sorgte dafür, daß der Mensch ausruhen und sich auch den höheren und schöneren Dingen des Lebens zuwenden konnte. Nachtarbeit, wie sie im Bädergewerbe früh auftritt, wurde im Mittelalter wegen der drohenden Feuersgefahr vielfach verboten. Der Bauer fand für die lauren Monate der Saatkunde und Ernte Entschädigung in der langen Ruhezeit des Winters. Ein ununterbrochener Betrieb, der auch an die Arbeitskraft größere Anforderungen stellte, wurde zuerst in dem Bergwerken eingerichtet, doch sind hier im Mittelalter auf die 24 Tag- und Nachtstunden vier sechsstündige und drei achtstündige Arbeitsschichten verteilt.

Wo sich im 16. und 17. Jahrhundert in der Hausindustrie ein stärkerer Druck auf die arbeitenden Klassen zeigte, da waren doch Kirche und Staat einsichtig und hart genug, um eine überlange Arbeitszeit zu verhindern. „Eine überlange tägliche Arbeitszeit bis zu 12, 15, ja 17 Stunden täglich, nicht bloß für Erwachsene, sondern auch für Kinder, entstand in der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts“, sagt Gustav Schmoller in seinem nachgelassenen Werk „Die soziale Frage“. „Wo früher Schichtwechsel war, hörte er teilweise auf. Die Sonntags- und die Nachtarbeit wurden in vielen Branchen allgemein üblich. Der ungezügelter Erwerbsbetrieb der Unternehmer und die proletarische Not der Arbeiter reichten sich zu dieser Mißbildung die Hand. Die manchesterlich-englische Nationalökonomie brachte das Schlagwort auf, der Gewinn des Fabrikanten werde in den letzten Stunden erzielt. Man merkte nicht oder wollte nicht merken, daß der längeren Kapitalsausnutzung die immer lässiger werdende Arbeit der übermüdeten Leute gegenüberstand, daß der Arbeiter von der 10., 12. Stunde an vollends der Nachtarbeiter bei langer Nachtschicht immer schlechteres lieferte.“

So begann denn bereits mit Robert Owen ein Kampf gegen die allzu langen Arbeitszeiten, und es ist bezeichnend, daß er 1815 nur durchsetzte, daß die Nachtarbeit der Lehrsinge untersagt und ihre Arbeitszeit auf 12 Stunden festgelegt wurde. Das englische Fabrikgesetz von 1833 beschränkte die Arbeitszeit der Kinder von 9–13 Jahren auf 9 Stunden täglich, und 1847 wurde der Zehnstundentag eingeführt, dessen Verwirklichung aber noch schweren Kämpfen begegnete. Die anderen Länder folgten zögernd. Erst 1904 setzte Millerand in Frankreich den Normalarbeitstag auf 10 Stunden fest, und für den Achtstundentag haben die Arbeiter ein Vierteljahrhundert erbittert kämpfen müssen.

abends
stalt.
eröffne
die Be
Kolleg
ordnung
Beriam
der Be
der aus
führer,
eins,
denes.
Die Be
und vo
den 4
Worl.
nich,
Stück
Ben d
langt,
terem
1. Bo
des Bo
Koll.
meister
Klewer
mann,
wählter
Koll.
zu wä
Koll.
glieder
nahme
Worl.
nehmen
zur W
an, R
melpfer
an. In
1. Bo
Verhät
Schinn
1919 a
trag u
für M
die S
angeleg
bis zu
Kuß
Auffla
gen ei
10%
abends

Be
Sonnt
und a
der Sch
Schle
nuten
wichtig
legen,
Schrift
gesord

Be
Anlere
nehmen
an den
rend d
zusamm
Der a
Worl.
führer.
Beitrag
heiten
nächste
1. W
Bahn
2. Au
einsang

Vereinsnachrichten.

Bez.-B. Berlin. Versammlungsbericht. Am 3. 4. 19, abends 6½ Uhr, fand die diesjährige Generalversammlung statt. Da der 1. Vorsitzende, Koll. Ruck, nicht erschien, eröffnete um 7¼ Uhr der 2. Vorsitzende, Koll. Reime, die Versammlung. Er begrüßte die zahlreich erschienenen Kollegen im Namen des Vereins und machte die Tagesordnung bekannt: 1. Verlesen der Niederschrift der letzten Versammlung, 2. Aufnahme neuer Mitglieder und Zahlung der Beiträge, 3. Geschäftsbericht, 4. Kassenbericht, 5. Wahl der auscheidenden Vorstandsmitglieder (1. Vorl., 2. Schriftführer, 2. Schatzmeister), Revisoren und Delegierten, 6. Vereins-, Verbands- und Bundesangelegenheiten, 7. Verschiedenes. Die Niederschrift wurde verlesen und angenommen. Die Vereinsbeitragszahlung war bereits erledigt. Aufgenommen und vom Vorsitzenden im Namen des Vereins begrüßt wurden 4 neue Mitglieder. Der Jahresbericht wurde vom 2. Vorl., der Kassenbericht vom 1. Schatzmeister, Koll. Sarnitz, verlesen. Die Kasse war von den Revisoren, Koll. Hirsch und Klewer, geprüft und richtig befunden worden. Von der Versammlung wurde eine bessere Aufklärung verlangt, welchem Wunsche der 1. Schatzmeister entsprach. Lehterem wurde darauf Entlastung erteilt. Inzwischen war der 1. Vorl., Koll. Ruck, erschienen und es konnte die Wahl des Vorstandes vorgenommen werden. Zum 1. Vorl. wurde Koll. Ruck, zum 2. Schriftf. Koll. Herber, zum 2. Schatzmeister Koll. Petri, zu Revisoren die Koll. Hirsch und Klewer, zum Verbandsstags-Delegierten Kollege Hermann, als Vertreter Koll. Ruck gewählt. Sämtliche Gewählten nahmen die Wahl dankend an. Der 1. Schriftf., Koll. Boberts, bat, für sein Amt einen jüngeren Kollegen zu wählen. Dieser Entschluß wurde allgemein bedauert, da Koll. Boberts sein Amt zur Zufriedenheit der Vereinsmitglieder ausgeführt hat. Leider war kein Koll. zur Übernahme dieses Amtes zu bewegen, bis Koll. Hermann den Vorschlag machte, der 2. Vorl. möchte doch das Amt übernehmen. Zum 2. Vorl. stellte er Koll. Schimmelpfennig zur Wahl. Die Versammlung schloß sich diesem Vorschlage an. Koll. Reime wurde zum 1. Schriftf. und Koll. Schimmelpfennig zum 2. Vorl. gewählt. Beide nahmen die Wahl an. In Vereinsangelegenheiten wurde der Versammlung vom 1. Vorl. mitgeteilt, daß die Beiträge unter den heutigen Verhältnissen durchaus nicht mehr ausreichen. Vom Koll. Schimmelpfennig wurde der Antrag gestellt, vom 1. Juli 1919 an vierteljährlich 4 Mk. Beitrag zu zahlen. Der Antrag wurde einstimmig angenommen. Ueber die Ausgaben für Musik bei Beerdigungen wurde beschlossen, Koll. Ruck die Summe von 7 Mk. pro Kopf zu überlassen. Verbandsangelegenheiten wurden mit Rücksicht auf die vorgerückte Zeit bis zur nächsten Versammlung zurückgestellt. Die Kollegen Ruck und Hermann gaben den Mitgliedern noch nähere Aufklärung über Bundesangelegenheiten, womit die Kollegen einverstanden waren. Schluß der Generalversammlung 10¼ Uhr. Nächste Versammlung: Donnerstag, den 8. Mai, abends 6½ Uhr, im Vereinslokal, Andreasstr. 20.

J. A.: Reime, 1. Schriftf.

Bez.-B. Celle. Die nächste Versammlung findet am Sonntag, den 11. Mai, im Vereinslokal am Güterbahnhof, und zwar nachm. um 3 Uhr, statt. Wenn auch wegen der schlechten Zugverbindung die auswärtigen Kollegen schlecht erscheinen können, so läßt es sich doch bei einigem guten Willen einrichten. Da in dieser bewegten Zeit sehr wichtige Sachen zu besprechen sind, so bitte ich alle Kollegen, recht zahlreich zu erscheinen. Auch muß ein neuer Schriftführer gewählt werden. Die übrigen Punkte der Tagesordnung werden in der Versammlung bekanntgegeben.

Hendrysal, Kassierer.

Bez.-B. Gießen. Versammlungsbericht und Einladung. Unsere letzte Versammlung im Januar in Gießen war ausnehmend gut besucht und hoffentlich wird die Beteiligung an den künftigen Versammlungen besser werden, als es während des Krieges war, wo meistens noch nicht 10 Kollegen zusammenkamen. Die Tagesordnung wurde glatt erledigt. Der alte Vorstand wurde wiedergewählt, und zwar: 1. Vorl., Koll. Lepper, 2. Schatzmeister und Kollmann, Schriftführer. Aufgenommen wurden 3 Kollegen. Nach erfolgter Beitragszahlung und Besprechung sonstiger Vereinsangelegenheiten wurde die Versammlung um 4 Uhr geschlossen. Die nächste Versammlung findet am 11. Mai d. J., nachm. 1 Uhr in Limburg im Gasthaus Albert Henninger, am Bahnhof, statt. Tagesordnung: 1. Erheben der Beiträge, 2. Aufnahme neuer Mitglieder, 3. Besprechung von Vereinsangelegenheiten. Um zahlreiches Erscheinen wird gebeten. Der Vorstand, J. A.: Kuhlmann, Schriftf.

Bez.-B. Lüneburg. Einladung. Allen Mitgliedern zur Kenntnis, daß unsere erste diesjährige Versammlung am 18. Mai d. J., nachm. 3 Uhr im Vereinslokal (Restaurant Ziegelhof) stattfindet. Wegen der wichtigen Tagesordnung wird um rege Beteiligung gebeten. Der Zugverkehr ist zwar schlecht, aber bei gutem Willen läßt sich auch das überwinden. Unserem Verein beigetreten ist Koll. Rottenführer Schmaljohann, Bm. Lauenburg (Elbe). Nun, Kollegen, rüttelt die noch fern stehenden zum Eintritt in unsern Verband auf. Aus dem Felde zurückgekehrt, habe ich zurzeit die Geschäfte des 1. Schriftführers übernommen, da unser Kollege Herr Sorgenfrei aus unserer Kategorie ausgeschieden ist.

J. A.: Aug. Niemann, Schriftführer.

Bez.-B. Nordhausen. Die nächste Generalversammlung findet Sonntag, den 4. Mai 1919, nachm. 3 Uhr in Nordhausen, im Vereinslokal statt. Ich bitte alle dienstfreien Kollegen, an der Versammlung teilzunehmen. Die Kollegen welche mit ihren Beiträgen noch im Rückstande sind, haben dies bis zur Versammlung zu erledigen, damit wir die Rechnungsablage prüfen und dem Schatzmeister die Entlastung erteilen können. Die Tagesordnung wird in der Versammlung bekanntgegeben.

J. A.: W. Lambrecht, 1. Vorl.

Bez.-B. Paderborn. Versammlungsbericht. Der 1. Vorsitzende eröffnete um 12 Uhr die Generalversammlung. Punkt 1 und 2 wurden wie üblich erledigt. Punkt 3: Aufnahme neuer Mitglieder. Als Mitglieder wurden aufgenommen die Hilfsrottenführer Anton Kölling, Störmede b. Gese, Heinrich Menne und Wilhelm Vogt, Bm. Altenbeken. Der 2. Vorsitzende wurde wieder, als 2. Kassierer Kollege Wesseler gewählt. Zum Delegiertentage am 12., 13. und 14. Juli in Essen wurde der 1. Vorsitzende einstimmig gewählt. Die Versammlung war einmütig der Ansicht, daß die Wanderversammlungen wieder eingeführt werden sollen. Als Ort der nächsten Versammlung wurde Altenbeken gewählt, und zwar am 20. Juli, dem 1. Sonntag nach der Delegiertenversammlung, mittags 11 Uhr bei Gastwirt Bösch. Bzgl. des Beitritts zum Beamtenbund erklärte sich der größte Teil der Mitglieder noch dagegen, doch sollte darüber auf einer späteren Versammlung noch beraten werden. Hinsichtlich des Fortfalls der Kinderzulagen, welches hauptsächlich vom Beamtenbund ausgeht, war man einstimmig der Ansicht, daß die Kinderzulagen bestehen bleiben möchten. Unter „Verschiedenes“ wurde von einigen Kollegen angeregt, beim Verbande dahin vorstellig zu werden, daß diejenigen Kollegen, die am Dienstorte kein Eigentum haben, die Dienstwohnungen vorenthalten bleiben sollen; ebenso wegen Tunnel- und Zulagen für sonstige schwere und ungesunde Arbeit. Der Vorsitzende gab bekannt, daß er die Anträge bereits eingereicht hätte, aber nochmals vorstellig werden wollte. Geschäfts- und Kassenbericht soll, wegen Mangels an Zeit nicht bekanntgegeben, nochmals auf die nächste Tagesordnung gesetzt werden. Der Vorsitzende schloß um 2,15 Uhr die Versammlung mit dem Wunsche auf ein frohes Wiedersehen in Altenbeken.

Johann Halsband, 1. Schriftf.

Aus der Beamtenbewegung.

Der Bund der unteren Verwaltungsbeamten des Deutschen Reiches veranstaltete am 5. und 6. April eine Tagung. Es wurde folgende Entschliekung angenommen: Der Bundestag fordert unter anderm: 1. Sicherung der Beamtenstellung nebst Pension und Hinterbliebenenversorgung durch Verfassungsbestimmung; 2. Unkündbarkeit des Angestelltenverhältnisses wie bei mittleren und höheren Beamten; 3. Vereinfachung des Titelwesens, insbesondere endliche Abschaffung der überlebten Titel, wie Diener, Wärter, Bote usw.; 4. Unmittelbare Mitwirkung der unteren Beamten bei Schaffung eines neuen Beamtenrechts, das einen Anspruch auf Urlaub allen Beamten gleichmäßig gewährleistet; 5. Schaffung einer einheitlichen Laufbahn für alle Beamten, die jedem Tüchtigen freie Bahn öffnet; 6. Gewährung eines Gehalts mit jährlich steigenden Erhöhungen unter Zugrundelegung eines für sämtliche Beamten gleichmäßig angewandten Anfangsgehalts als Existenzminimum; 7. Zubilligung eines für alle Beamten gleichmäßig festgesetzten Wohnungsgeldes.

Versammlungs-Kalender.

Es liegt im Interesse eines jeden Mitgliedes, die Versammlungen zu besuchen, die Beiträge pünktlich zu zahlen und neue Mitglieder einzuführen.

Braunschweig, 18. 4. 1919, 2 Uhr, Braunschweig, Rest. Hahne.
 Berlin, 8. 5. 1919, 6 1/2 Uhr, Vereinslokal, Andreasstr. 20.
 Celle, 11. 5. 1919, 3 Uhr, Vereinslokal, Güterbahnhof.
 Duisburg, 21. 4. 1919, 2 1/2 Uhr, Duisburg, Vereinslokal.
 Falkenberg, 24. 4. 1919, 3 Uhr, Vereinslokal.
 Gießen, 11. 5. 1919, 1 Uhr, Limburg, Gasthaus A. Henninger.
 Lüneburg, 18. 5. 1919, 3 Uhr, Rest. Ziegelhof.
 Pöthen, 21. 4. 1919, vorm. 10 Uhr, Angerburg, Kaufmann Grün.
 Münster, 27. 4. 1919, vorm. 11 Uhr, Vereinslokal.
 Nordhausen, 4. 5. 1919, 3 Uhr, Vereinslokal.
 Paderborn, 20. 7. 1919, vorm. 11 Uhr, Altenbeken, Gasth. Hoefchen.
 Stettin, 27. 4. 1919, vorm. 11 Uhr, Stettin, Bellevuestr. 22.
 Stendal, 18. 4. 1919, 2 1/2 Uhr, Stendal, Gasthof Genski.
 Soltau, 21. 4. 1919, 2 Uhr, Soltau, Rest. Kieher.

Glückwunsch.

Unsern werten Vereinsvorstand

Herrn Rich. Naumann

zu seinem am 10. April stattgefundenen 25jährigen
 Dienstjubiläum die herzlichsten Glückwünsche.

Die Mitglieder des Bez.-B. Leipzig.
 J. A.: Börner, 1. Kass.

Nachruf.

Am 16. 3. 19 starb unser werter Kollege, der
 Hilfsrottenführer

Paul Bischoff

in Langeböse. Er war ein treues Mitglied und
 aufrichtiger Kollege. Wir werden stets in Ehren
 seiner gedenken. Der trauernden Witwe und An-
 gehörigen sprechen wir unser tiefempfundenes Bei-
 leid aus.

Der Vorstand des Bez.-B. Lauenburg (Pomm.)

Nachruf.

Am 27. März ds. Js. starb nach längerem
 Leiden unser Vereinskollege, der Hilfsrottenführer

Heinrich Falkenhain

in Zirlau b. Freiburg i. Schl. im Alter von 57
 Jahren.

Wir werden ihm ein dauerndes Andenken be-
 wahren.

Bez.-B. Breslau.

J. A.: S. Scholz, 1. Vorf.

Nachruf.

Am 14. März wurden die Kollegen und Ver-
 einsmitglieder, die Rottenführer

Joh. Utgenannt

Eidel, und

Joh. Liese

Sattingen, durch den Tod aus unserer Mitte ge-
 rissen. Wir verlieren durch den Verlust derselben
 zwei eifrige Vereinsmitglieder, und werden deren
 Andenken in Ehren halten. Wir bedauern, daß
 wir dieselben nicht haben zur letzten Ruhestätte
 begleiten können, da wir erst nachher von dem
 Ableben der beiden Kollegen Kenntnis erhalten
 haben.

Mögen dieselben in Frieden ruhen.

Der Bez.-B. Essen.

J. A.: Kerstiens, Schriftf.

Nachruf.

Am 31. März d. Js., abends 7 Uhr, verschied
 plötzlich infolge Gehirnslages die Ehefrau unse-
 res Vereinskollegen, des Hilfsrottenführers

Paul Siebenhaar

in Volkersdorf, Merseburg.

Wir betrauern mit dem Kollegen den schwe-
 ren Verlust, der ihn betroffen hat, und nehmen
 alle herzlichen Anteil.

Der Vorstand des Bez.-B. Breslau.

J. A.: S. Scholz, 1. Vorf.

Nachruf.

Am 3. April 1919 verstarb unser langjähriges
 Vereinsmitglied, der Rottenführer

Karl Knack

in Falkenburg in Pommern.

Wir verlieren in dem verstorbenen Kollegen
 ein treues Mitglied und einen Mitbegründer des
 Vereins. Sein Andenken werden wir dauernd in
 Ehren halten.

Der Vorstand des Bez.-B. Stettin.

J. A.: Groh, 1. Vorf.

Tauschgesuch.

Welcher Rotten- oder Hilfsrottenführer polnischer Nationalität
 aus Provinz Brandenburg oder Pommern (ländliche Stelle) tauscht
 mit Kollegen nach Provinz Posen. Hier Dienstwohnung mit Garten
 sowie Gelegenheit zum Viehhalten vorhanden.

Gustav Funk, Rottenführer, Großendorf, Kr. Hohensalza

Stempel liefert billigt G. Sundt sel. Wwe.

Sattingen-Ruhr.

Für die Red. verantwortl.: Verbandsvorf. Carl Schneider, Dahlhausen-Ruhr. — Für den Inseratenteil verantwortl.:
 G. Sundt sel. Wwe., Sattingen-Ruhr. — Druck: G. Sundt sel. Wwe., Sattingen-Ruhr.