



Was wir begehren von der Zukunft fernste:
Daß Brot und Arbeit uns gesichert stehen,
Daß unsere Kinder in der Schule lernen
Und unsere Seelen nicht mehr betteln gehen.
O. Hermann.

Telephon Nr. 2325, 10.526 u. 10.542.

Der

Scheidtonto 38.415.

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

Redaktion: Wien V/1, Bräuhansgasse 84.

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

Sind jeden Tag mit Ausnahme der Sonntage und Feiertage von 10 Uhr
vormittags bis 1/4 Uhr nachmittags.

Insertionspreis:

Die einspaltige Millimeterzeile oder deren Raum 14 Heller.
Bei Jahresauftrag Rabatt.

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährlich Kr. 2.88
Ganzjährlich 5.76
Für das Deutsche Reich ganzjährlich Mk. 6.—. Für das
übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.

Er scheint jeden 1., 10. und 20. im Monat.

Nr. 22

Wien, den 1. August 1914.

22. Jahrg.

Krieg und Ausnahmezustand.

Sonderbestimmungen für Eisenbahner und Angestellte staatlicher und öffentlicher Betriebe. — Ein Erlass des Eisenbahnministeriums über die Bezüge einberufener Eisenbahner.

In dem Serbisch-Oesterreichischen Konflikt sprechen jetzt die Kanonen mit eherner Stimme das letzte Argument. Es ist Krieg, und in bangender Besorgnis warten wir und wartet ganz Europa von Stunde zu Stunde, was noch kommen wird, und ob es gelingen wird, diesen furchtbaren Konflikt wenigstens zu lokalisieren. Es sind schwere und verantwortungsvolle Tage, die über uns gekommen sind.

Mit der Mobilisierung und Kriegserklärung treten naturgemäß eine Reihe von Bestimmungen im Verordnungswege in Kraft, mit denen die Staatsgrundgesetze außer Kraft gesetzt und eine Reihe von anderen Maßnahmen, die im Augenblick als notwendig erachtet werden, in Kraft zu treten haben. Es ist also der Ausnahmezustand in Wirksamkeit getreten, wovon zunächst die einschränkenden Bestimmungen, die für die durch die vorhandenen Staatsgrundgesetze gewährleisteten Freiheiten gelten, sich auf das Vereins- und Versammlungsrecht, auf die Pressefreiheit und auf den Schutz der persönlichen Freiheit beziehen. Nachdem naturgemäß im Kriegszustand besonders die Eisenbahnen und die Verkehrs- und Transportmittel im allgemeinen eine besondere und hochwichtige Rolle spielen, so sind auch für diese genannten Anstalten bereits jene Sonderbestimmungen erlassen worden, denen zurzeit die Eisenbahner und alle bei den genannten Anstalten beschäftigten Angestellten und Arbeiter unterstellt sind, und sich demgemäß danach zu verhalten haben. Mittels einer kaiserlichen Verordnung vom 25. Juli 1914 werden daher auf Grund des Verordnungsrechtes alle jene Unternehmungen, die für die Zwecke des Staates oder das öffentliche Wohl besonders wichtig sind, für staatlich geschützte Unternehmungen erklärt und es treten für sie eine Reihe von Ausnahmsbestimmungen in Kraft, die ihrem wesentlichen Inhalt nach folgendes erklären:

Nach § 2 der genannten Verordnung macht sich jeder öffentliche Beamte oder Bedienstete eines Staatsbetriebes, einer Eisenbahn, eines Schiffahrtsunternehmens oder einer anderen staatlich geschützten Unternehmung eines Vergehens schuldig, wenn er im Dienst im Verein mit anderen in der Absicht eine Handlung begeht, um den Betrieb zu stören oder wenn er die Erfüllung seiner Pflichten ganz oder zum Teil verweigert oder unterläßt oder seine Arbeit in einer Weise verrichtet, die geeignet ist, den Dienst oder den Betrieb zu erschweren und er wird dafür mit einer strengen Arreststrafe von sechs Wochen bis zu einem Jahr bestraft. Diese Strafbestimmung richtet sich also in ihrer sinnmäßigen Anwendung nicht nur gegen den Streik in den Verkehrs- und Transportanstellen, sondern auch gegen jede Handlung, die geeignet ist, den Betrieb zu erschweren oder zu verlangsamen, also vor allem auch gegen die sogenannte „passive Resistenz“. Im § 3 der genannten Verordnung wird weiterhin mit strengem Arrest von sechs Wochen bis zu einem Jahr bedroht, wer gegen einen anderen ein Mittel der Einschüchterung oder Gewalt anwendet, um eine Verbreitung oder Zwangsweise durchzuführen, die darauf gerichtet ist, durch ein pflicht-

widriges Verhalten der im § 2 angeführten Art den öffentlichen Dienst, den Dienst in einem staatlichen Betrieb, oder den Betrieb einer Eisenbahn, eines Schiffahrtsunternehmens, oder einer staatlich geschützten Unternehmung zu stören, oder wer in der Absicht, einen solchen Dienst oder Betrieb zu stören, Betriebsmittel oder Betriebsrichtungen beschädigt oder der Benützung entzieht. Wer vorsätzlich seine durch Vertrag oder Vorschrift begründete Pflicht verläßt, für die bewaffnete Macht der Monarchie oder eines Bundesgenossen Gegenstände des Kriegsbedarfes zu liefern, solche Gegenstände oder Truppen zu befördern, oder Arbeiten auszuführen, oder wer als Unterlieferant Vermittler oder Bedienstete bei einer solchen Lieferung, Beförderung oder Arbeit vorsätzlich seine Pflichten verläßt, und dadurch die Leistung gefährdet oder vereitelt, wird gleichfalls mit strengem Arrest von einem Monat bis zu einem Jahr bestraft, und es kann außerdem neben der Freiheitsstrafe eine Geldstrafe bis zu 20.000 Kr. verhängt werden.

Sind aber durch alle die hier angeführten Handlungen die militärischen Interessen der Monarchie oder eines Bundesgenossen bereits tatsächlich gefährdet worden, so ist auf strengen Arrest von drei Monaten bis zu drei Jahren zu erkennen. Außer diesen bisherigen Sonderbestimmungen wird auch die disziplinarische Machtbefugnis der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen insofern erweitert und verschärft, als durch deren Organe die sofortige Entlassung des schuldigen Bediensteten sowohl der Staats- als Privatbahnen ohne weiteres Verfahren verfügt und in Vollzug gesetzt werden kann. Die Bahnverwaltungen sind in solchen Fällen verpflichtet, die von der Generalinspektion aufgetragene Entlassung ungesäumt durchzuführen. Wegen derselben Handlungen kann hinsichtlich der Post- und Telegraphenanstalt, der den Gefälldienst beim Eisenbahn- und Schiffahrtsverkehr und bei der Post besorgenden Staatsbediensteten und der Bediensteten der staatlichen Druckereien die Entlassung durch die den betreffenden Ministerien unmittelbar untergeordneten Dienststellen ausgesprochen werden. Gegen diese Erkenntnisse kann binnen 14 Tagen die Beschwerde an das zuständige Ministerium ergriffen werden, die jedoch keinerlei aufschiebende Wirkung besitzt. Außerdem bleiben natürlich auch die allgemeinen für die Eisenbahnen und die Staatsbediensteten geltenden Disziplinarbestimmungen in Geltung, soweit sie nicht mit den vorangeführten Anordnungen im Widerspruch stehen.

Wir möchten bei dieser Gelegenheit außerdem darauf hinweisen, daß auf jene Handlungen, die durch die hier angeführten speziellen Verordnungen unter Strafandrohung gestellt sind, zugleich auch noch verschiedene Bestimmungen des Allgemeinen österreichischen Strafgesetzbuches, die das Verbrechen des Hochverrats behandeln, Anwendung finden können. Nach den Bestimmungen des § 58 des Allgemeinen österreichischen Strafgesetzbuches begeht nämlich das Verbrechen des Hochverrates, wer etwas unternimmt, was auf eine gewalttätige Veränderung der Regierungsform oder auf die Losreißung eines Teiles von dem einheitlichen Staatsverband oder Länder, umfassend das Kaiserthum Oester-

reich oder auf „Herbeiführung oder Vergrößerung einer Gefahr für den Staat von außen u. s. w. gerichtet ist, und zwar auch dann, wenn die dahin abzielende Handlung ohne Erfolg geblieben wäre. Es kann also, wenn durch die Störung einer Eisenbahn oder eines sonstigen für den Truppentransport und deren Verpflegung notwendigen Betriebsmittels eine Gefahr für den Staat von außen herbeigeführt oder diese vergrößert wird, diese hier angeführte strafgesetzliche Bestimmung in n e m a ß e Anwendung finden.

Wie also aus den vorangeführten Bestimmungen, die sich zum Teil auf das Allgemeine Strafgesetzbuch als auch auf besondere Verordnungen der Regierung gründen, mit aller Deutlichkeit hervorgeht, wird sich der Dienst auf den Eisenbahnen des österreichischen Staatsgebietes unter ganz besonders schwierigen und gefährvollen Verhältnissen abwickeln. Die österreichischen Eisenbahner werden naturgemäß unter diesen ganz außerordentlichen und schwierigen Verhältnissen ihre Pflicht völlig erfüllen und zu keinerlei Beschwerden Anlaß geben. Sie wissen, was für den einzelnen und was für die Gesamtheit auf dem Spiel steht!

Ausnahmsbestimmungen für Eisenbahner und Angestellte eines öffentlichen oder staatlichen Betriebes während der Kriegszeit.

Kaiserliche Verordnung vom 25. Juli 1914 über die Bestrafung der Störung des öffentlichen Dienstes oder eines öffentlichen Betriebes und der Verletzung einer Lieferungs-

p f l i c h t.

Auf Grund des § 14 des Staatsgrundgesetzes vom 21. Dezember 1867, R.-G.-Bl. Nr. 141, finde ich mit Wirksamkeit für die im Reichsrat vertretenen Königreiche und Länder anzuordnen wie folgt:

§ 1.

Das Ministerium des Innern kann Unternehmungen, die für die Zwecke des Staates oder das öffentliche Wohl besonders wichtig sind, für staatlich geschützte Unternehmungen erklären.

§ 2.

Der öffentliche Beamte, der Bedienstete eines Staatsbetriebes, der Bedienstete einer Eisenbahn, eines Schiffahrtsunternehmens oder einer staatlich geschützten Unternehmung, der im Verein mit anderen in der Absicht, den Dienst oder Betrieb zu stören, die Erfüllung seiner Pflichten ganz oder zum Teil verweigert oder unterläßt, oder seine Arbeit in einer Weise verrichtet, die geeignet ist, den Dienst oder Betrieb zu erschweren, wird wegen Vergehens mit strengem Arrest von sechs Wochen bis zu einem Jahre bestraft.

§ 3.

1. Wer gegen einen anderen ein Mittel der Einschüchterung oder Gewalt anwendet, um eine Verbreitung zustande zu bringen, zu verbreiten oder zwangsweise durchzuführen, die darauf gerichtet ist, durch ein pflichtwidriges Verhalten der im § 2 angeführten Art den öffentlichen Dienst, den Dienst in einem staatlichen Betrieb oder den Betrieb einer Eisenbahn, eines Schiffahrtsunternehmens oder einer staatlich geschützten Unternehmung zu stören.

2. Wer in der Absicht, einen solchen Dienst oder Betrieb zu stören, Betriebsmittel oder Betriebsrichtungen beschädigt oder der Benützung entzieht, wird wegen Vergehens mit strengem Arrest von sechs Wochen bis zu einem Jahre bestraft.

§ 4.

1. Wer vorsätzlich seine durch Vertrag oder Vorschrift begründete Pflicht verläßt, für die bewaffnete Macht der Monarchie oder eines Bundesgenossen Gegenstände des Kriegsbedarfes zu liefern, solche Gegenstände oder Truppen zu befördern oder Arbeiten auszuführen,

2. der Unterlieferant, Vermittler oder Bedienstete bei einer solchen Lieferung, Beförderung oder Arbeit, der vor-

fählich durch Versehen seiner Pflichten die Leistung gefährdet oder vereitelt,

wird wegen Vergehens mit strengem Arrest von einem Monat bis zu einem Jahre bestraft.

Neben der Freiheitsstrafe kann in beiden Fällen Geldstrafe bis zu zwanzigtausend Kronen verhängt werden.

§ 5.

Sind durch eine der in den §§ 2 bis 4 angeführten Handlungen die militärischen Interessen der Monarchie oder eines Bundesgenossen gefährdet worden, so ist auf strengen Arrest von drei Monaten bis zu drei Jahren zu erkennen.

In den Fällen des § 4 kann daneben auf die dort bestimmte Geldstrafe erkannt werden.

§ 6.

Die Strafbestimmungen der §§ 2 bis 5 sind auch von den Militärgerichten gegen die im § 9 des Gesetzes vom 26. Dezember 1912, N.-G.-Bl. Nr. 236, betreffend die Kriegseisenbahnen angeführten Personen anzuwenden, soweit sie nach dieser Gesetzstelle der Militärgerichtsbarkeit unterstehen.

§ 7.

Unabhängig von der strafgerichtlichen Verfolgung der in den §§ 2 und 3 bezeichneten strafbaren Handlungen kann die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen durch ihre Organe die sofortige Entlassung des schuldigen Bediensteten, sowohl der Staats- als Privatbahnen ohne weiteres Verfahren verfügen und den Vollzug anordnen. Die Bahnverwaltung ist verpflichtet, die von den Organen der Generalinspektion verfügte Entlassung ungefäumt in Vollzug zu setzen.

Wegen derselben Handlungen kann hinsichtlich der Bediensteten der Post- und Telegraphenanstalt, der den Gefäßdienst beim Eisenbahn- und Schiffsverkehrsverkehr und bei der Post besorgenden Staatsbediensteten und der Bediensteten der staatlichen Druckereien die Entlassung durch die den betreffenden Ministerien unmittelbar untergeordneten Dienststellen ausgesprochen werden.

Gegen diese Erkenntnisse kann binnen 14 Tagen die Beschwerde an das zuständige Ministerium ergriffen werden. Die Beschwerde hat keine aufschiebende Wirkung.

Die §§ 78 und 84 der kaiserlichen Verordnung vom 16. November 1851, N.-G.-Bl. Nr. 1 vom Jahre 1852, und die für die Staatsbediensteten geltenden Disziplinarvorschriften bleiben, insofern sie mit den vorstehenden Bestimmungen nicht im Widerspruch stehen, aufrecht.

§ 8.

Öffentliche Beamte sind die im 2. Absatz des § 101 des allgemeinen Strafgesetzes angeführten Personen.

Alle in einem Betriebe oder Unternehmen dauernd oder vorübergehend beschäftigten Personen sind als Bedienstete anzusehen.

Unter Eisenbahnen und Schiffsverkehrsunternehmen werden auch deren Hilfsanstalten verstanden.

Die Vorschriften erstrecken sich nur auf Eisenbahnen, die mit elementarer Kraft betrieben werden.

§ 9.

Die kaiserliche Verordnung tritt mit dem Tage der Kundmachung in Wirksamkeit.

Mit dem Vollzug sind die Minister des Innern und der Justiz im Einvernehmen mit den beteiligten Ministerien beauftragt.

Wab Hchl, am 25. Juli 1914.

Franz Joseph m. p.

Stürgkh m. p., Hohenburger m. p., Forster m. p., Trnka m. p., Benker m. p., Georgi m. p., Heindl m. p., Hussarek m. p., Schuster m. p., Engel m. p., Morawski m. p.

Feuilleton.

Wahrheit und Dichtung.

Die ewige Liebe.

Der Roman.

... Leo fiel vor Adelheid nieder, erfaßte ihre Hand und stieß gepreßten Tones die Worte hervor:

„Sag, Geliebte — wirst du mir auch treu sein?“

Adelheid senkte errötend den Blick.

„Ja,“ flüsterte sie.

„Auch dann, wenn es noch Jahre dauern sollte, bis ich imstande bin, dich zu freien?“

„Auch dann,“ sagte Adelheid festen Tones.

Da sprang Leo auf, zog Adelheid an sich und rief, während seine Augen kühn blickten:

„Wohlan denn, Geliebte! So will ich getrost hinausziehen ins Leben, um mir eine Stellung zu erringen! Ich will nicht ruhen und nicht rasten, es sei denn, daß ich mindestens Betriebsinspektor bin! Dann will ich wiederkommen und bei deinen Eltern um deine Hand anhalten! Lebe wohl! Deine Liebe und deine Treue begleiten mich auf allen meinen Wegen!“

Die Wirklichkeit.

„Sehr geehrter Herr! — Ich muß Ihnen zu meinem lebhaften Bedauern die Mitteilung machen, daß ich das Verhältnis zwischen uns als gelöst betrachte. Ich will zwar nicht leugnen, daß ich einstweilen etwas für Sie gefühlt habe, das war indessen damals, als ich annahm, daß Ihre Beförderung zum Betriebsinspektor so gut wie sicher sei. Diese Annahme hat sich leider als ein Irrtum herausgestellt. Sie werden es verstehen, daß ich unter diesen Umständen keine Lust habe, länger zu warten, und daß ich es vorziehe, die Gattin des Herrn Fritz Keimhäutl zu werden, der soeben zum Oberzollreferenten ernannt worden ist. Seien Sie mir deshalb nicht böse, trösten Sie sich vielmehr mit dem schönen Spruch: „Es war“ so schön gewesen, es hat nicht sollen sein!“ — Genehmigen Sie, geehrter Herr, den Ausdruck meiner vorzüglichen Hochachtung, mit welcher ich

Die Bezüge der einberufenen Eisenbahner.

Das k. k. Eisenbahnministerium verlautbart folgenden Erlass:

Erlass des Eisenbahnministeriums vom 24. Juli 1914, Z. 29.826, an alle Organe, betreffend die Behandlung der Bediensteten während der aktiven Militärdienstleistung im Falle einer Mobilisierung, einer Ergänzung auf den Kriegszustand oder einer ausnahmsweisen aktiven Dienstleistung im Frieden, ferner im Falle der Einberufung der Bediensteten zum Landsturm.

Das Eisenbahnministerium findet in Abänderung der einschlägigen Bestimmungen des VI. Abschnittes der Dienstordnung für die Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen folgendes anzuordnen:

A. Betreffs der Behandlung der Bediensteten während einer aktiven Militärdienstleistung im Falle einer Mobilisierung, einer Ergänzung auf den Kriegszustand oder einer ausnahmsweisen aktiven Dienstleistung im Frieden:

Die Beamten, Unterbeamten, Diener und Beamtenaspiranten, die im Falle einer Mobilisierung zur aktiven Militärdienstleistung einberufen werden, verbleiben im Dienstverband der k. k. österreichischen Staatsbahnen und, insofern sie dem Mannschaftsstand angehören, im Genuß der mit ihrer Bedienstung verbundenen, bei einer Pensionierung anrechenbaren Bezüge, beziehungsweise im Genuß des Adjutums.

Denjenigen, welche einen eigenen Hausstand mit Frau oder Kind haben, bleibt der Fortbezug des ganzen Gehaltes und des ganzen Quartiergeldes gewahrt, dagegen haben sie auf die in den Militärgeldvorschriften normierten Vorsorgen für die Familien keinen Anspruch.

Nicht onerose Personalauslagen sind wie der Gehalt zu behandeln. Die Nebenbezüge werden mit dem Tage der Einrückung eingestellt.

Von diesen Begünstigungen sind nur diejenigen ausgenommen, welche ihre gesetzlich ein Jahr oder länger dauernde Militärpräsenzpflicht noch nicht vollständig erfüllt haben.

Die zu den Militärgagisten gehörenden statusmäßig eingereichten Bediensteten und Beamtenaspiranten erhalten während ihrer aktiven Militärdienstleistung im Falle einer Mobilisierung:

a) unter allen Umständen ein Drittel ihrer bei einer Pensionierung oder Provisionierung anrechenbaren Bezüge, beziehungsweise des Adjutums;

b) wenn die Militärgage (ohne Nebengebühr) ohne Hinzurechnung des unter a erwähnten Zivilgehaltendritteltes den vollen Betrag dieser Zivilgebühren nicht erreicht, von letzteren die zur Begleichung der Differenz erforderliche Quote. Ist die Militärgage gleich hoch oder höher als die Zivilgebühr, so hat die Zahlung der letzteren, mit Ausnahme des freigelassenen Drittels, während der Dauer der ersten aufzuhören;

c) diejenigen Bediensteten, welche einen Hausstand mit Frau oder Kind haben, bleiben überdies im Fortgenuß des vollen Quartiergeldes oder der Naturalwohnung, dagegen haben sie auf die in den Militärgeldvorschriften normierten Vorsorgen für die Familien keinen Anspruch.

Auch findet bei solchen Bediensteten ein Abzug nach lit. b von ihrem Zivilgehalt oder ihrem Adjutum nur dann und nur insoweit statt, als diese Zivilgebühren mit der Militärgage zusammen die Summe jährlicher 2400 Kronen übersteigen.

Bei der Berechnung des Zivilgebührenausmaßes nach den vorstehenden Bestimmungen hat die während der ununterbrochenen Dauer einer aktiven Militärdienstleistung

die Ehre habe, zu verbleiben ... Ihre sehr ergebene ...

Abelheid.

Der treue Freund.

Der Roman.

Ysidor sah seinem Freund Emil forschend in die Augen, erfaßte seine Hand und fragte:

„Gehehe es, Emil — dich bedrückt etwas?“

Emil versärbte sich, zögerte eine Weile, kämpfte sich endlich einen schweren inneren Kampf, richtete aber dann entschlossen die Blicke auf Ysidor und gestand:

„Du hast recht! Morgen sind zwei Wechsel von mir fällig! Wenn ich sie nicht einlösen kann, bin ich übermorgen ein ruiniertes Mann.“

Ysidor legte beide Hände auf Emils Schultern.

„Wieviel ist es?“ fragte er.

„40.000 Mark,“ kam es tonlos von Emils blassen Lippen.

Ysidor zog sein Schekbuch aus der Tasche, tauchte die Feder ein und füllte, ohne ein Wort zu äußern, einen Schek aus.

Mit einer schönen Gebärde überreichte er ihn Emil.

„Hier,“ sagte er schlicht.

Emil trat zwei große Tränen in die Augen. Er umarmte, keines Wortes mächtig, den treuen Freund.

Dann aber rief er mit erschlaffender Stimme aus:

„Das werde ich dir niemals vergessen!“

Die Wirklichkeit.

„Lieber Emil!“ — In ungehörter Beantwortung seines geschätzten Gestrigen, muß ich dir leider mitteilen, daß ich dir nicht dienen kann, da ich erstens selbst sehr knapp bei Kasse bin und da ich zweitens ohne Sicherheit prinzipiell kein Geld verleihe. In der Hoffnung, daß es dir anderweitig gelingen wird, die nötige Summe zu beschaffen, und sonst stets gern zu deinen Diensten, verbleibe ich ... dein treuer Freund Ysidor.“

Die Helden.

Der Roman.

Ernst Botho von Wimpflingen sprang erregt auf und schlug dröhnend mit der geballten Faust auf den Tisch und schleuderte Karl Wulff von Schrimpfingen die Worte ins Gesicht:

im Sagistenstand eingetretene Verschönerung in höhere Militärgeldhöhen außer Betracht zu bleiben.

Das Einrücken zum Militärdienst unterbricht die Kontinuität der zur Bemessung des Ruhegenusses anrechenbaren Dienstzeit nicht. Die im Militärdienst zugebrachte Zeit wird in die Fondsteilnahmezeit eingerechnet.

Die Beiträge zu den Invaliditäts- und Altersversorgungsfonds werden nach der Höhe der vollen anrechenbaren Bezüge bemessen und durch Abzug von den reduzierten Bezügen heringebbracht.

Wenn ein nach der Demobilisierung zum Eisenbahndienst sich meldender statusmäßig eingereicherter Bediensteter oder Beamtenaspirant auf Grund des Ergebnisses der vorzunehmenden bahnärztlichen Untersuchung für den Eisenbahndienst untauglich befunden wird, so haben auf ihn, insofern er überhaupt Mitglied eines Invaliditäts- und Altersversorgungsfonds ist, die Bestimmungen des betreffenden Status ebenso Anwendung zu finden, als wenn dessen Dienstuntauglichkeit während der Eisenbahndienstleistung eingetreten wäre.

Im Falle als ein solcher Bediensteter während seiner Militärdienstzeit sterben sollte, so finden die Bestimmungen des vorhergehenden Absatzes auch bezüglich seiner Frau und seiner Kinder Anwendung; in beiden Fällen jedoch ohne Zurechnung von Dienstjahren anlässlich einer etwa der Dienstuntauglichkeit zugrunde liegenden Verunglückung während der Militärdienstzeit.

Das Dienstverhältnis der Hilfsbediensteten mit Ausnahme der Beamtenaspiranten ist mit dem Tage ihres Einrückens zum Militärdienst unter Einstellung ihrer Bezüge als aufgelöst zu betrachten; Aushilfsunterbeamte und Aushilfsdiener nach abgelegter Dienstprüfung (§ 15 der Dienstordnung) sowie Diurnisten erhalten jedoch nebst den bis zum Abgangstag fälligen Bezügen den Betrag einer einmonatlichen Entlohnung als Abfertigung ausbezahlt.

Hinsichtlich ihrer Ansprüche an die Invaliditäts- und Altersversorgungsfonds sind alle Hilfsbediensteten, mit Ausnahme der Beamtenaspiranten, als gekündigt zu behandeln.

Insofern jedoch ein solcher Hilfsbediensteter anlässlich der Einrückung zum Militärdienst seine Einzahlungen zum Fonds nicht bekehrt, wird ihm im Falle seines Wiedereintrittes in den Eisenbahndienst die im Militärdienst verbrachte Zeit gegen nachträgliche Leistung der für dieselbe in dem betreffenden Statut vorgeschriebenen, auf einmal oder in angemessenen Raten abzustattenden Einzahlungen angerechnet.

Nach den vorliegenden Bestimmungen werden auch jene Bediensteten behandelt, welche zu einer Ergänzung auf den Kriegszustand oder in ihrer Eigenschaft als Reservemänner oder Ersahreservisten zu einer ausnahmsweisen aktiven Dienstleistung im Frieden einberufen oder rückbehalten werden.

B. Betreffs Behandlung der Bediensteten im Falle einer Einberufung zum Landsturm:

Die Beamten, Unterbeamten, Diener und Beamtenaspiranten, die zum Landsturm einrücken, bleiben auf die Dauer dieser Dienstleistung im Dienstverband der k. k. österreichischen Staatsbahnen und im Genuß ihres Gehaltes und des Quartiergeldes beziehungsweise des Adjutums.

Nicht onerose Personalauslagen sind wie der Gehalt zu behandeln. Nebenbezüge werden mit dem Tage des Einrückens zum Landsturm eingestellt.

Hilfsbedienstete, mit Ausnahme der Beamtenaspiranten, sind im Falle ihrer Einberufung zum Landsturm in allen Be-

„Sie sind ein Schurke!“

Karl Wulff von Schrimpfingen erblaute, fuhr in die Höhe und wollte sich auf Botho von Wimpflingen stürzen, um ihn mit der Faust ins Gesicht zu schlagen.

Die Freunde hielten ihn indessen gewaltsam zurück.

„Das sollst du mir büßen, Bube!“ leuchtete er, in einen Sessel niedersinkend. — — —

Es vergingen drei Tage.

Am Morgen des vierten Tages trachten in der Dichtung eines nahen Wäldchens zwei Schüsse.

Die eine Kugel drang Ernst Botho von Wimpflingen in die Brust und verletzte ihn tödlich, die andere Kugel streckte Karl Wulff von Schrimpfingen tot zu Boden.

Eine Braut und eine Witwe trauerten an je einem frischen, mit Blumen geschmückten Grabe.

Die Wirklichkeit.

Königliche Amtsgericht zu Tutzingen.

Der Lebensversicherungsagent Karl Wulff von Schrimpfingen, vertreten durch den Rechtsanwalt Dr. Samuel Goldstein, verklagt den Weinreisenden Ernst Botho von Wimpflingen wegen Ehrenbeleidigung, begangen durch die auf ihn gemünzten Worte des Beklagten: „Sie sind ein Schurke!“

Der Weinreisende Ernst Botho von Wimpflingen, vertreten durch den Rechtsanwalt Moritz Löwy, verklagt den Lebensversicherungsagenten Karl Wulff von Schrimpfingen wegen Ehrenbeleidigung, begangen durch die auf ihn gemünzten Worte des Beklagten: „Das sollst du mir büßen, Bube!“

Der Effekt.

Der Weinreisende Ernst Botho von Wimpflingen bedauert, seinen Gegner beleidigt zu haben, bittet ihn um Entschuldigung und trägt die Kosten des Verfahrens.

Der Lebensversicherungsagent Karl Wulff von Schrimpfingen bedauert gleichfalls, seinen Gegner beleidigt zu haben, bittet ihn ebenso um Entschuldigung und trägt auch seinerseits die Kosten des Verfahrens.

Beide Gegner scheiden versöhnt.

Die Rechtsanwälte reiben sich die Hände.

langen nach den für dieselben unter A festgesetzten Bestimmungen zu behandeln.

Sinsichtlich der Teilnahme an den Invaliditäts- und Altersversorgungsfonds sind für sämtliche Bedienstete die bezüglichlichen Vorschriften des Abschnittes A zur Anwendung zu bringen.

Forster.

Die Landsturmpflicht.

Wer gehört zum Landsturm?

1. Alle Körperschaften, welche einen militärischen Charakter, beziehungsweise militärische Abzeichen tragen (Veteranenkorps, Schützenkorps u. s. w.).

2. Alle aus der Kategorie des Offiziers- und Militärbeamtenstandes in den Ruhestand oder das Verhältnis außer Dienst versetzten Personen, insofern sie nicht im Heer, der Landwehr oder Marine verwendet werden, bis zum vollendeten 60. Lebensjahr.

3. Das Personal der Gendarmerie, der Finanzwache und der Sicherheitskräfte, soweit dies die Kriegsverhältnisse erfordern und die Dienstpflichten gestatten.

4. (und das ist die überwiegende Mehrheit der Landsturmpflichtigen) alle übrigen wehrfähigen Staatsbürger, die weder dem Heer (Kriegsmarine) noch der Landwehr angehören, vom Beginn des Jahres, in welchem sie ihr 19. Lebensjahr vollenden bis zum Beginn des Jahres, in welchem sie ihr 42. Lebensjahr vollstreckt haben, also heute alle vom 1. Jänner 1872 bis zum 31. Dezember 1895 geborenen. Es können sich auch Freiwillige melden, und zwar solche, welche außerhalb der Heeres-, Landwehr- und Landsturmpflicht stehen und zum Landsturmbdienst geeignet sind. Die Landsturmpflichtigen werden in zwei Aufgebote eingeteilt. Das erste Aufgebot reicht vom 19. bis 37. Lebensjahr, umfasst also heute die Geburtsjahre 1877 bis 1895, das zweite Aufgebot reicht vom 38. bis 42. Lebensjahr, umfasst also die Geburtsjahre 1872 bis 1876, ein Unterschied der Verwendung beider Aufgebote ergibt sich jedoch nur bei der Verwendung im Frontdienst.

Unterhaltsbeitrag für die Familien der Einberufenen.

Zugleich mit dem Kriegsleistungsgesetz, das alle gesunden Männer bis zum 50. Lebensjahr zum Kriegsdienst verpflichtet, wurde Ende des Jahres 1912 das Gesetz über den Unterhaltsbeitrag für Angehörige von Mobilisierten geschaffen, das wir gegenwärtig den Genossen in Erinnerung bringen, um sie so rechtzeitig in die Lage zu bringen, im Einberufungsfall die Rechte ihrer Frauen und Kinder wahr zu können.

Nach diesem Gesetz haben die Familien der Angehörigen der Einberufenen, insofern diese österreichische Staatsbürger sind, Anspruch auf einen Unterhaltsbeitrag. Für ungarische Staatsbürger gilt dieses Gesetz nicht. Es ist auch gleichgültig, ob man zum eigentlichen Kriegsdienst oder zum Landsturm einberufen wird. Der Unterhaltsbeitrag wird an österreichische Staatsbürger, die einberufen wurden, in beiden Fällen bezahlt.

Wer ist anspruchsberechtigt?

Als zur Familie gehörig werden in jedem Falle Gattin und Kinder betrachtet, ferner aber auch Eltern, Großeltern und Schwiegereltern, Stiefeltern, Geschwister sowie uneheliche Kinder.

Die Frau und die Kinder bekommen, auch wenn sie im Ausland wohnen, den Unterhaltsbeitrag. Die übrigen bekommen ihn aber nur dann, wenn sie in Oesterreich wohnen.

Der berühmte Dichter.

Der Roman.

... als der Vorhang gefallen war, erhob sich, gleich einem Orkan, ein tosender Beifall. Der erste Geld und die jugendliche Liebhaberin packten Fürchtegott Ephraim Weisel, den Dichter, bei den Händen und zerrten den sich Sträubenden auf die Bühne hinaus. Fürchtegott Ephraim Weisel mußte sich immer wieder beugen, denn der Beifall wollte nicht enden. Vor Aufregung halb tot, sank Fürchtegott Ephraim Weisel endlich hinter den Kulissen auf einen Stuhl.

In diesem Augenblick aber stürzte der Theaterdirektor auf ihn, umarmte ihn und sagte:

„Ich gratuliere Ihnen, junger Meister! Von dieser Stunde an sind Sie ein berühmter Mann! Nehmen Sie einsteilen diese fünftausend Mark als Vorschuß. Ich stehe, sofern Sie mehr wünschen, natürlich jederzeit mit Vergnügen zu Ihrer Verfügung!“ —

Als Fürchtegott Ephraim Weisel, von zahlreichen Gratulanten umringt, das Theater verließ, trat ihm auf der Straße plötzlich eine elegante, dicht verschleierte Dame in den Weg.

Fürchtegott Ephraim Weisel stutzte und blieb stehen. Er erkannte seine ehemalige Braut.

„Viola, du?“ fragte er.

„Ja — ich, Fürchtegott,“ sagte Viola mit von Tränen erstickter Stimme. „Kannst du mir vergeihen? Kannst du es vergessen, daß ich so kleinmütig war, nicht an dich zu glauben? Erbarme dich meiner! Und laß alles wieder so werden, wie es ehemals war!“

Mein Fürchtegott Ephraim Weisel schüttelte abweisend den Kopf. Ein seltsames Lächeln spielte um seine Lippen. „Rein!“ kam es schneidend aus seinem Munde.

Die Wirklichkeit.

„Herrn Straßenbahnkontrollor Fürchtegott Ephraim Weisel in Böhmisch-Leipa. — Sehr geehrter Herr! — Die uns freundlichst eingerichtete fünfstellige Komödie „Die Liebe und der Euff“ reichen wir Ihnen anbei mit bestem Dank zurück, da wir zu unserem Bedauern nicht in der Lage sind, sie zur Aufführung zu erwerben. — Hochachtungsvoll ... die Direktion des Böhmisch-Leipaer Stadttheaters.“

Doch die Verwandtschaft zu einem Einberufenen allein genügt nicht, daß der Unterhaltsbeitrag bezahlt wird. Anspruchsberechtigt sind nur jene Familienmitglieder, deren Unterhalt bisher im wesentlichen vom Arbeitseinkommen des Einberufenen abhängig war. Wenn also auch ein Angehöriger noch teilweise erwerbsfähig oder schon teilweise erwerbsfähig ist und darum wohl etwas, aber nicht mehr so viel oder noch nicht so viel verdient, um sich davon ganz zu erhalten, so bekommt er Unterhaltsbeitrag. Es sind also zum Beispiel die Eltern des Einberufenen, die einen kleinen Verdienst haben, oder die Geschwister des Einberufenen, die Lehrlingslohn haben, anspruchsberechtigt, wenn der Einberufene bisher für sie so viel getan hat, daß ihr Unterhalt im wesentlichen von seinem Verdienst abhängig ist.

Da maßgebend ist, ob das Einkommen des Einberufenen aus Arbeit stammt, sind anspruchsberechtigt die Angehörigen der Arbeiter und Angestellten sowie die der Kleinbauern, die keine fremde Kraft beschäftigen, und der Kleingewerbetreibenden, die keine Gehilfen beschäftigen. Lehrlinge darf ein Gewerbetreibender haben, ohne daß der Anspruch verloren geht.

Der Unterhaltsbeitrag wird nicht bezahlt, solange der Einberufene Gehalt oder Lohn bekommt, oder wenn er in so guten Vermögens- und Erwerbsverhältnissen ist, daß durch seine Einberufung der Unterhalt der Angehörigen nicht gefährdet wird. Darüber, ob das zutrifft, werden Erhebungen gepflogen.

Wenden sich, solange der Einberufene Dienst leistet, die Verhältnisse eines Angehörigen oder tritt der Zeitpunkt ein, an dem der Einberufene Gehalt oder Lohn nicht mehr bekommt, dann kann derjenige, dessen Anspruch einmal abgewiesen wurde, abermals einreichen.

Voraus besteht der Unterhaltsbeitrag?

Der Unterhaltsbeitrag besteht für jeden einzelnen Anspruchsberechtigten

1. aus der täglichen Unterhaltsgebühr und

2. aus dem täglichen Mietzinsbeitrag.

Nur derjenige bekommt keine Unterkunftgebühr, der im eigenen Hause wohnt oder in einem Hause wohnt, das dem Einberufenen gehört, oder der in einer öffentlichen Anstalt (Armenhaus) wohnt.

Wie hoch ist der Unterhaltsbeitrag?

Als Unterhaltsgebühr bestimmt das Gesetz für jeden einzelnen Anspruchsberechtigten für jeden Tag den Betrag, der für die „Militärdurchzugsverpflegung für den Kopf und Tag“ festgesetzt ist. Dieser Betrag wird jährlich vom Kriegsministerium bestimmt. Für das Jahr 1914 beträgt er zufolge des Verordnungsblattes für das Heer vom 24. Jänner 1914 für Wien 88 S., für das übrige Niederösterreich 81 S. In den anderen Städten und Ländern ist er etwas geringer, nur in Tirol und Vorarlberg ist er höher.

Der Mietzinsbeitrag, der zur Unterhaltsgebühr dazukommt, beträgt die Hälfte der Unterhaltsgebühr.

Kinder unter acht Jahren bekommen aber nur die Hälfte der Unterhaltsgebühr und des Mietzinsbeitrages.

Es ist natürlich gleichgültig, ob alle oder ein Teil der Anspruchsberechtigten mit dem Einberufenen in einer Wohnung gewohnt haben oder nicht.

Der gesamte Unterhaltsbeitrag (bestehend aus Unterhaltsgebühr und Mietzinsbeitrag) beträgt nun zufolge der in der Zirkularverordnung vom 12. Jänner 1914 für die „Militärdurchzugsverpflegung“ festgesetzten Beträge für jede Person, die wohnhaft ist

	die über 8 Jahre alt ist	die unter 8 Jahre alt ist
	Kronen	Geller
in Innsbruck	1.50	75
im übrigen Tirol und Vorarlberg	1.35	65
in Wien	1.32	66
im übrigen Niederösterreich	1.21½	60½
in Linz	1.32	66
im übrigen Oberösterreich	1.14	57
in Triest	1.30½	65½
im übrigen Krain	1.20	60
in Brunn	1.27½	63½
im übrigen Mähren	1.20	60
in Klagenfurt	1.27½	63½
im übrigen Kärnten	1.18½	59½
in Lemberg	1.26	63
in Krakau	1.20	60
im übrigen Galizien	—85½	42½
in Graz	1.24½	62½
in Salzburg, Stadt und Land	1.23	61½
in Troppau	1.23	61½
im übrigen Schlesien	1.14	57
in Prag	1.20	60
im übrigen Böhmen	1.27½	63½
in Zara in Dalmatien	1.20	60
im übrigen Dalmatien	1.10½	55½
in Balbach	1.14	57
im übrigen Krain	1.06	52½
in Czernowitz	1.12½	56½
in der übrigen Bukowina	—91½	45½

Aus dieser Tabelle ergibt sich, daß diejenigen, die in den Hauptstädten wohnen, immer mehr bekommen als die in den kleineren Städten Wohnhaften. Eine Ausnahme tritt nur in Salzburg und in Prag ein. In Salzburg wird auf dem flachen Lande nicht weniger bezahlt als in der Hauptstadt. In Böhmen wird auf dem flachen Lande sogar mehr als in der Hauptstadt bezahlt. Der im Ausland wohnende Anspruchsberechtigte bekommt Kr. 1.20, ein Kind unter acht Jahren 60 S.

Hat also ein Einberufener Frau und zwei Kinder, von denen eines über acht Jahre und eines unter acht Jahren ist, und unterstützt er seine Mutter,

so daß sie zum großen Teil von ihm lebt, und wohnen alle in Wien, so bekommen diese vier Personen zusammen täglich

dreimal 1 Krone 32 Geller . . . 3 Kronen 96 Geller
einmal 66 Geller (für
das Kind unter acht Jahren) . . . 66
also die ganze Familie . . . 4 Kronen 62 Geller

Der Unterhaltsbeitrag für alle Familienangehörigen zusammen darf aber den durchschnittlichen Tagesverdienst des Einberufenen nicht überschreiten. Mehr als der Einberufene durchschnittlich verdient hat, kann die Familie, wenn sie auch aus noch so vielen Köpfen besteht, nicht bekommen. Gätte also der Einberufene, dessen Familie nach der oben gemachten Aufstellung Kr. 4.62 zu bekommen hat, nur Kr. 4.50 durchschnittlich täglich verdient, so würde die Familie täglich nur Kr. 4.50 bekommen.

Wenn ein Angehöriger vom Einberufenen wohl unterstützt wurde, aber mit einem geringeren Betrag, als das Gesetz als Unterhaltsbeitrag gewährt, dann bekommt dieser Angehörige nur so viel, als der Einberufene wirklich geleistet hat. Hat also jemand, der nicht Frau und eheliche Kinder hat, seiner Mutter oder seinem unehelichen Kinde nur 20 Kr. monatlich gegeben, so bekommt eben die Mutter oder das Kind nur 66½ S. täglich.

Wenn der Einberufene desertiert oder wenn er vom Militärgericht zu schwerem Kerker verurteilt wird (nicht aber, wenn er mit einfachem Kerker oder Arrest bestraft wird), so wird vom Tage der Desertion oder vom Tage der Rechtskraft des Urteils an kein Beitrag mehr bezahlt.

Der Unterhaltsbeitrag beginnt mit dem Tage, von dem an der Familienhalter durch die Einberufung an der Ausübung des Erwerbes gehindert ist, und dauert bis zum Tage der Rückkehr in den Wohnort. Es wird also auch die Reisezeit eingerechnet, ebenso die Zeit, die man in einer Heilanstalt oder Pflanzstätte verbringt.

Wenn ein Einberufener im Gefecht getötet oder nach einem Gefecht vermißt wird oder wenn er infolge einer Körperbeschädigung oder einer Krankheit, die er durch den Militärdienst erlitten hat, stirbt, so gebührt denjenigen, die Anspruch auf Unterhaltsbeitrag haben, dieser Unterhaltsbeitrag noch sechs Monate lang nach dem Tode oder dem Tage des Vermisstwerdens, auch wenn der Krieg innerhalb dieser sechs Monate beendet wird. Nach diesen sechs Monaten hat man nur Anspruch auf die sehr geringe sogenannte Militärversorgung.

Der Unterhaltsbeitrag ist nicht pfändbar.

Der Unterhaltsbeitrag kann vom Gericht nicht gepfändet werden, auch eine jede Verpfändung oder Uebertragung ist ungültig. Nur Beträge, die ausdrücklich von einer Behörde oder Gemeinde als Vorschuß für den Unterhaltsbeitrag gezahlt werden, können abgerechnet werden.

Wie verlangt man den Unterhaltsbeitrag?

Den Unterhaltsbeitrag kann sowohl der Einberufene verlangen, wenn ihm noch so viel Zeit dazu bleibt; es kann ihn aber auch der Angehörige fordern, dem der Anspruch zusteht. Also Frau, Eltern u. s. w. Für eheliche Kinder kann ihn auch die Mutter, für uneheliche der Vormund fordern.

Der Anspruch ist bei der Gemeinde anzumelden, in der der Anspruchsberechtigte wohnt. In Wien sind das die städtischen Gemeindevorstände in den Bezirken. Wohnen die Angehörigen in verschiedenen Orten oder Bezirken, kann also bei verschiedenen Behörden der Anspruch erhoben werden. Wohnt der Anspruchsberechtigte in Ungarn oder Bosnien, so ist die Anmeldung bei der politischen Behörde des Zuständigkeitsortes des Einberufenen anzumelden. Wohnt der Anspruchsberechtigte außerhalb Oesterreich-Ungarns, so ist der Anspruch bei dem nächsten Konsulat oder der nächsten Gesandtschaft (Bottschaft) zu erheben.

Schriftliche Gesuche sind nicht nötig, weil wohl alle Behörden, die von ihnen nach den Angaben des Anspruchsberechtigten ausgefüllt werden. Es ist immer gut, zur Anmeldung Dokumente mitzunehmen, aus denen hervorgeht, daß man mit dem Einberufenen verwandt ist. Die Frau soll also den Trauungsschein vorlegen, die Kinder weisen ihre Verwandtschaft durch den Taufschein aus.

Wenn man aber ein schriftliches Gesuch einbringt, so ist es stempelfrei. Man kann das Gesuch auch mit der Post schicken. In diesem Falle braucht man keine Marke daraufzugeben, wenn man auf das Couvert schreibt: „Betrifft den Anspruch auf Unterhaltsbeitrag. Nach § 12 des Gesetzes vom 26. Dezember 1912, R.-G.-Bl. Nr. 237, portofrei.“

Der Anspruch soll sofort nach Zustellung der Einberufungskarte und wenn dazu keine Zeit bleibt, sofort nach der Einrückung erfolgen. Innerhalb zweier Monate nach der Abriistung in das nichtaktive Verhältnis, nach der Abriistung des Einberufenen oder innerhalb sechs Monate nach dem Tode oder Vermisstwerden des Einberufenen muß der Anspruch gestellt werden; sonst ist es zu spät.

Wann und an wen wird der Unterhaltsbeitrag ausbezahlt?

Der Unterhaltsbeitrag wird an denjenigen ausbezahlt, der bei der Anmeldung des Anspruches als Empfänger bezeichnet wird. Wohnen die Anspruchsberechtigten nicht in derselben Wohnung, so kann man angeben, daß jedem einzelnen das Geld geschickt werden soll. Es ist aber besser, daß sich alle Anspruchsberechtigten schon früher darüber einigen, daß an einen von ihnen das Geld für alle kommen soll. Die Behörde schickt nämlich das Geld nur an eine Person für alle Familienangehörigen, wenn auch mehrere als Empfänger genannt werden. Wenn ihr dadurch die die Wahl freigestellt wird, schickt sie es an den nächsten Verwandten des

Einberufenen. Damit nun die Behörde nicht eine Wahl treffen kann, die der Familie nicht günstig ist, so ist es besser, sich vorher darüber innerhalb der Familie zu einigen und den Empfänger anzugeben. Auf die Verteilung des Geldes innerhalb der Familie nimmt die Behörde keinerlei Einfluß.

Die Auszahlung des Unterhaltsbeitrages erfolgt halbmöndlich, und zwar wöchentlich am 1. und 16. Sie soll immer im Vorhinein erfolgen. Schon deshalb ist es nötig, den Anspruch so rasch als möglich zu stellen. Unterhaltsbeitrag braucht man nicht zurückzugeben, auch wenn der Einberufene vor dem Tage, bis zu dem bezahlt ist, abruft.

Wer entscheidet über den Anspruch?

Ob der Familienangehörige eines Einberufenen Unterhaltsbeitrag bekommt, wird von Kommissionen bestimmt, die aus einem vom Statthalter bestimmten Beamten, einem Vertreter der Finanzlandesbehörde und einem Vertreter des Landesauschusses besteht. In Wien und in den anderen Städten mit eigenem Statut gehört der Kommission aber statt dem Vertreter des Landesauschusses ein vom Bürgermeister bestimmtes Gemeindeorgan an.

Die Gemeinden sind verpflichtet, auf Verlangen der Behörden an der Durchführung des Gesetzes mitzuwirken, vor allem also die Erhebungen zu pflegen. Die politische Behörde kann auch beliebige Personen als Vertrauensmänner für die Erhebungen bestimmen.

Ein Manifest der deutschen sozialdemokratischen Arbeiterpartei Oesterreichs.

Die Parteivertretung der deutschösterreichischen Sozialdemokratie hat folgenden Aufruf erlassen:

Arbeiter und Arbeiterinnen! Parteigenossen!

Die Völker Oesterreichs stehen an der Schwelle gewaltiger Ereignisse. Oesterreich steht vor dem Beginn eines Krieges

mit aller seiner Gewalt.

Die sozialdemokratische Arbeiterpartei in Oesterreich hat seit sechs Jahren vor dieser furchtbaren Gefahr gewarnt. Sie hat seit sechs Jahren alles, was in ihren Kräften stand, getan, um den Völkern das große Gut des Friedens zu erhalten. Heute sehen wir, daß die Kräfte, die zum Kriege drängten, stärker waren als wir.

In diesem Augenblick gilt unser erster Gruß

unseren Soldaten,

unser heißester Wunsch den Arbeitern, die zur Fahne berufen sind. Noch hoffen wir, daß das Schlimmste ihnen erspart bleiben wird. Mit der ganzen Leidenschaft unserer Herzen wünschen wir ihnen, daß es ihnen beikommen sein möge, bald und unberührt in unsere Mitte zurückzukehren, zurückzukehren in unsere Reihen: zu dem Kampf der Arbeiterklasse um ihre Befreiung.

Unser zweites Wort aber gilt euch, Genossen und Genossinnen, die ihr im bürgerlichen Leben geblieben seid.

Die Geschichte lehrt, daß kriegerischen Ereignissen immer große Veränderungen im inneren Leben der Staaten und Völker folgen. Der Krieg wird ein neues Oesterreich schaffen. Er wird unsere Kampfbedingungen wesentlich verändern. Gerüstet zu sein und gerüstet zu bleiben

für die Zeit nach dem Kriege

ist heute unsere wichtigste Aufgabe.

Darum ist es eure Pflicht in dieser Stunde,

unsere Organisationen aufrechtzuerhalten.

Die Zerstörung unserer Organisationen würde uns nach dem Kriege der Uebermacht unserer wirtschaftlichen und politischen Gegner ausliefern. Wohl steht der Ausnahmezustand, den die Regierung über ganz Oesterreich verhängt hat, unserer Tätigkeit enge Grenzen. Aber unser Vereinsleben wird, sofern es sich an die durch den Ausnahmezustand eingetretenen gesetzlichen Bestimmungen hält, durch ihn keineswegs berührt. Unsere Vereine müssen in Wirksamkeit bleiben. Die Vertrauensmänner ihre normale Tätigkeit fortsetzen. Wo ein Vertrauensmann einberufen ist, muß sofort ein Ersatzmann für ihn gestellt werden. Alles, was den Behörden einen begründeten Anlaß oder Vorwand zur Unterdrückung oder Behinderung unserer Organisationen geben könnte, ist zu vermeiden. Die auf Grund des Ausnahmezustandes erlassenen behördlichen Verfügungen, insbesondere die Verfügungen über die Anmeldung von Vereinsversammlungen, sind sorgfältig zu beachten. Die Genossen sind zu ermahnen, daß sie jedes unvorsichtige Wort, das schwere Opfer kosten könnte, vermeiden und sich vor Mäherern und Spitzeln hüten.

Eine besonders schwere Aufgabe ist

unserer Presse

gestellt. Der Ausnahmezustand setzt der freimütigen Kritik, die sie sonst zu üben gewohnt ist, sehr enge Schranken. Desto wichtiger ist es, daß unsere Genossen treu zu unserer Presse stehen, damit dieses wichtigste Werkzeug täglicher Verbindung zwischen uns unberührt bleibe.

Genossen und Genossinnen! In guten Zeiten ist es leicht, zu unserer Sache zu stehen. Erst in schwerer Zeit offenbart sich unsere innere Kraft. Da muß sich unsere Treue, unsere Opferwilligkeit bewähren. Zeigt, daß es auch in unseren Reihen keine Fahnenflucht gibt! Daß auch die Männer des Klassenkampfes bis zum letzten Atemzug zu ihren Fahnen stehen!

Eine besondere Rechnung gilt

unseren Vertrauensmännern.

Von ihrer Einsicht, ihrer Klugheit, ihrer Mannlichkeit, ihrer Beharrlichkeit hängt jetzt die weitere Entwicklung der Arbeiterklasse ab.

Arbeiter und Arbeiterinnen! Laßt euch nicht entmutigen! Bleibt treu eurer Sache, treu der Sache des arbeitenden Volkes! Dann werden wir nach dem Kriege stark genug sein, dafür zu sorgen, daß das neue Oester-

reich, das aus den weltgeschichtlichen Ereignissen des Augenblicks erwachsen soll, werde, was es sein soll: eine Heimstätte freier Völker, ein fruchtbarer Boden für die befreiende Arbeit des Proletariats!

Hoch die Sozialdemokratie!

Von der Personalkommission der Buschthorader Eisenbahn.

Protokoll der am 30. April 1914 abgehaltenen VII. Sitzung der Personalkommission Sektion IV (für Arbeiter) der ausschließlich privilegierten Buschthorader Eisenbahn.

Anwesend die Herren: Zentralinspektor Josef Serget, Inspektor Julius Gahlbeck als Vorsitzender, Maschinenoberkommissär Rudolf Mann als dessen Stellvertreter, Bremser Benito Koci, Bremser Anton Stis, Magazinsarbeiter Josef Kutscher, Schmied Hugo Stütz, Tischler Karl Musil, Maurer Josef Chmel, Zimmermann Wilhelm Mathes als Mitglieder und der Resident Johann Brskovsky, welcher der Sitzung zwecks Unterstützung des Schriftführers beigegeben wurde.

Auf der Tagesordnung stehen: 1. Wahl eines Schriftführers. 2. Wahl zweier Delegierten und eines Ersatzmannes für die Sitzung der Personalkommission. 3. Begutachtung der von den einzelnen Mitgliedern eingebrachten Initiativanträge.

Der Vorsitzende konstatiert die statutenmäßig erfolgte Einberufung der Sitzung sowie deren Beschlußfähigkeit, begrüßt die Erschienenen, wünscht den Beratungen einen guten Erfolg und eröffnet die Sitzung.

Vor Uebergang zur Tagesordnung ergreift Herr Zentralinspektor Serget das Wort und bemerkt, daß es ganz ungewöhnlich sei, auf einmal eine große Anzahl von Anträgen, wie heute, der Personalkommission zur Begutachtung vorzulegen.

Sämtliche Anträge müssen, bevor sie vor die Personalkommission gelangen, doch erst gründlich durchstudiert und den betreffenden Sachreferenten zur Bearbeitung zugewiesen werden, da sonst der Personalkommission sehr wenig gedient wäre.

Der Genannte empfiehlt deshalb den Herren Kommissionsmitgliedern, in Zukunft ihre Anträge vorerst nach Materien zu sichten, und zwar in solche, welche alle Arbeitergruppen, und in solche, welche nur einzelne Gruppen der Arbeiter betreffen, ferner sich stets nur auf eine bestimmte Anzahl von Anträgen zu beschränken und dieselben auch stichhaltig zu begründen.

Sollten die Herren Kommissionsmitglieder einwenden, daß deshalb so viele Anträge zusammengekommen sind, weil die Personalkommission längere Zeit nicht einberufen war, so muß darauf erwidert werden, daß die Generaldirektion nicht mehr gewußt hat, ob die Herren auf diese Institution überhaupt noch ein Gewicht legen, nachdem gerade im Vorjahr eine Reihe von Anträgen und Memoranden seitens der Organisationen überreicht wurde.

In der Zukunft werden alle allgemeinen Personalangelegenheiten ausschließlich nur in der Personalkommission besprochen werden und etwaige Memoranden der Organisationen unbeantwortet bleiben.

Kommissionsmitglied Herr Stütz erkennt die Notwendigkeit der Zusammenfassung der Anträge nach Materien und die Einschränkung derselben in betreff deren Anzahl an, und erklärt sich weiters im eigenen Namen und im Namen der übrigen Kommissionsmitglieder damit einverstanden, daß künftighin Anträge, betreffend allgemeine Personalangelegenheiten, nur durch die Personalkommission — welche ja zu diesem Zwecke geschaffen wurde — zur Vorlage gebracht werden. Anträge der Organisationen wären abzulehnen und deren Vertreter an die Personalkommission zu weisen.

Weiters erklären sich die Kommissionsmitglieder damit einverstanden, daß, wenn die Personalkommission zweimal im Jahre einberufen wird, die Feststellung des Termins der Generaldirektion überlassen bleiben soll.

Bei dieser Gelegenheit bittet Herr Stütz auch um die Beteiligung der einzelnen Kommissionsmitglieder mit Abschriften der Sitzungsprotokolle, wozu Herr Zentralinspektor Serget bemerkt, daß dieser Bitte vielleicht stattgegeben werden wird, jedoch nur unter der Bedingung, daß diese Protokolle ausschließlich in deutscher Sprache verfaßt werden, womit sich die Kommissionsmitglieder einverstanden erklären.

Herr Zentralinspektor Serget macht noch aufmerksam, daß der Antrag auf Abänderung der Statuten der Personalkommission zu spät eingelangt ist und deshalb in den Sitzungen der Sektionen I und II nicht behandelt werden konnte. Die Diener haben diesen Antrag zur nächsten Sitzung zurückgestellt.

Der Antrag selbst ist in vielen Punkten äußerst mangelhaft gearbeitet und nach Ansicht des Redners zu einer Beratung überhaupt nicht geeignet.

Ueber Antrag des Kommissionsmitgliedes Herrn Stütz wird dieser Antrag auch hier zur nächsten Sitzung zurückgestellt.

Darauf erfolgt der Uebergang zur Tagesordnung.

I. Wahl des Schriftführers.

Zum Schriftführer wird Kommissionsmitglied Herr Stütz gewählt.

II. Wahl zweier Delegierten und eines Ersatzmannes für die Sitzung der Personalkommission.

Als Delegierte werden die Kommissionsmitglieder Herren Mathes und Stütz, als Ersatzmann Kommissionsmitglied Musil gewählt.

III. Begutachtung der von den einzelnen Mitgliedern eingebrachten Initiativanträge.

Initiativanträge der Personalkommissionsmitglieder Anton Stis, Josef Kutscher, Hugo Stütz, Karl Musil, Josef Chmel und Wilhelm Mathes.

1. Errichtung einer Disziplinarkommission; die bezüglichen Statuten wären der Personalkommission zur Begutachtung vorzulegen.

Auf die Bemerkung des Herrn Stütz, daß die Errichtung einer Disziplinarkommission ein alter Wunsch der Bediensteten sei, erwidert Herr Zentralinspektor Serget, daß den Bediensteten der B. E. B. durchaus kein Grund zu einer Klage über einen Mißbrauch oder allzu strenge Ausübung der Disziplinarstrafgewalt zustehe, denn jeder einzelne Fall wird ganz unparteiisch erhoben und nach Recht und bestem Gewissen beurteilt.

Es gibt viele Bedienstete, welche infolge schwerer Dienstvergehen von ihrer definitiven Anstellung zurückgestellt werden sollten; die Generaldirektion hat jedoch diese Strafe in vielen Fällen aufgehoben und die Leute trotzdem angestellt. Wenn einmal die Disziplinarkommission bestehen wird, wird die Generaldirektion nicht in der Lage sein, der Verwaltung einen diesbezüglichen Gnadenakt vorzulegen.

Der Antrag hat nach Ansicht des Redners keine Aussicht auf Erfolg.

Herr Stütz behauptet, daß mehrere Fälle aufzuweisen seien, wo die Leute sehr hart gestraft worden sind.

Herr Oberkommissär Mann weist darauf hin, daß bei den I. I. Staatsbahnen ein jeder Disziplinarfall die Suspension nach sich ziehe, während bei der B. E. B. die Suspension nur bei schweren Fällen eintritt, wozu Herr Zentralinspektor Serget bemerkt, daß die Verwaltung ohnedies darauf sehe, daß die Leute nicht zu lange im Genuß der reduzierten Bezüge stehen. Der Antrag wurde einstimmig angenommen.

2. Kranken-, Waffenübungs- sowie kurze Urlaube zur Beförderung von privaten Angelegenheiten sind in die Erholungsurlaube nicht einzurechnen.

Während der dienstfreien Zeit ist das Verlassen des Stationsortes ausnahmslos zu gestatten.

Zu diesem Antrag führt Herr Zentralinspektor Serget aus, daß die Urlaube der Arbeiter mit den Zirkularerlassen vom 25. Oktober 1907, Z. 44.552, und vom 30. Juni 1908, Z. 22.315, geregelt erscheinen.

Die Bestimmungen über die Behandlung der Arbeiter bei Waffenübungen sind bei allen Bahnen einheitlich.

Die Absentierung vom Stationsort in der dienstfreien Zeit ist gestattet, aber selbstverständlich nur mit Zustimmung des Dienstvorstandes.

3. Jeder Arbeiter ist mit allen Gehalts-, Personal-, Disziplinar-, Gebühren-, Steuer-, Krankenkasse-, Unfall- und Pensionsvorschriften zu beteiligen.

Herr Zentralinspektor Serget bemerkt, daß die Arbeiter die notwendigen Vorschriften betreffend die Krankenkasse, den Arbeiterprovisionsfonds, ohnedies bereits erhalten. Es würde ganz überflüssige Kosten verursachen, wenn man in dieser Hinsicht weiter ginge. Was hätte es für einen Zweck, wenn man die Arbeiter mit Betriebsreglementen und Steuervorschriften beteiligen würde? Auch die Pensionsvorschriften finden auf sie gar keine Anwendung.

Herr Stütz stellt den Antrag, daß sämtliche Personalkommissionsmitglieder mit Krankenkassen-, Werkstättenprovisionsfonds- und Arbeiterprovisionsfondstatuten nebst den zugehörigen Nachträgen beteiligt werden. Dieser Antrag wird einstimmig angenommen.

4. Sämtlichen im Aktiv- und Ruhestand befindlichen Arbeitern sollen Lebensmittelfreisfahrtscheine mit freier Wahl der Einfahrtssorte verabfolgt werden.

5. Den im Ruhestand befindlichen Arbeitern sind für ihre Person sowie ihre Angehörigen in Bezug auf Gewährung von Freifahrten für die gesellschaftlichen Linien, dann von Freifahrtzertifikaten für den Lebensmittelleintrag dieselben Rechte zuzugestehen, welche dieselben im aktiven Dienst hatten.

6. Die Generaldirektion wird ersucht, bei der nächsten Direktorenkonferenz den Antrag zu stellen, daß das allgemeine Fahrbeginntigungsabkommen vom Jahre 1907 dahin abgeändert werde, daß auch den im Ruhestand befindlichen Arbeitern sowie deren Angehörigen übereinstimmend dieselben Rechte in Bezug auf Gewährung von Freifahrten und Karren zum Regiepreis eingeräumt werden, wie den aktiven Arbeitern.

8. Beteiligung der Bediensteten und Arbeiter mit Freifahrtsscheinen (je 12 Coupons) für Fahrten der Bediensteten und deren Angehörigen analog der A. T. E. für Schnellzüge gültig. Willige Berücksichtigung motivierter Ansuchen der Bediensteten und deren Angehörigen zur Benützung der Schnellzüge eigener und fremder Bahnen bei einfachem Regiepreis.

Herr Zentralinspektor Serget verweist diesfalls auf die Bestimmungen der Dienstvorschrift, Sammlung Nr. 2 ex 1903, und führt aus, daß, soweit es sich um auf systematisierten Kosten befindliche Arbeiter (Tagelöhner) handelt, bei der B. E. B. die gleichen Bestimmungen gelten, wie bei den I. I. Staatsbahnen.

Provisionierte Arbeiter und Professionsisten erhalten, wenn sie über zehn Jahre in hiesigen Diensten standen, über fallweises Ansuchen Anweisungen auf Regiefahrtarten, sonst Anweisungen auf halbe Karren.

Legitimationen erhalten dieselben gleich wie bei den I. I. Staatsbahnen nicht, und ist auch eine diesbezügliche Aenderung nicht in Aussicht genommen.

Diese Anträge haben sehr wenig Erfolg auf irgendwelche Verwirklichung, nachdem alle Bahnverwaltungen bedacht sind, das Freifahrtswesen mit Rücksicht auf die vielen Beschwerden des zahlenden Publikums möglichst einzuschränken.

Die Angelegenheit der Freifahrtsscheine, wie sie bei der A. T. E. eingeführt sind, wird seitens des Fahrbeginntigungs-Büros studiert.

Hierzu bemerkt Herr Stütz, daß bei der A. T. E. eine Begünstigung für Fahrten auf der eigenen Bahn auch für Arbeiter im Ruhestand eingeführt sei.

Die Anträge 4, 5, 6 und 8 wurden einstimmig angenommen.

7. Alle Verbesserungen sowohl materieller als auch rechtlicher Natur, welche den Bediensteten und Arbeitern der I. I. österreichischen Staatsbahnen in Zukunft zugestanden werden oder dort bereits bestehen, haben unverzüglich auch für die Bediensteten und Arbeiter der privilegierten Buschthorader Eisenbahn in Kraft zu treten.

Zu diesem Antrag sagt Herr Zentralinspektor Serget folgendes:

„Die Ihnen allen bekannt ist, hat die B. E. B. alle ihre Personalmaßnahmen, welche sie seit 1900 getroffen hat, soweit es die Verhältnisse und die Mittel der B. E. B. zuließen, den analogen Maßnahmen der I. I. Staatsbahnen angepaßt.“

Ich verweise da auf die verschiedenen Lohnregulierungen etc.

Aber eine Erklärung in dem Sinne, daß alle Verbesserungen sowohl materieller als auch rechtlicher Natur, welche den Bediensteten und Arbeitern der I. I. österreichischen Staatsbahnen in Zukunft zugestanden werden oder dort bereits bestehen, unverzüglich auch für die Bediensteten und Arbeiter der B. E. B. in Kraft zu treten haben, eine solche Erklärung hat die B. E. B. bisher nicht gegeben (siehe Protokoll der Personalkommission vom September 1908 und Oktober 1910) und kann sie auch nicht in Zukunft geben, da der B. E. B. nicht die gleichen Einnahmequellen zur Verfügung stehen wie dem Staat und die Verhältnisse bei einer Privatbahn wesentlich verschieden sind von jenen bei den I. I. Staatsbahnen.“

9. Umänderung der bestehenden Maximalanfangslöhne in den Mindestanfangslohn.

Herr Stütz beschwert sich darüber, daß zwar der Höchstbetrag des Anfangslohnes festgesetzt erscheint, nicht aber der Mindestbetrag. Besonders bei der Bahnverwaltung werde man Leute mit Hungerlöhnen an und bekomme nur deshalb genug Arbeitskräfte, weil die meisten dieser Leute die Arbeit bei der Eisenbahn bloß als eine Nebenbeschäftigung betrachten. Dadurch sei jedoch der Bahn nicht viel gedient.

Herr Zentralinspektor Serget erklärt, daß die Bestimmung, daß neu eintretenden Arbeitern nicht immer der Maximalanfangslohn gegeben werden soll, vollkommen gerechtfertigt ist mit Rücksicht auf ältere Arbeiter, welche jahrelang warten mußten, ehe sie ihren heutigen Lohn erhalten haben.

Durch sofortige Gewährung des Maximalanfangslohnes würden nur neuerdings Beschwerden hervorgerufen werden, denn kein Dienstvorstand weiß, ob der neu aufzunehmende Arbeiter ihm entsprechen wird oder nicht. Leistet er weniger, so weisen die anderen sofort darauf hin. Sind er berückichtigungswürdige Fälle vorhanden, so sind die Dienstvorstände ermächtigt, diesfalls Anträge auf Lohnerhöhungen zu stellen.

Außerdem gibt es bei der Bahnverwaltung eine Menge minderer Arbeiten, für welche wohl ein geringerer Lohn hinreichend ist und sich immer Arbeiter finden werden, welche diese Arbeiten auch um einen geringen Lohn gern verrichten werden.

10. Automatische Aufbesserung des einzuführenden Mindestlohn unter Anrechnung zurückgelegter Dienstzeit aller Jahre und zwar: Bis zu einem Lohn von 5 Kr. täglich für alle Arbeiter des Werkstätten- und Materialdepotdienstes, bis 4 Kr. täglich für alle übrigen Arbeiter.

(Siehe auch Anträge 85, 86 sowie die Anträge des Herrn Koci am Schluss der Tagesordnung.)

Herr Zentralinspektor Herget bemerkt, daß die diesbezüglichen neuen Normen der k. k. Staatsbahnen der Generaldirektion erst jetzt zugekommen seien und die diesbezüglichen Berechnungen über diese Sache erst angestellt werden. Welche Stellung zu dieser Frage die Generaldirektion und der Verwaltungsrat auf die schlechten Einnahmen des heurigen Jahres nehmen werden, könne er nicht voraussagen.

Herr Stüb bittet, daß den Leuten nach Maßgabe ihrer Dienstzeit der Lohn entsprechend erhöht werde und weist darauf hin, daß namentlich in der Bahnerhaltungssektion Luza Ungleichheiten im Lohnbezug bestehen.

Auch Herr Musil beschwert sich über Ungleichheiten im Lohnbezug in der Werkstätte Kralup.

11. Festsetzung der täglichen Arbeitszeit auf neun Stunden.

Herr Zentralinspektor Herget erklärt, daß diese Frage sich nicht gleichmäßig regeln lassen wird, denn insbesondere die Eigenschaften des Gütermaterials- und des kommerziellen Dienstes lassen eine strenge Abgrenzung der Dienststunden der dabei beschäftigten Arbeiter nicht zu.

Herr Kutscher weist darauf hin, daß in Karlsbad in den Sommermonaten der Dienst bereits um 6 Uhr früh angetreten werden müsse und bittet, daß dortselbst das ganze Jahr hindurch der Dienst erst um 7 Uhr begonnen werde, worauf Herr Zentralinspektor Herget nochmals auf seine vorstehende Erklärung hinweist.

12. Ueberstunden an Sonn- und Feiertagen sind doppelt zu bezahlen.

Zu diesem Antrag bemerkt Herr Zentralinspektor folgendes:

Die Magazinsdienststunden sind an Werktagen vom 1. April bis 30. September von 7 Uhr früh bis 12 Uhr mittags und von 1/2 12 Uhr nachmittags bis 6 Uhr abends, vom 1. Oktober bis 31. März von 8 Uhr früh bis 12 Uhr mittags und von 1/2 12 Uhr nachmittags bis 6 Uhr abends, an Sonn- und Feiertagen von 9 Uhr früh bis 12 Uhr mittags festgesetzt, während welcher Zeit die Magazinsarbeiter schon wegen der Bedienung der Parteien anwesend sein müssen.

Vor und nach diesen Stunden ist in der Regel noch einige Zeit nötig, um die nötigen Vorarbeiten abzuwickeln und Mühsstände heben, sowie die erforderlichen Vorbereitungen für den nächsten Tag treffen zu können.

Die so geleisteten Ueberstunden finden ein Äquivalent darin, daß an manchen Tagen und zu manchen Stunden weniger zu tun ist, und daß die Sonn- und Feiertage voll bezahlt werden, obwohl an diesen nachmittags das Magazin geschlossen ist, und bis auf vereinzelte Ausnahmefälle nicht gearbeitet wird.

Das Verlangen um separate Bezahlung dieser Ueberstunden erscheint daher wenig begründet, die Stattegebung würde nicht unwesentliche Kosten verursachen und könnte es auch mit sich bringen, daß, um sich Ueberstunden zu sichern, tagsüber länger gearbeitet wird.

Wenn vor oder nach Schluß der normalen Arbeitsstunden größere oder länger andauernde Arbeiten bewältigt werden müssen, so wird eine separate Entschädigung der Leute durch Gewährung von Zulagen ohnehin in Erwägung gezogen (zum Beispiel in Saaz während der Hopfensaison, Akt 3. 29.000 ex 1913, in Schmiedeberg während des stärkeren Fischkonsums, Akt 3. 24.004 ex 1913, in Altland für die Wagenbeheizung, Akt 3. 16.098 ex 1913).

Die anderthalbfache Vergütung der Ueberzeitarbeiten in der Werkstätte ist mittels Arbeitsordnung geregelt; bei den k. k. Staatsbahnen werden die Ueberstunden mit einem Viertel vergütet, wogegen bei uns mit einem Halben.

13. Stabilisierung analog dem definitiven Personal.

Herr Zentralinspektor Herget weist darauf hin, daß die B. G. D. ohnedies schon zuviel definitives Personal habe und daß durch die Schaffung des Arbeiterprovisionsfonds doch Abhilfe geschaffen worden ist.

Herr Stüb bemerkt, daß dieser Antrag hauptsächlich die Werkstättenarbeiter betreffe, nachdem für die übrigen Arbeiter diesbezüglich schon Vorkehrungen getroffen seien.

14. Errichtung von entsprechenden Schutzhütten für die Arbeiter.

Siezu bemerkt Herr Zentralinspektor Herget, daß Schutzhütten für Arbeiter fast überall errichtet werden.

Für die Arbeiter im Stationsdienst bestehen überall entsprechende Unterfunktsloale, soweit dies aus Dienstesrücksichten erforderlich ist.

Herr Mathes empfiehlt die Errichtung von transportablen Unterfunktsloalten dort, wo größere Arbeiterpartien beschäftigt sind.

15. Freigabe von mindestens zwei Sonntagen in jedem Monat. Herausgabe einer Arbeitsordnung im Einvernehmen mit der Personalkommission.

Zu diesem Antrag führt Herr Zentralinspektor Herget folgendes aus:

Die Bahnerhaltungsarbeiter werden nur ausnahmsweise in dringenden Fällen an Sonn- und Feiertagen beschäftigt; in der Regel sind die Genannten an jedem Sonntag frei.

Für das bei den Regiebauten beschäftigte Personal besteht eine Arbeitsordnung. Bei den übrigen Bahnerhaltungsarbeiten sind die in den hierseitigen Zirkularen und sonstigen Vorschriften enthaltenen Bestimmungen maßgebend.

Für die Arbeiter im Stationsdienst gilt die hierseitige Dienstordnung.

Die Sonntage werden abwechselnd nach Maßgabe der Dienstverhältnisse den Arbeitern freigegeben, was seitens der Vorstände geregelt wird. Freigabe von mindestens zwei Sonntagen im Monat könnte wegen der entfallenden Substitutionskosten nur gegen Einstellung des Tagelohnes gewährt werden.

Auf die Neuherstellung des Herrn Stüb hin, daß dieser Antrag bloß vereinzelte Verwendungsgruppen betreffe, wobei hauptsächlich die Blockschloffer in Betracht kommen, und daß mit der Herausgabe einer Arbeitsordnung noch zugewartet werden könne, wie sich die Verhältnisse gestalten werden, wurde der 15. Antrag unter Zustimmung sämtlicher Kommissionsmitglieder vorläufig zurückgestellt.

16. Verabfolgung genügender Arbeitskleider für alle Arbeiter.

Beteiligung mit Regenmänteln aller in Betracht kommenden Arbeiter.

Zu diesem Punkt bemerkt Herr Zentralinspektor Herget, daß es eine Reihe von Tagelohnbediensteten gebe, welche schon heute im Bezug von Regenbediensteten stehen, und erklärt, daß für jene Bediensteten, welche viel zwischen, unter und auf den Wagen zu tun haben, zum Beispiel Zugbegleiter, Verschieber und Lampen u. i. w. Regenmäntel schon aus Sicherheitsrücksichten nicht beantragt werden können. Ebenso würden die Magazinsarbeiter durch Regenmäntel bei der Aus- und Zuladung von Gütern nur behindert werden.

Herr Stüb führt an, daß es sich bezüglich der Regenmäntel in erster Reihe um solche Heizhausarbeiter handelt, welche im Freien arbeiten und den Witterungsverhältnissen ausgesetzt sind, wie zum Beispiel die Aschen- und Kohlenlader

u. i. w. und beantragt die Beteiligung der Kesselwäscher mit wasserfesten Schuhen.

Herr Kutscher stellt den Antrag, wenigstens jene Magazinsarbeiter, welche im Winter bei der Ausladung stundenlang beschäftigt sind, mit einem Rodenrock und einer Dienstkappe zu betheilen.

17. In Stationen mit Tag- und Nachtverkehr ist der zwölfstündige Dienst mit stets nachfolgender 24stündiger Ruhezeit einzuführen.

Herr Zentralinspektor Herget bemerkt, daß die Dienst-einteilungen der Arbeiter nach den bestehenden Lokalverhältnissen von den auswärtigen Vorständen bestimmt werden und erklärt, daß die beantragte Diensttype gänzlich undurchführbar bei den Kohlenladern sei, denn bei dieser Gruppe würde diese Einführung eine Vermehrung des Standes um die Hälfte des Personals bedingen, wodurch sich eine sehr bedeutende Verringerung des Akkordbetrages ergeben würde.

Herr Stüb weist hin auf die schwere Arbeit der Kohlenlader und sagt, daß gerade für diese Arbeitergruppe die beantragte Diensttype erforderlich sei. Bei den k. k. Staatsbahnen, bemerkt der Genannte, sei diese Diensttype bereits in Wien I, Stadlau und Rusle, eingeführt.

Herr Kutscher bedeutet, daß die gegenwärtige Diensttype 24/24 für Karlsbad zu scharf sei und bittet, man möchte den Leuten wenigstens vor dem Nachdienst einige Stunden freigegeben.

18. An den Normaltagen Arbeitslohn um 12 Uhr mittags. Auszahlung an jedem Samstag gleich nach Arbeitslohn mittels Lohnzettels.

Herr Zentralinspektor Herget weist darauf hin, daß bei den k. k. Staatsbahnen in diesem Betreff im allgemeinen die gleichen Normen gelten wie bei der B. G. D. und erklärt, daß eine Abänderung derselben nicht beantragt werden kann.

Herr Stüb sieht in der achtstägigen Auszahlung keinen besonderen Vorteil.

19. Oberbauarbeiter sind bei eventuellem Arbeitsmangel auf der Strecke in Stationen, Magazinen, Heizhäusern u. z. zu verwenden.

Herr Zentralinspektor Herget weist darauf hin, daß falls bei den Bahnerhaltungssektionen ein Arbeitsmangel herrscht, immer getrachtet wird, die Oberbauarbeiter bei den übrigen Dienstzweigen zu beschäftigen.

Die Stände der Stations- und Magazinsarbeiter sind fixiert. Disponibel werdende Oberbauarbeiter können daher — abgesehen von Ausfällen — beim Stations- und Magazinsdienst nur dann untergebracht werden, wenn dafür eine entsprechende Anzahl der Stations- und Magazinsarbeiter entlassen würde.

Dies würde aber eine Schlechterstellung der letzteren involvieren und für den Dienst nicht förderlich sein, da an die Stelle bereits geschulter und eingearbeiteter Leute minder verwendbare treten würden.

Da für die Stationen der notwendige Arbeiterstand normiert ist, können Oberbauarbeiter nur bei Substitutionen in den Stationen verwendet werden.

Bei der Neuaufnahme von Sektionsarbeitern oder bei Personalvermehrungen werden Oberbauarbeiter in erster Reihe berücksichtigt.

Herr Stüb bemerkt, es sei für die Bahnanstalt nicht von Vorteil, wenn bereits eingearbeitete Oberbauarbeiter entlassen — wodurch dieselben genötigt sind, anderswo ihr Unterkommen zu finden — und bei eintretendem Bedarf wieder neue, minderwertige Arbeiter aufgenommen werden.

Der Genannte hält es für angezeigt, daß Oberbauarbeiter, welche Professionisten sind, bei eintretendem Arbeitsmangel in den Werkstätten beschäftigt werden.

20. Den Oberbauarbeitern und Professionisten ist bei Drahtziehen- und Schneepflugarbeiten und Fahrten sowie bei Verwendung außerhalb ihres Bahnbereichs und bei Verwendung zu schwierigen, gefährlichen und ungesunden Arbeiten eine 50prozentige Erhöhung des jeweiligen Tagelohnes zu gewähren.

Herr Zentralinspektor Herget weist darauf hin, daß die Streckenverhältnisse ermächtigt sind, den Arbeitern Zuschläge in Form von Ueberlohn zu gewähren, falls die Arbeiter in einer fremden Bahnmeisterei oder im Rasen arbeiten, beziehungsweise eine schwierige Arbeit bei der Nacht zu verrichten haben.

Bei den übrigen außergewöhnlichen Arbeiten werden den Arbeitern nur dann Zuschläge gewährt, wenn diesbezüglich ein separater Antrag vom Streckenvorstand an die Generaldirektion gestellt wird.

Siezu bemerkt Herr Mathes, daß diese Bestimmungen namentlich bei Drahtzieharbeiten nicht gebührend werden, und Herr Chmel, daß dies auch bei anderen Arbeiten der Professionisten der Fall sei.

21. Endliche Regelung des Brennstoffbezuges für die Arbeiter analog dem definitiven Personal.

Herr Stüb beschwert sich, daß den provisorischen Bediensteten die Kohle durch Anrechnung der Regiefracht noch einmal so teuer zu stehen komme, als den definitiven Bediensteten. Die Qualität sei schlecht, und müsse die bezogene Kohle gleich bar bezahlt werden.

Der Genannte beantragt die Abänderung des 21. Antrages wie folgt:

Den provisorischen Bediensteten ist die ratenweise Abzahlung der bezogenen Kohle durch Lohnabzug zu gewähren und ist von der Anrechnung der Regiefracht Abstand zu nehmen. Dieser abgeänderte Antrag wurde angenommen.

22. Zuerkennung des halben Tagelohnes an alle stabilen Arbeiter, die zu periodischen Waffenübungen einberufen wurden, auf die volle Dauer der Waffenübung bis zu 30 Tagen.

Herr Zentralinspektor Herget erklärt, daß die bezüglichen Bestimmungen bei allen Bahnverwaltungen einheitlich geregelt seien und sich deshalb in dieser Angelegenheit nichts machen lasse.

23. Abänderung der Statuten der Versorgungsinstitute. Auf den Hinweis des Herrn Zentralinspektors Herget, daß dieser Antrag nicht vor die Personalkommission, sondern in die Kompetenz der betreffenden Verwaltungsausschüsse gehöre, wurde dieser Antrag abgelehnt.

24. Die Arbeiter der Werkstätte in Komotau sind jenen der Werkstätte in Kralup im Verdienst gleichzustellen.

Herr Zentralinspektor Herget bemerkt, diese Sache sei bereits ausgetragen, mit Ausnahme einiger Partiführer, die bisher immer einige Prozente weniger hatten, weil ihre Leistungsfähigkeit eine geringere ist.

Herr Musil weist bei dieser Gelegenheit hin auf die Verhältnisse in der Werkstätte Kralup, woselbst allmonatlich zwischen den einzelnen Abteilungen im Verdienste ein Unterschied von 10 bis 12 Prozent bestehe. Die Tischler hätten die schwerste Arbeit und stünden doch den Drechern und Schlossern im Verdienst weit nach. Der Genannte sowie Herr Stüb bitten um Aufhebung dieses Uebelstandes.

25. Freigabe des Samstagsnachmittags für die Heizhaus-schloffer unter Verlassung einer Reservepartie.

Dieser Antrag wurde nach Hinweis des Herrn Zentralinspektors Herget darauf, daß dies bei den k. k. Staatsbahnen auch nicht eingeführt ist, ohne weitere Debatte angenommen.

26. Den Heizhausarbeitern sind analog den Werkstättenarbeitern Kleiderkästen, Handtücher und Schmierseife beizugeben.

Zu diesem Antrag meint Herr Stüb, daß sich in dieser Angelegenheit mit Rücksicht auf den nicht allzu großen Kostenpunkt wird doch etwas machen lassen. Derselbe legt ein beson-

deres Gewicht auf die Anschaffung von Kleiderkästen in den Heizhäusern, woselbst die Kleider sehr viel leiden, und bittet, diese Angelegenheit wohlwollend zu berücksichtigen.

27. Errichtung von Arbeiterwohnungen aus Mitteln des Provisions- und Pensionsfonds. Bis zu deren Vollenbung Gewährung einer dementsprechenden Quartiergeldzulage.

Herr Zentralinspektor Herget weist darauf hin, daß dieser Antrag in den Wirkungsbereich der betreffenden Fondsausschüsse gehört, und bemerkt, daß die Leute, wie dies zum Beispiel bei den k. k. Staatsbahnen in Komotau der Fall sei, auch wieder nicht zufrieden sein würden, denn der Verwaltungsausschuss müßte bei der Bestimmung der Mietzinse in solchen Personalfällen stets darauf schauen, daß die Gelder tatsächlich entsprechend fruchtbringend angelegt sind.

Darauf wurde der Antrag abgelehnt.

28. Erhöhung des Urlaubsanspruches für die Arbeiter.

Herr Zentralinspektor Herget äußert sich dahin, daß diesfalls eine Änderung wohl nicht beantragt werden können wird, worauf Herr Mathes bittet, das Erholungsurlaubsmaß für ältere Arbeiter zu erhöhen, da heute auf das Dienstalter wenig Rücksicht genommen werde.

29. Gleichstellung des Tagelohnes der Oberbauarbeiter auf der Lokalbahn Widwiz - Gießhübel - Sauerbrunn mit jenen der Hauptstrecke.

Gewährung eines dienstfreien Sonntags im Monat an die Streckenbegehler unter Bezug des Lohnes.

Herr Zentralinspektor Herget erklärt, daß dieser Antrag der Generaldirektionsabteilung für den Bahnerhaltungsdienst zur weiteren Antragstellung zugemittelt werden wird.

30. Dem Nachdienst versehenen Arbeiterpersonal ist analog dem definitiven Personal die Nachdienstzulage von 1 Kr. per Nachdienst zu gewähren.

Bei diesem Antrag weist Herr Zentralinspektor Herget auf die diesbezüglichen gleichen Bestimmungen der k. k. Staatsbahnen hin und bemerkt, daß Arbeiter, welche einen zum Bezug der Nachdienstzulage berechtigten Bediensteten substituieren, auch die Nachdienstzulage erhalten.

31. Rangsgemäße Verwendung der Arbeiter zu Substitutionen.

Bei diesem Antrag führt Herr Zentralinspektor Herget folgendes aus:

Zu Substitutionen der Bahnwärter werden nur Ausbildungswärteremänner, die die erforderliche Prüfung abgelegt haben, herangezogen, wobei auch derzeit bei gleicher Qualifikation die älteren Arbeiter bevorzugt werden.

Zu Substitutionen im Stations- und Bahndienst werden jene Arbeiter herangezogen, welche die Eignung zu den betreffenden Dienststellen besitzen und die erforderlichen Dienstprüfungen abgelegt haben, wobei auch derzeit bei gleicher Qualifikation die älteren Arbeiter bevorzugt werden.

Im Werkstättendienst kommt es hauptsächlich auf die Qualifikation und Fachkenntnis des Arbeiters an, und werden zu Substitutionen zumeist ältere Leute verwendet.

Herr Stüb weist darauf hin, daß in der Werkstätte Komotau in letzter Zeit zwei Schmiedeposten an jüngere Leute vergeben wurden, während ältere Leute unberücksichtigt blieben.

Bezugs Beurteilung der Arbeitsleistung sollte in erster Reihe die Begutachtung des betreffenden Partiführers eingeholt werden, damit die Arbeiter nicht der Willkür der Werkmeister preisgegeben sind.

32. Alle die Arbeiter betreffenden Zirkulare sind der Arbeiterschaft zur Einsichtnahme vorzulegen, und zwar in der Muttersprache der Arbeiter.

Herr Zentralinspektor Herget bemerkt, daß in dieser Sache doch schon alles Notwendige veranlaßt worden sei.

33. Beistellung der Werkzeuge seitens der Bahnverwaltung.

Herr Zentralinspektor Herget weist darauf hin, daß sämtliche Werkzeuge von der Bahnanstalt beigestellt werden.

Die Professionisten bringen nur die wenigen Werkzeuge mit, wie es im Baugewerbe üblich ist.

Die Herren Chmel und Mathes bitten besonders um Berücksichtigung der bei der Bahnerhaltung beschäftigten Professionisten (Tischler, Zimmerleute), deren Werkzeuge teuer seien, sowie um die Beistellung der Schaufeln für Oberbauarbeiter.

34. Das gesamte in Komotau dienstberichtende Personal erteilt den Antrag wegen Gewährung einer Ausstellungszulage oder Entschädigung anlässlich der in Komotau tagenden Landesschau und erwartet seitens einer löblichen Generaldirektion infolge der Teuerung, der stärkeren Verkehrsfrequenz und der erhöhten Einnahme eine entgegenkommende Haltung.

Herr Zentralinspektor Herget bemerkt, daß diese Angelegenheit bereits erledigt sei.

35. Erhöhung der Löhne für die Arbeiter der B. G. D. analog den k. k. Staatsbahnen. (Bei den k. k. Staatsbahnen wurde hierfür der Betrag von 3.000.000 Kr. aufgewendet.)

Antrag des Herrn Koci auf Rückwirkung dieser Lohn-erhöhung ab 1. April 1914 für die gesamte Arbeiterschaft des Stations-, Magazins-, Heizhaus- und Werkstättendienstes.

Herr Zentralinspektor Herget bemerkt, er könne heute nicht sagen, welchen Standpunkt die Verwaltung — mit Rücksicht auf den schlechten Geschäftsgang — zu der beantragten rückwirkenden Lohnhöhung einnehmen wird.

36. Einführung der Lohnautomatik für die Arbeiter analog den k. k. Staatsbahnen. Bei den k. k. Staatsbahnen wurden für die Professionisten die zweijährigen Vorrückungsfristen und für die übrigen Arbeiter die dreijährigen Vorrückungsfristen je 20 G. eingeführt, und zwar mit dem Erlaß 3. 34.782/4 vom 31. Dezember 1913.

Herr Zentralinspektor Herget macht aufmerksam, daß die Oberbauarbeiter beim Staat von dieser Lohnautomatik ausgeschlossen sind.

37. Beteiligung sämtlicher Geizer und der den Geizerdienst versehenen Bediensteten mit Leinenkleidern, und zwar bei der ersten Ausfassung mit zwei und sodann jährlich mit einem Leinenanzug. Das k. k. Eisenbahnministerium hat diese Maßnahme mit 3. 27.239/13 verfügt und hierfür den Betrag von 90.000 Kr. aufgewendet.

Herr Zentralinspektor Herget erklärt, daß dieser Antrag mit dem analogen Antrag der Dienerssektion mitbehandelt werden wird.

Weitere Initiativanträge des Kommissionsmitgliedes Herrn Koci:

1. Der 1. Antrag erscheint vorstehend unter Punkt 35 mitbehandelt.

2. Zuerkennung einer Lohnhöhung von 20 G. stets nach drei Jahren für sämtliche Arbeiter.

3. Erweiterung der bestehenden drei Lohnvorrückungen auf zehn Vorrückungen, und zwar für Arbeiter stets nach drei Jahren und für Handwerker stets nach zwei Jahren.

4. Den in Smichow beschäftigten Arbeitern, deren Lohn niedriger ist als der Grundlohn, wäre der Lohn auf den Betrag zu erhöhen, welcher denselben nach dem Grundlohn-ausmaß und der Verwendungsdauer zusteht.

5. Sämtlichen provisorischen Angestellten der k. k. Staatsbahnen wäre der Lohn nach dem Muster der k. k. Staatsbahnen zu regeln, und zwar unter Berücksichtigung des festgestellten Grundlohn, als auch der seitens des betreffenden Bediensteten im Eisenbahndienst zugebrachten Jahre. Für die im Eisenbahndienst zugebrachten Dienstjahre wäre zum Grundlohn auch die gebührenden Vorrückungen zu gewähren.

Betreffend die vorstehenden Anträge des Herrn Koci, weist Herr Zentralinspektor hin auf das bereits bei Punkt 10,

85, und 86 Gefagte und erklärt, daß, sofern einzelne Sachen ohne namhafte Auslagen werden durchgeführt werden können, der Generaldirektion, welcher das ausschließliche Entscheidungsrecht zusteht, Antrag gestellt werden wird.

Nachdem weitere Anträge nicht mehr vorlagen, war das Programm der Sitzung erschöpft und wurde dieselbe vom Vorsitzenden geschlossen.

Prag, am 30. April 1914.

Erstellt:

Rebident Johann Brskobsky m. p.

Der Vorsitzende:

Julius Sablitz m. p., Inspektor.

Der Schriftführer:

Hugo Stütz m. p., Schmied.

Vom Arbeiterzentralausschuß.

Protokoll der am 26. und 27. Oktober 1913 im k. k. Eisenbahnministerium stattgefundenen Sitzung des Arbeiter-Zentralausschusses der Gruppe der Arbeiter des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes.

Anwesend: Der Vorsitzende: k. k. Ministerialrat Dr. Hermann Boeck; der Vorsitzendstellvertreter: k. k. Ministerialsekretär Dr. Josef Winter; vom Departement 19: k. k. Oberbaurat Franz Gatschbach; vom Departement 4: k. k. Ministerialkonsipist Friedrich Reicher v. Hohenbüchel; der Schriftführer: k. k. Ministerialkonsipist Dr. Karl v. Riebler.

Die gewählten Mitglieder: Ferdinand Schneider, Maurer, Bahnerhaltungsfektion Wien III; Josef Rejedy, Oberbaurat, Bahnerhaltungsfektion Prag (St. G.); Paul Lana, Tischler, Bahnerhaltungsfektion Prag (N. B.); Johann Unterreiner, Zimmermann, Bahnerhaltungsfektion Kitzbühel; Georg Urschik, Schmied, Bahnerhaltungsfektion Triest; Vinzenz Stolarzki, Brückenschlosser, Bahnerhaltungsfektion Krakau I.

Das ernannte Mitglied: Franz Gumer, Oberbaurat, Bahnerhaltungsfektion Linz.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung, begrüßt die vollzählig erschienenen Arbeiterzentralausschußmitglieder der Gruppe des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes und eröffnet den für die Tagesordnung erstellten Beratungssitzung, welcher teils die Arbeitsordnung für das im Bau- und Bahnerhaltungsdienst beschäftigte Personal betreffende, teils die Lohnordnung betreffende Angelegenheiten umfaßt.

Vor Eingang in die Verhandlung bespricht der Vorsitzende die Grundzüge, von welchen sich die Verwaltung bei Herausgabe der Arbeitsordnung leiten ließ; er hebt hervor, daß durch dieselbe eine einheitliche Norm geschaffen wurde, welche alle wesentlichen auf das Arbeitsverhältnis der Arbeiter bezughabenden Bestimmungen enthält. Die Arbeitsordnung mußte aber möglichst allgemein gehalten werden, um den verschiedenen Eigenartigkeiten der einzelnen Direktionsbezirke den nötigen Spielraum zu lassen.

Mitglied Schneider stellt im Namen der gewählten Ausschußmitglieder an den Vorsitzenden das Ersuchen, dem versammelten Arbeiterzentralausschuß bei Behandlung der einzelnen Punkte bekanntzugeben, inwieweit die Verwaltung den eingebrachten Wünschen und Beschwerden der Arbeiterschaft Rechnung zu tragen gedenke.

Er hebt die schwierige Stellung der Ausschußmitglieder hervor, welche er als die einzige Verbindung zwischen den Arbeitern und der Verwaltung bezeichnet. Die Arbeiterschaft gebe den Ausschußmitgliedern vielfach die Schuld, daß die Arbeitsordnungen nicht so ausgefallen seien, wie es erwartet wurde; er bebaure, daß die gelegentlich der zwei vorangegangenen Tagungen seitens der Arbeiterzentralausschußmitglieder gegen einzelne Bestimmungen der Arbeitsordnung erhobenen Einwendungen nicht berücksichtigt worden sind.

Sinsichtlich der unmittelbaren Stellungnahme zu den von den Ausschußmitgliedern vertretenen Forderungen bemerkt der Vorsitzende unter Hinweis auf den in den Statuten genau umschriebenen Wirkungsbereich des Arbeiterzentralausschusses, daß es außerhalb der Machtbefugnis des Vorsitzenden gelegen sei, zu den einzelnen zur Verhandlung gelangenden Anträgen hinweg für die Verwaltung bindende Erklärungen abzugeben. Gegenüber den verschiedentlich aufscheinenden irrtümlichen Darlegungen erachtet sich der Vorsitzende veranlaßt, es als den Tatsachen nicht entsprechend festzustellen, daß die Gutachten, die in früheren Sitzungen abgegeben wurden, bei Erstellung der Arbeitsordnung ganz umgangen worden seien; die Gutachten seien sehr eingehend überprüft worden, sofern dieselben aber unerfüllbare Forderungen beinhalteten, mußte es eben beim Gutachten sein Bewenden haben.

Wenn die verschiedenen Wünsche und Bestrebungen der Arbeiter der einzelnen Bezirke in der Arbeitsordnung nicht berücksichtigt werden konnten, so lag dies sehr häufig auch in dem Umstand, daß eben Sonderverhältnisse, welche sich bei einzelnen der 16 Direktionen eingebürgert hatten, in dem Rahmen einer einheitlichen und allgemein gültigen Norm nicht zum Ausdruck gelangen konnten.

Soweit solche Sonderverhältnisse bestanden, müsse es vornehmlich als Aufgabe der Arbeiterausschüsse bei den Direktionen bezeichnet werden, dieselben dort geltend zu machen. Jedenfalls können jedoch die großen Vorteile nicht übersehen werden, die schon darin gelegen seien, daß die Arbeiter durch die Herausgabe der Arbeitsordnungen endlich eine Regelung ihres Arbeitsverhältnisses gefunden haben.

Nach den Ausführungen des Mitgliedes Schneider sei darauf zu schließen, daß sich hinsichtlich der Befugnisse des Arbeiterzentralausschusses bei den Arbeitern die irrtümliche Auffassung herausgebildet zu haben scheint, daß die im Arbeiterzentralausschuß beschlossenen Anträge auch unbedingt zur Durchführung gelangen müßten. Demgegenüber müsse aber der Vorsitzende betonen, daß dem Arbeiterzentralausschuß nur eine beratende Tätigkeit zukomme, auf die sich die Mitglieder an der Hand der Protokolle jederzeit berufen können. Die Ausschußmitglieder können, wie dies auch bisher geschah, die Wünsche ihrer Wähler eingehend vertreten; die Durchführung solcher Wünsche aber liege nicht im Machtbereich des Zentralausschusses.

Hierauf wird an der Hand der von den Ausschußmitgliedern eingebrachten Vorschläge in die Beratung der Tagesordnung eingegangen.

„Festsetzung der täglichen normalen Arbeitszeit mit neun Stunden im Durchschnitt, und zwar im Sommer, das ist vom 1. April bis 31. September mit 9½ Stunden, im Winter, das ist vom 1. Oktober bis 31. März mit 8½ Stunden. Die Verteilung dieser Arbeitszeit auf die Stunden im Tage oder in der Woche, hat im Einvernehmen mit den Arbeitern zu erfolgen.“

Mitglied Schneider wünscht die Abänderung der Bestimmung des § 5, Absatz 1, der Arbeitsordnung, dahingehend, daß die Arbeitszeit in der Regel durchschnittlich neun Stunden zu betragen hätte und gibt bekannt, daß sich dieser Wunsch mit den allgemeinen Bestrebungen der gesamten Arbeiterschaft nach Herabsetzung der Arbeitszeiten aller Betriebe decke.

Oberbaurat Gatschbach entgegnet, daß die wirklich geleistete Arbeitszeit im Bau- und Bahnerhaltungsdienst, abgesehen von Ausnahmefällen, während der Winterszeit in der Regel 8½ Stunden ohnehin nicht übersteigt, während die

Arbeitszeit in den privaten Baubetrieben gegenwärtig überall noch 10 Stunden beträgt.

Mitglied Gumer tritt für die Festsetzung einer durchschnittlichen Arbeitszeit von 8½ Stunden, sowie auch für eine genaue Bezeichnung der Tagesstunden (innerhalb der Zeit von 7 Uhr früh bis 5 Uhr nachmittags), ferner für eine entsprechende Ueberstundenentlohnung für alle über diese Zeit hinaus geleisteten Arbeiten ein.

Oberbaurat Gatschbach hält die unbedingte Beibehaltung der 10stündigen Arbeitszeit im Bahnerhaltungsdienst schon darin begründet, daß diese Arbeiter selbst innerhalb der eigentlichen Arbeitszeit mehr Arbeitspausen haben, als die Arbeiter in jenen Dienstzweigen, wo eine 9½- beziehungsweise 8stündige Arbeitszeit besteht und weil die Bahnerhaltungsarbeiter in den Wintermonaten in der Regel nur 8½ Stunden arbeiten, obgleich sie für eine 10stündige Arbeitszeit entlohnt werden.

Mitglied Unterreiner beruft sich auf die bereits vor Sinausgabe der Arbeitsordnungen hinsichtlich der Arbeitszeit bestehenden Bestimmungen, welche bei einzelnen Direktionen insofern günstiger waren, als die Mittagspause in der Arbeitszeit inbegriffen war; er wünscht, daß in jenen Direktionsbezirken wie beispielsweise Linz, Wien, Villach, in welchen die Arbeitszeit früher kürzer war, die alten Verhältnisse zur Wiedereinführung gelangen.

Bei dieser Gelegenheit zieht Mitglied Lana einen Vergleich zwischen der Arbeitszeit der Oberbaurbeiter bei der Buchführer Eisenbahn und der Arbeiter der k. k. österreichischen Staatsbahnen, während Mitglied Rejedy die früher bei der Staatseisenbahngesellschaft und der Nordwestbahn bestehenden günstigeren Arbeitszeiten bespricht.

Mitglied Schneider verlangt die endliche Festsetzung einer genauen Arbeitszeit für die Wintermonate, damit Klarheit hinsichtlich der Ueberstundenzeit geschaffen werde.

Mitglied Gumer ersucht, im Falle dem Wunsche nach Einführung des 8stündigen Arbeitstages nicht stattgegeben werden könnte, ebenfalls um die Festsetzung einer genauen Arbeitszeit während der Wintermonate; als Wintermonate hätte die Zeit von Mitte Oktober bis Mitte März zu gelten; hinsichtlich der Frage der Ueberstundenentlohnung schlägt er sich den Ausführungen des Vorredners an, wonach jede mehr als 8½ Stunden währende Arbeitszeit im Winter als Ueberzeit anzusehen und zu entlohnen sei.

Nachdem noch Mitglied Schneider den Wunsch der Arbeiter vorgebracht hatte, die Arbeitszeit nach Anführung und im Einvernehmen mit den Vertrauensmännern der Arbeiterschaft zu bestimmen, erwidert der Vorsitzende, daß im § 5, Absatz 1, die Befugnis getroffen sei, daß von der Arbeiterschaft die bezüglich vorgebrachte Wünsche vom zuständigen Dienstvorstand nach Möglichkeit zu berücksichtigen seien.

Auf die vorgebrachten Anregungen zurückkommend bemerkt der Vorsitzende im allgemeinen, daß jede Verkürzung der Arbeitszeit erfahrungsgemäß mit großen Kosten verbunden sei und daß eine weitere Herabsetzung der Arbeitszeit für Oberbaurbeiter auch auf die derzeit geltenden Arbeitszeiten in anderen Dienstzweigen und Betrieben rückwirken würde; wenn einzelne Direktionsbezirke die Arbeitszeit im Winter mit 8½ Stunden festsetzen, so stehe dies nicht im Widerspruch mit den einschlägigen Bestimmungen der Arbeitsordnung, nur könne daraus bei notwendiger Ersetzung der Arbeitszeit auf 10 Stunden kein Anspruch auf besondere Entlohnung erwachsen, weil die Arbeiter im Winter den für 10 Stunden berechneten vollen Tagelohn auch dann beziehen, wenn die tatsächliche Arbeitszeit mit Rücksicht auf die Tageslänge bis auf 8½ Stunden herabsinke. Es liege jedoch nicht in den Intentionen der Verwaltung, daß dort, wo früher im Winter regelmäßige 8½stündige Arbeit geleistet wurde, nunmehr ohne zwingende Notwendigkeit eine längere Arbeitszeit verlangt werde; dieser Gedanke sei auch in den erlassenen Uebergangsbestimmungen zum Ausdruck gebracht worden.

„In allen den Bahnerhaltungsfektionen zugehörigen Werkstätten, Imprägnierungsanstalten und anderen Anstalten, in welchen Professionisten beschäftigt werden, soll die für Hauptwerkstätten festgesetzte Arbeitszeit Geltung finden, ebenso für die Brückenschlosser und für die diesen zugehörigen Arbeiter.“

Die Mitglieder Schneider und Gumer begründen diesen Antrag unter Hinweis auf die vorwiegende Arbeitsleistung der Brückenschlosser in den Bahnerhaltungswerkstätten vor allem mit der Notwendigkeit, die bisherige Unsicherheit in der Behandlung der Professionisten dieses Dienstzweiges zu beseitigen.

Oberbaurat Gatschbach kann sich dieser Ansicht nicht anschließen, sondern vertritt vielmehr, daß eine Gleichstellung der Professionisten des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes mit den Professionisten der Hauptwerkstätten nicht gerechtfertigt erscheine, da die Brückenschlosser den wesentlich größeren Teil ihrer Arbeitszeit auf der Strecke zubringen.

Für Arbeiter in Tunneln soll die tägliche normale Arbeitszeit vom Zeitpunkt des Abganges bis zur Ankunft am Sammelplatz außerhalb des Tunnels — gleichviel in welcher Tiefe des Tunnels gearbeitet wird — 8 Stunden nicht übersteigen; desgleichen bei Arbeiten in Senkgruben, an Wasserbauten und an Rechen oder Relsen, gleichviel in welcher Höhe diese Arbeiten vorzunehmen sind.“

Mitglied Schneider ersucht um die Aufnahme einer einheitlichen Bestimmung in die Arbeitsordnung, wonach bei Tunnelarbeiten die Arbeitszeit ohne Rücksicht auf die Lage der Arbeitsstätte im Tunnel vom dem Zeitpunkt gerechnet werden solle, in welchem die Arbeiter in den Tunnel eintreten; dementsprechend hätte auch als Zeitpunkt der Beendigung der Arbeit die Ankunft am Sammelplatz außerhalb des Tunnels zu gelten. Anschließend daran verlangt dieses Mitglied eine weitergehende Berücksichtigung der unter besonderen ungünstigen Verhältnissen zur Ausführung gelangenden Arbeiten.

Mitglied Unterreiner befürwortet ebenfalls den Antrag und beklagt, daß es den Arbeitern meist nicht freigestellt sei, eine derartige Arbeit auszuführen, sondern auf solchen Verordnungen in der Regel diejenige Arbeiterpartie herangezogen werde, welche sich gerade an Ort und Stelle befindet.

Oberbaurat Gatschbach gibt die Auskunft, daß ohnehin für die in den großen Tunneln vorzunehmenden Arbeiten mit Rücksicht auf die verschiedene Beschaffenheit derselben hinsichtlich der Länge, der Ventilationsverhältnisse und der sonstigen Erschwernisse von den Direktionen jeweils genau detaillierte Vorschriften erlassen worden sind, und daß die Arbeitszeit für Tunnelarbeiten in der Regel vom dem Zeitpunkt an gerechnet wird, in welchem der Arbeitszug den Sammelplatz verläßt, beziehungsweise an den Sammelplatz zurückkehrt.

Den vorgebrachten Wünschen gegenüber macht der Vorsitzende geltend, daß die erwähnten, unter besonders ungünstigen Verhältnissen vorgenommenen Arbeiten schon in einem durch Zuschläge erhöhten Lohne die entsprechende Berücksichtigung erfahren; auch hält er eine diebezügliche Verallgemeinerung wegen der unbedingt notwendigen Bedachtsnahme auf die verschiedenen konkreten und lokalen Verhältnisse undurchführbar.

Jede über die gewöhnliche Arbeitszeit, das heißt in der Zeit von 8 Uhr früh bis zum Beginn der normalen Arbeitszeit und vom Schluß derselben bis 8 Uhr abends, ferner jede in der Mittagspause im Dienst zugebrachte Stunde ist 50 Prozent, in der Nachtzeit, das ist von 8 Uhr abends bis 6 Uhr früh, 100 Prozent besser zu entlohnen. Jede begonnene Stunde ist voll zu entlohnen. Freigabe des 1. Mai.“

Bei Begründung dieses Antrages kennzeichnet Mitglied Schneider den im Arbeiterzentralausschuß und bei anderen Gelegenheiten vertretenen Standpunkt der gesamten Arbeiter-

schaft, die Leistung von Ueberstunden überhaupt oder doch wenigstens möglichst hintanzuhalten. Außerhalb der normalen Arbeitszeit gelegene Arbeiten sollen nur in besonderen Ausnahmefällen, in denen sich die unbedingte Notwendigkeit für Ueberstundenarbeit ergibt, und nur nach gegenseitigem Einvernehmen mit der Arbeiterschaft von denjenigen Arbeitern verrichtet werden, welche sich hiezu freiwillig melden. Für diese Leistungen gebühre dem Arbeiter auch eine entsprechend bessere Entlohnung von 50 Prozent, beziehungsweise von 100 Prozent. Redner zitiert den Erlaß B. 14.161 ex 1907, demzufolge bei der Staatsbahndirektion Wien früher Arbeiten, welche in der Zeit von 9 Uhr abends bis Mitternacht verrichtet wurden, anderthalbfach, und solche, welche vor Mitternacht begannen und über Mitternacht währten, zweifach entlohnt wurden.

Mitglied Stolarzki bringt zur allgemeinen Kenntnis, daß die Staatsbahndirektion Krakau die vorgeschriebene Verteilung der Oberbaurbeiter mit Exemplaren der Arbeitsordnung bisher nicht vorgenommen habe, und erwähnt, daß in dem Bereich der galizischen Direktionen für solche Leistungen der Bahnerhaltungsarbeiter, welche notwendigerweise zur Nachtzeit ausgeführt werden müssen, eine Ueberstundenentlohnung bisher nicht Platz gegriffen hat.

Die Mitglieder Unterreiner und Rejedy verweisen auf die bei einzelnen Direktionen seit dem Jahre 1907 bestandene, anderthalbfache Ueberstundenentlohnung, welche nunmehr durch das Inkrafttreten der Arbeitsordnung erheblich verschlechtert worden ist.

Demgegenüber stellt der Vorsitzendstellvertreter fest, daß die Ueberstundenentlohnung früher nur das Einfache des Tagelohnes betrug, während dieselbe durch die Arbeitsordnung eine allgemeine Erhöhung auf das 1½fache des Tagelohnes erfahren hat.

Mitglied Urschik beantragt, nach eingehender Begründung die Bezahlung des vollen Tagelohnes für die an Sonn- und Feiertagen bis 12 Uhr mittags geleistete Arbeit und spricht sich des weiteren für die Zuerkennung einer Nachdienstzulage — analog den definitiven Bediensteten — an alle Arbeiter aus, welche Nachdienst versehen. Im Anschluß daran bringt Mitglied Schneider das bereits gelegentlich der vorangegangenen Sitzungen gestellte Verlangen vor nach offizieller Freigabe des 1. Mai als Feiertag der Arbeiter und ersucht um die endliche Stattgebung dieses, von der überwiegenden Mehrheit der Arbeiterschaft gewünschten Antrages.

Mitglied Schneider begehrt ferner, daß jeder Arbeiter nach den Bestimmungen der Arbeitsordnung des Dienstzweiges behandelt werde, für welchen er aufgenommen wurde, und nicht, in welchem er jeweils in Verwendung steht. Er beantragt den üblichen Vorgang, daß Arbeiter, welche als Wächter verwendet werden, 10stündigen Dienst versehen müssen, jedoch nur für 10stündige Arbeitszeit entlohnt werden, und vertritt die Anschauung, daß bei Substitutionen seitens der Oberbaurbeiter bei Berechnung des Lohnes die normale, in der Arbeitsordnung für den Bau- und Bahnerhaltungsdienst festgesetzte Arbeitszeit zugrunde zu legen sei, und daß die über dieses hinausgehenden Stunden — ohne Rücksicht darauf, wie viele Dienstleistungen die Substitution beträgt — als Ueberstunden zu vergüten wären.

Mitglied Unterreiner stimmt den Ausführungen des Vorredners zu und erblickt in der intensiven Verwendung der Oberbaurbeiter unter den im Antrag festgesetzten Voraussetzungen ein geeignetes Mittel, das oftmals gezwungswise Aussehen der Oberbaurbeiter hintanzuhalten.

Der Vorsitzende bemerkt, daß der Erfüllung der im Gegenstand vorgebrachten Wünsche große Hindernisse im Wege stehen, daß jedoch die beklagte Verkürzung der Arbeiter bei anderweitiger Verwendung allenfalls durch Gewährung entsprechender Lohnzuschläge ausgeglichen werden könnte.

„Jedem Arbeiter, ob Professionist oder Hilfsarbeiter, ist bei der Aufnahme ausdrücklich und schriftlich zu erklären, ob er als ständiger oder als Aushilfsarbeiter, dem Professionisten außerdem, ob er ausschließlich und dauernd als Professionist aufgenommen oder auch zeitweise als Hilfsarbeiter verwendet wird und ferner, welchen Lohn er im letzteren Falle erhält. Nach einjähriger Verwendung ist jeder Arbeiter als ständig zu betrachten und wäre dies am Aufnahmschein anzuführen.“

Festsetzung von Ausgangspunkten für den Beginn und den Schluß der Arbeitszeit innerhalb von Strecken bis höchstens drei Kilometern. Der Weg zum und vom Arbeitsort ist in die Arbeitszeit einzurechnen, so daß der Beginn und der Schluß der Arbeitszeit am Ausgangspunkt einzutreten hat. Ist der Weg vom oder zum Ausgangspunkt vor oder nach der normalen Arbeitszeit zurückzulegen, so ist die Zeit nach dem vorhergehenden Antrag über die Bezahlung der Ueberzeit zu entlohnen. Die in jeder Bahnerhaltungsfektion nötigen Ausgangspunkte sind im Einvernehmen mit den Arbeitern oder deren Vertrauensmännern festzusetzen und nur nach gegenseitigem Einvernehmen mit den Arbeitern oder deren Vertrauensmännern abzuändern.“ (Fortsetzung folgt.)

Rechenschaftsbericht der Südbahn-Krankenkasse über das 25. Geschäftsjahr 1913.

II.

Gleichzeitig wurde eine Ordinationsnorm für die Bahnärzte erlassen, durch welche diese die nötigen Anleitungen zur ökonomischen Verschreibeweise der Medikamente erhielten. Diese Ordinationsnorm kommt schon seit längerer Zeit nicht mehr zur Anwendung, da sie durch die auf dem Gebiet des Apothekenwesens seither eingetretenen einschneidenden Veränderungen längst überholt ist.

Das Ergebnis des Jahres 1902 war abermals ein sehr günstiges, und es stand sogar zu erwarten, daß im nächsten Jahre der Reservefonds seine statutenmäßige Höhe erreichen werde. Infolgedessen wurde vom Ausschuss beschlossen, die Gewährung von Vargeldunterstützungen an erkrankte Mitglieder oder an deren Hinterbliebene unter die Rassenleistungen aufzunehmen. Die bezügliche Statutenänderung trat mit 1. Juli 1903 in Kraft. Im gleichen Jahre gelang es dem Ausschuss, eine Beitragsleistung der Gesellschaft zu den Kosten der Ärzte im Betrag von 2000 Kr. per Jahr, später (ab 1. Jänner 1904) eine solche in der Höhe von 25 Prozent der ärztlichen Bezüge zu erwirken. Die günstige Entwicklung der Krankenkasse hält weiter an. Als dem Ausschuss am 26. Mai 1904 der Rechnungsabluß für das Jahr 1903 vorgelegt wurde, trat das erwartete Ereignis ein, daß der Reservefonds seine statutenmäßige Höhe erreicht, ja sogar um den Betrag von 10.000 Kr. überschritten hatte. Der Ausschuss konnte daher abermals die Einführung weiterer Rassenleistungen in Erwägung ziehen. Bei dieser Gelegenheit wurde zum erstenmal der Antrag auf Einführung der Familienversicherung durch Gewährung der freien ärztlichen Behandlung und des kostenlosen Medikamentenbezuges gestellt. Da aber die angestellten Berechnungen ergaben, daß die Krankenkassen für die beantragte Mehrleistung finanziell noch nicht kräftig genug wäre, wurde beschlossen, von der Einführung der Angehörigenversicherung abzusehen und an deren Stelle die im Jahre 1893 eingeführten Vargeldunterstützungen auch solchen Mitgliedern

zu gewähren, welche durch Krankheiten von Familienangehörigen in Not geraten sind. Endlich wurde das Statut dahin erweitert, daß bei Entbindung der Ehegatten eines Mitgliedes diesem gegen den Nachweis einer mindestens einjährigen Mitgliedschaft bei der Krankenkasse für jedes Kind ein Entbindungskostenbeitrag von 12 Kr. bezahlt wird.

Nun trat in der Entwicklung der Krankenkasse ein längerer Stillstand ein. Eine vorübergehende ungünstige Gebärung des Jahres 1895 zwang sogar den Ausschuß, bei Gewährung von Vargeldunterstützungen rigoros vorzugehen, um einen neuerlichen Gebärungsausfall zu vermeiden.

Im Jahre 1897 wurde der Krankenkasse ein Teil des Vermögens des aufgelösten gesellschaftlichen Unfallversicherungsfonds für Diener und Arbeiter im Betrag von Kronen 59.743,84 zugeführt, wodurch der Reservefonds eine nicht unbedeutende Stärkung erhielt. In administrativer Beziehung trat jedoch im Jahre 1897 ein Ereignis ein, das die normale Funktion der Kassenverwaltung durch längere Zeit lähmte. Es kam nämlich zwischen den gewählten Mitgliedern des Ausschusses und dem damaligen Obmann zu einem ersten Konflikt, da die ersteren in der Auffassung des Obmannes über das Wesen der dem Ausschuß statutenmäßig zustehenden Mitwirkung bei der Anstellung und Enthebung von Bahnärzten eine Schmälerung der Rechte des Ausschusses befürchteten zu müssen glaubten. Eine Einigung in dieser Frage konnte nicht erzielt werden, weshalb sämtliche gewählten Ausschußmitglieder und deren Erfahrmänner ihre Mandate niederlegten. Der Konflikt endete nach mehr als dreimonatiger Dauer mit der Ausschreibung von Neuwahlen in den Ausschuß und dem freiwilligen Rücktritt des Obmannes, worauf der Ausschuß unter einem neuen Obmann seine Tätigkeit wieder aufnahm. Es kam mit Genugtuung festgestellt werden, daß die Harmonie im Ausschuß, wenn es auch zeitweilig zu Meinungsverschiedenheiten kam, niemals wieder gestört wurde.

Da die Rechnungsabläufe der Jahre 1896, 1897 und 1898 bedeutende Ueberschüsse brachten, konnte, obwohl der Reservefonds wieder unter seine statutenmäßige Höhe gesunken war, an die Einführung weiterer Mehrleistungen gedacht werden. Zur Vorbereitung entsprechender Anträge wurde im Jahre 1898 aus der Mitte des Ausschusses ein Komitee gewählt, das nach eingehendem Studium der Vollversammlung des Ausschusses am 17. Februar 1900 die Einführung folgender neuer Leistungen empfahl:

1. Erhöhung des Krankengeldes auf 70 Prozent des Lohnes für Mitglieder mit einer Mitgliedschaftsdauer von mehr als 5 und weniger als 10 Jahren.

2. Erhöhung des Krankengeldes auf 75 Prozent des Lohnes für Mitglieder mit einer Mitgliedschaftsdauer von mehr als 10 Jahren.

3. Einschränkung der Karenzfrist für die Zahlung des Krankengeldes von 3 Tagen auf 1 Tag.

4. Einführung der Angehörigenversicherung für jene Kassenmitglieder, welche von der Gesellschaft dekretmäßig angestellt sind.

Diesen Vorschlägen wurde vom Ausschuß im Prinzip zugestimmt. Da brachte aber der Rechnungsablauf für das Jahr 1899 einen Gebärungsausfall von rund 30.000 Kr., weshalb mit der endgültigen Beschlußfassung über die Vorschläge des Komitees wieder zugewartet werden mußte. Da auch das folgende Jahr mit einem Gebärungsausgang abschloß, und die Jahre 1901 bis 1903 nur geringe Ueberschüsse aufwiesen, konnte an die Durchführung auch nur eines Teiles des im Jahre 1900 aufgestellten Programms nicht gedacht werden.

Erst zu Ende des Jahres 1904 wurden wieder Berechnungen über die Durchführbarkeit der Angehörigenversicherung und einer Erhöhung des Krankengeldes aufgestellt.

Es zeigte sich aber, daß die Krankenkasse finanziell noch zu schwach fundiert war, um die insbesondere mit der Angehörigenversicherung verbundenen Mehrauslagen aus den Einnahmen decken zu können. Der Ausschuß wendete sich daher an die Gesellschaft mit dem Ersuchen, auch zu den aus der Familienangehörigenbehandlung erwachenden ärztlichen Kosten einen angemessenen Beitrag zu leisten. Da aber die Gesellschaft dem Ersuchen des Ausschusses damals keine Folge gab, war der Ausschuß abermals nicht in der Lage, an die Einführung der vorerwähnten Mehrleistungen zu schreiben. Wie sehr jedoch insbesondere die Familienversicherung von den Mitgliedern herbeigefordert wurde, zeigten die vielen Petitionen, die nach der abermaligen Zurückstellung dieser Frage beim Ausschuß einliefen. Auch die außerordentliche Zunahme der Gesuche um Bewilligung von Vargeldunterstützungen aus Anlaß der Erkrankung von Familienangehörigen bewies, daß das Verlangen der Mitglieder eine tiefe innere Berechtigung hatte.

Als daher anläßlich der Vorlage des Rechnungsablaufes für das Jahr 1906 seitens der gewählten Mitglieder des Ausschusses unter Hinweis auf den nunmehr günstigen Stand der Krankenkasse neuerdings die Einführung der Familienangehörigenversicherung angeregt wurde, und diese Anregung auch die Zustimmung des Obmannes sowie der ernannten Ausschußmitglieder fand, wurde das Studium dieser Frage wieder aufgenommen und systematisch in die Wege geleitet.

Das Streben des Ausschusses ging dahin, die Familienversicherung, die in der unentgeltlichen ärztlichen Behandlung erkrankter Angehöriger der Mitglieder und in der unentgeltlichen Beistellung der Medikamente besteht, ohne Erhöhung der Mitgliedsbeiträge durchzuführen.

Der Ausschuß war bereit, nötigenfalls eine andere, minderwertige Mehrleistung — den Entbindungskostenbeitrag ganz aufzulassen und die Vargeldunterstützungen erheblich zu restringieren.

Da die Behandlung der Familienangehörigen den Bahnärzten übertragen werden sollte, mußte man sich zunächst über deren Forderungen ein klares Bild verschaffen. Zu diesem Zwecke wurde ein ernanntes Mitglied des Ausschusses ermächtigt, mit den einzelnen Bahnärzten in mündliche Verhandlungen zu treten und Vereinbarungen über die Höhe ihrer künftigen Honorare zu treffen. Zu dieser Aktion kam es jedoch nicht, da die Bahnärzte, denen die Pläne des Ausschusses nicht unbekannt geblieben waren, in einer zu Marburg abgehaltenen Versammlung die Erklärung abgaben, die Angehörigenbehandlung gegen eine Pauschalhonorierung überhaupt nicht übernehmen zu können, indem eine wirkliche Angehörigenbehandlung nur im Falle der freien Arztwahl durchführbar sei. Um den durch diesen Beschluß der Bahnärzte geschaffenen Gegensatz zu den Intentionen des Ausschusses womöglich zu beheben und die Bahnärzte auch dahin aufzuklären, daß ihr Vorschlag schon aus finanziellen Gründen nicht durchführbar sei, faßte der Ausschuß den Beschluß, die Bahnärzte zu einer Besprechung mit Vertretern des Ausschusses einzuladen. Diese Besprechung

fand am 30. August 1907 in Villach statt, nahm aber einen unerwarteten Verlauf, indem der Wortführer der Bahnärzte erklärte, daß diese die Forderung nach Einführung der freien Arztwahl zwar fallen lassen, in eine Verhandlung wegen Uebernahme der Angehörigenbehandlung aber erst dann eintreten werden, wenn ihre Stabilisierung und Pensionsversicherung durchgeführt sein wird. Zur Führung der weiteren Verhandlungen wählten die Bahnärzte aus ihrer Mitte ein fünfgliedriges Komitee.

Durch diese Haltung der Bahnärzte wurde die Aktion des Ausschusses nahezu zum Stillstand gebracht, da die Erfüllung ihrer Forderungen nicht in seiner Angerenz lag, sondern von der Verwaltung der f. f. priv. Südbahngesellschaft beziehungsweise der Pensionsinstitute dieser Gesellschaft abhängig war. Der Ausschuß, durch dessen Projekte die Bestrebungen der Bahnärzte ins Rollen gebracht wurden, war geradezu aus den weiteren Verhandlungen ausgeschaltet und konnte sein Augenmerk zunächst nur darauf richten, daß die Gesellschaft, wenn sie überhaupt an die Erfüllung der bahnrätlichen Forderungen schreiten wollte, auch ihrerseits ein Punktim zwischen der Stabilisierung beziehungsweise Pensionsversicherung und der Uebernahme der Angehörigenbehandlung aufstelle.

Nach einer zu Anfang des Jahres 1908 stattgehabten Besprechung zwischen dem Obmann des Ausschusses und dem Wortführer der Bahnärzte, in welcher die Absichten des Ausschusses zur Erörterung gelangten, überreichten die bahnrätlichen Delegierten der Generaldirektion der Gesellschaft ein umfangreiches Memorandum, in dem alle ihre Wünsche und Forderungen enthalten waren. Diese Eingabe zeitigte zunächst den prinzipiellen Beschluß der Gesellschaft, die Stabilisierung und Pensionsversicherung der Bahnärzte durchzuführen, womit sich die Ausschüsse für eine baldige Einführung der Angehörigenversicherung wesentlich besserten. Zu Ende des Jahres schien es sogar, als ob die Verhandlungen mit den Bahnärzten sich bereits ihrem Ende näherten; doch erfüllten sich diese Hoffnungen nicht, da zu Beginn des Jahres 1909 unerwartet eine abermalige Verschärfung der Gegensätze eintrat. Als später die Gesellschaft im Einvernehmen mit dem Ausschuß der Krankenkasse den Beschluß faßte, die Bezüge der Bahnärzte unter Zugrundelegung des Staatsbahnbaremes zu regulieren, als weiters die Aufnahme aller Bahnärzte, welche nach der Regulierung einen Jahresgehalt von mindestens 600 Kr. beziehen werden und am 1. Jänner 1908 das 45. Lebensjahr noch nicht überschritten hatten, in das Pensionsinstitut für Beamte zugestanden und die Durchführung dieser Reformen mit jenem Tage zugesichert worden war, mit welchem die Bahnärzte die Angehörigenbehandlung übernehmen würden, lehnten die Bahnärzte sogar die Annahme dieser weitgehenden Zugeständnisse ab. Sie drohten mit der Einstellung ihrer Tätigkeit, wenn nicht bis zum 1. Juni 1910 ihre sämtlichen Forderungen erfüllt sein würden.

Angeichts dieser bedrohlichen Situation wurden neuerliche Verhandlungen mit den Bahnärzten eingeleitet, die dann endlich doch zu einem günstigen Resultat führten. Nach einigen weiteren unwesentlichen Zugeständnissen seitens der Gesellschaft und der Krankenkasse erklärten die Bahnärzte, die Angehörigenbehandlung zu übernehmen. Nun konnte der Ausschuß die Aenderung des Kassenstatuts endlich beschließen, worauf mit 1. Juli 1910 die Angehörigenversicherung in Kraft trat. Mehr als zehn Jahre langer Bemühungen hat es also bedurft, um dieses Werk zustande zu bringen. Einen großen Teil zu seinem Gelingen trug die Verwaltung der f. f. priv. Südbahngesellschaft bei, indem sie sich in munifizenter Weise bereit erklärte, alle Bahnärzte, welche einen Gehalt von mindestens 1600 Kr. beziehen und Mitglieder des Pensionsinstituts sind, aus eigenen Mitteln zu bezahlen und zu den Bezügen jener Bahnärzte, welche einen Gehalt von weniger als 1600 Kr. beziehen, einen 25prozentigen Beitrag zu leisten. Aus diesem Beschluß resultierte für die Gesellschaft beispielsweise im Jahre 1913 eine Auslage von Kr. 142.200,80.

Gleichzeitig mit der Einführung der Angehörigenversicherung wurde die Minimaldauer der Wöchnerinnenunterstützung von vier Wochen auf sechs Wochen ausgedehnt und den gesetzlichen Bestimmungen über die aus der Beschäftigung ausgeschiedenen Kassenmitglieder (§ 23 R. G. G.) dadurch Rechnung getragen, daß nunmehr auch statutenmäßig deren Ansprüche ausdrücklich auf die gesetzlichen Mindestleistungen beschränkt wurden. Von der Auflassung des Entbindungskostenbeitrages konnte der Ausschuß auf Grund der angestellten Berechnungen absehen. Es wurde lediglich beschlossen, bei Erteilung von Vargeldunterstützungen mit erhöhter Sparsamkeit vorzugehen.

Bevor wir die Entwicklung der Krankenkasse weiter verfolgen, haben wir noch einige wichtige Daten aus der früheren Zeit nachzutragen. Im Rechnungsablauf per 1907 erscheint zum erstenmal die Ausgabepost „Kurskosten“. Sie enthält die auf Grund der im Jahre 1893 beschlossenen Statutenänderung bewilligten Vargeldunterstützungen an solche Mitglieder, welche über Verordnung des Bahnarztes eine Kur gebraucht haben. Im Jahre 1907 wurde mehreren Kassenmitgliedern der kostenlose Kurgebrauch in der Lungenheilstätte Hörgas und in Karlsbad nach Bezahlung der vollen Kur- und Verpflegskosten bewilligt. Ein Jahr später trat der Ausschuß mit einer Reihe von anderen Kuranstalten in Verbindung, wobei es ihm gelang, bedeutende Zugeständnisse seitens der meisten Anstalten zu erhalten. Die Frequenz dieser Bäder und Kuranstalten nahm nun von Jahr zu Jahr zu, so daß heute durch diese Auslagen das Budget der Krankenkasse nicht unbedeutend belastet ist.

Im Jahre 1905 beteiligte sich der Ausschuß zum erstenmal an einer öffentlichen, das Krankenwesen tangierenden Veranstaltung, indem er zu dem III. österreichischen Krankenkassentag Delegierte entsandte.

Eine wichtige Aenderung des Statuts trat mit 1. März 1909 in Kraft. Das Statut wurde dahin ergänzt, daß Urlaube und Dienstunterbrechungen, welche Urlaube gleichgültig werden können, keine Unterbrechung der Mitgliedschaft bedingen, wenn die für die Unterbrechungsdauer entfallenden Krankenkassenbeiträge im vorhinein entrichtet werden, daß weiters jene Mitglieder, welche zum Zwecke ihrer militärischen Ausbildung auf die Dauer von längstens drei Monaten einberufen werden, für den Fall der Wiederaufnahme in den gesellschaftlichen Dienst gegen Nachzahlung der Beiträge ihre frühere Mitgliedschaft beibehalten und daß schließlich der Ausschuß berechtigt ist, anderweitige Unterbrechungen bis zur Dauer von einem Jahre nachzugehen.

Wenn wir noch erwähnen, daß sich der Ausschuß im Jänner 1909 an dem IV. österreichischen Krankenkassentag beteiligte und zu dem im Jahre 1910 in Brüssel stattgehabten

II. internationalen Kongreß für Gewerkekrankheiten Delegierte entsandte, so sind wir wieder bei dem Zeitpunkt angelangt, mit welchem die Angehörigenversicherung in Wirksamkeit trat.

Es ist begreiflich, daß der Ausschuß mit Spannung den Rechnungsablauf für das Jahr 1910 erwartete, da er zum erstenmal, wenn auch nur über ein Halbjahr, die Kosten der Angehörigenbehandlung enthielt. Das Ergebnis war ein sehr günstiges, da ein Ueberschuß von rund 90.000 Kr. erzielt wurde, und rief um so größere Genugtuung hervor, als der Ausschuß in diesem Jahre auch einen größeren Betrag (zirka 11.000 Kr.) für spezialärztliche Behandlung von Kassenmitgliedern verausgabte hatte.

Als auch auf das folgende Jahr 1911, in welchem sich die finanziellen Wirkungen der Angehörigenbehandlung in der Bilanz bereits ganzjährig fühlbar machten, mit einem bedeutenden Gebärungsüberschuß abschloß, wählte der Ausschuß aus seiner Mitte ein Komitee, welches über die Möglichkeit der Einführung neuer Kassenleistungen zu beraten hatte. Auf Grund umfangreicher und eingehender Berechnungen kam das Komitee zu dem Entschluß, dem Plenum des Ausschusses nachstehende Anträge zu stellen:

1. Für jene Mitglieder, welche der Krankenkasse zu Beginn der Krankheit mindestens durch fünf Jahre ununterbrochen angehört, vom 20. Krankentag an eine Erhöhung des Krankengeldes von 60 Prozent auf 70 Prozent des Gehaltes oder Lohnes eintreten zu lassen;

2. den Wert der Beerdigungskostenzertifikate künftighin mit jenem Betrag festzusetzen, welcher im Falle des Ablebens des Mitgliedes zur Zeit seines Ausscheidens aus dem Mitgliedschaftsverhältnis zu zahlen gewesen wäre.

Der Ausschuß stimmte in seiner Sitzung vom 22. November 1912 diesen Vorschlägen vollinhaltlich zu und nahm eine entsprechende Aenderung des Statuts vor, die mit 1. Jänner 1913 in Kraft trat.

Weitere wichtige Beschlüsse faßte der Ausschuß auf dem Gebiete der bahnrätlichen Behandlung der Kassenmitglieder, deren Kosten seit dem Jahre 1909, in welchem den ersten Gesuchen um Bewilligung der kostenlosen Zahnbehandlung Folge gegeben worden war, eine sprunghafte Steigerung aufwiesen. Diese Behandlung erfolgte bisher ausschließlich durch Privatbahnärzte gegen jeweilige Honorierung auf Grund eines vorher beigebrachten Kostenvoranschlags. Die Auslagen für diese Kassenleistung betrugen im Jahre 1910 bei 133 Behandlungen rund 10.800 Kr., im Jahre 1911 bei 407 Behandlungen rund 33.300 Kr. (Fortsetzung folgt.)

Ausland.

Rückgang des Eisenbahnverkehrs in den Vereinigten Staaten von Amerika. Die amerikanischen Eisenbahnen haben, wie das „Eisenbahnblatt“ schreibt, einen sehr beträchtlichen Rückgang ihres Verkehrs zu verzeichnen, der Anlaß zu ernstlichen Besorgnissen wegen der wirtschaftlichen Lage geben muß. Die Pennsylvania-Eisenbahn, die ihre führende Stellung unter den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten anscheinend leider auch auf diesem Gebiete beibehält, hat seit dem 1. Dezember v. J. nicht weniger als 15.000 Angestellte mit der Begründung entlassen, daß die Abnahme der Einnahmen sie zu einer Einschränkung der Ausgaben zwingt. Von den 125.000 Mann, die sie nun noch beschäftigt, sind für nahezu ein Drittel verkürzte Arbeitszeiten eingeführt worden. In den bekannten Werkstätten der Pennsylvania-Eisenbahn in Altoona sind 1250 Arbeiter entlassen worden. Ende März ist die Zahl der Bürobeamten in den Hauptverwaltungsstellen in Philadelphia um 200 verringert worden und weitere Entlassungen stehen noch bevor. Die Pennsylvania-Eisenbahn hat mit diesen Maßnahmen so lange wie möglich zurückgehalten, andere Eisenbahngesellschaften haben schon Mitte 1913 mit einer Verringerung ihrer Arbeitskräfte begonnen. Die Verminderung der Einnahmen in den vier Monaten November 1913 bis Februar 1914 hat über 6½ Millionen Dollar betragen und die Verwaltung glaubte nunmehr die Verantwortung für die Beibehaltung der gesamten Arbeitskräfte nicht länger tragen zu können. Seit einigen Wochen ist auch nach und nach der Verkehr einer Anzahl von Personenzügen eingestellt worden; die Zahl der aufgelaufenen Personenzüge betrug bis zum 1. April 118, was einer Verminderung der gefahrenen Zugkilometer um 275.000 im Monat gleichkommt. Unter diesen Zügen, die nicht mehr gefahren werden, sind fünf zwischen New York und Washington und vier zwischen Philadelphia und New York. Bei der New Yorker Zentraleisenbahn sind seit dem 1. Dezember 1913 25.000 Angestellte teils entlassen, teils einstweilen vom Dienste entbunden worden. Bei der Erie-Eisenbahn beträgt die entsprechende Zahl 6000. In den Werkstätten dieser Gesellschaft wird mit halben Arbeitskräften gearbeitet. Ein Beamter der schon erwähnten New Yorker Zentraleisenbahn hat sich dahin ausgesprochen, daß zur Erledigung der Geschäfte bei dieser Gesellschaft zurzeit 145.000 Mann genügen. Wäre der Umfang des Verkehrs aber gleich demjenigen des Vorjahres, so würde die Gesellschaft mindestens 15.000 Mann mehr brauchen, und wenn das bisherige Wachstum des Verkehrs mit etwa 4 bis 6 Prozent angehalten hätte, müßten sogar 25.000 Mann mehr eingestellt werden.

Aus dem Gerichtssaal.

Brüx. (Angeklagte Eisenbahner.) Am 10. Februar 1914 stieß der vom Leptiger Bahnhof in Brüx kommende Personenzug am Brüxer Staatsbahnhof in einen verschleuderten Lastzug, wodurch der Oberkonduktor Adolf Thling aus Saaz leichte Verletzungen erlitt. Wegen dieses Zusammenstoßes waren am 9. Juli 1914 fünf Eisenbahner, darunter auch das Mitglied unserer Gewerkschaft, der Weichenkontrollor Genosse Josef Albl, angeklagt. Die Anklage der Staatsanwaltschaft gegen Albl beruhte darauf, daß er angeblich dem Stationsmeister Mathis telefonisch die Meldung gab, daß das Geleise vom Leptiger Bahnhof frei sei, wodurch Mathis veranlaßt wurde, das Dispositionssignal auf „frei“ zu stellen, trotzdem das Geleise noch von einem verschleuderten Lastzug besetzt war.

Josef Albl behauptete fest und steif, diese Meldung nicht erstattet zu haben, sondern gab an, Mathis müßte sich geirrt haben, da zu gleicher Zeit der Bahnmeister Ludwig dem Mathis eine telefonische Meldung erstattete, hierbei die Worte „Brutto A. E. C. beistellen“ gebrauchte, welche Worte Mathis augenblicklich für „A. E. C. freistellen“ verstanden habe.

Durch diese Rechtfertigung Albls wurde Mathis — der Mitglied des Reichsbundes deutscher Eisenbahner ist — in keiner Weise belastet, weil man letzteren doch schließlich für einen telephonischen Hörfehler nicht verantwortlich machen kann. Mathis aber glaubte, nichtsdestoweniger sich dadurch zu

helfen, daß er Albl als Urheber der irtümlichen Freimeldung bezeichne, wodurch er auf die Verurteilung des Genossen Albl hinarbeitete.

Josef Albl, dem unsere Gewerkschaft Rechtsschutz angedeihen ließ, und den der Brüger Advokat Dr. Bandler über Auftrag der Gewerkschaft verteidigte, gelang es aber nachzuweisen, daß die Angaben Mathis nicht der Wahrheit entsprechen und daß er im kritischen Moment mit Mathis überhaupt nicht gesprochen habe.

Der Richter ging nach durchgeführter Verhandlung mit einem Freispruch des Genossen Albl vor, indem er den belasteten Angaben des Mathis keinen Glauben schenkte, sondern die Rechtfertigung Albls als der Wahrheit entsprechend erklärte.

Zur Kenntnisnahme und Danachachtung!

Die ungewöhnliche Situation, in der wir uns befinden, legt unserem Blatt selbstverständliche Verpflichtungen auf, deren nähere Begründung wohl unnötig erscheint. Wir müssen es daher auch ablehnen, Einsendungen, die uns vor der gegenwärtigen Situation übergeben wurden, zu veröffentlichen, und bitten daher, Reklamationen wegen Nichtaufnahme von Artikeln zu unterlassen. Nachdem auch gewisse postalische Schwierigkeiten eintreten, kann es vorkommen, daß Zeitungen und Pakete verspätet zugestellt werden, was wir, um unnötige Reklamationen zu vermeiden, gleichfalls zu beachten bitten.

Redaktion und Administration.

Streiflichter.

Eine kleine Aenderung der Lohnordnung zugunsten der Arbeiter. Es ist bekannt, daß wir nach Erscheinen der Lohnordnung gegen verschiedene Punkte derselben Stellung genommen haben. Wohl einer der schwierigsten Punkte war der Punkt 1 im § 4, betreffend die Streichung der Nachdienstzulage, insofern eine andere Zulage bezahlt worden war. Infolge dieser Beziehung im Vorjahr vorgenommene Intervention beim Eisenbahnministerium hat nun folgenden in dem Erlaß festgehaltenen Erfolg:

Zirkular Nr. 132. Aenderung der Lohnordnung. An alle Dienststellen. Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlaß vom 29. Juni 1914, Z. 45.431/4 ex 1913, folgendes angeordnet:

Die bisherige Beschränkung, wonach die gleichzeitige Gewährung eines Lohnzuschlages und einer Nachdienstzulage unzulässig war, wird hienüt aufgehoben. Es wird daher künftighin die Gewährung der Nachdienstzulage keinen Grund zur Entziehung eines Lohnzuschlages zu bilden haben. In diesem Sinn ist in der Lohnordnung im § 4, Punkt 1, das Wort „Nachdienstzulage“ zu streichen.

Wien, am 16. Juli 1914.

Der k. k. Staatsbahndirektor:

(Z. 98/11/L.) Poliska.

Die Bekämpfung der Rauchplage auf der Wiener Stadtbahn. Seit dem Bestand der Wiener Stadtbahn leiden die Anwohner, noch mehr aber die Bediensteten unter der Rauchplage. Seit dieser Zeit datiert auch der Kampf, den das Personal, das um seine Gesundheit und Leben kämpft, gegen die Rauchplage führt. Der Erfolg ist — wie die Öffentlichkeit weiß — ein geringer, und die Empörung über den Rauchstandall erregt immer weitere und maßgebendere Kreise, beschleunigt aber auch die endliche Elektrifizierung der Bahn. Bedeutet nun diese Elektrifizierung für manche Herren in der Leitung der Stadtbahn eine Gefahr, oder wollen sie nach außen hin den Schein emsigster Tätigkeit an der Bekämpfung der Rauchplage nachweisen? Welcher Grund es immer sei, sie haben am 1. Juli ein Mittel zur Bekämpfung der Rauchplage eingeführt. Sie haben dem alten „Rauchverzehrer“ einen neuen Namen gegeben; er heißt jetzt „Instruktionsführer“. Schon aus dem Titel erhellt, daß die Schuld an der Rauchplage die „schlechtinstruierten“ Lokomotivführer tragen, die Direktion und die Heizhausleitung am Rauchen aber schon „unschuldig“ sind. Daß die Führer und Heizer der Stadtbahn etwas anderer Meinung sind und sagen, zur Rauchplage büdet man uns noch eine andere auf, darf nicht wundernehmen. Sie meinen, die Handhabung des Rauchverzehrsapparates sei eine so einfache, daß sie eines Instruktionsführers gar nicht bedarf. Sollten aber ganz junge Leute, die als Heizer Verwendung finden, instruiert werden, so wäre ein „Instruktionsheizer“ wohl zweckdienlicher. Die Bediensteten meinen ferner, daß dieses unangenehme Amt deshalb einem aus ihrer Mitte angehängt wurde, weil es den höheren und niederen Beamten peinlich wurde, das Ansehen rauchender Maschinen, auf das es schließlich und endlich doch ankommt, in eigener Person zu betreiben. Auch meinen die Bediensteten, daß es der Direktion an tauglichen Mitteln nicht fehlt, das Rauchen auf ein Mindestmaß zu beschränken, wohl aber an gutem Willen. Festgestellt ist, daß unter Rauch nur die mit dem Auge wahrnehmbaren Schwaden gemeint sind, während die unsichtbaren, nur den Atmungsorganen fühlbaren Kohlenoxydgase nur mit dem Dampftrieb selbst verschwinden werden.

Die sichtbare Rauchentwicklung wird mit dem Rauchverzehrsapparat ohnehin fast beseitigt, wenn er mit minutiöser Aufmerksamkeit gehandhabt wird.

Da nicht aber kein „instruieren“, sondern ein Dienst, der von den Heizern auch verrichtet werden kann, und nicht übermenschliche Anforderungen stellt. Zu dem Zweck wäre zu veranlassen:

1. Eine gute Qualität Kohle (oberschlesische Stückkohle) und Abschaffung jener minderwertigen Kohlenarten und kohlenartigen Erdmassen, die ein fortwährendes Nachfeuern und Feuerputzen erfordern.

2. Vermehrung der Anbrenner, damit die Kesselflächen beim Dienstantritt dem Heizer rein übergeben werden. Vorderrand muß der Heizer bei Dienstantritt schon Schladen reizen, womit seine Uebermüdung eingeleitet wird.

3. Touren von einer Lokalfstrecke auf die andere, sind grundsätzlich zu vermeiden, damit nicht Fahrtenlängen von 60 und mehr Kilometer entstehen, die wohl für Schnellzüge, aber nicht für Stadtbahnzüge entsprechend sind.

Befinden sich dazwischen noch lächerlich kurze Umkehrintervalle, schlägt dem Heizer das Feuer beim Türl heraus, schindet er auf Leben und Tod, die nötige Dampfspannung und Wasserhöhe zu erhalten, dann wird man es begreiflich finden, daß er dem Rauchverzehrsapparat nicht jene Aufmerksamkeit schenken kann, die verschiedene Leute von ihm erwarten, ihm erwarten.

4. Der Heizer ist als Maschinistengehilfe und nicht als Tagelöhner zu behandeln und zu bezahlen. Kohlenverladen, Wasserheben und andere Tagelöhnerarbeiten sollen dem Wiener Stadtbahnheizer nicht aufgebürdet werden.

5. Durch Anerkennung des schweren und verantwortlichen Heizerdienstes wird auch seine Selbstachtung und sein Verantwortungsgefühl gehoben. „Bringt dem Heizer mehr Vertrauen entgegen!“

Ein ganz neuer, intelligenterer Menschenschlag lebt, kämpft und leidet sodann auf der Maschine.

Hat der Heizer durch seine Prüfungen schwere Verantwortung auf sich genommen, dann vertraut ihm auch den Rauchverzehrsapparat als allein in seiner Obhut stehend an; in seiner Hand ist die Schaufel, der Hafen, das Hilfsgebläs und die Türklappe. Menschenwürdigen Dienst und mehr Vertrauen zum Heizer und das Rauchen ist auf jenes Maß reduziert, auf das es sich überhaupt reduzieren läßt, oder fort mit dieser Kulturschande von Wien und — Elektrifizierung der Stadtbahn.

Die „Jednota“ für die Verschubprämien. Da auf den k. k. Staatsbahnen mit den Verschubprämien herumprobiert wird, hält die tschechisch-nationale Eisenbahnervereinigung „Jednota“ die Zeit für günstig, sich auf der Buchtstader Eisenbahn einen billigen Erfolg zu holen. Die Leute von der „Jednota“ kalkulieren folgendermaßen: Die Verschubprämien sind mehr im Interesse der Bahnverwaltung gelegen als in dem der Verschieber. Diese Prämien bei der Generaldirektion der B. C. B. durchzusetzen, wird keine große Mühe kosten, und den Verschiebern läßt sich hiebei borgaufeln, es handle sich um wer weiß welche hohen Vorteile für sie, den lediglichen allein die brave „Jednota“ rechtzeitig wahrgenommen habe. So hat man denn auch eine Aktion der Verschieber betreffs Erlangung dieser Prämie seitens der „Jednota“ eingeleitet, mit der dazugehörigen Deputationsvorsprache bei der Generaldirektion, und die Leute der „Jednota“ suchten auch außer ihrer Organisation stehende Verschieber dafür zu gewinnen, sich an ihrer Aktion zu beteiligen. Das Resultat war ein klägliches. Es nahm weder die Generaldirektion noch das Verschubpersonal der B. C. B. diese Aktion irgendwie ernst, und es besteht auch bei der B. C. B. unter den Verschiebern keine Neigung, für einige Heller monatlicher Verschubprämie Haut und Knochen zu riskieren. Die Hauptforderung der Verschieber aller Bahnen Oesterreichs heißt nach wie vor nicht Verschubprämie, sondern: Feste, monatliche Zulage für den Verschubdienst; und daran werden „Aktionen“ derartiger Vereine, als die „Jednota“ einer ist, nichts ändern.

Aus den Amtsblättern.

R. I. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft.

Wien, den 13. Juli 1914.

1732/IV/1.

An alle Dienststellen des Zugförderungs- und Werkstattdienstes!

Es wird in Erinnerung gebracht, daß auch mit Aufhebung der Kurrende Nr. 130 vom 6. Mai 1911 und mit Einführung der neuen Lohnordnung als reine interne Richtschnur für die Anfangslohnbestimmung der Professionisten die Bemessungsnorm „80 S. über den örtlichen Grundlohn“ aufrechterhalten bleibt.

Besonders qualifizierte Arbeiter erhalten über vorhergehende Bekanntgabe an die k. k. Direktion nur 20 S. mehr, das ist 1 Kr. über den örtlichen Grundlohn.

In ganz besonderen Fällen kann der Anfangslohn der Professionisten den örtlichen Grundlohn auch um mehr als 1 Kr. übersteigen. Siezu ist jedoch in allen Fällen die Zustimmung der k. k. Direktion durch wohlgegründete Anträge einzuholen.

Von der k. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft:

(Unterschrift unleserlich.)

Korrespondenzen.

Innsbruck. (Die Hohlköpfe kontra Quadratschädel.) Das bekannte Eigenmaul des Reichsbundes in Innsbruck hat sich in der Folge 14 vom 10. Juli 1914 auf Seite 6 wieder einmal gekühn ausgesprochen. Dabei hat es sich nach Art der Pharisäer als Abwehrkämpfer betätigt, indem es von uns in der Nummer 15 berichtete Tatsachen umgelogen und entstellt hat. Dieser Skribist, der uns als Hohlköpfe zu bezeichnen beliebt, hat dabei vergessen zu erwähnen, daß diese Bezeichnung unter gebildet sein mollen den Leuten sonst nicht gerade üblich ist, ganz abgesehen davon, daß man Hohlköpfe in der Regel ignoriert. Wir sind nachsichtig genug, den akademisch gebildeten Schreiber dieses Artikels Bardon zu gewahren, weil wir auf der anderen Seite so vermessen sind zu glauben, daß wir Hohlköpfe es mit dem grabuerten Verschämper an wirklicher Intelligenz immer aufnehmen können.

Wenn wir nun dennoch uns zur Erinnerung veranlaßt sehen, so von der Erwägung ausgehend, daß Tatsachen, die wir vorgebracht haben, eben Tatsachen bleiben, auch wenn sie noch so sehr abgeschwächt und entstellt zugunsten des jüngsten Reichsbundmitgliedes, Oberkondukteur Josef Karner, vom Organ des Reichsbundes ins Gegenteil umzulegen versucht werden.

Es ist Tatsache, daß dem Karner der Handel mit Regietoken nachgewiesen wurde und er deshalb mit Entziehung der Legitimation für sich und seine Familie nebst allen Fahrbegünstigungen auf die Dauer von zwei Jahren bestraft wurde. Es ist Tatsache, daß Karner einer armen Witwe die Monturen mit dem Hinweis entlockt hat, er müsse dieselben abführen, und erst dann die Frau desselben nach Wien fuhr und der Witwe 68 Kr. unter Witten, von einer Anzeige abzustehen, aufs Speisestiel legte, als die „Volkszeitung“ diesen sonderbaren Handel aufdeckte.

Es ist Tatsache, daß die Staatsanwaltschaft nur deswegen die Untersuchung einstellte, da sie annahm, die Schadensumachung sei vor der Anzeige erfolgt und weil es der Ehren-Karner verstanden hat, seine Frau als den Sündenbock hinzustellen. Es ist eine Tatsache, daß er einen braven Familienvater in Strafe gebracht hat, und ist es eine erbärmliche Lüge und Verleumdung dieses gelben Quadratschädels, wenn dasselbe behauptet, der Kondukteur B.... hätte einen Mann ohne Fahrkarte — wie man sagt: schwarz — in der II. Klasse mitgenommen. Wie hätte denn dieser seine Karner sonst dem Passagier die Karte abnehmen können, die ihm doch als Beweis diente, wenn dieser Passagier „ohne Fahrkarte“ gewesen wäre! Hier hat sich das Eigenmaul wieder einmal selbst entlarvt. Es ist eine Tatsache, daß er versuchte, zwei brave Familienväter in schwere Strafe zu bringen, und daß die amtlich erfolgte Untersuchung ergeben hat, daß Oberkondukteur Josef Karner in schlechter, unkorrekter und hinterlistiger Weise gegen diese zwei Kollegen Material gesammelt und in vollständig unethischer Art und Weise und mit aus der Luft gegriffenen Angaben seine Anzeige gemacht habe. Es ist Tatsache, daß er hierfür einen strengen Verweis und die schärfste Verwarnung erhalten hat. Es ist eine Tatsache, daß er fünf Kollegen denunzierte trotz des Unfuges des gelben Skribisten, dies als Dienstpflicht hinzustellen. Es ist eine Tatsache, daß dieser Ehren-Karner neuerlich in einer Eingabe mehrere Kollegen denunziert hat, wobei nur zu hoffen ist, daß diese Anzeige auch bei der Direktion die Würdigung finde, die sie verdient und andernorts bereits gefunden. Es ist eine Tatsache, daß Ehren-Karner als Lokalausführer des Kondukteurvereines aus gewinnstüchtigen Motiven den Alois Flinger, Kondukteur i. B., abgefertigt hat, und wird

diese Tatsache durch 1000 solcher falopper „Erklärungen“ des Flinger und 1000 solcher „Aufklärungen“ einer Zentrale des Kondukteurvereines nicht aus der Welt geschafft. Der Ehren-Karner möge klagen, dann wird mit denjenigen Zeugen die Wahrheit bewiesen werden, denen Flinger selbst gesagt hat, daß er freilich ein „paar Zehner“ bei der Auszahlung habe springen lassen müssen. Natürlich freiwillig, ganz freiwillig! Der Kondukteurverein findet es ganz in Ordnung, daß Karner diese Geschäfte in eigener Regie besorgt und hierfür „entsprechend der vierprozentigen Verzinsung des Sterbegeldes, das sind 24 Kr. jährlich“ als Kapitalbarlohn einsteckt. Daß es der Leitung des Kondukteurvereines auf die Untersuchung der anderen Mitglieder des Karner nicht ankommt, erscheint nach der faloppen Art der Behandlung obiger Frage hinlänglich erklärlich. Es fehlt nur noch, daß bei der nächsten Generalversammlung dieses Vereines ein Würdenträger aus dem Stande der Lokalausführer den Karner zum „Ehrenmitglied“ des Vereines und der Lokalausführer zu ernennen beantragt und dieser Antrag einstimmig angenommen wird. Wir haben zu diesen Feststellungen nur noch die Erklärung hinzuzufügen, daß wir in Zukunft dieses Ehren-Karner in unserem Blatt nicht mehr Erwähnung tun werden. Möge derjenige Macher des Reichsbundes in Innsbruck, auf dessen Betreiben und mit Aufsehung aller Rebekraft die Aufnahme des Karner erfolgte, in der Akquisition dieses Subjekts, der den Verkehrsverbänden so schlecht war, als daß sie ihm die früher verlangte Aufnahme gewährt hätten, eine besondere Verfriedigung finden und mit Stolz sich zu diesem Ehren-Karner bekennen. Wir können nur unserer aufrichtigsten Freude zu diesem Verhältnis Ausdruck verleihen, weil hiedurch fastlich der lüdenlose Beweis erbracht ist, daß dieselben würdig sind der Bezeichnung als einer „gelben“ Verleumdungsgeschichte. Vielleicht trifft hier am ehesten der passende Ausdruck vom „vergeßenden“ dieser Gesellschaft zu.

Zum Schluß sei dem berechtigten Skribist des Reichsbundes noch mitgeteilt, daß wir demnächst die Lehren aus den letzten für die Reichsbundler so übel verlaufenen Prozesse mit ihrem ehrenwerten Zeugen Mangutsh und nach einer erschöpfenden Darstellung widmen werden.

Die „Hohlköpfe“.

Spital an der Draa. Zu der in unserem Blatt vom 20. Juni l. J. enthaltenen Notiz über den am 27. Mai l. J. anlässlich des Hochwassers in Kärnten bei der Brücke über den Nizolaibach stattgefundenen Unfall erhalten wir von Herrn Bahnmeister Christof Puß in Neblach-Lind nachstehende Berichtigung mit dem Ersuchen, diese auf Grund des § 19 Pr.-G. zu veröffentlichen:

„Unwahr ist es, daß ich mir damals zwei Lehrer mitgebracht habe, mit denen ich mich eifrig unterhielt und daher an meine Pflicht vergessen und hiedurch die Arbeiter in Lebensgefahr gebracht habe. Wichtig ist es vielmehr, daß die Lehrer als Zeitungsberichterstatter die bedrohte Brücke in Gesellschaft eines Gendarmenwachmeisters besichtigten und sich dort einige Zeit aufhielten, diese Stelle aber schon um 10 Uhr verließen, während der Zug, durch den der Unfall geschah, erst 40 Minuten später die Brücke passierte. Zu dieser Zeit waren die beiden Lehrer bereits in der einen Kilometer weit entfernten Haltestelle Markt-Sachsenburg. Unwahr ist es überhaupt, daß ich mich einer Pflichtverletzung schuldig gemacht und hiedurch den Unfall verschuldet habe. Ich habe vielmehr meine Pflicht voll und ganz erfüllt. Mir oblag damals nicht etwa lediglich die Beobachtung der Unfallstelle, sondern der ganzen in Gefahr befindlichen Strecke von Kilometer 213-6 bis 214-2, weshalb ich mich nicht ununterbrochen bei der Brücke über den Nizolaibach aufhalten konnte, vielmehr den mir unterstellten Ausführlingsbahnrichter Josef Aigner beauftragte, vor Durchfahrt des Schnellzuges Nr. 1010 die Arbeiter von der Brücke zu entfernen. Ich habe sohin dem genannten Bahnrichter die Durchfahrtszeit des Zuges Nr. 1010 ausdrücklich in Erinnerung gebracht. Sodann habe ich mich mit dem Arbeiter Walthasar Feichter zu anderen gefährdeten Bahnstellen gegeben. Die mir zur Aufsichtigung zugewiesene Strecke reichte übrigens von Kilometer 211-2 bis 223-9. Es ist auch unrichtig, daß ich mich hiedurch reinzuwaschen versuche, daß ich aussprenge, die Arbeiter seien betrunken gewesen. Ich habe weder in einem an die Bahnerhaltungssektion erstatteten Bericht noch anlässlich der bahnmässigen protokollierten Einvernahme und der Gendarmereiberhebungen von betrunkenen Arbeitern Erwähnung getan. Es lag für mich auch kein Anlaß hiezu vor, da ich mir keinerlei Pflichtvergessenheit zuschulden kommen ließ, mich vielmehr an dem traurigen Unfall keine Schuld trifft. Dieses Resultat haben auch die von der Südbahndirektion gepflogenen Erhebungen ergeben.“

Meran. („Note Unverträglichkeit.“) Aus Eisenbahnerkreisen Merans wird uns geschrieben: Unter diesem Titel lassen die Meraner „arischen Eisenbahner“ im „Deutschen Eisenbahner“ (Folge 13) einen Artikel gegen uns los, in welchem sie uns zeihen, bemüht Umnahheiten zu verbreiten. Wir wollen daher einmal aufzeigen, in was und bei wem diese Unverträglichkeit besteht. In besagtem Artikel wird versucht, einem hiesigen Oberkondukteur aus der Klemme zu helfen. Doch ist dies leider nicht gelungen und wurde diesem „im Dienst ergrauten Ehrenmann“ damit ein schlechter Dienst erwiesen, so daß wir uns gezwungen sehen, auf diese Unreue wahrheitsgetreu zu erwidern. Besagter Oberkondukteur hat bis jetzt seine Gesinnung schon dreimal gefärbt: zuerst rot, dann schwarz und jetzt natürlich gelb. Dies hätte uns ganz kalt gelassen, wenn es diesem Herrn nicht beliebt hätte, seinen Eintritt in den Reichsbund deutscher Eisenbahner zu motivieren, ohne daß er von irgendwem dazu aufgefordert worden wäre. Er sagte nämlich, er gehe jetzt zu den Deutschen, damit er außertourlich avanciere. Ferner tat er die Aeußerung, er werde jetzt auch so zu denjenigen anfragen, wie andere, denn nur so komme man weiter, und es tue ihm leid, nicht schon früher damit begonnen zu haben. Weiters leistete er sich die Gemeinheit, einen Zugführer, dem ein Verwandter von ihm als Kondukteur zugeteilt ist, beim Stationsvorstand zu verleumden, ohne daß ihm dieser je etwas Schlechtes (außer Geld geborgt) getan hätte. Er sagte, der Herr Vorstand solle denselben von der Partie wegnehmen, denn da der Zugführer ein Roter sei, werde er nur verdothen. Was er darauf für eine Antwort erhielt, ist uns unbekannt, doch äußerte er sich anderen Tags zu dem betreffenden Kondukteur folgendermaßen: „Du, gestern war ich beim Vorstand; du kommst jetzt von der Partie weg; ich habe schon gehört, wie diese Kerle (die Roten) oben angeschrien sind. Du gehst jetzt auch zu den Deutschen, damit du a Ruach hast.“ Nach dieser kleinen Auslese von Gemeinheiten, welche sich dieser Mensch erlaubte, überlassen wir es jetzt jedem anständigen Eisenbahner, sich ein Urteil zu bilden, welcher ein Charakter dieser Mann ist. Der Artikelschreiber des „Deutschen Eisenbahner“ ist uns gut bekannt, und trotzdem wir wissen, daß er ein „Ganggeschwister“ ist, glauben wir doch, daß er falsch informiert worden ist und im guten Glauben handelte; doch geben wir ihm den Rat, er würde besser tun, solchen Leuten, welche ihm Unwahrheiten zutragen, lieber aufs Maul zu klopfen, bevor er uns mit dem „Fingerklopfen“ droht.

Brüx. In der Folge 13 des „Deutschen Eisenbahner“ vom 1. Juli 1914 befindet sich eine gegen den Stationsvorstand Herrn Inspektor Ortman gerichtete Notiz, worin behauptet wird, daß der deutsche Vorstand tschechische und sozialdemokratische Angestellte bevorzugt. Als Beweis ihrer hinfälligen Behauptung bringen sie die Dekorierung des Kontrollwärters Krieglstein in Erinnerung, und hat der „Deutsche Eisenbahner“ damals folgendes geschrieben: „Auf welche Art der

Sozialdemokratie die Zähne abgezwickelt wurden, erfahren wir jetzt. Der Kontrollwächter Josef Krieglstein in Brüx, der Leithammel der sozialdemokratischen Eisenbahner und Nachfolger im Brüxer Konsumverein, bekam plötzlich das silberne Verdienstkreuz. Es war kaum glaublich, und niemand wußte, warum. Es hieß wohl: „für 25jährige hervorragende Dienstleistung“, aber weder das eine noch das andere trifft zu, weder 25jährige Dienstzeit noch gar eine hervorragende Dienstleistung. Ueberdies hat Krieglstein mehrere Ordnungsstrafen, seine vielen Marodierungsfälle gar nicht gerechnet. Da bei den Bediensteten aus dem Personalstand niemand anderer als der Dienstvorstand die Ursache dieser Auszeichnung ist, entsteht die Frage: Was hat den Herrn Ortman bewogen, gerade dem Sozialdemokraten Krieglstein zu einem Orden zu verhelfen, denn die Zugehörigkeit zur Sozialdemokratie ist sonst auch gerade kein so triftiger Grund zu einer Ordensverleihung, während doch viele andere Bedienstete den Voraussetzungen weit mehr entsprochen hätten.“ Aus diesem blöden Geschreibsel schaut der Reid und die Galle offenkundig heraus, und nur zu deutlich verrät sich die Schreiberseele, daß auch er sich zu den Anwärtern auf einen Orden bestimmt rechnete. Wie uns von glaubwürdiger Seite berichtet wird, ließ sich der Obmann der Ortsgruppe Brüx des Reichsbundes deutscher Eisenbahner, ein gewisser Master, schon drei Wochen vor seiner angeblichen Deforierung von seinen Leuten gratulieren, und soll schon eine großartige Deforierungsfeier geplant gewesen sein. Selbstredend sind die Reichsbündler ob dieser Enttäuschung sehr gekränkt und suchen sich jetzt für die selbst verschuldete Blamage an dem Vorstand Herrn Ortman in ihrer bekannten Art zu rächen. Daß er bei einer solchen Gelegenheit auch die Sozialdemokraten denüßert, das liegt bei dieser Gattung schon im Blut. Wir haben bis jetzt von dem Bestand und der Tätigkeit der Reichsbündler in Brüx sehr wenig gehört und noch weniger gelesen. Durch diese Notiz in ihrem Blatt vom 1. Juli 1914 haben die Reichsbündler in Brüx den Beweis erbracht, daß der nationale Krawall und das Schimpfen und Verleumdungen ihre Hauptaufgabe sein muß. Wie überall, so scheint es auch in den Köpfen der Nachfolger des Reichsbundes in Brüx gewaltig zu stinken.

Wien. (Südbahn.) Freitag den 15. Juli fand das Leichenbegängnis unseres Genossen Ludwig Davidovitch statt. Wieder hat der Tod einen unserer Besten aus den Reihen herausgerissen. Die Arbeiterschaft bekundete auch durch den Massenbesuch der Leichenfeier, was für sie der verstorbene Genosse gewesen. Genosse Davidovitch fungierte vor einer Reihe von Jahren als Obmannstellvertreter der Ortsgruppe und in der letzten Zeit als Obmannstellvertreter des Vertrauensmännerausschusses der Werkstätte. An der Leichenfeier beteiligten sich Landtagsabgeordneter Genosse Bötzler; seitens der Werkstättenleitung Oberinspektor v. Barton, Maschinenkommissär Blum und mehrere Beamte des Betriebes. Am Grab hielt Genosse Spieß dem verstorbenen Genossen einen tiefempfundenen Nachruf. Allen jenen, die sich am Leichenbegängnis beteiligt haben, wird im Namen der Hinterbliebenen der herzlichste Dank ausgesprochen.

Aus den Organisationen.

St. Peter in Krain. (Versammlungsbericht.) In der am 19. d. M. stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Jakob Tolitz, Obmann, Franz Gerzel, Stellvertreter; Anton Brunn, Kassier, Matth. Svednik, Stellvertreter; Leo Dejaz, Schriftführer, Josef Komzic, Stellvertreter; Franz Krizanc, Bibliothekar; Karl Habenseifner und Heinrich Kropivnik, Revisoren; Jakob Cesnik und Johann Kendlj, Ausschussmitglieder; Subkassiere: für die Strecke St. Peter—Dobersberg Ernest Lauer; für die Strecke St. Peter—Dobersberg Stephan Penko und Josef Dolez; für die Strecke St. Peter—Kumme Franz Bogataj. Sämtliche Buchstaben sind an den Genossen Jakob Tolitz, Wagenauffeher in St. Peter in Krain, Personalhaus, in Gelbangelegenheiten an Genossen Anton Brunn, Lokomotivführeranwärter in St. Peter in Krain, Personalhaus, zu richten.

Lin. Es diene den Mitgliedern zur gefälligen Kenntnis, daß ab 1. August nur mehr an den ersten drei Sonntagen im Monat von 9 bis 11 Uhr vormittags im Vereinslokal Einzahlungen der Mitgliedsbeiträge oder sonstiges erledigt werden kann. Am vierten oder eventuell fünften Sonntag im Monat bleibt das Vereinslokal geschlossen. Bibliotheksbücher werden nur mehr in der Zentralbibliothek (Spittelwiese Nr. 5) an jedem Dienstag und Donnerstag von 6 bis 8 Uhr abends und an jedem Sonntag von 9 bis 11 Uhr vormittags ausgegeben.

Willach I. Alle Subkassiere und Mitglieder, welche bei Genossen Lipovschek ihre Beiträge zahlen, werden darauf aufmerksam gemacht, daß Genosse Lipovschek ab 1. August in der Pilsotstraße Nr. 30 wohnt. — Weiters werden die Subkassiere ersucht, bis längstens am 8. eines jeden Monats abzurechnen, damit auch der Kassier mit der Zentrale abrechnen kann.

Oberberg. (Zentralbibliothek.) Am 2. August wird die Zentralbibliothek geschlossen und haben die Mitglieder ihre entliehenen Bücher bis zu diesem Zeitpunkt bestimmt zu retournieren.

Verschiedenes.

Das Königreich Serbien hat einen Flächeninhalt von 84.000 Quadratkilometer und eine Bevölkerung von 4,4 Millionen Seelen; wie in fast allen südeuropäischen Staaten überwiegt auch hier das männliche Geschlecht nicht unerheblich. Das Land zeigt unter allen Balkanstaaten die größte Volksdichte (52). Die vorherrschende Konfession ist die griechisch-katholische. Die Haupterwerbsquelle der Bevölkerung ist die Landwirtschaft. Der Boden ist im allgemeinen ergiebig, jedoch erst zu einem Drittel landwirtschaftlich bebaut. Die Ernteerträge könnten sich bei intensiver Wirtschaftsweise leicht verdoppeln. Ungefähr ein Drittel des ganzen Landes ist mit Wald bedeckt; der verbreitetste Waldbaum ist die Eiche. Die Forstwirtschaft ist noch recht primitiv. Unter den Ackerfrüchten haben Weizen (1911: 600.000 Hektar) und Weizen (400.000 Hektar) die größte Verbreitung; erst im zweiten Abstand folgen Gerste, Hafer (je 100.000 Hektar) und Roggen (50.000 Hektar). Der Anbau von Kartoffeln ist minimal. Fast 200.000 Hektar sind mit Pflaumenbäumen bepflanzt, 2000 Hektar mit Tabak und 80.000 bis 40.000 Hektar mit Wein. Auch der Seidenbau ist neuerdings in großem Aufschwung begriffen; die Ausfuhr von Kokons allein hat einen Wert von 1 Million Mark. Die Viehzucht ist sehr ansehnlich; doch ließe sich noch viel tun, um sowohl die Qualität wie die Quantität der Tiere zu heben. Der Viehstand beläuft sich gegenwärtig auf 150.000 Pferde, 1 Million Rinder, 800.000 Schweine und 4 Millionen Schafe. Die Schweinezucht, der namentlich die vielen Eichenwälder zufließen kommen, ist in letzter Zeit merklich zurückgegangen. Was die Industrie anbelangt, so steht sie noch in den ersten Anfängen; in den letzten Jahren haben allerdings viele ausländische Gesellschaften, darunter auch zahlreiche deutsche, zu ihrer Hebung beigetragen. Außer der überall verbreiteten Textilindustrie (Textil-, Holz- und Schmiedewaren) finden sich zahlreiche Bierbrauereien, Mühlen, Tuch-, Zement- und Tabakfabriken (letzte monopolisiert). An Mineralien ist Serbien reich, doch werden diese erst in geringem Umfang aus-

gebeutet. Nachgewiesen sind unter anderem mächtige Steinkohlenflöze, ferner Kupfer, Eisen, Blei, Silber und Zink. Der Handel zeigt eine mächtig ansteigende Tendenz, ist jedoch, wie wir dies auch bei anderen Balkanstaaten sehen, großen Schwankungen ausgesetzt. Die Ausfuhr ist selbst in ungünstigen Erntejahren größer als die Einfuhr. Der gesamte Außenhandel belief sich 1910 auf 145 Millionen Mark; hiebei entfielen 80 Millionen auf den Export. Die wichtigsten Exportartikel sind Erzeugnisse des Ackerbaues und der Viehzucht (87 Prozent des gesamten Exports), darunter namentlich Weizen und Getreide. Als Bestimmungsländer kommen in erster Linie die Türkei und Deutschland, weiter Oesterreich und Belgien in Frage. Unter den Importländern steht Deutschland bei weitem an erster Stelle (80 Millionen Mark — 42 Prozent); es folgen Oesterreich (18 Millionen) und England (9 Millionen). Die wichtigsten Importartikel sind Metalle, Maschinen, Textilwaren und Papier. Als schiffbare Wasserstraßen sind die Donau, Sava und Drau zu nennen. An Eisenbahnen mangelt es noch sehr (weniger als 1000 Kilometer Länge); für den Auslandsverkehr kommt nur die Orientlinie Wien—Belgrad—Nisch—Sofia und die Verbindung mit Saloniki, die bei Nisch von der Orientlinie abzweigt, in Frage; alle anderen Bahnen sind von sekundärer Bedeutung.

Eine Ansehnliche, die den Eisenbahnbetrieb führt. Auf dem großen Verschiebebahnhof der Schweizerischen Bundesbahnen in Basel, also weitab von den Hallen des Personenbahnhofes, aber an einem Ort, wo ein nicht geringer Verkehr herrscht, wo Güterzüge zusammengefaßt werden und daher die Mundpfeifensignale ununterbrochen ertönen, sind in den letzten Tagen öfters sträfliche Nachahmungen dieser Pfeifensignale vernommen worden. Man sahndete auf den Gassenbuben — ein solcher mußte es doch sein — der sich vermaß, stöhnend auf den Verschiebebetrieb einzutreten und ihn zu gefährden, aber man sahndete vergeblich. Bis endlich ein Wagnangestellter mit guten Augen den Täter ertappte. Dieser aber sah nicht hinter irgendeiner Wand oder einer Hecke, sondern droben auf den Zweigen eines Baumes in einer schwarz gefiederten Ansehnliche. Das Tierchen pfeift die auf große Distanz vernehmbaren, einander in kurzen Intervallen folgenden Signale zum Vor- und Rückwärtsfahren, zum Abstoßen und Halten sowie auch Abzugssignale mit einer geradezu staunenerregenden Präzision. Das gelehrtige Vögelchen hat sich sogar die Variationen zu eigen gemacht, die gewisse Rangiermeister in der Antionierung der Pfeifensignale sich angewöhnt haben. Auffallend ist auch, daß diese Ansehnliche das sonst von ihrer Vogelart zu hörende Gezwitscher nie vernimmt, erwiefernernaffen selbst dann nicht, wenn sie sich in großer Entfernung vom Rangierfeld und außer Hörweite der dort ertönenden Signale aufhält.

Technisches.

Automatische Eisenbahnkupplungen. Ein sozialhygienisches Problem ersten Ranges ist die Frage der Einführung automatischer Kupplungen im Eisenbahnbetrieb. Die Zahl der Menschenleben, die im internen Eisenbahnbetrieb, vor allem beim Rangieren, zugrunde gehen, ist ja bei weitem größer als die der bei größeren Unfällen getöteten, obwohl das Publikum ja diese vor allen Dingen beachtet. Aber Kenner der Verhältnisse fordern seit jeher die Einführung der automatischen Kupplung. So zum Beispiel schon 1896 das Handbuch der Hygiene, herausgegeben von Dr. Th. Weyl. Auf den gleichen Standpunkt stellte sich 1908 der Internationale Verband für gesellschaftlichen Arbeiterschutz gelegentlich seiner Versammlung in Lausanne. Dieser Beschluß wurde von dem damaligen französischen Eisenbahnminister Millerand als Vorzeichen der französischen Sektion unterzeichnet. Ebenso hat 1900 der Technische Ausschuss des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen dringend den Uebergang zur automatischen Kupplung empfohlen und sowohl die technischen wie die wirtschaftlichen Schwierigkeiten als nicht unüberwindlich bezeichnet. Und in den Vereinigten Staaten hat man die Einführung durch Gesetz erzwungen, ebenso in Argentinien. Ein gleiches steht in Brasilien bevor.

Wie weit sind wir nun? Fast noch da, wo wir vor langer Zeit standen. Bekannt geworden sind über 2000 Konstruktionen, doch haben es die wenigsten auch nur zu einer wirklichen Erprobung im praktischen Betrieb gebracht. Denn eine Erprobung ist es nicht eigentlich zu nennen, wenn einige Paare von Güterwagen damit versehen werden, dies gibt kein richtiges Bild des Verhaltens im Betrieb. Dazu müssen einige hundert oder tausend Exemplare eingebaut und beobachtet werden. — Die amerikanischen Konstruktionen, die an sich ganz vorzüglich sind, scheinen für europäische Verhältnisse tatsächlich nicht verwendbar zu sein, da sie viel zu schwer sind. Wirklich gründlich durchprobiert werden in Europa nur zwei Kupplungsarten, die des Ingenieurs der französischen Staatsbahn, L. Voiraull, und in Deutschland die der Eisenbahndirektion Saarbrücken. Beide stimmen, obwohl ganz unabhängig von einander entworfen, in den leitenden Gedanken überein. Hier wie dort werden beim Zusammentreffen zweier Wagen ein paar freitretende stehende Riegel ausgelöst, die vermöge ihres Gewichtes in die Verschlüßstellung gebracht werden, wobei sie entweder durch die Kuppelösen des anderen Wagens hindurchtreten (Saarbrücken) oder hinten eine Nase des Kuppelholzens fassen (Saarbrücken). Die Saarbrückener Kupplung hat noch eine Einrichtung, durch die beim unbeabsichtigten Zusammentreffen zweier Wagen eine Verbindung verhindert wird. Beide Kupplungen haben die wesentliche Eigenschaft, daß die Konstruktion möglichst einfach ist, so daß sie gegenüber den im Eisenbahnbetrieb nun einmal unvermeidlichen Stößen u. s. w. eine allzu große Empfindlichkeit aufweisen. Der größte Vorteil des beiden gemeinsamen Systems ist aber, daß sie die auf etwa 15 Jahre geschätzte Uebergangszeit bei der Einführung automatischer Kupplungen vollständig zu vermeiden gestatten. Denn sie können entweder fest eingebaut oder auch lose in den Zughaften eingehängt und abwechselnd mit der gewöhnlichen Schraubenkupplung verwendet werden. Werden sie nicht gebraucht, so hängen sie einfach herunter. Auf diese Weise könnte man in sehr kurzer Zeit die automatische Kupplung allgemein einführen, es brauchen damit nur die neuerbauten Wagen mit fest eingebauter Kupplung versehen zu werden. Da die Versuche recht günstige Ergebnisse gezeigt haben, ist eigentlich nicht einzusehen, warum die Eisenbahnen noch immer mit der Einführung zögern.

Literatur.

Eines Arbeiters Westreise. Diese hochinteressante Schilderung von Genossen Fritz Kummer, welcher die ganze Erde als Arbeiter bereist hat, wurde vom Arbeiter-Stenographenverein „Gabelberger“ in stenographischer Verkehrschrift herausgegeben. Diese Broschüre ist in sehr schöner, musterhafter

Autographie hergestellt und für alle Stenographiekundigen Parteigenossen von Interesse. Der Verfasser schildert eine anschauliche Reisebeschreibung im landläufigen Sinne, er schildert das Leben und Treiben wie es ist, wie er es gefunden hat und nach seiner Kenntnis und seinen Erfahrungen beurteilt. Nicht als Ingenieur oder Pfarrer, „auf einige Monate Fabrikarbeiter“, sondern als wirklicher Arbeiter von Stadt zu Stadt und Betrieb zu Betrieb gehend hat er sich die Beobachtung fremder Länder und Leute angelegen sein lassen. In gleicher Lage, wie sie sich befinden, hat er zu ihnen gesprochen, Erfahrungen ausgetauscht. Er sprach und verkehrte als Gleicher unter Gleichen, verstand selbst und wurde verstanden. Dabei weiß der Verfasser seine Eindrücke in anziehender und fesselnder Weise wiederzugeben. Diese Broschüre dient nicht nur uns, sich auf stenographischem Gebiete praktisch zu vervollkommen, sondern auch als Propagandamittel, den Ideen des Sozialismus. Dieselbe kostet 50 H. und wäre zu wünschen, daß sie jeder Stenographiekundige besitze. Zu beziehen durch den Verlag des Arbeiter-Stenographenvereins „Gabelberger“, Wien VII, Wimberggasse 80, 8. Stock, Tür 25.

Sprechsaal.

Hinterbliebenenunterstützungsfonds.

Vom 7. Juni bis 28. Juli 1914 wurden für nachstehende Sterbefälle Unterstützungen ausbezahlt:

110. Schneider Adolph in Wäldwig . . .	100.—
111. Reichert Juliana in Stablaun . . .	100.—
112. Wolf Wenzel in Linz . . .	200.—
113. Chizzolini Giovanni in Rovereto . .	100.—
114. Krüger Josefa in Florisdorf I . .	100.—
115. Reim Theresia in Komotau . . .	100.—
116. Zuber Marie in Komotau . . .	100.—
117. Marx Magdalena in Mähndorf . .	100.—
118. Kreutz Simon in Rudolfsdorf . .	200.—
119. Ebner Marie in Willach I . . .	100.—
120. Kornfeld Johann in Wiener-Neustadt	50.—
121. Huber Stefanie in Franzensfeste .	100.—
122. Hinterberger Anna in Penzing . .	100.—
123. Pohl Maximilian in M. Ostrau I .	200.—
124. Wayerhofer Franziska in Braunau am Inn . . .	100.—
125. Butschek Moriz in Rusle . . .	100.—
126. Siegl Marie in Mladenz . . .	100.—
127. Rehof Franz in Jglau . . .	100.—
128. Pimmer Johann in Mied . . .	100.—
129. Nowara Anna in St. Pölten . . .	100.—
130. Karas Josef in Prag . . .	100.—
131. Seidle Anna in Stanislaw . . .	50.—
132. Trägler Hedwig in M. Ostrau I .	100.—
133. Rathensteiner in Pettau . . .	200.—
134. Suchanek Theresie in Leopoldsdorf (Nobdbahn) . . .	100.—
135. Radomski Boleslaw in Sucha . .	200.—
136. Sussat Peter in Lemberg . . .	100.—
137. Erhard Karl in Rudolfsheim . .	100.—
138. Lausch Marie in Tetschen . . .	100.—
139. Sattler Pauline in Jägerndorf . .	100.—
140. Gábal Barbara in Simmering . .	100.—
141. Fider Josef in Raaden . . .	150.—
142. Nagl Ernst in Jägerndorf . . .	200.—
143. Wager Karl in Alfergrund . . .	200.—
144. Polat Katharina in Döbling . . .	100.—
145. Pantray Marie in Kreibitz-Teichstadt	100.—
146. Kroneisl Johann in Budweis . .	200.—
147. Karboš Karoline in Klattau . . .	50.—
148. Gomiler Johann in Laibach I . .	200.—
149. Robran Helena in Laibach I . .	50.—
150. Kozłowski M. in Galiz . . .	200.—
151. Mezera Franz in Wien II . . .	200.—
152. Obermayer Karl in Linz . . .	200.—
153. Jucit Anton in Wien XI . . .	100.—

Summe . . 5450.—

Gestorben sind 22 Mitglieder und 22 Frauen, zusammen 44.

Um eine Verzögerung der Auszahlung der Hinterbliebenenunterstützung zu vermeiden, sowie auch die Beschaffung von Totenbestattung und des gemeinschaftlichen Haushaltes zu erleichtern, ersuchen wir die Mitglieder bei jedem Todesfall ein Formular nach nachstehendem Muster an die Zentrale samt dem Mitgliedsbuch und der Legitimation der Hinterbliebenenunterstützung einzusenden. Das Formular ist vom behandelnden Arzt und dem Hauseigentümer zu bestätigen.

Ansuchen um Klärungsmachung der Hinterbliebenenunterstützung für nachstehenden Todesfall:

Name des (der) Verstorbenen:
 Alter des (der) selben:
 Todesursache:
 Todeszeit:

Obiges wird vom behandelnden Arzt bestätigt:

Das gemeinschaftliche Zusammenleben mit wird vom gefertigten Hauseigentümer bestätigt:

Die Unterstützung ist zu senden an (Adresse des Bezugsberechtigten):

Unterschrift des Gefuchstellers:

Ort: Datum:

Unterschrift des Obmannes:

Ortsgruppenstempel:

Eingefendet.

Keinen unnötigen Ballast auf die Reise mitnehmen! Das ist die erste Regel für einen geübten Touristen. Unbedingt erforderlich ist zweifellos ein gutes Fernglas, das uns auch die entferntesten Schönheiten der Gegend nahe bringt, und ferner eine Kamera, die uns das Geschaute für immer festhalten läßt. Beides liefert das Verbandsblatt „V. i. u. F. r. u. d.“, Gesellschaft mit beschränkter Haftung, Wien VII, Mariahilferstraße 103, in erstklassiger Qualität zu den von den Fabrikanten vorgeschriebenen Preisen bei Gedächtnis äußerst langfristiger Amortisation. Lieferung sämtlicher Waren ohne jede Kaufverpflichtung zur Ansicht. Näheres ist aus dem diesem Blatt beiliegenden Prospekt ersichtlich.

Mitteilungen der Zentrale.

Verwaltungskomiteesitzung am 20. Juli 1914.

1. Unterstützungen: a) Hinterbliebenenunterstützungsfonds, 32 Fälle, bewilligt 3650 Kr.; b) Verein, 113 Gesuche, für 91 Fälle bewilligt 1990 Kr., 20 Fälle abgewiesen, 2 Fälle zurückgestellt; außerdem für drei

8^e Emoboda & Co., Wien, V., Rechte Wienzeile 97.