



Telephon Nr. 2325.

Der

Scheckkonto 38.415

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

Redaktion: Wien V/1, Bentagasse Nr. 5.

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 erscheint jeden 1., 10. und 20. im Monat.

Nr. 15

Wien, den 20. Mai 1912.

20. Jahrg.

Handelspolitik und Eisenbahnfinanzen.

Die Klage über steigende Eisenbahnausgaben, die sich sowohl auf das sachliche wie auf das Gebiet der Personalfürsorge verteilen, ist in den letzten Jahren ganz speziell von den kompetenten Faktoren der österreichischen Staatsbahnverwaltung immer wieder mit verstärktem Nachdruck erhoben worden. Und man hat sich nachgerade daran gewöhnt, die Jeremiaden mit einem gewissen Gleichmut hinzunehmen, nachdem man weiß, daß man in Oesterreich viel lieber raunzt, als die wirklich gangbaren Wege zu einer Besserung aufzusuchen.

Wir haben schon einmal bei einem früheren Anlaß betont, daß es gegenüber den ziffermäßigen Tatsachen unsinnig wäre, zu bezweifeln, daß es unseren Staatsbahnen schlecht geht. Und die einfache Tatsache, daß durch sie der Staat im Jahre 1910 mit einer Mehrausgabe von über 95 Millionen Kronen belastet wird, spricht auch eine gar zu deutliche Sprache. Allein was eben im Interesse einer unzweifelhaften Klarstellung immer wieder zurückgewiesen werden muß, das ist die aus solchen Jeremiaden nur zu leicht aufkommende Meinung, als ob erst die mannigfachen Ansprüche der jüngsten Zeit unsere Staatsbahnmisere verschuldeten. Die Ausgabensteigerungen der letzten Zeit beruhen vielmehr auf ganz natürlichen, nicht einmal unvorhergesehenen Voraussetzungen, wenn man, abgesehen von den logischen Bedürfnissen, die durch den wachsenden Verkehr erzeugt wurden, zunächst nur die Folgen, die sich aus der Verstaatlichung ergaben, überblickt. Die ganze Investitionstätigkeit und die zweifellos kostspieligen Neuanschaffungen an Fahrzeugen, die Erweiterung von Stations- und Geleiseanlagen sind Dinge, die sich, wie jedermann weiß, aus dem jahrelangen Verjagen der Eisenbahnaufsicht gegenüber den glänzend situierten Privatbahnen ergaben, die bekanntlich im Interesse der steigenden Einlösungsrente alle notwendig gewordene technische Ausgestaltung des Verkehrs unterlassen haben, die nun auf Kosten des Staates nachgeholt werden muß. Und was die Löhne und Gehälter des Personals anbelangt, so muß naturgemäß auch hier nachgeholt werden, was keinem privaten Unternehmer und keinem Kleinmeister, der seinen Betrieb im Gang erhalten will, erspart blieb. Und gerade hier rächen sich die Sünden der eigenen Schuld, wenn die Kosten steigen und auch noch weitere Erhöhungen erfahren werden.

Denn wenn gerade der Eisenbahnangestellte mit seinem festgelegten Einkommen die gesunkene Kaufkraft des Geldes verspürt und sich nicht länger mehr dem Hunger aussetzen konnte, so trifft wahrlich daran die meiste Schuld noch jede Regierung dieses Staates, wo man den agrarischen Wünschen alles, was Volkswohl heißt, unterstellt und eine nie zur Ruhe kommende Steigerung der Lebensmittel künstlich gezüchtet hat.

Daß heute die Folgen, die sich solcherart aus der künstlichen Großpöppelung der Volksauswucherer ergeben, als neue Last auf die durch eine jahrzehntelange Mißwirtschaft in unserer Eisenbahnpolitik zerrütteten Finanzen drücken, ist natürlich klar. Hier gibt es aber, wo man einfach vor vollendeten Tatsachen steht, nur eine Mahnung, die an die Eisenbahnverwaltung im Verein mit der Regierung gerichtet werden muß und die sich in des unsterblichen Grillparzers Worte zusammenfassen läßt: „Mache gut, was andere verdammen!“ Was zu geschehen hat und was gleichsam das Programm einer jeden Regierung sein mußte, ist, die Einnahmen unserer Staatsbahnen auf sozialpolitisch einwandfreiem Wege zu erhöhen. Dazu gehört aber freilich weit mehr als die bloße Erhöhung der Tarife,

die unter Umständen sogar eine höchst unpopuläre Sache werden kann. Das große Ziel, unsere Staatsbahnen zu sanieren, und die Sünden der Vergangenheit gutzumachen, wird nur erreicht werden, wenn mit einer vernünftigen Eisenbahn- und Tarifpolitik zugleich auch eine vernünftige, der Industrie und dem Verkehr nützliche Handelspolitik inauguriert wird. Hier gilt der Grundsatz doppelt, den der englische Eisenbahnsachmann W. M. Neworth in seinen „Grundzügen der Eisenbahnwirtschaftslehre“ als erstes Prinzip der Eisenbahnpolitik vorangestellt hat: „Trachtet, mehr Verkehr zu bekommen. Je mehr Verkehr befördert wird, desto weniger kostet die Beförderung. Daher trachtet zuerst und vor allem, Verkehr zu bekommen.“

In der Befolgung dieser Binsenwahrheit ruht auch die finanzielle Kraft der englischen und amerikanischen Bahnen. Ihre Stärke und finanzielle Entwicklung steht im untrennbaren Zusammenhang mit der Zoll- und Handelspolitik der Staaten, die es gewiß nicht zum Schaden ihrer Industrien vermeiden, sich vom Weltverkehr du h die in Oesterreich so beliebten chinesischen Mauern aller Arten von Beschränkungen und Zollschranken, möglichst abzuschließen. Der Gedanke freilich, daß alle den Verkehr hemmenden Schranken möglichst beseitigt werden müssen, der schon zu einer Zeit, als Friedrich List von modernen Verkehrsweisen große und einschneidende volkswirtschaftliche Umwälzungen erwartete, stößt bei jedem Versuch einer Realisierung freilich immer wieder auf jene Hindernisse, die ihm die agrarische Politik vor der Regierung und Parlamentsmajorität kapituliert, bereitet. Und dank dieser Regierungsmagime, die uns die billigen Lebensmittel der auf uns angewiesenen Agrarländer mittels Zöllen fernhielt, haben wir die Absatzquellen für unsere Industrieartikel in denselben Staaten verloren, denen es niemand verargt, wenn sie sich in gleicher Weise an uns revanchieren. Von den Balkanländern, mit denen wir seit Jahren in einem fortwährenden Zollkriege leben, abgesehen, lehrt ein einziger Blick auf die so aufnahmefähigen südamerikanischen Republiken, wie klein unser Anteil an der Befriedigung der Bedürfnisse dieser hochkultivierten, an Wohlstand jährlich zunehmenden Bevölkerung ist. So ergibt sich aus den Ziffern der argentinischen Einfuhrstatistik, daß der Wert der Importe aus Deutschland im Jahre 1907 rund 225 Millionen Kronen, aus Italien 120 Millionen Kronen und aus Oesterreich 10 Millionen Kronen war. Die große Bedeutung, die die anderen europäischen Industrieländer den Beziehungen mit Südamerika beilegen, geht am besten aus der Intensivität der Schiffsahrtsverbindungen hervor. Deutschland weist im Jahre 1907 mehr als 350 Abfahrten nach Südamerika aus, Italien 225 und Oesterreich etwa 15. Aber selbst unsere gewiß erst in den Anfangsstadien stehenden Verbindungen zeigen den Wert der direkten Beziehungen; hat sich doch der Export von Triest nach Argentinien, der im Jahre 1905 2180 Tonnen betrug, im Jahre 1907 auf 11.000 und im Jahre 1908 auf 23.000 Tonnen gesteigert.

Eine Handelspolitik, die der Ein- und Ausfuhr Tür und Tor öffnet, tut uns not, wenn unsere Volkswirtschaft gesunden soll. Mit dem Prinzip, daß man den Interessen einiger Großgrundbesitzer alles opfert, was das Wohl der übrigen Bevölkerung gebieterisch fordert, muß ganz gebrochen werden, wenn unseren Eisenbahnen und unseren Verkehrseinrichtungen überhaupt die Voraussetzungen ihrer Entwicklungsfähigkeit geschaffen werden sollen. Man muß die Wege zur Weltwirtschaft, die zu den Früchten und Ertragschaften der Kultur und Technik führen, freimachen. Davin liegt das Geheimnis der großzügigen volkswirtschaftlichen Erfolge, ohne die auch der moderne Verkehr, wenn er den Händen der privaten Spekulation und des Wuchers entwunden werden soll,

eine großzügige Weiterentwicklung nicht erwarten kann. Und es gehört nicht viel mehr dazu, als der Mut, der vor dem Gefährhut unserer Zollwucherer die Reverenz verjagt. Fr. L.

Die Saat wird reif.

Im trüben Einerlei scheint sich die Geschichte der Völker zu vollziehen: Bald erheben sich die arbeitenden Massen, um im kühnen Kampfe dem allgewaltigen Kapital ein größeres Stück Brot, dem bürgerlichen Staat neue politische Rechte abzurufen. Bald aber erstarbt wieder die politische und soziale Reaktion. Die wirtschaftlichen Errungenschaften werden durch mannigfache, dem Volke aufgebürdete Lasten, durch vermehrte Ausbeutung der Massen als Konsumenten aufgehoben, die politischen Eroberungen durchlöchert. Aber während auf der Oberfläche des politischen Lebens nur das Auf- und Niederwogen der Kämpfe sichtbar ist, vollzieht sich in der Tiefe der menschlichen Gesellschaft unaufhaltbar ein ungeheures Werk der Umwälzung.

Kastlos gestaltet der Kapitalismus die Grundlagen der menschlichen Arbeit und der Existenz um. Kein Jahr vergeht, wo nicht durch neue Erfindungen die Handarbeit durch die maschinelle, der lebendige Arbeiter durch den aus Stahl und Eisen ersetzt wird. Und man könnte meinen, daß die Zahl der industriellen Arbeiter schnell sinken müsse, wenn überall die Maschine an Stelle der lebendigen Arbeit tritt. Indessen geht mit der schnellen Umwälzung in der Produktion die Akkumulation, die Anhäufung des Geldreichtums in immer weniger Hände mit ebensolcher Schnelligkeit vor sich. Jedes Jahr menschlicher Arbeit vermehrt den Reichtum der Kapitalisten. Der gehäufte Reichtum aber bedingt — weil jede in einem Betrieb investierte, in eine Bank oder Sparkasse eingelegte Krone ihre Verzinsung erfordert — seine abermalige Vermehrung. Jede Vermehrung des Geldes erfordert neue menschliche Arbeit, eine vermehrte Produktion von Waren. Deshalb erleben wir das Schauspiel, daß, während sich die einzelnen Staaten auf das heftigste bekämpfen, um ihren Kapitalisten Exportgebiete für die überschüssigen Waren zu sichern, fortwährend neue industrielle Betriebe gegründet werden. Diese neuen Industrien saugen die von den Maschinen verdrängten Arbeiter auf. Ja, das Kapital hat in der Prosperitätsperiode an den von den Maschinen verdrängten Arbeitern noch zu wenig, es stellt auch die Einwanderer, die aus ländlichen Gebieten in die Stadt strömen, in seine Dienste. So wächst, trotz fortgesetzter Erfindungen, die menschliche Arbeit durch mechanische zu ersetzen, die Zahl der Industriearbeiter überaus schnell. Ungeheure, jedes Jahr gewaltiger anschwellende Bevölkerungsmassen sammeln sich in den Städten und Industriegebieten an, während die Dörfer durch Abwanderungen mehr und mehr entvölkert werden. Ein typisches Beispiel, wie gewaltig diese Bevölkerungsverschiebung ist, bietet Deutschland, der kapitalistisch und darum auch industriell am meisten entwickelte Staat Europas. Die Bevölkerung des Deutschen Reiches ist vom Jahre 1905 bis 1910 um rund 4 1/2 Millionen gewachsen. Diese Bevölkerungsvermehrung aber weisen durchwegs nur die Städte und Industrieorte auf, während das flache Land vielfach einen nicht unbedeutenden Verlust verzeichnet. Diese schnelle Ausdehnung der Industrie wirkt natürlich auf die Lebenshaltung der Arbeiter zurück: die Landwirtschaft, der die Industrie so viele Arbeitskräfte entzieht, vermag ihre Produktion nicht so zu steigern, daß die vermehrte städtische Bevölkerung ausreichend mit Lebensmitteln versorgt werden kann. Die Folge ist, daß die Lebensmittelpreise teurer werden. Die Rohstoffproduktion erzeugt keinen Ueberschuß mehr, die Folge ist, daß auch die Preise der Rohstoffe ungeheuer steigen. Die amerikanische Baumwollkernte ist seit zehn Jahren beispielsweise um das Doppelte

gestiegen, trotzdem ist der Baumwollpreis heute noch einmal so hoch wie damals. Die Zahl der Baumwollspindeln und Webstühle in den Baumwollwebereien ist nämlich im letzten Jahrzehnt so ungeheuer gestiegen, daß die vermehrte Baumwollproduktion noch weit hinter der Nachfrage zurückgeblieben ist. Daher die hohen Preise der Baumwolle! Ähnlich ist es mit dem Getreide, dem Fleisch, Fellen und Häuten, der Kohle und dem Erz. Der Weltmarktpreis für Lebensmittel und Rohprodukte ist heute höher, weil Landwirtschaft und Bergbau der ungeheuer raschen Entwicklung der Industrie nicht folgen konnten.

Aber den Beherrschern der Industrie und der Landwirtschaft genügt das schnelle Steigen der Weltmarktpreise nicht. Auf ihr Geheiß sperrt der Staat die Grenzen mit Zöllen und Einfuhrverboten den einheimischen Markt. Hinter den Zollmauern organisieren sich die Industriellen und Bergwerksbesitzer zu Kartellen, die Großagrarier bilden Ringe. Jede Konkurrenz wird ausgeschaltet, die Kapitalisten vereinbaren, wie viel Waren jeden Monat auf den inländischen Markt geworfen werden, übertragen den Verkauf der Waren an eine Bank oder an ein Kartellbureau, schalten den Verkehr des Produzenten mit dem Konsumenten aus und verhindern so, daß ein Unternehmer den anderen unterbiete, daß der Preis sich senke. Die Herrschaft über den inländischen Markt liegt heute ganz in den Händen des Großkapitals. Während früher die Waren billiger wurden, wenn der technische Fortschritt die Produktionskosten herabdrückte, bemerken sich heute die Preise fortwährend in aufsteigender Linie. Die Erfolge der Arbeiter in Lohnkämpfen sind vernichtet worden durch diese gewaltige Organisation und Konzentration des Kapitals. Wohl mag der Arbeiter heute am Samstag einige Kronen mehr auf die Hand bekommen, aber das Geld hat nicht mehr die Kaufkraft wie vor Jahren.

Mit den Riesengewinnen, welche sich die Unternehmer aus den Taschen des Volkes holen, sind sie aber noch nicht zufrieden. Die Lebenshaltung der Arbeiter muß noch mehr herabgedrückt werden. Die Kapitalisten haben sich nicht nur zur gemeinsamen Ausbeutung der Konsumenten, sondern in ihren Unternehmerorganisationen auch gegen die Gewerkschaften der Arbeiter geeinigt. Jeder isolierte Streik in einem Beruf wird dort, wo die Unternehmerorganisationen ausgebaut sind, zu einem allgemeinen Kampfe. Die Unternehmer beantworten fast jeden Streik mit Aussperrung. Ein Lohnkampf in der Großindustrie ist heute ein Kampf auf der ganzen Front, und, wie der bald abgeschlossene Riesenstreik der Bergarbeiter wohl beweist, ein Kampf, den die Unternehmer mit allen Mitteln zu führen wissen. Sie bekümmern sich nicht mehr um die Rückwirkung eines Streiks auf die anderen Industriezweige, deren Besitzer aus Unternehmersolidarität willig die Betriebe sperren, wenn nur die kämpfenden Arbeiter überwunden und niedergeworfen werden können.

Alle diese Tatsachen wirken ein auf die politischen Kämpfe. Der Staat ist eben nichts anderes als die Gemeinschaft seiner Kapitalistenklasse. Und der

Kampf, den die Kapitalistenklasse gegen die Arbeiter führt, ist kein Kampf! Der bürgerliche Liberalismus, das ist der politische Repräsentant des Kapitalismus, der sich einmal mit den Arbeitern unter der Parole: „Gemeinsam gegen die Reaktion!“ vereinigte, verbrüht sich heute unter der Losung: „Gemeinsam gegen die Arbeiter!“ mit der Reaktion. Er sieht willig zu, wie die politischen Rechte des Volkes durchlöchert und untergraben werden, unterstützt eine Regierung, je mehr sie sich über die Schranken der Verfassung hinwegsetzt, um so eifriger, weil jede Regierung ihre Machtstülle nur zum Kampfe gegen das Volk gebraucht. Der Haß gegen die Demokratie, der gerade bei uns in Oesterreich nun so entfacht ist, ist in der Wahrheit der Haß gegen die Arbeiter. Die Demokratie gibt dem Volke starke Waffen für seinen Befreiungskampf, also sind alle auf dem Boden der heutigen Gesellschaftsordnung stehenden Parteien bestrebt, die parlamentarischen Institutionen zu diskreditieren, herabzusetzen. Die kapitalistische Gesellschaft steht heute auf dem Höhepunkt ihrer Entwicklung, ihr staatliches Ideal ist das jeder herrschenden Klasse in vergangenen Perioden: eine starke, absolutistische Regierung gegen das Volk! In dieser Tatsache erklärt sich die Unfruchtbarkeit des Parlaments und erklärt es sich, daß die sozialdemokratische Partei bald ihre ganze Kraft darauf verwenden muß, die Attentate abzuwehren, welche die Bürgerlichen gegen die Arbeiter verüben wollen.

So schwankt der beständige, unablässige Kampf auf und nieder wie Flut und Ebbe. Heute vermag das Proletariat einen Erfolg zu erringen, morgen ist er wieder zunichte gemacht. Aber die Entwicklung, die wir mit kurzen Strichen kennzeichneten, zeitigt ihre Folge: Je gewaltiger die Massenmassen werden, die der Kapitalismus unter sein schreckliches Joch beugt, desto wichtiger werden die Massenkämpfe, desto mehr Menschen empfinden die Unhaltbarkeit der heutigen Gesellschaftsordnung, desto mehr Menschen werden am kapitalistischen Joch rütteln und an dem Baue der neuen Gesellschaft arbeiten.... Der Kapitalismus ist der wahre Revolutionär; er wühlt die Erde um und legt in sie die Saat künftiger Revolutionen. Diese Saat ist längst aufgegangen, wann sie reifen wird, hängt ab von der Erkenntnis der arbeitenden Menschen.

Eisenbahnerbeschwerden im Parlament.

Interpellationen der Abgeordneten Tomšič, Oliva und Gen. m.

Wegen der Ignorierung des feinerzeitigen Zugzustandes, daß die Dienstturnusse des Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonals keine Verschlechterungen erfahren werden, wegen Kürzung der Fahrgebühren des Triester Lokomotivpersonals und wegen Verletzungen aus politischen Gründen in Krafau, haben die Abgeordneten Tomšič, Oliva und Genossen im Parlament nachstehende Interpellationen an den Eisenbahnminister gerichtet:

Interpellation

der Abgeordneten Tomšič und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister, betreffend die Verschlechterung der Dienstturnusse für das exekutive Personal der k. k. österreichischen Staatsbahnen

Am 12. Oktober 1908, und zwar anlässlich der im k. k. Eisenbahnministerium mit dem Exekutivkomitee der koalitierten Eisenbahnerorganisationen gepflogenen Verhandlungen erklärten die Vertreter des Eisenbahnministeriums schriftlich folgendes:

„Bezüglich der Dienst- und Ruhezeiten des Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonals wird bemerkt, daß die bestehenden Turnusse fast durchwegs größere Ruhepausen und geringere Dienstzeiten aufweisen, als die diesbezüglichen Vorschriften beinhalten und erklärt das Eisenbahnministerium, daß eine Verschlechterung der gegenwärtig tatsächlich bestehenden Prozentsätze auch in Zukunft nicht eintreten wird. Dagegen wird das Eisenbahnministerium weitere Verbesserungen der bestehenden Vorschriften eintreten lassen u. s. w.“

Dieses Zugzustand wurde in letzter Zeit, insbesondere aber bei Erstellung der diesjährigen Sommerturnusse von den für die Turnusstellung maßgebenden Organen der Bahndirektion und der k. k. Direktionen fast durchwegs ignoriert. Die tägliche Durchschnittsleistung und beim Lokomotivpersonal auch die Kilometerleistung, wurden fast durchwegs erhöht und dadurch die Turnusse verschlechtert. Die bezüglichen Einwendungen der Turnusvertrauensmänner blieben unberücksichtigt und erklärten viele amtliche Organe bei der Turnuserstellung, daß ihnen von dem zitierten Zugzustand des Eisenbahnministeriums nichts bekannt sei, daß keinerlei Auftrag vorliege, im Sinne dieses Zugzustandes vorzugehen, daß es vielmehr den Intentionen und Erlässen des Eisenbahnministeriums entsprechend sei, daß die Turnusse bezüglich der Erhöhung der täglichen Durchschnittsleistung verschlechtert werden. Aber nicht allein die Nichterhaltung dieses zitierten Zugzustandes ist die Ursache der Turnusverschlechterungen, sondern in einzelnen Fällen auch die Nichtbeachtung und Umgehung der bestehenden Vorschriften über die Bemessung der Dienst- und Ruhezeiten bei der Turnuserstellung.

Nachfolgende Beispiele bestätigen diese Behauptungen:

1. Lokomotivpersonal der k. k. Nordbahn in Brerau.

Der gegenwärtige Sommerturnus für das Lokomotivpersonal in Brerau weist gegenüber dem Sommerturnus im Jahre 1911 eine durchschnittliche tägliche Mehrdienstleistung von 1-8 Stunden auf. Die Kilometerleistung per Partie betrug im Sommerturnus 1911 2242 Kilometer, im gegenwärtigen Turnus 2569 Kilometer.

In einzelnen Turnusgruppen ist die tägliche Dienstleistung, zum Beispiel in der Turnusgruppe 18 P von sieben Stunden im Vorjahre auf elf Stunden, somit um täglich vier Stunden erhöht worden. Diese Turnusgruppe 18 P fährt jetzt in der Turnusgruppe 12 P. Die Verschlechterung hat ihre Ursache hauptsächlich in der Zusammendrängung der Ruhezeiten zwischen den Zugpaaren einerseits und in der Ausbeutung der Dienststunden über die in den Vorschriften festgesetzte Grenze, und zwar bis zu 18 Stunden andererseits.

Turnusblatt 13 P. Das Zugpaar heißt 905/981. Das betreffende Personal ist in 24 Stunden 21 Stunden außer Haus, hat in der Wendestation eine Ruhezeit von 11 Stunden 48 Minuten, und muß jedoch nach Ankunft im Demizil wieder 11 Stunden 2 Minuten Dienst machen.

Turnusblatt 14 P. Zugpaar 278/73. Nach einer Dienstleistung von 18 Stunden 14 Minuten, mit einer Unterbrechung von 15 Stunden 14 Minuten, mit nur einer halben Unterbrechung von 3 Stunden 47 Minuten, hat das Personal im Demizil eine Ruhezeit von 13 Stunden 15 Minuten, und muß darauf wieder eine ununterbrochene Dienstreise von 15 Stunden 50 Minuten zurücklegen. Nach demselben Turnusblatt ist weiter noch eine Ruhezeit im Demizil von 17 Stunden, die Tour bei Zug 2 Regie und sofort Zug 893, das sind ununterbrochen 17 Stunden Dienst zu leisten. In diesem Turnusblatt beträgt die Dienstzeit bei den Zugpaaren 182/279 17 Stunden 18 Minuten und beim Zugpaar 188/285 18 Stunden 10 Minuten.

schwacher Widerhall, zu großer Ruhm gejagt, dennoch die vierzig Jahre seines dichterischen Schaffens hindurch gewesen: ein Diener am Werke der Menschheit und Menschlichkeit, kein spielerischer Artist, noch eitlem Selbstvergötterer.

Seine Person, selbst in ihrer leiblichen Begrenzung, war ihm gerade gut genug, als Objekt der Erfahrung durch immer neue Phasen menschlichen Daseins, des äußeren wie des inneren, geführt zu werden. Und wenn auch die stets erneute Erfahrung ihm ständige Qualen mußte, so schuf die immer reichere Gestaltung eine Erlösung davon für alle jene Zeiten, in der diese Erfahrungen für die Menschheit in Geltung bleiben werden. Man weiß in wie viel Berufen sich Strindberg versucht hat, ehe er sich ausschließlich auf seine Feder verließ, wie er Lehrer und Prediger, Mediziner und Schauspieler, Maler und Telegraphist, Zeitungs- und Bibliotheksbeamter gewesen ist. Und all das vorwiegend in dem Bestreben, nicht den bequemsten und nahrhaftesten Posten zu finden, sondern eine Möglichkeit, darin nach Maßgabe seiner besonderen Fähigkeiten und Kräfte für die Gesamtheit und den Fortschritt wirksam zu werden. So suchte er nicht nur im Umkreis seiner Gegenwart allenthalben heimisch zu werden, sondern ging auch der Vergangenheit divinatorisch, aufspürend, wissenschaftlich forschend bis in die tiefsten Schichten nach; in seinen naturwissenschaftlichen Studien oder in seinen historischen Dramen und Erzählungen näherte er sich den Voraussetzungen des Lebens eigener Erfahrung erkennend und gestaltend. Der fanatische Trieb, überall hinter die letzten Voraussetzungen des zivilisierten Lebens zurückzugehen und den innersten, noch mit der uralten Natur verwachsenen Kern der Dinge herauszufinden, ist überhaupt der vielleicht stärkste in Strindbergs Seele gewesen. Hier spricht auch die Erwägung mit: je weiter zurück wir die Bereichs von der Menschheit durchmessene Strecke zu verfolgen vermögen, desto weiter voraus, ins Künftige hinein können wir den weiteren Verlauf festlegen. Wesentlicher jedoch ist der spezifisch dichterische Anteil an diesem Streben. Der Dichter, soweit er nur Sprachkünstler, doch in seiner Vollendung, ist, wird den alltäglichsten und abgegriffensten Worteinheiten und Wortgebilden in jedem einzelnen Falle auf den tiefsten Grund gehen, um durch die besondere und originale Art ihrer Anwendung und Kombination im Ausdruck schöpferisch zu wirken. Ist er dazu noch ein Seher und Deuter verborgener Lebensmächte, so muß er sich auch in die Dinge selbst seine eigenen Gänge bohren und ihren Ursprung feststellen. Strindberg hat in beiden Richtungen die stärkste Originalität bekundet. Doch während der revolutionierenden und neubauenden Sprachkünstler naturgemäß nur seiner schwedischen Muttersprache dienen konnte, bedeutet die

bildnerische und bildende Macht seines Lebenswerkes einen Einsatz in die ganze europäische Kultur.

Strindberg begann als ein schneidiger Gesellschaftskritiker zu einer Zeit bereits, als bei uns noch alles im schönsten Dornröschenschlaf der Buhenscheibenpoesie ruhte. 1879 trat er, nach bemerkenswerten Satiren auf das moralisch und geistig versumpfte Studententum mit dem Roman „Das rote Zimmer“ an die Spitze seiner Generation. Das war ein ganzes und umfassendes Gemälde zeitgenössischer Kulturverrottung, gesehen aus der Perspektive seiner Stockholmer Heimat- und Umwelt. Was damals den Dichter mit einem Schläge erhob und sein Buch noch heute unberaltet erscheinen läßt, war die darin bewährte Gestaltungskraft, insbesondere ein unerbittlich überzeugender Realismus, nicht minder, als der darin bearbeitete Gehalt, mit dem der Sozialismus ernsthaft in die schwedische Literatur eintrat. In dieser war, ganz analog zur deutschen Literatur des 19. Jahrhunderts, eine gegenwartsfremde Romantik von ersten realistischen Versuchen abgelöst worden, deren revolutionierende Darstellungsform durch den neuen Ideengehalt der bürgerlichen Freiheitsbestrebungen, der Kämpfe um Verfassung, Pressefreiheit und dergleichen, bedingt war. Diese Bestrebungen wiederum hatten bekanntlich ihre Vorgänger im 18. Jahrhundert, praktisch in der französischen Revolution, literarisch in Rousseau und dem deutschen Sturm und Drang gehabt. Eine schwedische Literaturgeschichte hat diese ganze Bewegung, die im Gefolge der bürgerlichen Revolutionen und parallel zu ihnen — ununterbrochen das erstemal durch Klassizismus und Romantik, das zweitemal durch die klassizistischen Epigonen — in Schweden gerade so wie bei uns — verlief, als Rousseauismus bezeichnet. Das ist eine sachliche Uebertreibung im Hinblick auf den einzelnen Rousseau; der Inhalt einer so ausgedehnten Epoche wird nicht von einem einzigen, noch so überlegenen Kopfe bestritten, sondern empfängt von der wechselnden oder beharrlichen Realitäten der Zeiten stets von neuem seine Nahrung. Aber der Name Rousseaus ist hier immerhin wegweisend, um so mehr, als die Uebereinstimmung der Charaktere zwischen ihm und Strindberg, namentlich in den Selbstbekenntnissen beider, geradezu überraschend ist. Doch während Rousseaus Rückkehr zur Natur den Feudalgesellschaften nur die innere politische Gleichberechtigung brachte, hat Strindberg aus seinen Jtr- und Ziel-, seinen Himmels- und Höllensfahrten die sichere Gewißheit heimgebracht, daß die Entwicklung der Menschheit den völligen sozialen Ausgleich voraussetzt.

Der Sozialismus darf Strindberg voll für sich in Anspruch nehmen, nicht nur mit einzelnen Worten und Epochen seines wandlungsreichen Daseins. Er hat das am Ende seiner

Feuilleton.

Jesus Christus.

Du lebstest noch, so sagen sie und knien vor deinem Kreuzesholz, daran in Qual Du hängst, und küßest deine Füße.

Sie sahn die Kunde mit dem Schweiß wekeln, sich niederdrücken vor dem Fuß des Herrn — Und gingen hin und taten Gleiches.

Du lebstest noch, so sagen sie. Sie knieten vor keinem Menschen — vor dem höchsten Gott! Denn du bist Gott und bist lebendig.

Ha! Wärest du's, du riffest von dem Nagel, Dem martervollen, deinen Fuß — in Staub Trättest du sie verachtend nieder! D. G. Hartleben.

August Strindberg.

(22. Jänner 1849 — 14. Mai 1912.)

Strindberg ist am 14. d. M., nachmittags 4 Uhr 30 Minuten, in Stockholm gestorben.

Hätte es noch eines letzten Beweises bedurft, um Strindbergs einzigartige Bedeutung für das heutige europäische Schrifttum darzulegen, so war es der Zeitpunkt, an dem, die Art, in der man einem gabereichen Schöpferleben demonstrativ die Dankeschuld abtrug. Diese späte Anerkennung, zu der sich die Schwedische Akademie, als Vertreterin des literarischen Nobelpreises, auch in Jahrzehnten noch nicht verstanden hätte und die sich daher in privater Generosität und öffentlichen Sammlungen äußern mußte, galt nur noch einem Sterbenden. In sein Todesleiden, das die freudige Spannung der Festtage wohl kurz unterdrücken konnte, fiel als feierlicher Abglanz der Schein jener Fackeln, die am Abend des 22. Jänner huldigend unter seinem Balkon vorüberzogen. Die Blumen des Tages streute er auf die Fackelträger als Dank für die einzige Ehrung, zu der er seine Person herausstellte — Denkmalssetzen, Festreden und Bankette, Teilnahme an den Theateraufführungen hatte er mißbilligt — wie er auch die Nationalspende zur Hälfte gleich wieder an die Arbeiter zurückgab. So, wie in dieser letzten großen öffentlichen Geste, ist Strindberg, trotz allem Haß, den er gegen echte und vermeintliche Widersacher schoß, trotz aller Welt- und Menschenflucht, in die ihm zu

Im sogenannten Springerturnus desselben Blattes hat außerdem das Zugpaar 298/89 eine ununterbrochene Dienstleistung von 18 Stunden 11 Minuten.

Turnusblatt 15 P. In diesem Turnus sind drei aufeinanderfolgende Nächte, und zwar bei den Zügen 1193/1174 erste Nacht, 78/187 zweite Nacht und 876/181 dritte Nacht; außerdem sind die Ruhezeiten sehr gering. Dagegen Dienstzeiten bei den Zügen 476/99 und 78/187 bedeutend überhöht. Bei den sogenannten Springerpartien dieses Turnusblattes, und zwar bei den Zügen 294/183, 292/77 betragen die Dienstzeiten ununterbrochen 18 Stunden.

Zufolge dieser zu starken Dienstleistungen mußten sich einige Kollegen krank melden, und zwar die Lokomotivführer Trischala und Zipser.

Bemerkung muß noch werden, daß die mit 11 Stunden festgesetzten Dienststunden infolge der auf den Linien der 1. Nordbahn herrschenden Verkehrsverhältnisse regelmäßig infolge der Verspätungen über das gesetzliche Ausmaß ausgedehnt werden.

2. Lokomotivpersonal im Heizhaus Wien II.

Bei der Turnusbesprechung im Heizhaus Wien II sind bei beiden Reservisten, welche von der Heizhausleitung Wien II im Turnus eingesetzt waren, abgelehnt worden. Statt der einen Reserve wurde die Teilung des Zuges 3394 von den Turnusverantwortungsmännern verlangt, wegen zu langer Dienstdauer des Zuges 3394. Diesem berechtigten Verlangen hat die Heizhausleitung nicht Rechnung getragen. Der Dienstantritt ist in Wien II um 7 Uhr 45 Minuten früh mit dem Zug 303 Regie nach Tulln, von dort Anschluß um 8 Uhr 38 Minuten früh mit dem Zug 3313 Regie nach St. Pölten, Ankunft in Sanft Pölten um 10 Uhr 43 Minuten vormittags. Das Personal, welches abgelöst werden soll, kommt mit dem Güterzug 3383 um 12 Uhr 5 Minuten nach St. Pölten. Nachdem das Personal des Zuges 3383 schon seit 11 Uhr nachts des vorangehenden Tages im Dienste steht, das sind ununterbrochen 13 Stunden, und nach 5 Stunden teils am Zug warten, teils Regie mit dem Zug 3318 fahren muß, bis es nach Wien kommt, somit auch eine 18stündige Tour hat, wird dieses Personal sofort nach der Ankunft des Zuges 3383 in St. Pölten im Heizhaus abgelöst. Nachdem die Maschine in St. Pölten ausgerüstet werden muß, kann von einer längeren Pause in St. Pölten nicht gesprochen werden. Die Maschine muß spätestens um 2 Uhr nachmittags aus dem Heizhaus fahren. Die Abfahrt des Zuges 3394 erfolgt in St. Pölten um 2 Uhr 45 Minuten, die Ankunft in Tulln um 6 Uhr 56 Minuten abends, Abfahrt in Tulln um 9 Uhr 16 Minuten abends, somit ein Aufenthalt von zwei Stunden 20 Minuten, währenddem die Wassernahme und das Ausputzen des Aschensafens erfolgen muß. Oft wird die Maschine auch zum Verschieben verwendet. Von einer Ruhepause kann in Tulln keine Rede sein. Die Ankunft des Zuges 3394 in Nußdorf ist um 10 Uhr 20 Minuten abends, von dort soll der Zug turnusmäßig als Zug 6390 auf die Donauuferbahn rollen. Von D. W. B. fährt die Maschine des Wendelzuges 6575/4575 bis Brigittenau. Von Brigittenau nach Wien soll die Maschine als Zug 62 k ler rollen. Ankunft in Wien um 11 Uhr 42 Minuten nachts. Das Personal muß sich früh vor der Abfahrt des Zuges 303 im Heizhaus melden, die Meldung muß spätestens um 7 Uhr 30 Minuten erfolgen. Die Dienstdauer ist somit von 7 Uhr 30 Minuten früh mit einer Stunde Anrührzeit nach der Ankunft des Zuges 62 k bis 12 Uhr 42 Minuten nachts. Die Anrührzeit ist mit einer Stunde viel zu niedrig gesetzt, da es immer bis zu zwei Stunden, oft noch länger dauert, bis die Bediensteten von der Maschine fortkommen. In Wirklichkeit ist nur eine Pause von 10 Uhr 43 Minuten bis 12 Uhr 15 Minuten mittags, und diese Pause wird zum Mittagessen ausgenützt.

Erfahrungsgemäß wird der Turnus in den seltensten Fällen eingehalten und wird es meistens 3 bis 4 Uhr früh, ja sogar 6 Uhr 45 Minuten früh, bis das Personal die Maschine verlassen kann; das ergibt eine 18 bis 23stündige Dienstzeit mit einer Mittagsunterbrechung von 1 Stunde 32 Minuten. Die Ursache der Verspätungen ist der Platzmangel in den Stationen Brigittenau und Donau-Uferbahn.

Am 7. und 8. d. M. ereignete sich folgender Vorfall: Der Zug 6398 kam um 11 Uhr 22 Minuten nachts auf die Uferbahn, dort mußte bis 2 Uhr 12 Minuten früh auf die Abfahrt des Zuges 6575/4575 gewartet werden. Beim Einfahrtssemaphor der Station Brigittenau wurde der Zug angehalten und bis über 1 Uhr 30 Minuten auf der Strecke stehen gelassen.

literarischen Laufbahn so deutlich ausgesprochen, wie er es an ihrem Anfang niehergeschrieben hat. Am deutlichsten wird das in seiner Selbstbiographie „Der Sohn der Magd“ (im Vorjahre), worin zum erstenmal die Entwicklungsgeschichte einer Seele mit Bewußtsein unter die Einwirkungen des Klassenkampfes gestellt worden ist. Es ist nicht einmal nötig, an die kommunistischen „Utopien in der Wirklichkeit“ zu erinnern, die künstlerisch übrigens nicht die Höhe Strindberg'scher Kraft und Anschaulichkeit erreichen.

Wichtiger dürfte es sein, auf scheinbare Abweichungen einzugehen, wie sie in der mit Rücksicht in Verbindung gebrachten radikal-individualistischen Ethik der Romane vom Anfang der Neunzigerjahre, „An offener See“ und „Tschandala“, der okkultistischen Zeichen- und Buchstabengläubigkeit seiner letzten Jahre vermutet werden könnten. Diese beiden Anschauungen, deren zweite sich ziemlich direkt aus der ersten entwickelt hat, sind im wesentlichen als rein persönliche Regulative des Dichters beabsichtigt und auch so anzusehen. Eine individualistische Ethik, die dem Sozialismus widerspricht, gipfelt konsequenterweise in einer Glorifizierung der kapitalistischen Gewalttätigkeit. Auf diesem Niveau ist aber Strindberg niemals herabgestiegen, ebensowenig wie Nietzsche selbst; das blieb erst seinen angeblichen Jüngern bössartiger oder abnungsloser Richtung vorbehalten. Allerdings fordert Strindberg in jener Epoche eine Klassenscheidung, aber nicht nach Maßgabe des Reichtums und der Gewalt, sondern nach Maßgabe der Intelligenz und der Bildung. Mit dieser Unterscheidung nähert er sich allenfalls den früheren sozialen Utopien, wie sie etwa in Platons Staat vorgezeichnet sind. Seine Religiosität ist aber niemals mit der Forderung allgemeiner Gültigkeit proklamiert, geschweige denn als bewährtes Mittel der Volksunterdrückung empfohlen worden. Daß er sich jedoch überhaupt auf solche Nebenwege begeben konnte, lag daran, daß das ihm eigene, proletarisch gefärbte Klassenbewußtsein nicht bis an die ökonomischen Wurzeln hinabragte, sondern in die stets bewegte Oberfläche seines wogenden Temperaments eingebettet war.

Was seine Ueberzeugung blieb, hat er trotzdem nie auf dem Markt verhandelt. Abens froischen Ruhm, des Klügeren, aber weit größeren Talents, hat Strindberg's überschäumende Lebens- und Bildnerkraft sich nicht sichern können. Er wollte in keinem der Rager zu Hause sein, in denen heute die Nacht wohnt, und in dieser Erkenntnis hat ihn die Nacht darben und im Dunkel gelassen. Und dies ist der erste und letzte Beweis seiner in die Zukunft ragenden Größe.

Der Lokomotivführer verlangte um 2 Uhr, als er schon 18 Stunden im Dienst stand, die Abfertigung. Darauf wurde ihm gesagt, der Zug geht spätestens in 10 Minuten ab, und zwar direkt nach Brigittenau. Der Zug ist in 12 Minuten abgelassen worden, aber erst in 1 Stunde 50 Minuten in der Station Brigittenau angekommen worden. In Brigittenau befahl der diensthabende Beamte Adjunkt Grass dem Lokomotivpersonal, noch einen Zug nach Nußdorf zu überstellen und von dort dann nach Wien zu fahren. Als der Lokomotivführer sich erlaubte, den diensthabenden Beamten aufmerksam zu machen, daß der Lokomotivführer und der Feizer schon die 21. Stunde im Dienst stehen, antwortete der Beamte im erregten Ton: „Wollen Sie fahren oder nicht fahren?“ Der Lokomotivführer erwiderte: „Auf die Verantwortung des Herrn Beamten stelle er den Zug nach Nußdorf. Darauf ließ der Herr Beamte die Maschine abkuppeln und schickte sie über Brigittenau-Stadtbahnanlage nach Wien II, wo das Lokomotivpersonal genau 21 Stunden nach dem Dienstantritt eintraf. Der Feizer ging um 6 Uhr früh, das ist 22 Stunden 15 Minuten, der Lokomotivführer um 6 Uhr 45 Minuten, das ist 23 Stunden nach dem Dienstantritt von der Maschine weg.

Die Dienstdauer bei dieser Tour beträgt durchschnittlich gegen 20 Stunden, den einen Tag kommt das Personal früher, den anderen Tag kommt es später nach Wien, turnusmäßig um 11 Uhr 42 Minuten aber nie.

Die Sache ließe sich folgendermaßen regeln: Die dritte Reserve der Uferbahn, welche abends nach Wien fährt, kommt turnusmäßig nach Wien II, wird ausgerüstet, fährt zurück nach Nußdorf und übernimmt die ganze Nacht den Pendelverkehr zwischen Nußdorf-Brigittenau-Donau-Uferbahn; in der Früh wird das Personal abgelöst, die Maschine hat weiter die dritte Reserve beim Tag auf der Uferbahn.

Für das stundenlange Stehen auf der Uferbahn und vor dem Semaphor der Station Brigittenau bekommt das Lokomotivpersonal keine Entschädigung für die verbrauchte Kohle.

Dieselbe Turnusgruppe führt auch den Zug 80 ab Sigmundsherg. Der Zug hat um 6 Uhr 22 Minuten früh Abfahrt, das Personal wird schon um 3 Uhr 30 Minuten geweckt und muß um 4 Uhr früh mit der Maschine in der Station sein. Der Zug 80 kommt um 4 Uhr 5 Minuten früh von Gmünd, und wenn beim Zug irgendeine Verschiebung notwendig ist, muß diese eben mit der Maschine, welche um 4 Uhr aus dem Heizhaus und erst um 6 Uhr 22 Minuten Abfahrt hat, vorgenommen werden. Für diese 2 Stunden 16 Minuten früher in die Station fahren bekommt das Personal 20 bis 50 Minuten Verdienst, für die übrige Zeit und für die verbrauchte Kohle wird keine Entschädigung gewährt.

Nachdem in der Station Sigmundsherg eine Nachtreserve ist, welche für die ganze Nacht nur einen Verdienst von sechs Stunden bekommt, so soll eben beim Zug 80 mit der Reservemaschine und nicht mit der Zugmaschine vorgeschoben werden. Die Einwendung, die Reserve muß den Zug 79 fertig machen, ist nicht stichhältig, da der gesamte Verdienst beim Zug 79 nie über 30 Minuten dauert. Der Zug 79 hat um 4 Uhr 19 Minuten in Sigmundsherg Ankunft und fährt um 5 Uhr 11 Minuten wieder weg. Daß die Maschine 2 Stunden 30 Minuten vor der Abfahrt des Zuges 80 in der Station stehen muß, ist eine Verfügung der Heizhausleitung Wien II; wenn die Maschine um 6 Uhr früh hinausfährt, so kommt sie noch immer recht zur Abfahrt, da die Abfahrt erst um 6 Uhr 22 Minuten erfolgt.

In Betracht kommen für die geschilderten Fälle die Turnusgruppen VII und VIII, Serie 73, Wien II-Tulln-St. Pölten und Wien II Sigmundsherg.

3. Zugbegleitungspersonal in St. Pölten.

In St. Pölten wurde für den diesjährigen Sommerturnus der Personalstand von 13 auf 15 Partien erhöht und mit Genehmigung der 1. Staatsbahndirektion folgender Turnus festgesetzt:

Table with 8 columns (1-8) and 2 rows (1983/1988a, Reserve/Verdust) showing personnel numbers and wages.

Auf den fünften Turnusstag entfällt sonach der freie Tag, beziehungsweise auf jede Partie im Monat zwei freie Tage. Am neunten Turnusstag hat die Partie des Zuges 82, welche um 1 Uhr 55 Minuten früh den Bahnhof verläßt, beziehungsweise aus dem Dienst tritt, laut Dienstbefehl des 1. Bahnbetriebsamtes um 10 Uhr vormittags und 5 Uhr nachmittags anzutreten, ob Erforderniszüge verkehren und eventuell solche zu führen. Gesamtarbeitszeit von 1 Uhr früh bis 10 Uhr vormittags ist 8 Stunden 5 Minuten inklusive der Wegzeiten und nach Hause. Diese Tour ist zu stark, weil den Bediensteten, die 2 bis 3 Kilometer vom Bahnhof entfernt wohnen, und oft mehr als eine Stunde mit Behen verbringen müssen, die knappe Ruhezeit noch mehr verkürzt wird.

Am 5. Mai 1912 gab das 1. Bahnbetriebsamt folgenden Dienstbefehl heraus:

Dienstbefehl des 1. Bahnbetriebsamtes St. Pölten. An alle Zugbegleiter!

Da die vorhandene Reserve teilweise durch Erkrankungen, teils durch Unfälle aufgebraucht wird, eine solche jedoch für Bedarfsfälle vorhanden sein muß, wird folgendes verfügt: Täglich, das ist von 10 Uhr vormittags bis 10 Uhr vormittags des nächsten Tages haben zwei Männer aus der Partie des ankommenden Zuges 82, 24stündige Reserve, welche unter anderem auch die Verpflichtung haben, bei den Zuggruppen die Portiere beim Kartenabnehmen etc. zu unterstützen. Nach den Zuggruppen können dieselben, wenn keine anderweitige Verwendung für sie vorhanden ist, ruhen. An Werktagen vor Sonn- und Feiertagen haben diese Kondukteure, falls Zug 1983/1884 verkehren sollte, mit diesem zu fahren und hernach wieder Reserve zu halten. Damit diese Tour nicht immer dieselben Leute trifft, haben die Zugführer abwechselnd nach jedem 15. Turnusstag zwei Kondukteure aus der Partie zu bestimmen, und die Namen derselben dem Hauptdiensthabenden zu nennen, welcher die nötige Vermerkung vornimmt. Damit ein Bild über die Verwendung dieser Reservikondukteure geschaffen werden kann, sind die gemachten Touren vom Hauptdiensthabenden bekanntzugeben.

Dieser Dienstauftrag tritt vom 5. Mai in Kraft, von welchem Tag die Reservikondukteure zu bestimmen sind. St. Pölten, am 2. Mai 1912.

Der Vorstand des 1. Bahnbetriebsamtes: Zelnyh.

Bestätigung und Kenntnisnahme umseitig.

Diese Reservikondukteure haben nach dem Dienstbefehl eine 24stündige Dienstleistung zu vollbringen, worauf sie von 10 Uhr vormittags bis 1/2 Uhr nachmittags ruhen, und dann mit einem Manipulationszug wegzufahren, bei welchem die Ruhezeit in Anstetten wieder nur 6 Stunden 4 Minuten ausmacht. Darauf folgt wieder ein Manipulationszug retour mit circa 8 Stunden Dienstleistung.

Laut Winterturnus waren für St. Pölten 12 Partien bestimmt. Im März 1912 wurde eine 13. Partie aufgestellt, die aus dem Reservestand ergänzt wurde. Der Personalstand wurde für die Reserve aber nicht erhöht. Als Ersatz für Er-

frankte, Beurlaubte etc. wurden Leute bestimmt, welche ihren freien Tag hatten, und zwar mit dem Bemerkten, wegen zweier Monate könnte man den Personalstand nicht mehr erhöhen. Zu wiederholtenmalen wurden auch Bremser zur Führung des Zuges 1983/1988 a in fünf aufeinanderfolgenden Tagen mit täglich 18stündiger Dienstleistung bestimmt. Es kamen fast täglich solche Fälle vor. Es muß zum Beispiel ein Kondukteur, der mit Zug 94 (93/94) um 2 Uhr 25 Minuten nachmittags eintraf und aufgeschrieben war, sofort mit Zug 85/84 um 3 Uhr 46 Minuten nachmittags wieder nach Anstetten fahren, worauf selber erst um 2 Uhr 35 Minuten früh nächsten Tag retour kam, was auf dieser Strecke eine Dienstleistung von 17 Stunden 48 Minuten bedeutet.

Wie der Dienstbefehl zeigt, werden jetzt außer der 24stündigen Reserve die Leute von ihrem freien Tag zur Führung von Zügen mit 18stündiger Dienstleistung wie unter anderem zur Führung des Sammelzuges Regnd a. N. etc., Verschiebungen mit elf Stunden u. s. w. täglich kommandiert.

Das Personal verlangt mit Recht die strenge Einhaltung des von der 1. I. Direktion genehmigten Sommerturnus. Die Abschaffung der 24stündigen Reserve mit darauffolgender nur sechsstündiger Ruhezeit und der Befassung des unentbehrlichen auf den 15. Turnusstag entfallenden Ruhetages. Der vorgeschriebene Reservestand soll sofort auf die vorgeschriebenen, das ist auf acht Mann bei einem Personalstand von 80 Mann ergänzt werden.

Bemerkung muß noch werden, daß das 1. Bahnbetriebsamt St. Pölten den reservehaltenden Kondukteuren keinen geeigneten Raum zur Verfügung stellt.

4. Weichenwächter in Selztal.

In der Station Selztal haben bisher fünf Weichenwächter im 12/24stündigen Turnus den Dienst versehen. Anlässlich des Umbaus der Station wurde die Naturalwohnung eines Wächters demoliert, der Wächter verheiratet und gleichzeitig müssen nun den Dienst, den früher fünf Wächter besorgt haben, vier Wächter besorgen, was nur möglich gemacht werden konnte, wenn statt dem 12/24stündigen Dienst ein 16/24stündiger Dienst eingeführt würde. Tatsächlich müssen gegenwärtig die Wächter in der Station Selztal im 16/24stündigen Turnus den Dienst verrichten. Seit dem Umbau der Station wurden zwei Wächterkontrolloren bewilligt. Diese zwei Wächterkontrolloren sollen einem Auftrag des Herrn Stationsvorstandes Inspektor Koller zufolge beim Weichenstellen mitwirken, was entgegen der Bestimmung XVIII, Artikel 3, Punkt 4, ist, welcher sagt: „Den Wächterkontrolloren obliegt es, die Kontrolle der Weichenstellung beim Zugverkehr vorzunehmen.“ Entsprechend dieser Bestimmung haben die zwei Wächterkontrolloren den Dienstbefehl, welcher ihnen beschriftet, beim Weichenstellen mitzugeben, mit der Bemerkung „nur als Ueberwachungsorgan“ unterfertigt, wofür einer vom Herrn Stationsvorstand Koller mit 5 Kr. bestraft worden ist. Das deshalb, weil ohne der Mithilfe der Wächterkontrolloren die Arbeit der Wächter einfach nicht zu leisten wäre. Der Dienst der Wächter war schon in der Zeit, als fünf Wächter den Dienst versehen, ein so anstrengender, daß schon damals die Verschieber aus purer Menschlichkeit den Wächtern beim Stellen der Wechse halfen. Das tun die Verschieber heute auch noch. Trotz alledem ist der Dienst der Wächter ein zu schwerer.

In der Instruktion XVII, Artikel 4, Punkt 1, heißt es: Der Dienst der Weichenwächter und der Wächterkontrolloren wird für jeden Posten durch eine von der 1. I. Staatsbahndirektion genehmigte Dienstverteilung geregelt.

Die Wächterkontrolloren, Verschiebpersonal, Wagenführer, überhaupt alle Kategorien in Selztal, mit Ausnahme der Wächter, besitzen auf jedem Posten solche vorgeschriebene Dienstverteilungen mit der Unterfertigung für die 1. I. Staatsbahndirektion. In der Regel ist auch auf jedem Wächterposten eine Dienstverteilung angebracht, aber eine andere Druckform, nämlich alten Stils (Ausgabe 1896) und nicht die Stampiglie: „Genehmigt durch die 1. I. Staatsbahndirektion mit der Unterschrift Wimmer“, sondern nur die Stampiglie des Bahnbetriebsamtes Selztal mit der Unterschrift „Koller“.

Aus dieser Schilderung der Situation geht hervor, daß in der Station Selztal ein Dienst, der schon zu schwer war, rücksichtslos noch erschwert wurde. Schon aus diesem Grunde wäre es notwendig, den 16/24stündigen Dienst der Wächter wieder unterzüglich in einen 12/24stündigen umzuwandeln.

Für das Güterzugpersonal der Direktion für die Linien der St. E. G. in Wien werden die 15 Minuten Intervalle in der Wendestation im gegenwärtigen Turnus nicht mehr als Dienstleistung gerechnet, obwohl im Punkt 2, Absatz 3, der „Allgemeinen Bestimmungen“ über die Bemessung der Dienst- und Ruhezeiten ausdrücklich festgesetzt ist, daß bei Bemessung der Dienststunden diese Zeit miteinzurechnen ist.

Bezüglich der das Lokomotivpersonal betreffenden, hier angeführten Fälle, sei erwähnt, daß im Punkt 18 der mehrfach zitierten Vorschrift bestimmt wird, daß die tägliche Dienstdauer im monatlichen Durchschnitt nicht mehr als elf Stunden betragen darf. Ferner wird im Punkt 22 derselben Vorschrift bestimmt, daß die Fahrten ohne Dienst (Regiefahrten) nicht als Ruhezeit angerechnet werden dürfen.

Alle diese Vorschriften und mehrere andere der bezüglichen Bestimmungen wurden in den angeführten Fällen nicht eingehalten. Das sind aber nur einige Beispiele von den vielen, die diesbezüglich angeführt werden könnten.

Die Ursache dieser Turnusverletzungen beim Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonal, die Nichterhaltung der bestehenden Vorschriften etc. ist nicht die Unkenntnis aller in Betracht kommenden Bestimmungen, nach welchen derzeit die Turnusse erstellt werden müssen, sondern das seitens des 1. I. Eisenbahnministeriums in letzter Zeit inaugurierte Sparsystem, welches die unterstehenden Organe direkt und indirekt zu diesem Vorgehen veranlaßt. Es ist daher auch das Eisenbahnministerium in erster Linie für dieses Vorgehen verantwortlich. Es ist klar, daß dieses Vorgehen nicht nur den Interessen des Personals zuwiderläuft, sondern daß auch für die Sicherheit des Verkehrs eine kolossale Gefahr besteht. Einen Menschen, der länger als elf Stunden im Arbeitsdienst beschäftigt wird, kann man logischerweise für seine Handlungen und Unterlassungen nicht verantwortlich machen. Schließlich hat das 1. I. Eisenbahnministerium als der berufene Vertreter eines staatlichen Unternehmens auch die moralische Verpflichtung, die gemachten Zugeständnisse einzuhalten und auch dafür zu sorgen, daß sie von den untergeordneten Organen eingehalten und durchgeführt werden. Nachdem dies bei den letzten Turnuserstellungen nicht geschehen ist, stellen die Gefertigten an den Herrn Eisenbahnminister folgende Anfragen:

1. Hat der Herr Eisenbahnminister davon Kenntnis, daß das Zugeständnis des 1. I. Eisenbahnministeriums vom Jahre 1905, wonach die Turnusse nicht verschlechtert werden dürfen, nicht eingehalten wird?

2. Hat der Herr Eisenbahnminister von der Nichterhaltung der bestehenden Vorschriften über die Bemessung der Dienst- und Ruhezeiten durch die untergeordneten Organe Kenntnis?

3. Ist der Herr Eisenbahnminister bereit, allen in Betracht kommenden Dienststellen klar und unzwiebigend einzuführen, daß bei Erstellung der Turnusse streng nach den bestehenden Vorschriften vorzugehen ist und dafür zu sorgen, daß im Sinne des Zugeständnisses des Eisenbahnministeriums vom Jahre 1905 die Turnusse nicht verschlechtert werden?

Wien, am 14. Mai 1912.

Interpellation

der Abgeordneten Dliba, Tomšič und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister wegen des Erlasses de dato 17. Jänner 1912, die Regulierung der Verschubzulage betreffend.

Vor der Herausgabe des oben zitierten Erlasses hatte das Lokomotivpersonal in Triest an Kilometergeldern einen durchschnittlichen Verdienst von monatlich 160 Kr.

Dieser höhere Verdienst vor dem Erscheinen des genannten Erlasses war durchaus gerechtfertigt. Die bestehenden Verkehrsverhältnisse zwangen die Dienstvorstände, die Direktionen und auch das Eisenbahnministerium zu der Einsicht, dem Lokomotivpersonal die ganze Zeit der Dienstleistung mit den Gebühren für die Fahrt im Dienst zu entlohnen. Beweis dafür die Tatsache, daß seit dem Jahre 1908 bis zum Erscheinen des oben zitierten Erlasses alle in Betracht kommenden Organe der k. k. Staatsbahnverwaltung die Verrechnung der ganzen Zeit anstandslos genehmigten. Es war eben jedem Organ klar, daß die bezügliche Bestimmung im Gebührenregulativ eine unüberwindliche Vorkehrung ist. Denn Dienst verrichten muß das Lokomotivpersonal auch dann, wenn es infolge Unterbrechung des Verdienstes mit der Maschine stehen muß. Die Aenderung dieser mehrjährigen Gepflogenheit hat seine Ursache einzig darin, daß das bei den k. k. Staatsbahnen jetzt inaugurierte Sparsystem keinerlei Rücksicht kennt, auch dann nicht, wenn die bezüglichen Verfügungen mit den Interessen des Dienstes und jenen des Personals nicht im Einklang stehen.

Der dringliche Erlaß vom 17. Jänner 1912 ließ aber diesen gerechten und wahren Umstand ganz außer acht und befaßte sich nicht einmal mit den klimatischen Verhältnissen und territorialen Schwierigkeiten, welchen das Lokomotivpersonal im Süden, namentlich in Triest, ausgesetzt ist — und geht einzig und allein von dem Grundsatz aus, auf Kosten des Lokomotivpersonals Ersparungen zu machen.

Und so kommt es, daß das Lokomotivpersonal der k. k. Staatsbahndirektion in Triest statt des früheren durchschnittlichen Verdienstes von 160 Kr., kaum mehr 100 Kr. verdient.

Aber nicht genug daran, das Lokomotivpersonal wird damit bei den Kohlenpremiën benachteiligt, so zwar, daß ihm mit einem Erlaß zwei Begünstigungen, welche früher als Erlaß für die kleinen Löhne galten, entzogen werden.

Es muß besonders hervorgehoben werden, daß bei einem 14-tägigen Turnus von Triest aus nur ein einziger Zug nach Görz und zurück fährt (55 Kilometer) und sonst nur Schiebedienst von Triest nach Opicina bei einer Steigung von 25 Promille auf 14 Kilometer nebst fünf Tunneln in einer Gesamtlänge von 5 Kilometer verrichtet wird. Hierbei ist auch der Umstand besonders zu berücksichtigen, daß die Tunnel ohne jeglicher Ventilation sind, durch welche die Lokomotive wegen der großen Steigung mit voller Kraft arbeiten muß. — Bei starker Dürre herrscht außerhalb der Tunnel eine Temperatur von 2 Grad Celsius Wärme, in den Tunneln hingegen über 60 Grad Celsius Wärme. Es wurde nicht in Betracht gezogen, daß bei einer solchen Dienstleistung die physischen Kräfte des Lokomotivpersonals Schaden leiden und das Personal auch dafür entsprechend entschädigt werden muß.

Wie benachteiligt das Triester Lokomotivpersonal durch diese Maßregel ist, geht aus dem Umstand hervor, daß die Turnusgruppe monatlich kaum 1200 Kilometer fährt, hingegen das Lokomotivpersonal der Divaca zirka 5000 Kilometer per Monat fährt. Außerdem leidet die Kleidung der Turnusgruppe 150 entschieden mehr, als jene des Lokomotivpersonals anderer Stationen.

Zum Schluß soll noch erwähnt werden, daß in Triest meistens abgenutzte Lokomotiven im Gebrauch sind, so daß der Führer alle möglichen Mittel in Anwendung bringen muß, damit er sich bei der Manipulation keinen Reibenschaden zuzieht.

Wenn Lokomotivpersonal ist die Differenz zwischen dem jetzigen Verdienst gegen den früheren noch größer. Ein Führer verdiente sich früher bei 100 Kr. monatlich, hingegen heute kaum mehr 45 bis 50 Kr.

Aus den angeführten Daten geht hervor, daß eine dringende Remedur der Triester Verhältnisse notwendig ist.

Die Unterzeichneten stellen daher an den Herrn Eisenbahnminister folgende Anfragen:

1. Ist dem Herrn Minister bekannt, daß durch die Hinausgabe des Erlasses vom 17. Jänner 1912 die wirtschaftliche und soziale Lage des Triester Lokomotivpersonals der k. k. Staatsbahnen bedeutend verschlimmert wurde?
2. Ist der Herr Minister gewillt, in Anbetracht der herrschenden Teuerung und mit Rücksicht auf das Obbeschriebene, der schlechten Lage des Triester Lokomotivpersonals der k. k. Staatsbahnen durch Gewährung des doppelten Kilometergeldes abzuhelfen?
3. Wenn das Letztere nicht möglich ist, welche Vorkehrungen gedenkt der Herr Minister zu treffen, um den durch den zitierten Erlaß herbeigeführten Minderdienst zugunsten des Lokomotivpersonals zu beseitigen?

Wien, am 10. Mai 1912.

Interpellation

der Abgeordneten Tomšič und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister betreffend unbegründete Personalbesetzungen im Direktionsbezirk Krakau.

Laut Amtsblatt der Direktion Krakau vom 3. Mai 1912 wurde der Weichenwärter Adalbert Jasinski von Sucha nach Soszowice versetzt. Als Ursache der Versetzung wurden Dienstverhältnisse angegeben, obwohl solche nicht bestehen und die Versetzung aus politischen Gründen erfolgt.

Seitdem sich ein Teil der Bediensteten in Sucha zu einer Ortsgruppe der gewerkschaftlichen Organisation zusammengeschlossen hat, wird gegen sie von dem Ortsgeistlichen eine planmäßige Hetze veranstaltet, zu der sich leider auch die Bahnbehörde mischbräuen läßt. Insbesondere die Volkshilfsorganisation der Eisenbahnerorganisation, die mit Hilfe der „Midiowicz-Kolossunberstätt“ betrieben wurde war den klerikalen Machthabern des Ortes ein Dorn im Auge. Anerst wurde der Wirt, bei dem die Eisenbahner ihr Vereinslokal hatten, veranlaßt, diesen das Lokal zu kündigen, dann wurde der Kampf gegen die Organisationsleiter aufgenommen. Als erstes Opfer wurde am 24. März 1912 der Kondukteur Karl Krzeczowski von Sucha nach Jaworzno versetzt. Krzeczowski, der im Dienst keinen Anstand und keine Strafen gehabt hat, versuchte, da er keine schwerer Irrende Mutter bei sich hatte, im Gefühlswege die Rückgängigmachung der Versetzung zu erwirken, aber ohne Erfolg. Seine Mutter ist denn auch infolge der ausgetragenen Aufregungen mit einem Schlag gegen ihre Peiniger auf den Lippen verstorben.

Bald nach dieser Versetzung wußten die Klerikalen zu erzählen, daß nächstens auch Jasinski versetzt werden wird. Diese Prophezeiung ist früher, als man bezweifeln konnte, zur Tatsache geworden. Diese Versetzung ist ein noch krasserer Mißbrauch der Amtsgewalt zu politischen Zwecken als die erste. Jasinski hat in den fünf Jahren seiner Dienstleistung in Sucha keine einzige Strafe gehabt, verrichtet seinen Dienst mit größtem Fleiß und Eifer und verlor durch die Versetzung etwa 210 Kr. an Bezügen im Jahre. Er wird bereits zum zweitenmal wegen seiner Organisationsfähigkeit, ohne jede Dienstursache versetzt, wurde zweimal ohne genügende Grundlage in Disziplinaruntersuchung gezogen und mußte in beiden Fällen freigesprochen werden. Das ihm nun zugesagte Unrecht übertrifft somit selbst das Maß dessen, was man in Galizien gemohnt ist.

Diese Versetzung ist aber nicht allein eine Schädigung des Betroffenen, sie trifft auch die Bahnverwaltung selbst, und zwar in ihren empfindlichsten Punkten: an der Disziplin und

der finanziellen Verwaltung. Denn wenn das Personal sieht, daß Fleiß und Dienstestreue nichts bedeuten und vor Verfolgungen nicht schützen und daß selbst Pflichtverletzung parodiert wird, wenn sie mit politischer Unterwerfung gepaart ist, dann wird ihm jeder Eifer, jede Hingebung und jede Disziplin genommen. Solche, von allen Dienstverhältnissen unabhängige und ihnen oft zuwiderlaufende Versetzungen schädigen die Bahnverwaltungen auch in finanzieller Hinsicht, weil sie ganz unnütze Ausgaben verursachen und die Defizitwirtschaft vergrößern.

Diese hauptsächlich nur in Galizien möglichen Zustände müssen geändert werden und bieten der Regierung die geeignete Gelegenheit, die angestrebte „Verwaltungsreform“ praktisch in Angriff zu nehmen. So lange aber dienstfremde Elemente über die Verwendung des Personals entscheiden, so lange wird jede „Verwaltungsreform“ ein leeres Wort bleiben.

Mit Rücksicht auf die geschilderten Fälle und auf den Umstand, daß die Klerikalen von Sucha bereits von einer bevorstehenden Versetzung des dritten Funktionärs der Organisation, des Signalmeisters Josef Zdunek, sprechen, stellen die Geehrten an den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage:

1. Ist der Herr Eisenbahnminister geneigt, die im Dienste unbegründete und auf Betreiben von dienstfremden Elementen erfolgte Versetzung des Weichenwärters Adalbert Jasinski rückgängig zu machen?
2. Ist der Herr Eisenbahnminister geneigt, der Direktion Krakau in Erinnerung zu bringen, daß auch für Galizien die im Staatsgrundgesetz festgelegte Koalitionsfreiheit bindende Kraft besitzt und daß politische Einflüsse von der Bahnverwaltung strengstens fernzuhalten sind?

Wien, am 15. Mai 1912.

Die Gefährdung der Jahrbegünstigungen.

Es ist nicht viel mehr Zeit als ein Jahr verstrichen, als der vor dem Rücktritt vom Amte stehende ehemalige Eisenbahnminister Wrba den Angehörigen der Offiziere und sonstigen Militärgagisten für Reisen auf den k. k. Staatsbahnen und den in Staatsbahnbetrieb stehenden Lokal- und Privatbahnen weitgehende Jahrbegünstigungen — eine 50prozentige Fahrpreisermäßigung bei Entfernungen von mehr als 20 Kilometer — einräumte. Auch den Offizieren und den anderen Militärgagisten selbst war bei dieser Gelegenheit der Fahrpreis bei außerdienstlichen Fahrten vom früheren Satz nach dem Militärtarif auf den halben Fahrpreis ermäßigt worden, während man es für die außerdienstlichen Reisen der Personen des Mannschafstandes bei dem alten Preis nach dem Militärtarif bewenden ließ. Die Einräumung dieser Jahrbegünstigung war auf keine Art zu rechtfertigen gewesen. Um einer Rechtfertigung der Gewährung dieser Begünstigung für die Offiziersfrauen und die sonstigen Angehörigen der Offiziere möglichst auszuweichen, ließ man diese Gewährung von einem abtretenden, sich der Verantwortung entziehenden Eisenbahnminister in einer Zeit durchführen, in der das Abgeordnetenhaus nicht tagte. Interpellationen, die von sozialdemokratischen Abgeordneten (Tomšič und Müller) in die Sache eingebracht worden waren, als diese rührbar geworden war, waren vom Eisenbahnminister unbeantwortet gelassen worden.

Nun, da sich in der Öffentlichkeit die Wogen der Beunruhigung über diese ganz unqualifizierbare Bevorzugung einer sozial ohnehin bevorrechteten Berufsschicht gelegt haben, droht eine neue Maßnahme jener Staatsbahnbetriebsverwaltung, die einmal sozial bevorrechteten Ständen Begünstigungen, Fahrpreisermäßigungen, vorwiegend für Bergnügungsfahrten, einräumt, die das anderemal den beruflich zur Erhaltung ihrer Existenz reisenden Personen, den Geschäftsreisenden, den Händlern, den ihre Produkte persönlich feilbietenden landwirtschaftlichen Produzenten u. s. w., durch Tarifierhöhungen den Proffkorb höher hängt und die wieder ein andermal es den eigenen Bediensteten erschwert, einen bescheidenen Anteil an der Frucht ihrer Arbeit zu nehmen. An den Jahrbegünstigungen der Bahnbediensteten sollen Neueregulungen vorgenommen werden, und die Vorbereitungen, die man hierzu trifft, künden nichts Gutes.

Im Verlag der Wirtschaftlichen Zentrale für Gewerbe, Handel und Industrie erschien eine Schrift, „Das Freikartensystem auf den österreichischen Staatsbahnen“, deren Ausführungen, was die Zahlen anbelangt, nicht auf authentischen Informationen beruhen können, sondern furchtbar übertrieben ist. Die Inspiration dieser Schrift zeigt die Tendenz, einen Interessengegensatz zu schaffen zwischen den Industriellen einerseits, die man damit ängstigt, daß infolge der ungünstigen Gebarung der Staatsbahnen, neuerliche Tarifierhöhungen in Aussicht stehen, und zwischen den Staatsbahnbediensteten andererseits, deren Rechte auf Jahrbegünstigung die ungünstigen Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes angeblich mitverschulden.

Die Schrift, als deren Verfasser Herr Hermann Kandler, Handelskammerrat und Vorsteherstellvertreter der Genossenschaft der Juweliere, zeichnet, führt aus, daß für den Staatsbahnbetrieb enorme Zuschüsse aus Steuergeldern geleistet werden müssen, so daß die Untersuchung notwendig sei, ob nicht an Stelle der vielfach angewendeten und wieder in Aussicht stehenden Tarifierhöhungen innerhalb des Staatsbahnbetriebes Reformen eingeführt werden können. Eine derartig aussichtsreiche Reform sei die an den Jahrbegünstigungen. Nun werden die Arten der Jahrbegünstigungen angeführt, und es wird speziell auf die Jahrbegünstigungen der aktiven Staatsbediensteten, deren Frauen und sonstigen Angehörigen und auf die der im Ruhestand befindlichen Bediensteten eingegangen und die von denselben in Anspruch genommenen Jahrbegünstigungen furchtbar übertrieben, mit 49 1/2 Millionen Kronen jährlich bewertet. Die Jahresfreikarten der Oberbeamten werden hierbei mit 805 Kr., die Legitimationen der übrigen Beamten, der Unterbeamten, die auf die II. Wagenklasse Anspruch haben, der weiblichen Bediensteten, Volontäre und Aspiranten mit 400 Kr. und die der übrigen Unterbeamten, der Diener und ständigen Arbeiter, mit 150 Kr. jährlich bewertet. Der Wert für die drei Reisegelegenheiten für Frauen wird nach den Durchschnittslängen der Fahrten auf den Schnellzügen und den entsprechenden Tarifpreisen für die I. Klasse mit Kr. 22-60, für die II. Klasse mit Kr. 10-90 und für die

III. Klasse mit Kr. 3-90 für eine Fahrt angenommen und diese Beträge werden mit drei und mit der Anzahl der Bediensteten multipliziert. Der Wert der Jahrbegünstigung für die Familienangehörigen wird mit einem Drittel des Wertes der Jahrbegünstigung der Bediensteten selbst und die Jahrbegünstigung der Pensionisten, der Witwen und Waisen mit 600 Kr., 200 Kr. und 40 Kr. für die I. Klasse, 300 Kr., 100 Kr. und 20 Kr. für die II. Klasse und 50 Kr., 20 Kr. und 10 Kr. für die III. Klasse angenommen, alles übertrieben angenommen.

Der Wert der Begünstigungen am Fahrpreis für Personen, die nicht dem Staatsbahnbetrieb angehören, wird mit rund 5 Millionen Kronen angenommen und die so ermittelte Summe von zirka 55 Millionen Kronen als Wert dieser Jahrbegünstigungsgruppen wird den Einnahmen aus dem Personenverkehr der k. k. Staatsbahnen und der auf Rechnung des Staates betriebenen Privatbahnen, rund 166 Millionen Kronen für das Jahr 1910, gegenübergestellt. Die Schrift ist einschichtig genug, zuzugestehen, daß die Aufhebung dieser Begünstigungen den Staatsbahnen nicht neue Einnahmen in der Höhe des so veranschlagten Wertes der Jahrbegünstigungen zuführen würde, wie sie auch bei einer Einstellung dieser Begünstigungen gnädig eine Berücksichtigung der Interessen der Bediensteten durch Zuweisung einer Entschädigung in Form von Gehaltszuagen in Erwägung zieht. Die Frage, wodurch also bei dieser Reform eine Ersparnis zustande kommen soll, wenn einerseits nicht die Einnahmen um den Wert der Begünstigungen steigen dürften und wenn andererseits die Bediensteten für den Ausfall dieser Begünstigung entschädigt werden sollen, bleibt in der Broschüre des Herrn Kandler unbeantwortet. Der von den Informanten beobachtete Zweck wird aber jedenfalls erreicht. Bei der Gegenüberstellung des obig dargestellte Art ermittelten Wertes der Jahrbegünstigungen der Staatsbahnbediensteten von

50 Millionen Kronen

gegenüber den Gesamteinnahmen der Staatsbahnen aus dem Personenverkehr von

166 Millionen Kronen

muß zweifellos in der Öffentlichkeit die Meinung entstehen, daß ein Viertel der Staatsbahneinnahmen aus dem Personenverkehr als Extrabonifikation in die Taschen der nimmerlatten Staatsbahnbediensteten fliehe oder daß der vierte Teil der bei dem Personenverkehr entstehenden Betriebskosten von der Inanspruchnahme der Jahrbegünstigungen durch Bedienstete verursacht werde und so soll in der Öffentlichkeit Stimmung gegen diese Anrechte der Staatsbahnbediensteten gemacht werden. Herr Kandler unterließ es, sich über die Frage informieren zu lassen, auf die es bei der Beurteilung dieser ganzen Angelegenheit eigentlich ankommt. Herr Kandler hätte Informationen darüber einholen sollen, um was sich die regulären Betriebskosten durch die Beförderung der Bediensteten und ihrer Angehörigen eigentlich vermehren nur mit diesen Kosten wird man rechtlich die Staatsbahnbediensteten belasten können, nicht aber mit dem willkürlich erstellten Wert der Jahrbegünstigungen, dessen Berechnung außerdem nicht stichhältig ist.

Die Hälfte des als Wert der Jahrbegünstigung ausgelegten Betrages, 25 Millionen Kronen, entfällt nach dieser Berechnung für die Diener und ständigen Arbeiter. Kr. 205-70 für eine Familie. Von den seltenen Fällen, in denen Bedienstete oder deren Familienangehörige entfernt domizillierende Verwandte besuchen, beschränkt sich bei diesen Bediensteten die Inanspruchnahme der Jahrbegünstigung auf kurze Strecken. Man muß hier nicht einzelne Fälle, sondern das den Ausfall gebende Gros der Bediensteten im Auge halten. Etwa die Wächter, die im weitgehendsten Falle ihren freien Tag im Monat zu Fahrten benötigen können oder die Oberbauarbeiter. Kein Kenner der Verhältnisse wird da behaupten können, daß bei einer Bezahlung dieser Fahrten oder auch nur bei einer rechnungsmäßigen Veranschlagung derselben jährlich durchschnittlich auch nur ein Fünftel des angegebenen Betrages in Betracht käme und so verhält es sich gleichfalls mit der Inanspruchnahme der Jahrbegünstigung durch Unterbeamte und ihre Angehörige. Der Bewertung der Jahrbegünstigung der Bediensteten ist der Wert der Jahreskarten zugrunde gelegt. Es wird unter den Beamten keinen passionierten Kilometerfreier geben, der seine Jahrbegünstigung außerdienstlich so rationell ausnützt, als der private Abonnent einer Jahreskarte. Man muß doch die Verhältnisse wirklich so sehen, wie sie tatsächlich sind, wie die große Mehrzahl der Beamten darnach trachtet, den Urlaub in Ruhe zu verbringen, und wie es auch nur einzelnen unter ihnen, und wie es den Pensionisten zumweit überhaupt nicht beschieden ist, größere, kostspieligere Reisen machen zu können.

Die Broschüre des Herrn Kandler unterläßt es aus guten Gründen, ziffermäßige Berechnungen darüber anzustellen, welchen Einfluß jene Jahrbegünstigungen ausüben, die Angestellte anderer staatlicher Dienstzweige und die Militärpersonen und ihre Angehörigen genießen. Das Ausschneiden dieser Fragen würde die unruhliche Gedächtnis der Fahrpreisermäßigung für Offiziersfrauen in Erinnerung bringen. Es wird jedoch zugegeben, daß die Betriebsergebnisse unserer Staatsbahnen wesentlich dadurch verschleiert werden, daß sie durch derartige Privilegien zugunsten anderer staatlicher Verwaltungszweige und ihrer Organe belastet werden. Wir freuen uns, daß sich diese von uns stets verfochtene Auffassung auch in anderen Kreisen Geltung verschafft und wollen unsererseits mit Ziffermaterial zur Begründung derselben aufwarten.

Der Staatsbahnbetrieb würde, wenn er nicht mit der Verzinsung und Rückzahlung des investierten Anlagekapitals belastet wäre, Betriebsüberschüsse erzielen. Der Betriebsüberschuß betrug 1909 68.853.881 Kr., die Jahreslast an Verzinsung und Tilgung der Schulden betrug 1909 183.509.742 Kr., so daß im Jahre 1909 ein Staatsausfluß von 114.655.861 Kr. erforderlich war.

Dieser Staatsausfluß sank für das Jahr 1910 auf 95.000.000 Kr. Hierbei ist zu berücksichtigen, daß im Jahre 1910 36.700.000 Kr. planmäßig zurückgelegt wurden, daß der Staatsbahnbetrieb zirka 24.000.000 Kr. etc.

ern leistet, daß das Erträgnis der Fahrkartensteuer ungefähr 20.000.000 Kr. beträgt und daß die Ermäßigung zugunsten der Hof- und Staatsbediensteten nicht hochgegriffen mit 4.500.000 Kr., die zugunsten der Offiziere und Militärbeamten mit 6.000.000 Kr., die zugunsten der Militärpersonen des Mannschafstandes mit 2.700.000 Kr. und die Ermäßigungen für den Militärtransport mit 22.000.000 Kr. eingeschätzt werden können. Unsere Annahme beruht auf den zugestanden Ermäßigungen auf der Südbahn für das Jahr 1908, die wir entsprechend der Betriebslänge der Staatsbahnlagen gegenüber der der Südbahn — 18.000:1500 Kilometer — verhältnismäßig. Der Einfluß der Erhöhung des Militärtarifs auf die Verminderung des Nachlasses ist teils durch die neu eingetretene Ermäßigung zugunsten der Offiziersfrauen wettgemacht und teils dadurch berücksichtigt, daß wir die Nachlässe der Südbahn nicht zwölfmal, sondern nur zehnfach vermehren. Die Addition dieser Summen zerstört schon das Märchen vom Zuschuß aus Steuereingeldern zum Staatsbahnbetrieb gründlich.

Dem Staatsbahnbetrieb wird man ferner die Leistungen für die Postanstalt in Anrechnung bringen müssen. Nach § 68 der Eisenbahnbetriebsordnung und dem Eisenbahnbetriebskonzessionsgesetz haben die Bahnen unentgeltlich die Post zu befördern und hierzu Wagen und Lokalitäten beizustellen. Zwischen der Postanstalt und der Staatsbahnverwaltung besteht das Uebereinkommen, daß die Postanstalt für die Postbeförderung 50 Prozent der Betriebskosten des Achskilometers zu zahlen hat. (Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, 1894.) Aus diesen Begünstigungen resultieren die niedrigen Kosten der Postanstalt für die Beförderung der Postsendungen auf Eisenbahnen und Schiffen, die jährlich nur zirka 8.000.000 Kr. betragen, während für die Beförderung auf Straßen, die für das Postwesen in der jetzigen Zeit weit weniger in Betracht kommt, zirka 10.000.000 Kr. jährlich Kosten auflaufen. Auch hier wird man der Staatsbahnverwaltung einige Millionen Kronen anrechnen müssen. Ebenso für die unentgeltliche Mitbenützung ihrer Telephonleitungen, und der Stützpunkt durch die Post, denn für die ermäßigte Beförderung der Schüblinge und Sträflinge, für die ermäßigten Sendungen der Staatspferdezoologischen Anstalten, für die Beistellung der Militärwagen, für den Bau und die Erhaltung der Militärrampen u. s. w.

An allen diesen Verpflichtungen hätte der Staatsbahnbetrieb verhältnismäßig leicht zu tragen, aber schier unerträglich sind die Lasten, die ihm der teure Bau und die Unrentabilität aus strategischen Gründen gebauter Linien aufwärts, und die Lasten, mit welchen die österreichische Finanznot den Staatsbahnbetrieb erblich belastete. Da würden wohl auch die weitestgehenden Reformen an den Fahrbegünstigungen der Staatsbahnbahnbeförderungen nicht die erwünschte Sanierung herbeiführen.

Die Absichten der Bahnverwaltungen betreffs Regelung der Fahrbegünstigungen, zu deren Text die von der „Wirtschaftlichen Zentrale“ herausgegebene Broschüre die notwendige Mühe macht, sind auf sukzessive Verkürzungen der Bediensteten an ihren Fahrbegünstigungen gerichtet, wie ja auch die Praxis die wirkliche Gewährung der Fahrbegünstigung ständig verschlechtert. Es soll die Benützung von Schnellzügen weiter erschwert werden und es sollen betreffs der Benützung höherer Wagenklassen und der Gewährung von Begünstigungen auf fremden Bahnen Verschlechterungen eintreten. Dabei wird man, um nicht den hellen Widerstand der Bediensteten heraufzubeschwören, voraussichtlich an den eingeräumten Begünstigungen der Bediensteten und Arbeiter nicht rütteln und die Verschlechterungen nur bei den in Zukunft eintretenden Bediensteten vornehmen. Nichtsdestoweniger würden aber die Eisenbahnbeförderungen gleich beim ersten sanften Versuch, Verschlechterungen einzuführen, der einmal glückend weitere Folgen zeitigen würde, ihre Anrechte entschieden verteidigen. Die Bahnverwaltungen mögen damit rechnen, daß sie nicht leichten Kaufes Verkürzungen durchsetzen würden und daß das Objekt eines bei dieser Gelegenheit auftretenden Konfliktes die Folgen desselben nicht wert wäre.

Es ist der pure Uebermut, wenn man in der schweren Zeit, in die die Teuerung jede einzelne Eisenbahnbeförderungsbediensteten verjagt, das Eisenbahnpersonal mit demütigen nichts Gutes für die Zukunft verkündenden Absichten beunruhigt und die Staatsbahnverwaltung täte im eigenen Interesse besser daran, ehestens die ganzen vom Parlament zur Beseitigung des Staatsbahnpersonals beschlossenen Maßnahmen eintreten zu lassen. Die Rechte der Bediensteten zu kürzen, wird ihr nicht gelingen.

In den unterschiedlichen Eisenbahner-Fachblättern werden die alarmierenden Nachrichten über eine bevorstehende Beschränkung von Fahrbegünstigungen in erregtem Ton besprochen und seitens des Südbahnerverbandes werden auf den Linien der Südbahn massenhaft Flugblätter verbreitet, welche für eine Protestaktion Stimmung machen.

Die Beschränkung der Fahrbegünstigungen soll umfassen:

1. Entziehung der I. Wagenklasse den Oberbeamten von der VII. Dienstklasse aufwärts.
2. Entziehung der II. Wagenklasse den Unterbeamten mit einem Jahresgehalt von 1600 Kr. aufwärts.
3. Das Zugeständnis von nur sechs Personenzugsfreikarten per Jahr.
4. Die weitere Beschränkung von Benützung der Schnellzüge nur für kurze Urlaube und in besonders dringlichen Fällen.
5. Entziehung der Begünstigung einer 50prozentigen Ermäßigung für Familienangehörige der Bediensteten im Lokalverkehr.
6. Entziehung der 50prozentigen Ermäßigung für Angehörige der Bediensteten im Nachbarverkehre auf den Linien der königlichen ungarischen Staatsbahnen, der k. k. priv. Südbahn (ungarische Linien) und der k. k. priv. Kaschau-Oberberger Eisenbahn.

Das sind Vorschläge, die seitens der Verwaltung der königlichen ungarischen Staatsbahnen an die Direktorenkonferenz

des Fahrbegünstigungsausschusses sämtlicher in dieser Konferenz vertretenen Eisenbahnen inklusive der Bosnisch-herzegowinischen Staatsbahnen de facto erstattet worden sein sollen.

Sofort, wie dieses Faktum bekannt wurde, begab sich Abgeordneter Genosse Tomšič in das Eisenbahnministerium, um sich an kompetenter Stelle zu informieren. Dort wurde ihm bezichtigt erklärt, daß zwar diese Vorschläge nicht in dem angeführten Umfang erstattet wurden, daß jedoch das Eisenbahnministerium vor der Entscheidung des Eisenbahnausschusses über die Fahrbegünstigungen nichts unternehmen wird.

Wir haben dazu zu bemerken, daß die Direktorenkonferenz sich mit den Fahrbegünstigungen aus diesem Grund befassen muß, weil der zehnjährige Termin, welcher im Jahre 1903 festgesetzt wurde, mit 31. Dezember 1912 abläuft und nunmehr die Fortdauer dieses Uebereinkommens neuerlich beschlossen werden muß. Diesen Umstand benützte nun die Oberverwaltung der königlichen ungarischen Staatsbahnen, um die oben erwähnten Vorschläge der Direktorenkonferenz zu unterbreiten, um die erworbenen Rechte der Eisenbahnbeförderungen zu beschneiden.

Jedenfalls dürfte es nicht von Schaden sein, daran zu erinnern, daß die Eisenbahnbeförderungen nicht gewillt sind, sich ihre erworbenen Rechte durch einen Beschluß der Direktorenkonferenz einfach wegnemen zu lassen und es sehr unklug ist, gerade zu dieser Zeit, in welcher die Eisenbahner ohnehin wegen der unzulänglichen Durchführung der vom Parlament beschlossenen Aufbesserungen aufgeregt sind, auch noch dieses Öl ins Feuer gießen zu wollen.

Wenn schon die Bahnverwaltungen an den Fahrbegünstigungen sparen wollen, so haben sie wahrlich Gelegenheit genug, dies zu tun, sie brauchen nur die Uebereinkommen über die Gewährung von Fahrbegünstigungen an verschiedenen Vereinen, Korporationen, Behörden, an Standespersonen, Militärpersonen und ihre Angehörigen, Journalisten, verschiedenen Bettelmönchen und Bettelstewertern u. c. und sie werden genügend Raum finden für Personen, die mit Hintanhaltung ihrer Gesundheit, ja ihres Lebens bei der Eisenbahn für geringe Entlohnung schuften, die zu der Eisenbahn gehören. Diesen unseren Vorschlag sollten die Herren in der Direktorenkonferenz zur Diskussion stellen.

Bei dieser Gelegenheit wollen wir das k. k. Eisenbahnministerium auf das Treiben einzelner k. k. Staatsbahndirektionen aufmerksam machen, welche trotz allen Aufklärungen und Anordnungen des Eisenbahnministeriums immer noch dem dienstfreien, dem Exekutivdienst nicht angehörigen Personal an Sonn- und Feiertagen die Ausfolgung von Freikarten mit dem Bedeuten verweigern, daß sie vorher um Urlaub ansuchen müssen. Das ist eine offensichtliche Schikane des Personals und es wäre wahrlich an der Zeit, daß das Eisenbahnministerium, schon um der eigenen Autorität willen, sich aufrafft und der Staatsbahndirektion den strikten Auftrag erteilt, die Weisungen des Ministeriums zu befolgen und das Personal nicht mutwillig zu schikanieren und aufzuregen.

Protokoll der Sitzung der Personal-Kommission der Südbahn.

Gruppe der Zugförderung. (Unterbeamte und Diener.) (Schluß.)

Vorsitzender: Maschinenhausdirektorstellvertreter Herr Dr. Schlöb.

Beratung der am Vortag zurüdgeestellten Punkte 5, 6, 14, 15, 18 und 20 der Eingabe des Lokomotivfahrpersonals.

5. Punkt. Um die Rangeinteilung einwandfrei zu gestalten, darf die Sphemisierung, respektive Anstellung nicht örtlich, sondern muß nach dem Generalstatus der Krankenfasse erfolgen.

Mitglied Beer bemerkt in seiner Begründung, daß dieses Verlangen gestellt wird, um Ungerechtigkeiten hintanzuhalten, wie sie jetzt häufig vorkommen und welche darin bestehen, daß in manchen Stationen Personal, welches noch nicht solange in Diensten der Südbahn steht als das Personal in anderen Stationen, zur Anstellung gelangt, wodurch sich bei späteren Versetzungen regelmäßig Komplikationen ergeben.

Oberinspektor Ruprecht erklärt, daß dies alles von der Direktion tunlichst berücksichtigt wird. Es stellen sich der Ausführung oft wegen Wohnungs- und Sprachverhältnissen u. s. w. Schwierigkeiten entgegen, so daß eine Versetzung nicht möglich ist. Andererseits ist auch der Bedarf nicht überall der gleiche.

Der Vorsitzende gibt die Versicherung, daß diesem Wunsch nach Tunlichkeit Rechnung getragen wird.

6. Punkt. Bis zur Annahme der nach wie vor verlangten Pauschalierung der Kilometergelder und Prämien sollen zum bestehenden Kilometergeld nach den Vorschlägen der Vertrauensmänner (Personalkommission) lokale Zuschläge gewährt werden und die Kohlenprämien analog der k. k. Staatsbahnen almonatisch zur Auszahlung gelangen.

Mitglied Heinrich Zwenk bezeichnet den Wunsch des Lokomotivpersonals, nach Umwandlung des bestehenden Kilometergeldes und der Prämien in ein fixes Pauschale, als einen sehr alten und dringenden und das derzeit bestehende Entlohnungssystem des Lokomotivpersonals (Kilometer- und Stundengeld samt Prämien) als eine ungerechte Bewertung der Leistung desselben, da nach dieser Art der Entlohnung traffe Unterschiede im Verdienste bei gleichwertigem Personal und gleich langer Arbeitszeit entstehen. Er kommt dann auf das derzeit bestehende kombinierte System analog der Staatsbahnen zu sprechen und weist nach, daß durch die Einführung desselben nicht nur der Versuch der Direktion vom Jahre 1908, einen Ausgleich dieser Differenzen durch Gewährung von Zuschlägen zum Kilometergeld herbeizuführen, zunichte wurde, sondern daß auch ein großer Teil des Personals entweder durch die Streichung der bestehenden Zuschläge oder infolge des mit dieser Einführung zusammenhängenden Verdienstentganges an Kohlenprämien geschädigt wurde.

An der nun folgenden Debatte beteiligten sich die Mitglieder Beer, Franz Zwenk und Falk.

Auf die Erklärung des Vorsitzenden, daß von der Einführung der Pauschalierung gegenwärtig keine Rede sein kann, da es nicht nur im Interesse der Gesellschaft liegt, bei dem bestehenden System zu bleiben, sondern daß dieselbe auch hier, wie in den übrigen Punkten, an die Einrichtungen der k. k. Staatsbahnen gebunden sei. Die Direktion sei jedoch gewiß bereit, einen Ausgleich der Härten, wenn solche bestehen, vorzunehmen. Folgender Antrag wird eingebracht:

1. Anrechnung des Stundengeldes für die Ausbleibezeit bei allen Dienstleistungen auf der Lokomotive.
2. Gewährung von Zuschlägen zum Kilometergeld für Streckendienst überall dort, wo vor der Einführung des kombinierten Systems solche bestanden, in derselben Höhe.
3. Gewährung von entsprechenden Zuschlägen zum Kilometergeld in allen Turnüssen, in welchen bei einer Dienstleistung von 250 Stunden im Monat eine Kilometerleistung von 3500 nicht erzielt werden kann.
4. Gewährung des Stundengeldes für die Ausbleibezeit

analog den k. k. Staatsbahnen für die Heizer mit Befassung des derzeitigen Kilometergeldes samt Zuschlägen.

Der Antrag wird dem Protokoll einverleibt.

14. Punkt. Schnellste Regelung der Dienst- und Ruhezeiten im Sinne der eingebrachten Anträge für sämtliche Zugförderungsbeförderungen. Solange diese Regelung nicht erfolgt ist, Gewährung eines wöchentlichen Erhohungstages in der Höhe von 36 Stunden.

Mitglied Falk setzt sich für die Einführung des 12/24-Stundendienstes im reinen Reserveturnus ein sowie für die Einführung dieses Dienstes für Wagenmeister, respektive Aufseher und Oberheizer ein und meint, wenn in allen übrigen Punkten auf die k. k. Staatsbahnen verwiesen wird, so besteht das Personal darauf, daß auch in diesem Punkte die Staatsbahnen als Muster genommen werden sollen, um so mehr, da daraus keine Mehrkosten erwachsen, weil eine Personalvermehrung oft gar nicht notwendig ist. Er führt dann Beschwerde über die Betriebsinspektorate, von welchen den Vertrauensmännern bei Turnusbesprechungen immer Schwierigkeiten gemacht und die Wünsche derselben nicht berücksichtigt werden. Ferner kommt er auf die herausgegebenen Normen zu sprechen und verlangt, daß das Wort „tunlichst“ in denselben gestrichen und durch „gebüht“ ersetzt werden soll.

Dr. Grabtschick bemerkt bezüglich des 12stündigen Dienstes mit 24stündiger Ruhezeit, daß die Direktion denselben in Transitionsstationen einzuführen gedenkt.

Mitglied Beer bespricht die Notwendigkeit der Gewährung eines wöchentlichen freien Tages, bespricht sich ebenfalls über die Art und Weise, wie die Turnusbesprechungen geflogen werden sowie über das zu späte Vorlegen der Turnusentwürfe von seiten der Inspektorate, verlangt, daß die Erstellung der Turnüsse den Heihsäusern zugewiesen werde und den Vertrauensmännern die Möglichkeit geboten werden soll, Vorschläge zu machen, welche dann auch berücksichtigt werden sollen. Er wendet sich dann gegen die ungünstig erstellte Fahrordnung, welche es dem Lokomotivpersonal insbesondere auf dem Semmering unmöglich macht, trotz sehr langer Dienstzeit einen nennenswerten Verdienst an Kilometergeld zu erzielen. Redner kommt nun auf den 12stündigen Dienst mit 24stündiger Ruhezeit der Maschinenmeister, Revisions- und Oberheizer zu sprechen, bezeichnet das diesbezügliche Verlangen dieser Kategorie als ein berechtigtes und begründet dasselbe in längeren Ausführungen.

Mitglied Gerzog verweist auf die Mehrleistung, welche dem Heizer durch das Reinigen der Lokomotive erwächst und verlangt die Befreiung der Heizer von dieser Arbeit.

Vorsitzender Dr. Schlöb gibt die Versicherung, daß der 12/24-Stundendienst vor der Tür steht. Derselbe wird in kurzer Zeit, dort, wo es möglich ist, eingeführt. Die Einführung von 36 Stunden frei in der Woche geht nicht so ohne weiteres, aber auch diesem Wunsche wird nach Möglichkeit Rechnung getragen werden sowie auch allen hier vorgebrachten Wünschen, soweit es der Dienst verlangt. Bezüglich Reinigung der Maschinen meint der Vorsitzende, daß einzelne Lokomotivserien schwerer Gattung ohnehin schon vom Heihsaus aus geputzt werden, er sehe die Berechtigung des Wunsches vollkommen ein, jedoch koste dies alles Geld und man müsse auch berücksichtigen, daß der Heizer meistens ein junger Mann ist, der mehr zu leisten imstande ist. Gegen letzteres wendet sich das Mitglied Gerzog. Nach längerer Beratung werden die Punkte 14 und 18 zusammengezogen und vom Mitglied Beer folgender Antrag eingebracht:

„Unbedingte Anerkennung der vom Personal gewählten Turnusvertrauensmänner, Beiziehung derselben zur Erstellung der Fahrturnüsse analog den k. k. Staatsbahnen und die größtmögliche Berücksichtigung der gemachten Einwendungen der Vertrauensmänner. Uebertragung der Turnuserstellung an die Heihsausleitungen und rechtzeitige Veranlassung zu derselben.“

Unbedingte Einführung des 12stündigen Dienstes mit darauffolgender 24stündiger Ruhezeit ab 1. Mai 1912 beim Reservendienst des Lokomotivpersonals den Revisions-schlossern, Oberheizern und Maschinenmeistern einschließlich des 36stündigen freien Tages im Monat.“

Antrag Gerzog: „Das Reinigen der Lokomotiven aller Serien nach Beendigung der Dienstreise soll von seiten des Heihsaus besorgt werden.“

Beide Anträge werden dem Protokoll einverleibt.

19. Punkt. Einführung von Vertrauensmännern nach dem System der Werkstättenarbeiter für das angestellte Lokomotivpersonal in jedem Heihsaus, welche berufen sind, Personalangelegenheiten lokaler Natur mit dem Heihsauschef zu behandeln. Es dürfen nur die von der Majorität des Personals gewählten Vertrauensmänner anerkannt werden.

Der Antrag wird nach vorhergegangener Begründung dem Protokoll einverleibt.

20. Punkt. An Stelle der Dienstkleider soll als Kleiderabnutzungsentschädigung ein Melutum in der Höhe von 150 Kr. jährlich für den Lokomotivführer, beziehungsweise Anwärter und 105 Kr. für den Berufsheizer treten.

Der Antrag wird nach vorhergegangener Begründung dem Protokoll einverleibt.

Mitglied Franz Zwenk stellt den Antrag: „Dem Lokomotivpersonal soll bei Zügen mit wenig Aufenthalt in größeren Stationen die Möglichkeit geboten werden, Trinkwasser zu bekommen.“

Der Antrag wird zu Protokoll genommen.

Forderungen und Anträge der Wagenmeister und Wagen-aufseher.

1. Punkt. Einführung des 12stündigen Dienstes mit darauffolgender 24stündiger Ruhezeit.

Dr. Grabtschick gibt die Entscheidung der Generaldirektion bekannt: In allen jenen Stationen (Transitionsstationen), in welchen die Wagenmeister und Wagenmeister der k. k. Staatsbahnen den 12/24-Stundendienst haben, wird derselbe auch auf der Südbahn eingeführt.

Mitglied Zaid verleiht der Befürchtung Ausdruck, daß dabei gerade Wien übersehen werden könnte. (Oberinspektor Ruprecht: Wien ist nicht ins Auge gefaßt!), stellt den Antrag, daß diese Einführung auch auf Wien ausgedehnt werden soll und begründet denselben in längeren Ausführungen.

Vorsitzender Dr. Schlöb bemerkt, daß ja der Sache gewiß nähergetreten und die diesbezüglichen Wünsche in Erwägung gezogen werden. Wo auf der Südbahn ähnliche Einrichtungen bestehen wie auf der k. k. Staatsbahn, wird gewiß das gleiche eingeführt.

2. Punkt. Den Jahrgängen 1902 und 1903 soll ein außerordentliches Avancement gewährt werden.

Begründung: Jahrgang 1901 erreichte die Gehaltsstufe von 1400 Kr. in acht Jahren, wogegen die Jahrgänge 1902 und 1903 elf Jahre auf die Erreichung derselben Gehaltsstufe warten müssen, daher in der Unterbeamtenkategorie um zwei Vor-rückungen gegenüber ihren um ein, beziehungsweise zwei Jahre älteren Kollegen zurückzubleiben.

Vorsitzender: Das Peit wurde von der General-direktion abgelehnt.

Das Verlangen wird aufrechterhalten.

3. Punkt. Allen jenen Wagenmeistern, welche in vorge-schrittenen Jahren zur Anstellung gelangten und infolge ihres vorge-schrittenen Lebensalters den Höchstgehalt nicht erreichen können, soll ein außerordentliches Avancement gewährt werden.

Dr. Grabtschick: Diesem Wunsche würde schon bereits Rechnung getragen und dies wird gewiß auch in Zukunft der Fall sein, wo es notwendig erscheint.

4. Punkt. Der Anfangsgehalt soll mit 1200 Kr. normiert werden mit gleichzeitiger Einreihung derselben Gehaltsstufe in die Kategorie der Unterbeamten.

Vorsitzender: Dies bedeutet eine Aenderung des Gehaltschemas, wozu sich die Generaldirektion nicht entschließen kann.

Nach der Begründung von Seiten des Referenten erklärt der Vorsitzende, es nochmals der Generaldirektion vorlegen zu wollen.

5. Punkt. Einführung eines Wageninstandhaltungspauschales von 40 Kr. monatlich.

Wird eingeführt, sobald dies auf den I. I. Staatsbahnen der Fall ist.

6. Punkt. Errichtung von Unterkunftsräumen, versehen mit verpferbaren Kleiderkästen und Waschapparaten, welche den sanitären und hygienischen Anforderungen entsprechen.

Mitglied J a i c h bepricht in der Begründung des Antrages ausführlich die derzeit bestehenden, unhaltbaren Zustände auf diesem Gebiet und ersucht dringend um Abhilfe.

Der Vorsitzende nimmt die Begründung zur Kenntnis und berpricht, der Sache näherzutreten zu wollen.

7. Punkt. Gewährung von Lantien an die bei den Wagenmeistern und Wagenausssehern als Werkführer fungierenden sowie an die als Aufsichtspersonen in einer der Zugförderung unterstehenden Reparaturwerkstätte verwendeten Bediensteten.

Vorsitzender: Die Bewilligung der Lantien für die Werkführer bei den Wagenausssehern und Wagenmeistern ist für heuer in Aussicht genommen, jedoch nicht in der Höhe wie sie bei den Werkführern der Werkstätten bestehen.

Weiters urgirt Mitglied J a i c h die Herabsetzung der Tragzeit des Lodenpaletots von drei auf zwei Jahre, beruft sich auf ein Versprechen, welches dem früheren Personalkommissionsmitglied Sieglbauer bezüglich der schwarzen Mäntel gegeben wurde und erklärt, daß die Preise, welche von der Verwaltung dem Lieferanten der Montur für dieselbe bezahlt werden, viel zu hoch sind, denn die Qualität sei weit schlechter als früher.

Oberinspektor Kuprecht bemerkt, daß bezüglich der schwarzen Mäntel kein anders Versprechen gegeben wurde, als daß das Petit befürwortet wird.

Antrag J a i c h: „Das Statut der Personalkommission betreffend Wahl der Personalkommissionsmitglieder soll in der Weise geändert werden, daß das Lokomotivfahrpersonal für sich und das übrige Zugförderungspersonal ebenfalls eine Kategorie für sich bildet.“

Der Antrag wird einstimmig angenommen und wird in der nächsten Plenarversammlung zur Verhandlung kommen.

Experte Herr Wellan begründet das Ansuchen der Werkführer und Werkmeister um Gewährung eines monatlichen Pauschales von 40 Kr. sowie einer höheren Lantie in der Weise, daß ihnen drei Anteile gegeben werden.

Dr. Grabscheid stellt fest, daß das Pauschale von 40 Kr. auf den I. I. Staatsbahnen nicht besteht.

Der Vorsitzende klärt Herrn Wellan über die Verrechnungsform der Lantien auf und meint, daß die Werkmeister nichts davon hätten, wenn ihnen mehr Anteile gewährt würden, weil, wenn die Zahl der Anteile steigen würde, dieselben an Wert verlieren müßten. Es könne im heurigen Jahre von einer Erhöhung der Lantien keine Rede sein, jedoch soll nächstes Jahr darauf Bedacht genommen werden.

Antrag des Lokomotivpersonals: „Die Frachtbegünstigungen sollen analog den I. I. Staatsbahnen gewährt werden.“

Dr. Grabscheid berpricht, die nötigen Erhebungen pflegen und die Sache erledigen zu wollen.

Nun kommt das Memorandum der Maschinenmeister zur Verhandlung. Mitglied Beer begründet die einzelnen Punkte desselben, welche teilweise ablehnend beschieden und teilweise als Petit der Maschinenmeister zu Protokoll genommen werden. Bezüglich des 12stündigen Dienstes mit darauffolgender 24stündigen Ruhezeit siehe unter Punkt 14 der Forderungen des Lokomotivpersonals.

Zweiter Punkt der Tagesordnung: „Eventuelles.“

Mitglied K a l l stellt die Anfrage, welche Veranlassung es mit den letzten Zeit in den Zeitungen erschienenen Berichten betreffs Entziehung der Begünstigung in Bezug auf Verbilligung der zweiten Wagenklasse des Unterbeamtenpersonals habe. Vom Frachtbegünstigungskomitee soll ein diesbezüglicher Beschluß gefaßt worden sein.

Zentralinspektor Dr. Herrmann gibt die beruhigende Antwort, daß genanntes Komitee einen solchen Beschluß überhaupt nicht fassen kann, daß dieser Gegenstand keine Ursache zur Beunruhigung des Personals bedeuten könne.

Mitglied K a l l führt Beschwerde über das brutale Vorgehen einzelner Beamten im Verkehr mit dem Lokomotivpersonal, führt als Beweis dafür einen konkreten Fall an, der sich in Triest ereignet hat und ersucht um Abhilfe. Gleichzeitig verliest Redner eine diesbezügliche Resolution des Triester Lokomotivpersonals, welche zu Protokoll genommen wird.

Mitglied Beer urgirt ein Gesuch der Maschinenisten um Verbesserung ihrer Bezüge und begründet dasselbe.

Behandlung einiger konkreter Fälle.

Mitglied K a l l dankt dem Präsidium für die Ausbauer sowie die objektive Leitung der Verhandlungen und richtet gleichzeitig einen Appell an die Herren Vertreter der Verwaltung, nicht auf dem ablehnenden Standpunkt zu verharren, was die diesmahligen Verhandlungen kennzeichnet, verweist auf die infolge der Forderung entstandene Erregung unter dem Personal, welches im Bzgel zu halten, den Vertrauensmännern unter solchen Umständen sehr schwer fallen würde und verleiht schließlich der Hoffnung Ausdruck, daß die Südbahnverwaltung das Wohlwollen, welches sie dem Personal im Jahre 1907 bewiesen, diesem auch jetzt und in Zukunft nicht entziehen werde.

auch bürgerliche Blätter sagen, es handle sich wohl nur um Kombinationen, so ist doch anzunehmen, daß die Sache nicht ganz um's Leere ist. Nach dem „Montagsblatt“ haben in der Tat im Nationalverband Kompromißverhandlungen stattgefunden, die jedoch infolge der ablehnenden Haltung der Freiheitlichen gescheitert sind. Vorläufig! Was später geschehen wird, weiß man jetzt nicht. Aber die Meldung zeigt, wie recht wir mit unserer Ansicht haben, die wir im Leitartikel unserer letzten Nummer zum Ausdruck brachten.

Eine Fierde des Deutschen Nationalverbandes.

Dem christlichnationalen Abgeordneten und zeitweilig nationalen „Arbeiterführer“ Seidl wurde es nunmehr auch vom Teschner Kreisgericht bestätigt, daß er ein Lügner und Verleumder ist. Wie erinnerlich, nannte Genosse Pichler in Oberberg in einer Versammlung Herrn Seidl einen Lügner und Verleumder. Herr Seidl klagte Genossen Pichler, und dieser trat für beide Worte den Wahrheitsbeweis an. Das Oberberger Gericht sah den Wahrheitsbeweis als erbracht an und sprach Genossen Pichler frei. Gegen diesen Freispruch legte Seidl Berufung ein. Borige Woche fand nun in Teschen die Berufungsverhandlung statt, in der Pichler neuerdings freigesprochen wurde; Seidl wurde zur Tragung der Kosten verurteilt. Der Deutsche Nationalverband hat es nun gerichtlich bestätigt, daß er einen „Lügner und Verleumder“ in seiner Mitte hat.

Gefährliche Familienfürsorge.

Wie jetzt bekannt wird, hat seinerzeit der christlichsoziale Minister Gekmann seinen verkrachten Neffen G. W. Gekmann zum Fremdenverkehrskommissär für Dalmatien und Istrien ernannt. Die Eignung hiezu lag selbstverständlich lediglich in der Verwandtschaft mit dem Minister, dem ja das Fremdenverkehrsweisen unterstand. Denn Herr G. W. Gekmann war weder sprachkundig noch hatte er eine Ahnung vom Hotel- und Verkehrsweisen, er war eben ein abgefrachter Photograph. Nur eines verstand und versteht er großartig: für einen Gehalt von 10.000 Kr. jährlich nichts zu arbeiten und obendrein noch durch Diäten und andere „Nebenporteln“ dem Staat ein hübsches Sümmchen herauszuschinden.

Deutschnationale Bekenntnisse.

In der „Brünner Deutschen Arbeiterzeitung“, einem Blättchen der Deutsch-Gelben, findet sich unter dem Titel: „Gewitterschwüle“ nachstehendes Geständnis über die Zustände unter den Deutsch-Gelben:

„Es machte sich in den letzten Wochen, gleich nach dem Reichsparteitag, eine gewisse Gewitterschwüle in unserer Bewegung bemerkbar. Die von den Segnern betriebene Gehe, der schändliche Verrat erbärmlicher Kreaturen, die von den Segnern in unseren Reihen gesendeten bezahlten Spigel und Minenleger, Unduldsamkeit, Feberhebung und grobe Greizigkeit griffen immer mehr um sich. Das Gefühl, daß eine große Gefahr im Verzug ist, hatten alle, die in den vorderen Reihen der Bewegung stehen. Es erfolgten nunmehr zur Warnung der unsichtbaren feindlichen Mächte, zur Beseitigung der Gefahren von einzelnen Führern Maßnahmen, die neue Gefahren für die Sache heraufbeschworen hatten. Es entstand ein Zustand, der für unsere gesamte Bewegung katastrophal wirken mußte. Untereinander entwickelte sich eine Spannung, eine Ueberreiztheit und Empfindlichkeit, die geschickt die Sozialdemokraten ausnützten und unsere Leute immer weiter hineinzogen.“

Unsere Segner haben nicht schlecht gearbeitet; die Sozialdemokraten haben geschickt überall Minen gelegt, Spione und Verräter wußten sie zu dingen und unbehindert leisteten oft in Verblendung ehrliche Volksgenossen den Spionen gute Dienste.

Einige hatten den Plan der Sozialdemokraten rechtzeitig durchschaut. Die gelegten Minen wurden zerstört und nun gilt es nach, die infolge einer systematischen Gehe entstandenen Unstimmigkeiten und Mißverständnisse sowie das in einzelnen Bezirken Böhmens erwachsene gegenseitige Mißtrauen zu beseitigen.

Diesem Zweck diene die am 14. April in Wien stattgefundene Sitzung. Die Aussprache war nicht erquickend, denn gar weit war die Saat der Sozialdemokraten schon gediehen. Es schien, als sollte deren Plan glück. Er ist nicht geblüht und wird nicht glücken. Die unserer Bewegung innewohnende Kraft hat auch wieder die jüngste schwere Krise überstanden. Der vom Fieber geschwächte und von schädlichen Giften versuchte Körper wird genesen.

Danach scheinen sich die deutsch-gelben Brüder ganz gehörig in den Haaren zu liegen. Doch das ist das minder Interessante; wertvoller ist das Selbstbekenntnis, daß sich unter den Deutsch-Gelben „erbärmliche Kreaturen“ und „bezahlte Spione“ befinden; daß der deutsch-gelbe Körper von „schädlichen Giften durchseugt ist und „Ueberhebung“, „Unduldsamkeit“, „gegenfeitiges Mißtrauen“, „grobe Disziplinwidrigkeiten“ und „Gewitterschwüle“ sich „bemerkbar“ machen. Nach den Urteilen aus den eigenen Reihen muß diese Deutschnationale Arbeiterpartei ja ein recht netter Sauftall sein!

Was Herr Stölzel dem Abgeordnetenhaus vorshawidelt!

Um sein „Recht auf Schwindel“ zu rechtfertigen, hat Herr Stölzel dem Abgeordnetenhaus eine gar idreliche Geschichte von sozialdemokratischem Wahlschwindel erzählt. Hören wir den Ehrenmann.

Ich erlaube mir, darauf hinzuweisen, daß vor kurzem in Salzburg eine Wahl in das von den Sozialdemokraten beherrschte Lebensmittelmagazin der Staatsbahnen stattgefunden hat und daß dort die Gerechtigkeit der Sozialdemokraten so weit gegangen ist, daß erst auf die Hilfe des Gerichtes als Genossenschaftsüberwacher die Wählerlisten für die Wahl in die Kommission, beziehungsweise den Ausschuß den anderen Parteien zur Verfügung gestellt wurden. Bei der Wahl in der Allgemeinen Arbeiter-Krankenkasse mußte von der leider zum Scherz der Sozialdemokraten mächtig erstorkten deutschen Arbeiterpartei in Salzburg und Umgebung erst mit voller Energie verlangt werden, daß man ihr diejenigen Befehle auslieferere, welche zur ordnungsmäßigen Durchführung einer Wahl notwendig sind.

Wie der Herr Nationalverbändler I ü g t und verdreht, mag man aus den den-falschen Behaup-

tungen Dr. Stölzels über das Salzburger Lebensmittelmagazin gegenübergestellten Tatsachen ermessen. In dem genannten Lebensmittelmagazin, dessen Vorstand aus drei Beamten, von denen zwei der deutschnationalen Partei angehören, und zwei sozialdemokratischen Bediensteten besteht, gibt es überhaupt keine verbiefstigte Wählerliste, die an die Parteien ausgegeben wird. Es werden bloß an jedes Mitglied mit der Einladung zur Generalversammlung umfangreiche Rechenschaftsberichte zur Orientierung über die Geschäftsgebarung versendet. Und Herr Dr. Stölzel, der angeblich auch Jurist ist, sollte zunächst auch wissen, daß das Gesetz über Erwerbs- und Wirtschaftsgenossenschaften, R.-G.-Bl. Nr. 70, vom 9. April 1873 im § 14 nur die Einzeichnung in das Mitgliederregister vorschreibt. Das ist niemand verwehrt worden. Daß das Handelsgericht entschied, es sei einem Bevollmächtigten einer Partei auch die Abschriftnahme zu gestatten, ist eine Entscheidung, die sich durch keine Gesetzesstelle rechtfertigen läßt. Daß der Vorstand aber trotzdem auf den Rekurs gegen diese Entscheidung verzichtet hat, ist gerade der beste Beweis, daß man den Deutschnationalen weiter noch entgegenkam, als wozu man durch das Gesetz hätte verpflichtet werden können.

Bei der Krankenkassenwahl, die Ende April stattfand, hatten die Gelben bei 127 Delegiertenkandidaten in die Generalversammlung nur die Kraft, 15 Kandidaten aufzustellen, unter ihnen einen, welchen die „Salzburger Wacht“ vor einiger Zeit einen Dieb nannte, ohne daß er die Klage eingebracht hätte. Der Vorstand der Krankenkasse folgte den Gelben anstandslos Legitimationen und Stimmzettel aus und verweirerte nur einzelnen, die sich zum Zweck des Wahlschwindels mehrere Legitimationen und Stimmzettel geholt hatten, weitere Wahldokumente, weil kein Mitglied das Recht hat, mehr als einen Stimmzettel und eine Legitimation zu begeben. Die doppelt und dreifach behobenen Wahlpapiere benützten die Günstlinge Dr. Stölzels, um mehrmals zu wählen, wobei einige erlappt und abgewiesen wurden.

Wie groß die vom Abgeordneten Dr. Stölzel prahlerisch hervorgehobene gelbe Bewegung ist, beweist die Tatsache, daß sie es trotz des Wahlschwindels und trotz aller Beeinflussung der weiblichen Mitglieder durch die Poliere nur auf 171 von insgesamt 1314 abgegebenen Stimmen brachte. Es muß um den Bericht Dr. Stölzels und um seine Argumente gegen die Sozialdemokraten wirklich traurig bestellt sein, wenn er so gewagte Erfindungen über sozialdemokratische Wahlen in Salzburg im Abgeordnetenhaus zum besten gibt.

Es hieße aber die Ehrenhaftigkeit des Herrn Stölzel weit überschätzen, wenn man von ihm erwartete, er werde diese faden Unwahrheiten im Abgeordnetenhaus richtigstellen.

Privatbahnen und staatliche Eisenbahnunterhaltung.

Vor ein paar Wochen erst berichteten wir über den Eintritt des in den Ruhestand versetzten Ministerialsekretärs im Eisenbahnministerium Dr. v. Sintl zur Buschtiehrader Bahn, woselbst er die Stelle des Generaldirektorstellvertreters übernahm. Wie jetzt das „Eisenbahnblatt“ meldet, wurde in der Sitzung des Verwaltungsrates der Ostrau-Friedländer Eisenbahn vom 19. April 1912 Dr. Viktor Freiherr v. Röll, Sektionschef a. D. in den Verwaltungsrat kooptiert. Das ist nun, seitdem der in den Ruhestand getretene Sektionschef im Eisenbahnministerium Dr. v. Weber das Amt eines Generaldirektors bei der Südbahn übernahm, der dritte Fall, wo Funktionäre der staatlichen Eisenbahnverwaltung, nachdem sie in den Genuß ihrer Pension getreten sind, gutdotierte Stellen bei den Privatbahnen übernehmen. Die Privatbahnen dürfen sonach das Eisenbahnministerium rein als das Referat betrachten, aus dem sie ihre leitenden Beamten und Verwaltungsräte beziehen. Die Öffentlichkeit wird da wohl begreifen lernen, weshalb die Privatbahnverwaltungen von den staatlichen Aufsichtsbehörden keinen besonderen Respekt haben.

Die österreichischen Gewerkschaften im Jahre 1911.

Der Rechenschaftsbericht der Gewerkschaftskommission gibt Kunde von neuem Aufstieg, der beginnenden Erholung von den Wirkungen der Krise und den Verheerungen der separatistischen Bewegung. Zum erstenmal seit 1907 ist eine Zunahme der Mitglieder zu verzeichnen. Von 51 Verbänden hatten 47 eine Zunahme von 26.500, 7 haben 8400 Mitglieder verloren, wovon 7600 auf die von der separatistischen Bewegung heimgeführten Berg-, Holz- und Glasarbeiter, der Rest auf einige kleine Organisationen entfallen; zusammen 18.100 Mitglieder mehr. Rund 80.000 Mitglieder wurden durch den Separatismus abgerissen. Sie fehlen an der halben Million, die 1907 gezählt wurde — dürften aber bei der allgemeinen Steigerung der Kampfes- und finanziellen Leistungsfähigkeit bald ersetzt sein. Gerade die „Länder der böhmischen Krone“ — Böhmen, Mähren, Schlesien — zeigen neben Wien eine Zunahme, die der Bericht nicht zum geringsten auf die in den Verhandlungen des deutschen und des polnischen Parteitages zum Ausdruck gekommene Aufgabe der Taktik des tatlosen Zuwartens gegenüber der nationalistischen Zerplitterungstaktik und die in der Gesamtbewegung wieder kräftiger zur Geltung kommende Betonung des Internationalismus zurückführt. Der Angriff der Separatisten auf Wien erscheint, namentlich dank der ablehnenden Haltung der Wiener tschechischen Genossen, abgeschlagen. Nur einige hundert Mitglieder vermochte das neue „Gewerkschaftssekretariat“ von den rund 150.000 der 50 Wiener Zentralstellen loszureißen.

Günstig für die gewerkschaftliche Entwicklung wirkt die gebesserte Konjunktur, die wieder anstatt minder wichtiger, vielfach künstlicher Fragen der Organisation die wirtschaftlichen Aufgaben der Gewerkschaften an den gebührenden Platz rückt. Steht doch für 1913 die Erneuerung der ablaufenden Kollektivverträge bevor, die bei der ungeheuerlichen Steigerung aller Lebenskosten den Dr-

Inland.

Allianz zwischen den Christlichsozialen und Nationalverbändlern?

Das „Deutsche Volksblatt“ teilt mit, daß die christlichsoziale Partei fest entschlossen sei, in Zukunft bei allen Wahlen, sei es in den Reichsrat, den Landtag, den Gemeinderat oder in die Ortschulräte sich mit den Deutschnationalen aller Grade im Einvernehmen zu halten und mit ihnen gemeinsam vorzugehen. Etwas Wehliches wissen auch die „Národní Listy“ mitzuteilen. Im Abgeordnetenhaus soll Einfluß genommen werden in der Richtung, daß ehstens wieder Neuwahlen ausgeschrieben werden, in denen die Christlichsozialen und Deutschnationalen ihren Bestystand an Mandaten zu vermehren hoffen. Das Kabinett Stürgkh soll gefürzt und eine parlamentarische Regierung angestrebt werden, in der die Christlichsozialen und Nationalverbändler das Uebergewicht hätten. Wenn

ganisationen große Aufgaben stellt. Dazu bedarf es kräftiger Erhöhung der Mitglieder- und des derzeit rund 12 Millionen Kronen betragenden Kassenbestandes.

Ausland.

Anschluß der Arbeiter-Union Schweizerischer Transportanstalten an die Internationale Transportarbeiterföderation.

Der am 20. und 21. April in Biel abgehaltene Verbandsstag der Arbeiter-Union Schweizerischer Transportanstalten (Eisenbahner und Straßenbahner) beschloß einstimmig den Anschluß an die Internationale Transportarbeiterföderation vom 1. Jänner 1913 ab. Die Arbeiter-Union Schweizerischer Transportanstalten zählt jetzt 12.300 Mitglieder. Schon im Jahre 1893 beteiligten sich die Schweizer Eisenbahner an Internationalen Kongressen, aber erst jetzt nach ungefähr 20 Jahren entschloß sich ein Teil der Eisenbahner, den offiziellen Anschluß an die Internationale Föderation zu vollziehen. Diese Verzögerung lag und liegt auch heute noch bei den Eisenbahnerorganisationen der Schweiz an gewissen Schwierigkeiten, die erst überwunden sein müssen nicht sowohl auf dem organisatorischen als auch auf wirtschaftlich-politischem Gebiet, da die Eisenbahnerbewegung der Schweiz im letzten Jahrzehnt einer unaufhörlichen Entwicklung und damit verbundenen Veränderungen ausgesetzt war, welche nimmere durch den Anschluß einer neuen Gebaltsordnung in ruhigere Bahnen einlenkt. Allmählich werden die noch nicht angeschlossenen Organisationen die Zeit gewinnen, das bisher auf die inneren Verhältnisse gerichtete Interesse auch der internationalen Vereinigung zuzuwenden, so daß wir auch hoffentlich sehr bald ihren Anschluß melden können. Außer der Arbeiter-Union kommt noch weiteres für diese in Frage: Der Verband des Personals (Beamten) Schweizer Transportanstalten, der Schweizer Zugspersonalverein und der Schweizer Lokomotivpersonalverband. Mit den Leitungen dieser Verbände unterhalten die Internationale Transportarbeiterföderation freundschaftliche Beziehungen und diese hatten auch schon einmal Repräsentanten auf internationale Kongresse entsendet. So reiht sich Glied an Glied.

Eine Statistik der Eisenbahnunfälle.

Dem preussischen Abgeordnetenhaus ist laut „Frankfurter Zeitung“, eine vergleichende Zusammenstellung der Eisenbahnbetriebsunfälle in Preußen und anderen Ländern zugegangen, aus der sich folgendes ergibt: Die Betriebsunfälle in Deutschland sind von 6.2 auf 1 Million Zugkilometer im Jahre 1901 auf 4.7 im Jahre 1910 zurückgegangen, und zwar hat dieser Rückgang sich regelmäßig fortgesetzt, ebenso wie in Preußen, während der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen allerdings ein kleines Ansteigen von 7.8 auf 8.5 aufweist. Die Entgleisungen sind von 0.92 auf 0.53 auf 1 Million Zugkilometer zurückgegangen, während sie in Amerika von 2.50 auf 2.81 gestiegen sind, nachdem sie im Jahre 1907 sogar auf 3.96 zugenommen hatten. Die Zusammenstöße sanken von 0.59 auf 0.42 (in Amerika von 3.46 auf 2.36), die Tötungen auf 1 Million Reisende von 0.13 auf 0.06. Ein Vergleich der Tötungen und Verletzungen auf 1 Million Reisende für das Jahr 1909 (in Frankreich für 1908) ergibt für Preußen 0.42, für Deutschland 0.47, Frankreich 1.05, Oesterreich-Ungarn 1.96, England 2.63, Vereinigte Staaten von Amerika 11.85.

Der Transportarbeiterverband in Bulgarien.

Von Dragoi Rodschew.

Das abgelaufene Jahr 1911 war das erste seit der Gründung des Verbandes. In diesem Jahr war daher unsere Tätigkeit hauptsächlich auf die innere Festigung und Stärkung der Organisation gerichtet. Zu allen laufenden Fragen in den verschiedenen Zweigen des Verkehrs hat der Verband rechtzeitig durch seine Organe oder in von ihm einberufenen Versammlungen Stellung genommen, und sind auch entsprechende Aktionen zur Wahrung der allseitigen Interessen der Transportarbeiter veranstaltet worden.

In den allgemeinen Aktionen der Arbeiterklasse, die unsere sozialdemokratische Arbeiterpartei einleitete, hat sich der Verband stets aktiv beteiligt. Bei seiner Gründung bestand der Verband aus 18 Sektionen mit 929 Mitgliedern. Am Schlusse des Berichtsjahres (1911) zählte er 29 Sektionen mit 1095 Mitgliedern. Davon waren 1078 männlichen und 17 weiblichen Geschlechts, 477 verheiratet und 618 ledig, 1049 bulgarischer und 46 anderer Nationalität, 42 unter 20, 727 zwischen 20 und 30 und 326 über 30 Jahre alt. Analphabeten waren 38, mit Volksschulbildung 370, mit unvollendeter Mittelschulbildung 533, mit voller Mittelschulbildung 75 und mit Hochschulbildung 79; in den Wählerlisten waren eingetragen 695, Mitglieder der sozialdemokratischen Arbeiterpartei waren 173.

Nachstehende Kategorien waren vertreten: 549 Eisenbahner, 202 Post- und Telegraphenangestellte, 206 Hafener, 59 Chauffeure, 70 Tramwayangestellte, 4 Chauffeure und 4 sonstige Transportarbeiter. Die Vermehrung der Mitgliedschaft um 166 kommt hauptsächlich von den Eisenbahnern (neu gewonnen wurden 133) und den Straßenbahnern in Sofia, die dem Verband nach dessen Gründung beitraten. Die Abnahme der Hafener, die im Berichtsjahr 87 beträgt, ist dem Ausnahmestand zuzuschreiben, unter dem sie insbesondere die letzten zwei bis drei Monate des Jahres 1911 gestell waren. Auch die Zahl der Post- und Telegraphenangestellten hat sich um 18 vermindert, und zwar aus dem Grund, weil zwei der Sektionen, deren Leiter von der Postdirektion verjagt wurden, aufgelöst werden mußten.

Im Berichtsjahre haben die Sektionen 417 Ausschreibungen, 392 Mitgliederversammlungen, davon 275 mit Referaten, 69 öffentliche Versammlungen und 80 Konferenzen abgehalten. Verbreitet wurden 5 Flugblätter in 9200 Exemplaren und 1165 Exemplare des „Roten Volkskalenders“. Das Zentralorgan der sozialdemokratischen Arbeiterpartei und des Allgemeinen Gewerkschaftsbundes = „Arbeiter-Zeitung“ = das täglich

erscheint, hat unter den Mitgliedern 306 und die halbmonatliche Parteizschrift „Neue Zeit“ 131 Abonnenten gehabt. Im Berichtsjahr fanden auch 5 Unterhaltungen statt.

Die Verbandsorgane: „Der Eisenbahner“ hatte bei einer Auflage von 1500 Exemplaren 1235 Abonnenten. „Die Post- und Telegraphenzeitung“ hatte 947 Abonnenten und wurde in 1200 Exemplaren gedruckt. „Der Hafener“ hatte eine Auflage von 800 Exemplaren, die durch Kolportage verbreitet wurden.

Im Berichtsjahr gab es 8 Streiks, davon 2 Abwehr- und 6 Angriffstreiks; es endeten 3 mit vollem, 1 mit teilweisem und 3 ohne Erfolg. Beteiligt waren daran 1144 Arbeiter, davon 312 organisiert (auch in anderen Verbänden) und 832 unorganisiert.

Verloren wurden dabei 9791 Arbeitstage; zur Unterstützung wurden von unserem Verband Frs. 282.05 gegeben. Das waren meistens unorganisierte, mit elementarer Kraft ausgebrochene Streiks. Unser Verband hat nicht ermangelt, darin einzugreifen, und wo es möglich war, hatte er auch die Streikleitung übernommen.

Der Verband ist der Internationalen Transportarbeiter-Föderation angeschlossen und erfüllt seine Verpflichtungen, die ihm die Statuten der Föderation und die international proletarische Solidarität auferlegen. Mit mehreren Transportarbeiterorganisationen der anderen Länder unterhält der Verband brüderliche Beziehungen. Mit dem serbischen Transportarbeiterverband hat er auch einen Vertrag zur gegenseitigen Unterstützung abgeschlossen. Die Post- und Telegraphenangestellten unseres Verbandes sind separat auch der Internationalen Post- und Telegraphenangestellten-Föderation angegliedert und war unser Verband durch einen eigenen Delegierten an deren konstituierenden Konferenz in Paris vertreten.

Der Verband hat im Berichtsjahr folgende bescheidene Unterstützungsbeiträge nach dem Auslande geschickt: den streifenden Seelenten in Frankreich 30 Frs., den englischen Seelenten 25 Frs. und den ausgesperrten Arbeitern in Norwegen 15 Frs.

Aus allen obigen Angaben über den Zustand und die Tätigkeit des Verbandes ist ersichtlich, daß der im ersten Jahr seines Bestehens auf gewisse Erfolge hinweisen kann. Diese sind zwar nicht groß, aber umso wertvoller, weil sie trotz aller Schwierigkeiten und Verfolgungen von dem Staat selbst sowie von den Arbeitgebern und den Gegenorganisationen erzielt sind.

Das laufende Jahr bringt uns viel größere Erfolge. Das sieht man schon an den Ergebnissen der ersten Monate. Und diese neuen Erfolge unseres Verbandes sind umso sicherer, weil sie aus einer unablässigen, systematischen, sozialistischen Arbeit entspringen.

Aus dem Gerichtssaal.

Ein Eisenbahnunfall vor dem Obersten Gerichtshof. In der Nacht des 8. Juli 1910 um 11 Uhr 30 Minuten fuhr in die Station Lubience vor Struj der Lastzug Nr. 1799 langsam ein, während zu gleicher Zeit aus entgegengesetzter Richtung der Lastzug Nr. 1782 mit dem Lokomotivführer Czuplakiewicz und dem Zugführer Franz Warchal mit auffallender Geschwindigkeit einfuhr und in die Planke des anderen Zuges geriet, wodurch viele Waggons zertrümmert und der Kondukteur Koschan des letzteren Zuges getötet wurde.

Wegen dieses Vorfalles fand am 30. Juni 1911 vor dem Kreisgericht Struj eine Hauptverhandlung statt, bei welcher der Lokomotivführer Czuplakiewicz, verteidigt von Dr. Figner in Struj, und der Zugführer Franz Warchal, verteidigt von dem dortigen Anwalt Doktor Boznial, je drei Wochen strengen Arrest verurteilt wurden. Während der Lokomotivführer die Strafe annahm, hat der Verteidiger Warchals die Nichtigkeitsbeschwerde ergriffen.

Bei der am 10. Mai d. J. stattgehabten Verhandlung vor dem Obersten Gerichtshof wurde die Nichtigkeitsbeschwerde von Dr. Leopold Kasz vertreten, welcher darauf hinwies, daß das Urteil des Kreisgerichtes Struj in vielen Punkten wichtige Mängel aufweise. Einige Zeugen haben in erster Instanz erklärt, daß Warchal nicht nur ein nervöser und launenhafter, sondern sogar ein abnormaler Mensch sei. Der Kondukteur Szhygel habe ihn sogar als einen Halbbarren bezeichnet. Das Kreisgericht Struj habe jedoch den Antrag des Verteidigers auf Untersuchung des Geisteszustandes Warchals abgewiesen und dies im Urteil damit begründet, daß aus jenen Zeugenangaben doch nicht hervorgehe, daß Warchal des Verstandes vollständig beraubt sei, wie dies das Strafgesetz voraussetze, damit der Täter von der Verantwortlichkeit losgesprochen werden könne. Hauptsächlich gegen diese Auffassung richtete der Verteidiger Dr. Kasz seine Ausführungen, indem er betonte, daß der Eisenbahndienst eine besondere Aufmerksamkeit des Bediensteten erfordere. Daher sei schon eine geringe Abnormalität des Geistes geeignet, einen Bediensteten von jeder Verantwortlichkeit wegen Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens loszusprechen. Wenn auch die Zeugen vor dem Kreisgericht ausgesagt haben, daß Warchal bis zu jenem Unfall seinen Dienst korrekt versah, so war doch das Kreisgericht nicht berechtigt, auf diese Aussagen gestützt, den Zugführer für verantwortlich zu erklären. Es komme oft vor, daß ein krankhaft veranlagter Bediensteter seinen Dienst mechanisch und äußerlich korrekt versieht, und daß man erst gelegentlich eines Unfalles daraufkommt, daß er nicht die geistige Fähigkeit zu dem schweren Eisenbahndienst besitzt. Tatsächlich sei Warchal nach dem Unfall vom Fahrdienst abgezogen und im August 1911 in den Ruhestand versetzt worden. Der Verteidiger betonte, daß in einem solchen Fall die Untersuchung des Geisteszustandes des Angeklagten unbedingt notwendig gewesen wäre und beantragte daher die Kassierung des Urteils behufs ärztlicher Untersuchung des Angeklagten.

Diesen Ausführungen trat der Generaladvokat Hofrat Bohunowicz mit Entschiedenheit entgegen, indem er betonte, daß man dem Kassationshof nicht zumuten könne, an der Zurechnungsfähigkeit eines Individuums, welches er nicht, wie das Kreisgericht, vor sich sehe, zu zweifeln, und daß man die Annahme des Kreisgerichtes, daß Warchal geistig genügend entwickelt war, um für jenen Unfall zur Verantwortung gezogen werden zu können, im Verfahren vor dem Kassationshof nicht anfechten könne. Nach längerer Beratung fällt der Kassationshof unter Vorsitz des Hofrates Fido die Entscheidung, wonach das Urteil des Kreisgerichtes Struj bezüglich des Angeklagten Warchal im Sinne der Ausführungen des Verteidigers aufgehoben und die Sache zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung nach eingehender Untersuchung des Geisteszustandes des Angeklagten an das Kreisgericht Struj zurückzuverweisen sei.

Eine gefährliche Wegüberführung. Aus Mährisch-Odrau-Oderfurt wird uns berichtet: Am 16. April l. J. standen der Lokomotivführer Alois Weber und der Schrankenwächter Peter Figura unter der Anlage wegen Uebersetzung im Sinne des § 432 St.-G. vor dem l. k. Bezirksgericht in Mährisch-Odrau. Es fehlte nicht viel, und die beiden Bediensteten hätten das Sparsystem der Montanbahn mit einer empfindlichen Arreststrafe büßen müssen.

Der Anklage lag der Sachverhalt zugrunde, daß der Lokomotivführer, Genosse Weber, bei offenen Zugschranken über die sogenannte Ellgothor Straßenüberführung fuhr und einen diese Straße gerade passierenden Lastwagen streifte, wodurch der Kutscher und ein Passant verletzt wurden.

Diese Stelle gehört zu den frequentiertesten Stellen von Odrafurt; trotzdem hat sich die l. k. Nordbahn entgegen den wiederholten Requisitionen der Bevölkerung noch nicht bemüht gesehen, eine Straßenunterführung anzulegen, damit der dichte Eisenbahn- und Straßenverkehr nicht gestört werde. Ja im vorliegenden Falle gelang es dem Verteidiger, zu beweisen, daß nicht einmal das Schrankenignal tadellos funktioniert, und der Schrankenwächter nicht im glücklichen Besitz einer Signallaterne ist, um beim Versagen des Schranken-signals rechtzeitig Haltensignale geben zu können.

Das Gericht schloß sich den Ausführungen des Verteidigers Herrn Dr. Kasz an, daß die beiden Angeklagten für mangelhafte technische Einrichtungen des Sparsystems der l. k. Nordbahn nicht haftbar gemacht werden können, und sprach dieselben frei.

Verkaufte Rollen. Am 16. April d. J. fand beim Bezirksgericht Döbling eine interessante Verhandlung wegen Ehrenbeleidigung statt. Kläger war Herr J. Soucek, Beklagter Genosse Janouschek, beide Lokomotivführer in Heiligenstadt. Anlaß zu dieser Verhandlung gab folgender Vorfall: Am 7. Februar wurde in Heiligenstadt eine Versammlung zur Wahl der Funktionäre in dem Führerverein abgehalten, bei welcher Genosse Janouschek, der übrigens schon seit neun Jahren als Zentralausführer zur Zufriedenheit seiner Kollegen wirkt, neuerdings für dieses Amt vorgeschlagen und gewählt wurde. Herr Soucek glaubte dies verhindern zu können mit der Erklärung, daß man Herrn Janouschek kein Vertrauen schenken könne, weil er stundenlang bei Herrn Aufsitz, gewesener Typsetzermeister, in der Kanzlei saß, was er selbst gesehen habe. Mit dieser Erklärung brachte er Genossen Janouschek in den Verdacht des Einverständnisses mit dem Vorgesetzten hinter dem Rücken des Personals. Auf dieses hin erklärte Genosse Janouschek dem Soucek so lange öffentlich als Lügner und Verleumder, als er seine Äußerung nicht zurücknimmt, und zwang somit Herrn Soucek zu klagen.

Bei der Hauptverhandlung gab Janouschek die in der Versammlung gemachten Äußerungen vollinhaltlich zu, erklärte aber auch durch seinen Vertreter, Herrn Dr. Harpner, den vollen Wahrheitsbeweis für diese Äußerungen erbringen zu wollen. Durch diese Erklärung einerseits, durch die Fragen des Richters und des Verteidigers andererseits fand es der Kläger für geboten, schließlich den Rückzug anzutreten und folgende Erklärung abzugeben:

In der Ehrenbeleidigungssache Josef Soucek durch Dr. Ernst Desterreicher gegen Karl Janouschek wegen Uebersetzung gegen die Sicherheit der Ehre wurde bei der hiergerichtlich am 16. April 1912 durchgeführten Hauptverhandlung zwischen den Parteien nachstehender Vergleich geschlossen:

Der Privatankläger erklärt, den Angeklagten nicht eines Einverständnisses mit seinen Vorgesetzten geziehen zu haben, er habe ihn auch nicht ein bis zwei Stunden bei seinen Vorgesetzten sitzen gesehen.

Auf diese Erklärung hin nimmt der Angeklagte seine beleidigenden Äußerungen vollinhaltlich zurück.

Beide Parteien sprechen über den Vorfall ihr Bedauern aus und vereinbaren schließlich, daß jeder Streitteil für die Kosten seiner rechtsfreundlichen Vertretung selbst aufkommt und ein Kostenersatz nicht begehrt wird.

Wien, am 27. April 1912.

A. I. Bezirksgericht Döbling, Abt. III: Sögnere.

Die Rollen wurden also bei Gericht gewechselt, und wurde aus dem Kläger ein Angeklagter, der seine Verleumdung mit Bedauern zurücknimmt.

Es ist wohl sehr zu bedauern, daß es unter dem Lokomotivführerstand noch immer solche Leute gibt, die stupplos dem Grundsatze huldigen: „Verleumde lübn, etwas bleibt doch hängen“, ohne zu bedenken, daß das Ansehen des ganzen Standes darunter leidet.

Ist der Vorwurf des Zusammenführens eine Ehrenbeleidigung? Am 23. März 1912 fand die Verhandlung der Ehrenbeleidigungssache, welche der Lokomotivführer Anton Widl gegen den Wagenmeister der Südbahn Genossen Jakob Fritsch angestrengt hatte, vor dem Bezirksrichter Dr. Großmann in Willach statt. Der Klage lag folgender Vorfall zugrunde: Am 17. Februar sollte Widl ab Willach den Personenzug 416 um 5 Uhr 49 Minuten abfahren. Da trotz aller angewendeten Versuche durch Fritsch die Vakuumbremse nicht dicht, das heißt in Ordnung gebracht werden konnte, das ordnungsgemäße Abfahrtszeichen bereits gegeben war und nach Abgabe desselben Widl an Fritsch die Erklärung abgab, nicht früher abzufahren, bevor die Bremse nicht in Ordnung sei, so revidierte Genosse Fritsch Wagen für Wagen, um den Fehler zu finden und zu beheben. Als er sich ungefähr zwischen dem dritten und vierten Wagen befand, setzte sich der Zug, ohne daß ein neuerliches Abfahrtsignal gegeben worden wäre, in Bewegung, so daß Genosse Fritsch mit knapper Not dem Tod durch Ueberschreiten entging. Der diensthabende Beamte, Herr Suchobaldig, hielt den Zug an, worauf Genosse Fritsch, furchtbar aufgeregt, nochmals die Bremse probieren ließ, die nun sonderbarerweise auf einmal gut war, trotzdem vor dem Abfahren Widl zu dem Wagenmeister Genossen Stelobec sich äußerte, er würde sich schon die Bremse in Klagenfurt in Ordnung machen lassen; also ohne einer in Ordnung gebrachter Bremse nach Klagenfurt fahren wollte, auf welchen Umstand auch Genosse Stelobec den Führer Widl aufmerksam machte. Nachdem der Zug abgefahren war, begab sich Genosse Fritsch in das Dienstlokal, wo er zu dem dort anwesend gewesenen Genossen W. Lecher sagte: „Jetzt wäre ich zusammengeführt worden wie ein Hund.“ Auf die Frage des Genossen Lecher, wer ihn zusammengeführt hätte, antwortete Fritsch: „Der Widl.“ Im Nebenraum war der unseren geschätzten Lesern schon satfam bekannte Wagenmeister Peter Wirnik beschäftigt, der dem Führer Widl mitteilte, Fritsch hätte gesagt: „Jetzt hätte mich der Hund, der schätliche, zusammengeführt, der Widl“, weshalb letzter Ausspruch unter Anklage gestellt wurde. Da nun bei dieser Verhandlung der errierte Ausspruch als gesagt angenommen wurde, der Richter aber in dem Vorwurf des Zusammenführens die größere Ehrenbeleidigung erblickte, wurde die Verhandlung über Antrag des Vertreters für Fritsch, Herrn Dr. Sepp Fuhrmann, vertagt zwecks Vorladung eines Sachverständigen und weiterer Zeugen. Bei der am 30. März stattgefundenen Verhandlung, bei welcher eine Menge Zeugen teils von dem Vertreter des Klägers, Herrn Dr. Wichelburg, als auch vom Herrn Dr. Fuhrmann geführt wurden, gab zum Schluß der beigezogene Sachverständige Herr Inspector Lem. l. k. Staatsbahnen, der, wie bekannt wurde, sich erst vor der Verhandlung bei den Wagenuntersuchern der l. k. Staatsbahnen erkundigte, wie die Bremse proben bei der Südbahn vorgeommen werden, das Sachverständigengutachten ab, daß nach Abgabe des

Abfahrtsignale ein neuerliches Abfahrtsignal nicht mehr zu geben sei, auch wenn durch irgendwelche Gründe die sofortige Abfahrt unterbleibt. Wiedl fiel darum auch, wenn ein nachträgliches Bremsen der Bremse stattfand, zur Abfahrt berechtigt gewesen, und wurde Frey, da in dem Vorwurf des Zusammenführens eine schwere Beleidigung, die selbst nachteilig für den Dienst werden könne, zu einer Arreststrafe in der Dauer von drei Tagen verurteilt. Gegen dieses Urteil wurde Berufung eingelegt, welche in Vertretung Dr. Fuhrmanns Herr Dr. Schup vertrat und am 10. April stattfand, in welcher letzterer ausführte, daß in der Konstatierung einer Tatsache niemals eine Ehrenbeleidigung erblickt werden könne. Sollte jedoch der Gerichtshof zu dieser Ansicht nicht gelangen können, so beantragt er zum Beweis, daß Wiedl und Frey nach dem gegebenen Abfahrtsignal sprachen und Wiedl wissen mußte, daß Frey noch bei der Bremse beschäftigt sei, die Einnahme des Zeugen Genossen Slesobec. Der Gerichtshof schloß sich unter dem Vorsitz des Herrn Dr. Moritsch diesen Ausführungen an und sprach Genossen Frey frei. Vor dem Wagenmeister Peter Wirtmayr sei ihm mit Gewarnt und möge man sich hüten, ohne Zeugen in seiner Anwesenheit etwas zu sagen.

Streiflichter.

Die Arbeitsordnungen für Arbeiter im Staatseisenbahndienst. Ein Kommuniqué der Regierung meldet: Im Bereich der Staatseisenbahnverwaltung ist das Arbeitsverhältnis der im Werkstätten- und Zugförderungsdienst sowie in den verschiedenen Hilfsanstalten beschäftigten Arbeiter bereits seit geraumer Zeit durch Arbeitsordnungen geregelt, während für die Arbeiter des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes, des Stations- und Fahrdienstes sowie des Materialdienstes Arbeitsordnungen bis nun nicht eingeführt sind. Den wiederholt geäußerten Wünschen der Arbeiter dieser drei großen Dienstzweige Rechnung tragend, hat das Eisenbahnministerium nunmehr auch für diese Arbeiter Arbeitsordnungen hinausgegeben. Sie sind im allgemeinen den im Bereich der Staatseisenbahnverwaltung bereits bestehenden Arbeitsordnungen — soweit dies die speziellen Verhältnisse der betreffenden Dienstzweige gestatteten — nachgebildet worden; überdies enthalten diese Arbeitsordnungen aber auch eine Reihe sozialpolitischer Bestimmungen, die in den bestehenden Arbeitsordnungen nicht vorgesehen sind. So wird den ständigen Arbeitern der letztgedachten drei Dienstzweige das Recht auf Gewährung eines jährlichen Erholungsurlaubes in der Dauer von drei bis sechs Tagen gegen Fortbezug ihres Tagelohnes eingeräumt, welche Bestimmung gleichzeitig auf sämtliche im Staatseisenbahndienst in Verwendung stehenden ständigen Arbeiter ausgedehnt wurde.

Ferner wird die Ueberstundenentlohnung für die Arbeiter des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes, Stations- und Fahrdienstes und des Materialdienstes, denen eine solche Entlohnung bisher nicht gewährt war, geregelt. Die Staatsbahndirektionen wurden angewiesen, die neuen Arbeitsordnungen ungesäumt zu veröffentlichen.

Wir werden nach Herausgabe der Arbeitsordnungen sofort auf diese Angelegenheit zurückkommen.

Eine neuerliche Warnung vor Bezug nach Amerika. Von dem Präsidenten der International Brotherhood of Masmitths and Hespers (Sitz in Chicago) wird Mitteilung gemacht, daß gegenwärtig in Amerika sehr ernste Streiks auf den Eisenbahnen sind. Ein Streik allein umfaßt 25.000 Eisenbahnmeilen und neun Gruppen, nämlich die Schmiede, Kesselmacher, Metallarbeiter, Eisenbahnlerks, Wagenleute, Maler, die Mitglieder der Föderalunion und die Dampffitter. Die gewissenlosen Arbeitgeber beunruhigen die Arbeiter, die nach Amerika kommen, als Streikbrecher, vor allem diejenigen, die der Landessprache nicht mächtig sind. Viele von diesen aus fremden Ländern gekommenen Arbeitern sind sehr erstaunt, wenn sie erfahren, zu welchen Zwecken sie benützt werden und legen dann sofort die Arbeit nieder.

Tausende von den Leuten, die hieherkommen, sind treue Verbandsmitglieder, und wenn ihnen die Verhältnisse bekannt sein würden, würden sie sicherlich gegen die Verwendung als Streikbrecher protestieren, die ihrer hier wartet.

Wie man auf der k. k. Nordbahn die Lastzugsbegleiter behandelt. Das Lastzugpersonal der Station Wien-Nordbahn hat bisher geduldet die Wohlwollenszustimmung der Direktion Glauben geschenkt. Waren die Zustände unter dem Regime Zeitelles schon unhaltbar, so zeigt eine k. k. Nordbahnverwaltung um so mehr rücksichtslos ihre Gewalt. Die Würden, die heute dem Lastzugpersonal auferlegt sind, sind unerträglich. Die Fahrturnusse sind mörderisch. Die Stundenberechnung wird zu ungunsten des Personals ausgelegt, so daß der Verdienst gegen früher ganz zusammengekrumpft ist. Würden die maßgebenden Herren der Nordbahndirektion einmal nachrechnen, ob man bei diesen Einnahmen auch leben kann, müßten sie sich sagen, daß mit den sinnwidrigen Sparerlassen betreffs des Stundengeldes dem Zugbegleitungs-personal schweres Unrecht zugefügt wird. Als Beweise dienen ganze Berge von Erlässen über Sparen bei dem Zugpersonal. Ein vergessener Punkt im Stundenpaß oder das Auslassen eines Striches, das der Bahnverwaltung keinen Schaden bringt, wird mit Geldstrafen von 60 S. bis zu 5 Kr. bestraft. Ueber das Kapitel „Strafsystem“ werden wir nächstens berichten. Ein weiterer Uebelstand ist, daß in der Station Wien-Nordbahn sehr häufig nicht Qualifikation, sondern Protektion dafür bestimmend ist, ob ein Zugbegleiter zu den Personalgängen beordert wird, oder ob er, oft als lange dienender Kondukteur, beim Lastzugsdienst weiter fronden muß, wo er Kälte und Sturm zu erleiden hat und Nächte auf zerfallenen Bremsen zubringen muß.

Nun zu den Turnussen selbst. Die von der Direktion bewilligten Turnusse werden in der Station Wien-Nordbahn von dem diensthabenden Verkehrsbeamten nicht eingehalten. Als Beweis diene folgendes: Am 15. Februar d. J. sollte turnusmäßig eine Partie mit Zug 89 um 10 Uhr 40 Minuten nachts nach Strahhof mittelst Regiefahrt fahren, um dort den Güterzug 471, der um 12 Uhr 46 Minuten nachts, abgeht, zu übernehmen. Die Ankunft in Lundenburg ist 4 Uhr 8 Minuten früh. Als Gegenzug von Lundenburg erscheint Zug 880, ab 11 Uhr 23 Minuten vormittags. Ueber Befehl des Zugexpedienten Blauensteiner aber mußte die Partie Zug 71 fahren, der in Lundenburg um 5 Uhr 30 Minuten Ankunft hat. Die Partie kam daher 1 Stunde 22 Minuten später an. Da die Partie zu ihrem Gegenzug um 9 Uhr 15 Minuten vormittags aus dem Schlaf geweckt wird, so verbleiben ihr drei Stunden faktische Ruhe. Also nach zwei Nächten drei Stunden Ruhe und dies auf Befehl des Herrn Blauensteiner. Wehe dem Kondukteur, der es wagen würde, einen derartigen Befehl nicht auszuführen, er würde sofort wegen Dienstverweigerung entlassen. Ein zweites Beispiel: Eine Partie fährt turnusmäßig mit Zug 19 um 8 Uhr 14 Minuten vormittags in Regiefahrt nach Strahhof und endet den Wendeturnus um 11 Uhr 9 Minuten am nächsten Vormittag. Da die Partie einen 27stündigen Dienst verleiht, ist zwischen der ersten und letzten Tour eine siebenstündige Ruhezeit in der

Kaserne vorgeschrieben. Einem Tag ereignete es sich, daß der letzte Turnuszug für die betreffende Partie abgefahrt wurde. Sofort hatte der Zugexpedient einen neuen Turnus erstellt. Er dirigierte die Partie nach 22 Stunden Dienst nach Lundenburg. Der Zugführer erklärte, daß er diesem Auftrag nicht nachkommen könne, da laut Direktionserlasses die Partie, wenn der turnusmäßige Zug nicht verkehrt, im Regieweg nach Hause zu senden ist. Sätte der Zugführer diesen Auftrag ausgeführt, so hätte leicht eine 70stündige Dienstleistung entstehen können. Was den Personalstand betrifft, so ist die Station Wien-Nordbahn nicht die erste, sondern die letzte Station. Direktionsorgane reichen einander bei jeder Kanale die Türschnalle, nur Zugbegleiter sind eine wahre Karitäre. Die sind wahrscheinlich im Aussterben begriffen. Zum Beweis des Personalmangels mögen folgende Daten dienen: Im Winter 1909/10 und 1910/11 standen zirka 100 Mann Magazinsarbeiter als Bremser dem Verkehr zur Verfügung; den heurigen Winter wurde kein einziger Mann Verstärkung verwendet, obwohl der Verkehr weit dichter war. In Wien-Nordbahn sind 54 Lastzugspartien à 4 Mann. 42 Partien beansprucht der Turnus und 12 Partien sind Reserve. Der Krankenstand schwankte im heurigen Winter zwischen 20 und 35 Mann, dieser Abgang wurde dadurch ersetzt, daß immer vier bis fünf Partien aufgelöst wurden. Die Zugführer der aufgelösten Partien blieben daher ohne Verwendung. Da kam der Personalkommandant auf die geniale Idee, auch die Zugführer und Oberkondukteure in die Partien für fehlende Kondukteure einzuteilen. Wie disziplinuntergeordnet eine solche Behandlung der Zugführer auf das andere Personal wirken muß, läßt sich leicht denken. Es wurden selbst einmal zu einem Zug drei Zugführer und ein Kondukteur beigelegt. Einen weiteren Gegenstand zur Klage bilden die unzureichenden Manipulationsräume für die Zugbegleiter. In der Station Rebersdorf (Oe. N. W. B.) mußten bisher die Nordbahn-Zugführer in der Verschleiferkaserne manipulieren. Ein ganz kleiner Raum, in dem sich drei schmutzige Betten und ein schmutziger und wackliger Tisch befinden. Nun wurde den Nordbahnbediensteten von den Verschleibern der Oe. N. W. B. mitgeteilt, daß ihnen auch dieser dürftige Raum entzogen wird, weil er gesperrt wird. Der Nordbahnzugführer kann dann am offenen Perron manipulieren und seine Dokumente vor der Verkehrskanale ausbreiten. Einen weiteren Uebelstand bildet die Zugbegleiterkaserne in Marchegg. Ein altertümlischer Waschapparat ohne Wasser, ohne Seife und ohne Handtücher ziert diesen Raum. Die Kondukteure müssen sich ungewaschen niederlegen und müssen auch ungewaschen aufstehen. Betrifft man die Auszahlungslokalitäten in Wien-Nordbahn, so fühlt man sich in das ärgste polnische Dorf verlegt. Drei Schalter, eng beieinander, ein kleiner Raum, alles muß bei einer Tür hinein und heraus. Alte, ergrante Männer müssen sich hier stoßen und drängen lassen. Bei diesen drei Schaltern werden fast sämtliche Verkehrsbediensteten der Station Wien-Nordbahn ausbezahlt. Trotzdem dort die meisten Direktionsorgane vorübergehen und schon zweimal bei der Direktion um Abhilfe gebeten wurde, ist bis heute noch nichts geschehen.

Wir machen die Direktion auf diese Uebelstände aufmerksam und ersuchen dringend um Abhilfe. Zur guten Arbeit gehört gutes Werkzeug und zu einem guten Betrieb Ordnung!

An die Mitglieder des Lebensmittelmagazins der k. k. Nordbahndirektion. Da sich das k. k. Eisenbahnministerium, beziehungsweise die k. k. Nordbahndirektion gegenüber den wiederholt und in allen Formen vorgebrachten Wünschen der Konsumenten nach Aenderung der derzeitigen Verwaltung des Lebensmittelmagazins ablehnend verhält, die verlangte Reform aber im Interesse des gesamten Personals der k. k. Nordbahn durchgeführt werden muß, weil die gegenwärtigen Zustände in der Verwaltung unhaltbar und für eine Wohlfahrtsinstitution unwürdig sind, werden in den nächsten Tagen in allen größeren Stationen der k. k. Nordbahn Professerversammlungen abgehalten werden.

In diesen Versammlungen werden die gewählten Vertrauensmänner der Konsumenten über die Zustände im Lebensmittelmagazin Bericht erstatten.

Die Ortsgruppenleitungen werden ersucht, für diese Versammlungen alles vorzubereiten und dafür zu sorgen, daß der Besuch ein massenhafter wird, was ja bei der großen Erregung unter den Konsumenten durch bloße Verständigung leicht erreicht werden kann.

Wir müßen dem k. k. Eisenbahnministerium und der k. k. Nordbahndirektion durch diese Professerversammlungen klar machen, daß sich das Personal eine solche Wirtschaft im Lebensmittelmagazin nicht mehr länger gefallen lassen kann, um so mehr, da die Mitglieder für die gesamten Regielosten in diesem Institut allein aufkommen müssen.

Tag und Stunde für diese Versammlungen werden den betreffenden Ortsgruppen rechtzeitig bekanntgegeben werden.

Zur Kaiserfeier der Werkstättenarbeiter der Nordbahn. Aus Floridsdorf wird uns geschrieben: So wie im Vorjahr, als die Werkstättenarbeiter zum erstenmal an der Weltfeier des 1. Mai teilnahmen, hatte auch heuer eine sehr gut besuchte Versammlung den einmütigen Beschluß gefaßt, durch Arbeitsruhe ihre Solidarität mit der gesamten Arbeiterschaft zu bekunden.

Doch! — Des Lebens ungemischte Freude ward noch keinem Sterblichen zuteil und so mengte sich auch in das hehre Fest des Maien ein Tröpfchen Barmut. Tausende, ja Millionen stehen treu zur Fahne, jedoch der Berräter stirbt nicht aus. Was Tausende wollen, beschließen und durchführen, tun nichts nicht an, sein eigenes „Ich“ tritt er mit Füßen. Nichts ist solch einem Subjekt heilig als sein jreberischer Ehrgeiz. Seit jeher sind Streikbrecher und Demunzianten der größten Verachtung aller ehrlich und rechtlich denkenden Menschen ausgegeseht gewesen und je nach Verdienst der Lohn bemessen worden. Und so müssen auch wir heute konstatieren, daß einige fragwürdige Elemente den Mut aufbrachten, der gesamten Arbeiterschaft in den Rücken zu fallen und an der Solidarität Treubruch zu üben. Wir hoffen, daß jeder ansässige Mensch diesen Leuten nur Verachtung entgegenbringen, jeden gesellschaftlichen Verkehr mit ihnen meiden und auf diese Weise der verdienten Strafe zuführen wird. Um aber auch die übrige Floridsdorfer Arbeiterschaft vor dem Umgang mit diesen Leuten warnen zu können, fühlen wir uns verpflichtet, dieselben hier nominativ anzuführen. Von der Lokomotivwerkstätte: Richard Langer, Ignaz Krenn, Czerny, Mattura, Kriedl, Köpff sen., Steinkellner, Gütler sen., Holzl, Norbert Klein, Friedrich Glaser, Hinterberger, Ricala, Jahnke, Miltshuh, Stefanek, Strelka sen., Balas, Golejschowsky, Niederer, Dufel sen., Fur, Mrztrg, Wolenc, Czarda, Göffinger, Uzl, Leugen, Valenta sen., Puffer, Ester jun., Mayer (Tischler), Wild sen., Petrich sen., Randor, Reiniß, Morawa, Waischel sen., Reiter (Handlanger), Formanez und Mahler (Kesselschmiede). Jung und Günther (Handlanger). Wagenwerkstätte: Epler, Richter, Endl und Zelka.

Daß durch diese Vorgänge die übrigen Arbeiter in eine ziemlich erregte Stimmung kamen, ist leicht begreiflich. Die Empörung war eine allgemeine, und wurde ihnen die größte Verachtung, die je einem Menschen zuteil werden kann, ausgedrückt. Zu dieser Erbitterung hat allerdings auch die mehr als unbemühtige Vorgangsweise des Werkstättenchefs Herrn Leeder beigetragen. Dieser Herr Oberinspektor — der sonst immer auf jedem Buchstaben eines Erlasses reitet, bis er ihn zum Schaden der Arbeiter zugeritten hat — hat diesmal den Erlaß des Eisenbahnministeriums in einer unerhörten Weise umgangen, indem er entgegen den Bestimmungen gehandelt hat. Herr Leeder sieht auch sonst sehr streng darauf, daß eine Betriebsstörung durch die Verurlaubung einiger Arbeitskollegen nicht Platz greife. Dies aber nur dann, wenn es sich um Vertrauensmänner zur Bahlarbeit handelt. Sollte der Herr Oberinspektor am 1. Mai ganz um den Verstand gekommen sein, daß man mit 60 Mann den Betrieb nicht aufrecht erhalten kann? Sonst gehen ihm 30 Mann von 1200 dringend ab. Als beispiellose Herausforderung muß es aber von jedem Arbeiter empfunden werden, wenn Herr Leeder noch im übrigen diese Leute den ganzen Tag auf Kosten der Partie verrechnen läßt, obwohl sie nur bis 12 Uhr gearbeitet haben.

Noch provozierender ist aber eine Verfügung des Herrn Leeder gewesen, mit welcher er eine Maßregelung der provisorischen Kanaleidner beabsichtigte; dies einzig und allein deshalb, weil diese Arbeitskollegen noch Charakter und Ehre hatten, sich mit den übrigen Arbeitern solidarisch zu erklären und nicht in die Werkstätte gingen. Daraus folgert, daß Herr Leeder eine nicht zu beneidende Auffassung von Mannesehre und Manneswürde hat. Snektsische und hündische Ergebenheit — wie seine nächste Umgebung — möchte er gar so gern auch an den Arbeitern wahrnehmen. Einzelne können Sie, Herr Leeder, zu den Ihrigen rechnen, die überwiegende Mehrheit hat zu Ihrem Leidwesen andere Begriffe vom Charakter und von der Moral. Wenn es Ihnen jedoch Vergnügen macht, in dieser Art weiter zu fahren, bitte, nur zu. Um so weniger brauchen wir agitieren. Beflagen Sie sich aber nicht, wenn Ihre Samen Früchte zeitigt, die Sie nie ernten können.

Wer hätte es je geträumt, daß der 1. Mai auch sonst ganz träge, mit Nichtstun und Nichtwissen begabte Leute auf die Beine brachte und sie eine geschäftige Rolle spielten, als dürfte in ihnen ein treibender Mechanismus wohnen. Zu diesen Leuten gehört auch der Werkmeister Magerl — eine sehr schwarze Seele mit trüber Vergangenheit — der am nächsten Tag wie ein kettenloser Jagdhund herumrannte, um seiner Schüligen Hilfe in bedrängter Not zu bringen. Sonst ist dieser Herr zu nichts zu gebrauchen als Handtücher umzutauschen, Seife zu verabsolgen und die Kontrollmarken aufzunehmen. Arbeiten, die in anderen Abteilungen von Handlangern verrichtet werden, leistet ein Herr Werkmeister Magerl. Diesmal hatte er die Aufgabe, alle jene Individuen zu verständigen, daß ihnen von seiten der Werkstättenleitung erlaubt wurde, eine Viertelstunde früher nach Hause gehen zu dürfen, um sich dadurch der gebührenden Strafe zu entziehen.

Damit wären wir mit der Charakterisierung dieser offenbar mit einem moralischen Defekt behafteten Individuen fertig. Sie, die doch gleichermaßen an den Erfolgen der Arbeiterbewegung partizipieren, hielten es für notwendig, ihr diesen judasmäßigen Dank abzustatten. Das wird aber nicht hindern, daß die erdrückende Mehrheit der Nordbahnarbeiter in aller Zukunft nach wie vor treu zur Organisation stehen und sich den 1. Mai von niemand mehr freitig machen lassen wird. Sie zählen sich mit Stolz zu der Armee des sich seiner geschichtlichen Aufgaben bewußten Proletariats. Jenen aber, den Feigen und Kriechern, bleibt der traurige Ruhm, verständig und mit offenerem Gesicht den Interessen ihrer Klasse gegenüberzustehen. Wir beneiden sie nicht um diese behauernsmerte Rolle, hoffen aber, daß ihre Zahl doch von Jahr zu Jahr kleiner werden wird.

Aus den Amtsblättern.

Maßnahmen für Bedienstete und Arbeiter der Südbahn. Die Südbahnverwaltung veröffentlicht in der „Fiskularien-Sammlung vom 11. Mai 1912 folgende Verlautbarungen:

Nr. 1495/A. Temporäre Regieartenlegitimationen für Wirtschaftlerinnen von Bediensteten und Arbeitern. (Fahrbegünstigungen.)

An alle Herren Dienstabteilungs-, Betriebsinspektors- und Lokalvorstände der österreichischen Linien der Südbahn samt Nebenlinien.

Es hat sich häufig der Fall ergeben, daß gesellschaftliche Bedienstete oder Arbeiter, die erwitwet oder geschieden sind oder deren Frauen durch Krankheit dauernd dem Haushalt entzogen sind, zur Weiterführung des Haushaltes andere Personen weiblichen Geschlechtes heranzuziehen mußten.

Wir sehen uns nunmehr veranlaßt, in derartigen berücksichtigungswerten Fällen für solche Wirtschaftlerinnen der Bediensteten temporäre Regieartenlegitimationen (graue Büchel) für die österreichisch-ungarischen Linien der Südbahn und den Arbeitern (unter der Voraussetzung fünfjähriger ununterbrochener Dienstzeit) temporäre Regieartenlegitimationen (graue Büchel) für die österreichischen Südbahnlinsen zuzugewenden.

Mit Rücksicht auf die Bestimmungen des Fahrarten-tenergesetzes können jedoch solche graue Regieartenlegitimationen nur ausgestellt werden, wenn der betreffende Bedienstete (Arbeiter) die Wirtschaftlerin dauernd und vollständig erhält, ihr einen Lohn bezahlt und sie als seine Wirtschaftlerin auch polizeilich gemeldet hat.

Wien, am 9. Mai 1912. Die administrative Direktion: Fall m. p. Nr. 491/A.

191. Gewährung des Regiepreises für Familienmitglieder von Südbahnbediensteten bei Fahrten auf den Steiermärkischen Landesbahnen. (Fahrbegünstigungen.)

An alle Herren Dienstabteilungs-, Betriebsinspektors- und Lokalvorstände der österreichischen Linien der Südbahn samt Nebenlinien.

Auf den in unserem Betrieb stehenden Linien der Steiermärkischen Landesbahnen: Kapfenberg—Au-Seebiesen, Prebing-Wieselndorf—Stainz, Bllschach—Gonobitz und Windisch-Feistritz S. O.—Stadt Windisch-Feistritz wird künftighin den Familienmitgliedern unserer aktiven Bediensteten der Regiepreis eingeräumt. Diese Begünstigung kann von den Frauen und Kindern, sofern sie sich durch die übereinkommensgemäße Legitimation (rotes Büchel) ausweisen können, auch direkt bei den Personalfassen in Anspruch genommen werden.

Das Personal ist hiebon zu verständigen und Zirkular 265 A 1909 entsprechend zu berichtigen. Wien, am 19. April 1912.

Die administrative Direktion: Fall m. p.

Gelesene Nummern des „Eisenbahner“ wirft man nicht weg, sondern gibt sie an Gegner und Indifferente weiter.

192. **Temporäre Regielegitimationen für Familienmitglieder von gesellschaftlichen Arbeitern mit mindestens fünfjähriger Dienstzeit.**

(Fahrbegünstigungen.)

An alle Herren Dienstabteilungs-, Betriebsinspektors- und Lokalbordstände der österreichischen Linien der Südbahn samt Nebenlinien.

Frauen und Kinder von gesellschaftlichen Eisenbahnerarbeitern oder Tagelöhnern mit mindestens fünfjähriger Dienstzeit können, wenn sie mit diesen im gemeinsamen Haushalt leben, beziehungsweise von ihnen vollständig und dauernd erhalten werden, temporäre Regielegitimationen für die österreichischen Linien (graue Büchel) erhalten.

Die Legitimationen sind mittels Verzeichnis I (Formular F Nr. 98) im Wege der Nachdirektion bei der administrativen Direktion anzufordern. Die Worte „zehnjährige Dienstzeit“ sind in den Verzeichnissen durch die Worte „fünfjährige Dienstzeit“ handschriftlich abzuändern.

Die Bestimmungen, wonach Frauen und Kinder von Eisenbahnerarbeitern und Tagelöhnern mit mehr als zehnjähriger Dienstzeit rote Büchel mit geflügeltem Rad erhalten können, bleiben dadurch unberührt.

Diese Begünstigung wird vorerst nur provisorisch eingeräumt und ihre Aufrechterhaltung vor allem davon abhängig gemacht, daß sich in der Durchführung keine Mißbräuche oder sonstige Anstände ergeben.

Zirkular 343 A 1905 ist entsprechend zu ergänzen.

Wien, am 6. Mai 1912.

Der Generaldirektor:
Weeber m. p.

197. **Beteiligung der wegen Altersüberschreitung nicht zur Stabilisierung gelangten Magazinspartieführer mit Dienstkleidern ad personam.**

(Uniformierung.)

An alle österreichischen Stationen der Südbahn samt Nebenlinien.

Mit Genehmigung des Verwaltungsrates wird verfügt, daß die feinerzeit wegen Altersüberschreitung nicht zur Stabilisierung gelangten Magazinspartieführer von nun ab als „Aushilfsmagazinsdiener“ zu bezeichnen und für dieselben unter diesem Titel auch für die Magazinsdiener vorgesehenen Dienstkleider anzufordern sind.

Es wird ausdrücklich betont, daß diese Begünstigung nur auf jene Magazinspartieführer Bezug hat, welche zum ersten Anstellungstermin der „Magazinsdiener“ überhaupt, das ist am 1. Juli 1909, das 45. Lebensjahr bereits überschritten hatten.

Die Aushilfsmagazinsdiener verbleiben nach wie vor im Arbeiterstand und es tritt auch hinsichtlich der Höhe und der Berechnungsart ihrer Bezüge durch die vorstehende Anordnung keinerlei Aenderung ein. Für die erwählten Bediensteten sind selbstverständlich auch keine Dienststellen vorzulegen.

Die Dienstkleider für die „Aushilfsmagazinsdiener“ sind zugleich, und zwar mit der Gebühr von 1. April 1912 unter Vorlage der erforderlichen Bezugsdokumente (Bezugschein, Konjuration und Dienstkleiderabfassungsbuch) berichtigt hierorts anzuspähen.

Gleichzeitig sind auch von den betreffenden Stationen die in Rede stehenden Organe mit Namen, Alter, Tagelohn und Dienstzeit in ein Verzeichnis aufzunehmen und ist letzteres verlässlich hier vorzulegen.

Die Herren Lokalbordstände werden persönlich dafür verantwortlich gemacht, daß nur für solche Magazinspartieführer eine Kontur angefordert wird, welchen dieselbe dem Vorangeführten gemäß tatsächlich zukommt.

Wien, am 2. Mai 1912.

Der Generaldirektor:
Weeber m. p.

198. **Mahnahmen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Arbeiter.**

(Arbeiter.)

An alle Herren Dienstabteilungs-, Betriebsinspektors- und Lokalbordstände der österreichischen Linien der Südbahn samt Nebenlinien.

Wir setzen Sie in Kenntnis, daß auf Grund Beschlusses des Verwaltungsrates vom 25. April 1912 in Erfüllung der im Zirkular 33 A 1912 gemachten Zusage nachstehende Maßnahmen zur Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Arbeiter durchgeführt werden:

Der Tagelohn sämtlicher zum Zeitpunkt der Verlautbarung dieses Zirkulars in gesellschaftlichen Diensten stehenden händlichen Arbeiter wird unter Berücksichtigung ihrer Dienstverwendung sowie der Ortsverhältnisse erhöht.

Diese Lohnhöhung erfolgt unter voller Aufrechterhaltung der mit Zirkular 133 A 1911 verlautbarten Vorrückungsnormen und zählt nicht als Vorrückung. Ueberdies werden ausnahmsweise auch diejenigen Arbeiter in diese Lohnhöhung einbezogen, welche den durch die Lohnordnung normierten Höchstlohn bereits erreicht haben.

Bei dieser Lohnhöhung wird insbesondere auch auf diejenigen vor Inkrafttreten der mit Zirkular 133 A 1911 verlautbarten Lohnvorrückungsnormen in gesellschaftliche Dienste getretene Arbeiter Betracht genommen, welche auf Grund dieser Lohnvorrückungsnormen von später eingetretenen Arbeitern der gleichen Verwendungskategorie im Lohn überholt wurden und denen aus diesem Titel nicht schon früher eine besondere Lohnhöhung zugesprochen worden ist.

Die vorangeführten Maßnahmen gelangen mit Wirksamkeit von 1. Jänner 1912, beziehungsweise für nach dem 1. Jänner 1912 in gesellschaftliche Dienste getretene Arbeiter vom Tage ihrer Aufnahme an zur Durchführung; die Nachzahlung der Lohnhöhen für die Zeit vom 1. Jänner 1912, beziehungsweise für nach dem 1. Jänner 1912 in gesellschaftliche Dienste getretene Arbeiter vom Tage ihrer Aufnahme bis zum Beginn derjenigen Lohnperiode, in welcher schon die erhöhten Löhne berechnet werden, wird bis längstens 15. Juni 1912 erfolgen.

Die ab 1. Jänner 1912 ins Verdienen gebrachten Ueberstundenvergütungen und Zulagen (Zehrgelder) für außerhalb der Domizilstation geleistete Arbeiten werden auf Grundlage des rückwirkend erhöhten Tagelohnes nachgerechnet und die sich hieraus ergebenden Mehrbeträge zugleich mit den Lohnnachzahlungen flüssig gemacht werden.

Jene in den Werkstätten und Heizhäusern bestehenden Afforde, bei welchen nach den eingehenden Erhebungen eine Aufbesserung erforderlich erscheint, werden im Laufe der nächsten Monate eine angemessene Erhöhung erfahren.

Diese Afforderegulierungen werden mit dem von der Maschinenleitung festzusetzenden Zeitpunkt ohne Rückwirkung auf die bis dahin bereits abgerechneten Afforde in Wirksamkeit treten.

Wegen Durchführung der im vorstehenden Zirkular getroffenen Verfügungen werden Ihnen die erforderlichen besonderen Weisungen seitens Ihrer vorgesetzten Direktion ebentens zugehen.

Von diesem Zirkular ist das gesamte Ihnen unterstehende Arbeiterpersonal in Kenntnis zu setzen; die Ihnen unter einem zugehenden Sonderabdrucke sind an den Arbeitsstätten zu affizieren.

Wien, am 7. Mai 1912.

Der Generaldirektor:
Weeber m. p.

Korrespondenzen.

Ober-Gerspit. Die Leitung des I. I. Bahnbetriebsamtes wurde dem von Kommissar hieher berufenen Herrn Zellner übertragen. Das hiesige Personal dachte, mit diesem Herrn einen von Gerechtigkeitsgefühl erfüllten Vorgesetzten bekommen zu haben. Inzwischen kann immer mehr das gerade Gegenteil beobachtet werden. Herr Zellner beginnt sehr rasch anständige und ihrer Pflicht bewusste Bedienstete „ganz energisch“ zu behandeln, während er sich vor Leuten à la Neubauer zu fürchten scheint. Sollte dem wirklich so sein, nun — dann werden sich die Bediensteten danach einrichten und werden, um Ruhe zu haben und respektiert zu sein, eben das selbe machen, was beispielsweise am 31. März d. J. geschehen ist. Oder hat der Herr Vorstand keine Kenntnis davon? Wir glauben, daß diese Warnung genügen wird, damit wir nicht gezwungen sind, heikle Sachen öffentlich zu besprechen.

Bärn in Böhmen. Ein Freund unseres Blattes schreibt uns von dort: In der Station Bärn-Andersdorf sieht man immerwährend einen und denselben Wächter Dienst machen ohne Ablösung. Es verkehren täglich 14 regelmäßige und 20 Erforderniszüge. Der Wächter muß vor 4 Uhr früh bis abends in die zehnte Stunde im Dienst stehen, wie leicht kann ihm da infolge Uebermüdung ein falscher Griff beim Wechselstellen vorkommen und ein Unglück ist geschehen. Ist das menschlich gehandelt, wenn das Personal so überbürdet wird?

Ein stiller Beobachter.

Briefen bei Komotau. Samstag den 27. April 1. J. wurde im Gasthaus des Herrn Urban ein Vernichtungsfeldzug gegen die Kofen geliefert. Kommandierender General war Herr — Mann. Natürlich wieder vollgepfiffen und benebelt. Adjutant war des Kirchenpaters Junge. Man erfährt so recht, wie weit die deutsche Treue und Gesittung geht. Der Alkoholiker Herrmann, der unlängst mit einem Bediensteten einen Streit durch seine gemeine Vorgangsweise verurteilt hatte, ließ seine Gedanken durch seine Zunge herausplätzen. Unter anderem sagte er folgendes: „Der Herr, wenn er mir noch etwas gesagt hätte, so hätte ich ihm ein paar geschmiert, aber ich habe ihm schon heimgelächelt. Ich habe aber Herrn Vorstand gesagt, ja, wenn er mir noch etwas gesagt hätte, so hätte ich ihm noch ein paar heruntergehauen.“ Da daraufhin soll Herr Vorstand fleischer geantwortet haben: „Recht hätten Sie gehabt, wenn Sie dies getan hätten.“ Sollte dies auf Wahrheit beruhen, so müssen wir schon etwas weiter in die Sache dringen. Wir glauben nicht, daß ein Beamter, der noch dazu die Station verwaltet, sich so weit vergessen hätte, wo er doch gegen alle Bediensteten unparteiisch vorgehen und nur nach dem Recht, nicht aber nach Gutdünken urteilen soll. Ist dies jedoch nicht wahr, so soll Herr Fleischer sich den Alkoholiker ausborgen. Auch die löbliche Generaldirektion der D. C. B. kann ein solches Vorgehen nicht billigen. Wir fordern daher, diesen Fall zu untersuchen und den Schuldigen zu bestrafen. Wie wir erfahren haben, soll der Bedienstete ein Gesuch um Einvernahme eines Protokolls an die löbliche Generaldirektion eingereicht haben: Herr Wagner wollen wir aber sagen, sich etwas zu säufigen und nicht gar so hoch hinaus wollen, sonst könnten wir ihm seine Vergangenheit ins Gedächtnis zurückrufen.

Finkenstein in Kärnten. Der Leiter dieser Station, Herr Michael Fina, drangaliert bei jeder Gelegenheit sein ihm unterstelltes Personal. Als Mittel zum Zweck ersieht ihm die Schule als besonders geeignet. Ein bis zwei Fragen über Signale genügen, das übrige besteht in wüstem Geschimpfe und Strafanordnungen, Vorwürfen über das Gehen auf der Strecke u. s. w. Dabei vergißt der Herr Fina regelmäßig, daß er ja auch mit seinem Schiefprügel auf der Strecke nichts zu suchen hat, wo nicht einmal die Führer der Wächter vor ihm sicher sind. Geradezu gefährlich wird der Mensch aber in der Station selbst, wo er neben bewohnten Gebäuden auf öffentlichen Wegen herumknaht.

Aus welchen Qualitäten sich dieser Herr zusammensetzt, zeigt so recht, daß er sich nicht scheut, Bedienstete an ihrer Existenz zu bedrohen, wenn er vermutet, daß der Betreffende der Organisation angehöre. Ein weiteres Mittel, das das Personal gegenseitig aufeinanderzubeknen, ist, daß er einen Bediensteten erklärt: „Sie der M. hat sich bei mir über Sie beschwert.“ Der Betreffende ging der Sache auf den Grund und es stellte sich die vollkommene Unwahrheit des Gesagten heraus. Damit sind die Eigenschaften dieser Seele noch lange nicht erschöpft. Die Frau eines Wächters übernahm die Frau des allgewaltigen Herrn Fina zu grüßen. Dafür wurde der Wächter beschimpft und mit Strafe bedroht, wobei sich Fina folgend äußerte: „Ihre Frau hat sich in jeder Beziehung meinem Willen zu unterziehen, auch unter meinen Bauch zu legen.“ Bei seinen Bemühungen, durch provozierendes Benehmen die Bediensteten zu unüberlegten Reden oder Handlungen hinzureißen, wurde er sogar an einen Wächter handgreiflich und nur dem Takt und der Anständigkeit desselben, hat er es zu danken, daß es damals zu keiner Katastrophe kam.

Ganz besonders festgehalten zu werden verdient eine Äußerung dieses Herrn: „Ein paar Jahre werde ich noch mitmachen, aber in dieser Zeit werde ich einige Bedienstete schon noch auf den Glanz herrichten!“ Von welcher mindereren Gesinnung und ganz besonderer Gefühlsroheit dies zeigt, brauchen wir wohl nicht weiter zu betonen. Sache einer I. I. Staatsbahndirektion wird es sein, diesem „Stationsleiter“ einen Dienst zuzuweisen, wo denselben jede Gelegenheit genommen ist, sein Mäuschen an den Untergebenen zu kühlen.

Brünn. (Heizhaus, Staatseisenbahngesellschaft.) Es ist schon öfters im „Eisenbahner“ über die Verhältnisse im hiesigen Heizhaus geschrieben worden. Nichtsdestoweniger scheinen die Herren Vorgesetzten alle Warnungen zu mißachten. Nicht nur Arbeiter werden wie Sklaven behandelt, selbst die Vertrauensmänner werden oft in einer Weise angefahren, die jedem Anstand spottet. So bildet sich ein Verhältnis zwischen Vorgesetzten und Arbeitern heraus, welches sehr bedenklich wird. Statt 65 sind 78 Lokomotiven zu waschen, aber mehr Arbeitskräfte werden nicht beigelegt. Als die Arbeiter wegen Vermehrung von acht auf elf Mann vortraten, wurden sie wie Lausbuben abgefertigt. Der Herr Vorstand kommt und sagt, das Auswaschen sei keine Arbeit und meint: „Frangl, sprich her und hin“, das sei alles. Damit belundet er seine Sachkenntnis. Sein Stellvertreter, Herr Fuchs, ist wohl der richtige Mann, welcher jedenfalls glaubt, daß in seiner Lantienenbascherei das ganze Um und Auf des Dienstes gelegen sei. Wie die Lokomotiven bei dem Mangel an Arbeitskräften aussehen, ist offenbar Nebenache. Freilich: Nehlt irgendwo etwas, sind die Herren sofort mit Strafen und Abziehen vom Dienst da. Die Wirtschaft im Heizhaus sänkt bereits an, zum öffentlichen Skandal zu werden. Und geradezu befremdend ist, daß weder das Zugförderungsinspektorat noch die Direktion es für gut finden, eine Abhilfe zu schaffen. Als wenn es im ultiemen Interesse des Unternehmers läge,

wenn Züge mit verbrauchten Lokomotiven befördert werden, und wenn Arbeiter und Bedienstete aufs höchste gereizt und gepöbeln werden. Die Herren mögen aber ihre Rechnung nicht ohne Arbeiter und Personal machen, denn sie könnten sich sehr leicht und gründlich vergrähen. Die Bediensteten haben nun einmal die bisherige Wirtschaft satt und sind nicht gesonnen, sich die ebenso brutalen wie dummen Launen irgend eines Herrn Fuchs — denn dieser Herr ist der eigentliche böse Geist — noch länger gefallen zu lassen. Der genannte Herr konnte diese Tatsache besonders am 4. Mai d. J. wahrnehmen. Die Direktion möge diesen Herren belehren, bevor es zu spät sein wird.

Auffec. Ein intelligenter Mann ist der Bahnrichter J. and. Seine Bildung ist treffend gekennzeichnet durch den am 2. Mai d. J. passierten Zwischenfall, wo sämtliche Oberbauarbeiter mit Neulagen der Schienen beschäftigt waren und einer der Oberbauarbeiter den Befehl: „Schienen einfallen“ des genannten Bahnrichters, welcher hiebei die Aufsicht führte, wiederholte. Im Glauben, es sei er (der Bahnrichter J. and) hierbei beleidigt worden, stürzte sich derselbe auf den den Befehl wiederholenden Oberbauarbeiter, faßte ihn an der Brust, schüttelte denselben und schrie wiederholt: „Was hast du gesagt?“ Der anwesende Herr Bahnrichter Prösch schaute dieser Szene ruhig zu, bis der Bahnrichter sich wieder beruhigte und den Oberbauarbeiter endlich losließ. Es ist sehr bedauerlich, daß Herr Bahnrichter Prösch dieser Sache so ruhig zusah und kein Wort fand, um den Bahnrichter in die Schranken des Anstandes zurückzuweisen.

Magleinsdorf. (Nachruf.) Die Ortsgruppe Magleinsdorf ruft dem nach Wiener-Neustadt verstorbenen Genossen Josef G. m. r. i. c. h, Vertrieben, ein herzlichliches Lebewohl zu. In der Ueberzeugung, daß der verstorbene Genosse auch weiterhin unserer Kampforganisation treu bleiben wird, empfehlen wir ihn den Genossen in Wiener-Neustadt auf das wärmste.

Amstetten. Es ist unglücklich, was ein Artikel in unserem Fachblatt für eine Menge Staub aufwirbeln kann. Dies veranlaßt uns, Herrn Bahnrichter Weiß zu ermahnen, den Haß gegen die Arbeiter nicht gar zu weit zu treiben. Man kann es nur als Provokation auffassen, wenn dieser Herr die Arbeiter bis Schlag sechs Uhr arbeiten läßt und dann von ihnen verlangt, daß sie nach Ablauf der vorgeschriebenen Arbeitszeit die Werkzeuge sammeln und an den bestimmten Aufbewahrungsort bringen, wodurch die Arbeiter an ihrer Ruhezeit Schaden erleiden. Ferner ist es bedauerlich, daß sich Herr Bahnrichter Winter von Weiß soweit beeinflussen läßt, daß er seine Partie ebenso schikaniert. Jetzt, verehrter Herr Weiß, kommt die Hauptsache, wodurch Sie sich die Verachtung aller ehrlich denkenden Männer gesichert haben. Statt daß Sie, wenn Sie schon den Wunsch hegen, einen Artikel, der sich mit Ihrer werten Person befaßt, selbst zu lesen, den Mut aufbringen, einen Genossen zu ersuchen, Ihnen das Blatt zu überlassen, schicken Sie den Arbeiter Pfaffenbichler zu der ahnungslosen Frau eines Genossen mit dem Auftrag, von dieser ohne Wissen ihres Mannes das Fachblatt herauszufischeln. Obendrein besitzen Sie Herr Weiß kein Recht, einen Bediensteten während der Arbeitszeit zu derlei privaten Gängen zu verwenden. Also Provokation, Denunziation, Feigheit und Mißbrauch Ihrer Rechte als Vorgesetzter, sind die Tugenden, mit denen Sie glänzen. Auf eines möchten wir Sie, Herr Weiß, noch aufmerksam machen, was Sie bisher noch nie gesehen zu haben scheinen. Unser schöner neuer Rangierbahnhof scheint, seit die kroatischen Oberbauarbeiter wieder hier sind, ein einziger großer Abort zu sein; wohin man sieht, alles verunreinigt. Es wäre viel nützlicher, wenn Sie sich die rasche Abstellung solcher skandalöser Zustände angelegen sein ließen, als daß Sie unschuldige Arbeiter bei Ihren Vorgehensweisen vernadern. Ueberhaupt wird Sie auch der heilige Bureaustatus nicht schämen können, da jene, die künftig ein ganz besonders machsames Auge auf Ihre Handlungen richten werden, für Sie gänzlich unerreichbar sind. Bei dieser Gelegenheit raten wir auch der Verkehrsbandante, daß sie in Zukunft, wenn sie über Herrn Bahnrichter Winter einen Artikel veröffentlicht, nicht mehr, wie sie es in ihrer Nummer 9 vom 1. Mai 1912, Seite 9, erste Spalte, unter der Spaltenüberschrift „Mehrere Stimmen aus Amstetten u. s. w.“ getan hat, mit Lügen zu kommen und obendrein noch den Namen eines unserer Genossen in ihren Liegenstrich hineinzuziehen. Also liebe Verkehrsbandante, gib acht, daß dir der in dem zitierten Artikel genannte Genosse nicht noch Unannehmlichkeiten bereitet und suche dir schleunigst einen Mann aus den Reihen der Christlichen, der seinen Namen dazu hergibt.

Eger. Anlässlich der Vernehmung mehrerer Mitglieder veranstaltete die Ortsgruppe Eger eine Abschiedsfeier, welche sehr zahlreich besucht war. In einer Ansprache wünschte der Obmann Genosse Müller im Namen der Ortsgruppe Eger den scheidenden Mitgliedern Glück und Wohlergehen im neuen Domizil. Hoffentlich gereicht die Vernehmung den Scheidenden zum Vorteil. Er ermahnt sie auch, fern von Eger, weiter treu zur Organisation zu stehen. Genosse J. a. r. i. c. h dankte im Namen der Scheidenden sowie deren Frauen der Ortsgruppe Eger für die Veranstaltung der Feier, diesem Zeichen des Zusammengehörigkeitsgefühls. Er wünschte der Ortsgruppe auch weiterhin Blühen und Gedeihen.

Klagenfurt (Hauptbahnhof). Das gesamte Personal der I. I. Staatsbahn als auch der Südbahn in der Station Klagenfurt-Hauptbahnhof wird vor dem Vertrieben Guggenberger gewarnt. Guggenberger hat sich wiederholt als Denunziant ärgster Sorte gezeigt. Unverständlich ist es, daß die Herren Beamten in Klagenfurt einem solchen Individuum nicht die Türe weisen.

Krems. Vor circa einem Jahre wurde in die Station Stakendorf ein junger Mann aufgenommen, um sich mit der Zeit zum Aushilfsstationsmeister auszubilden. Seine dienstlichen Angelegenheiten dürften dem jungen Mann nicht sehr behagen, mit desto größerem Eifer huldigt er dem edlen Weidwerk. Alles was da freucht und flucht, wird schonungslos niedergebknallt. Alle Vögel, ohne Unterschied ob Singvogel, ob nützlich oder schädlich, sind diesem „Nimrod“ eine erscheinende Beute. Selbst die Signalschweiden, ja sogar der Lintbecker, müssen diesem unermüdlichen Schützen als Zielobjekt dienen. Stundenlang läuft er mit der Rinte herum und übt „Herz und Hand fürs Vaterland“. Mistkäfer und Schmetterlinge sind ihres Lebens in und um der Station herum nicht sicher. Doch nicht nur die Vögel und Insekten fürchten diesen „Reserve-aushilfsjägermeister-substituten“, sondern auch die Kinder der Bediensteten. So sind in der letzten Zeit mehrere Fälle vorgekommen, wo Kinder der Bediensteten von diesem Männlein ohne jede Ursache gefoltert wurden. Als der Vater des geschlagenen Kindes den Reservesubstituten D. . . . zur Rede stellte, beschimpfte dieses Vörschüden den Beschuldigten und drohte: „Ich habe einen Bruder, der ist Adjunkt bei der I. I. Staatsbahndirektion, ich werde Ihnen noch helfen, Sie werden noch an mich denken.“ Trotzdem über den Aushilfsstationsmeister bereits viele Beschwerden vorgebracht wurden, so ist der Vörschüden noch dreist genug, um mit seinem angeblich „hohen Protektor“ bei jeder Gelegenheit zu prahlen.

Vielleicht ist dem Aushilfsstationsmeister D. sein unmittelbarer Vorgesetzter so lebenswürdig und bringt ihm bei, was sich für einen angehenden Stationsmeister schied. Sollten diese Zeilen nicht helfen, dann möchten wir deutlicher werden, trotz der Verurteilung auf den „hohen Protektor“.

Versammlungsberichte.

Wien. (R. I. Staatsbahn.) Mittwoch den 8. Mai, halb 4 Uhr nachmittags, fand im Hotel Fuchs, XV, Mariahilferstraße 138, eine öffentliche, gutbesuchte Eisenbahnerversammlung statt, in der das Personalkommissionsmitglied, Genosse Wabitsch über die Entwertung der Uniformen und über die Beschwerden bei der letzten Abfassung und Genosse Dusek über Sozialismus und Freisozialismus sprachen.

Genosse Wabitsch führte im wesentlichen aus: Nach § 1 der Instruktion XIV, betreffend die Uniformen der Bediensteten der k. k. Staatsbahndirektion ist sämtlichen Bediensteten das Tragen der Uniform als „Ehrenkleid“ gestattet; insofern das Personal aber mit dem Publikum in Berührung kommt, ist dasselbe zum Tragen dieses Ehrenkleides sogar verpflichtet. Letzterem Personal wird instruktionsgemäß diese Uniform auch seitens der Bahndirektion kostenlos beigegeben und es wird dieselbe als ein nicht unwesentlicher Teil des Einkommens des Bediensteten betrachtet. Man sollte nun meinen, daß die k. k. Staatsbahndirektion den Begriff Uniform nicht bloß in den verschiedenen Paragraphen der Instruktion mit dem Begriff „Ehrenkleid“ identifizieren, sondern daß sie insbesondere im realen Leben, in der Praxis des Dienstes darauf achten, daß den verschiedenen Uniformen ohne Ausnahme die Eigenschaften eines Ehrenkleides zukommen und daß also zumindest die Façon und solide Verfertigung die Anwendung dieses Subtitels auf die Dienstkleider restlos begründen.

Bis vor kurzem haben die Bediensteten auch tatsächlich solch hergestellte und passende Uniformen ausgeführt. Nun wurde aber die Herstellung der Uniformen der alten Firma entzogen und der Firma Krejtan in Triest in Mähren übertragen. Nach den geschäftlich vorgeschriebenen diesbezüglichen Bestimmungen schreibbar mit Recht, denn diese schreiben vor, daß die Lieferungen dem billigsten Offerenten zu übertragen wären, falls er natürlich für die Einhaltung der Lieferungsbedingungen volle Gewähr bietet. Die Firma Krejtan stellte nun wohl das billigste Offerat, sie bot aber nicht die geringste Sicherheit, daß die von ihr hergestellten Dienstkleider zumindest ebenso passend und so gut ausgearbeitet sein werden, als dies früher der Fall war. Die frühere Firma beschäftigte nur organisierte, gute Schneiderkräfte, sie hatte ihren Sitz in Wien und war stets bereit, Unpassendes auszubessern oder umzutauschen, wodurch sie auch die Zufriedenheit des Personals erlangte. In Wien, der Zentrale des Verkehrs, war dies auch leicht möglich. Jetzt hat die Lieferung aber eine Firma in Triest in Mähren. Wer kann da hinfahren und was für Leute beschäftigt diese Firma? Durchwegs Heimarbeit, die zumeist auch gar nicht gelernte Schneider sind, und die in den denkbar unhygienischen Kämmer um einen Schandlohn die Uniformen zusammenpfuschen. Da ist es gewiß kein Wunder, wenn die von dieser Firma hergestellten Uniformen eigentlich nur eine Karikatur eines Ehrenkleides darstellen.

Referent bespricht sodann alle jene Schritte, die die Vertrauensmänner unternommen haben, um dieser Misere abzuhelfen, führt an, daß nach Aufzählung aller auch hier angeführten Beschwerden Herr Hofrat Schmitz in der Personalkommissionsitzung erklärt habe, falls die vorgebrachten Beschwerden zutreffen, werde der Firma die Lieferung sofort entzogen werden. Maßgebendestes wurden die vorgebrachten Beschwerden als tatsächlich bestehend zugegeben, es wäre also nun Pflicht der k. k. Staatsbahndirektion, das Versprechen des Herrn Hofrates wahr zu machen und die Lieferung wieder der alten Wiener Firma zu übertragen. Referent gibt schließlich seiner Überzeugung dahin Ausdruck, daß die beiden hohen Leiter der k. k. Staatsbahndirektion Wien, Herr Ministerialrat Dr. Alois und Hofrat Schmitz, in Würdigung des Umstandes, daß die Lieferung der Uniformen nachweisbar jeder Beschreibung spottet, ihren maßgebenden Einfluß verwenden werden, damit die Lieferung wieder eine Firma bekommt, zu der ihr Personal Vertrauen hat und bittet schließlich die Versammlung, zu dieser Frage Stellung zu nehmen. (Großer Beifall.)

Nun entspann sich eine lebhafte längere Debatte, in der neue Beschwerden über die Uniformen vorgebracht wurden. Im Hauptssachen sollen dieselben, weil gänzlich verschnitten und unpassend, littenweise retourniert worden sein. Schließlich wurde folgende Resolution beantragt und einstimmig angenommen und hierzu der Beschluß gefaßt, daß diese Resolution unseren Abgeordneten zu übergeben sei mit der Bitte, sie mögen geeigneteres Schritte unternehmen, damit die Lieferung der Uniformen einer Wiener Firma übertragen werde, die genügende Gewähr für eine tadellose Ausführung der ihr übertragenen Arbeit bietet.

Resolution: Die am 8. Mai 1912 im Hotel Fuchs in Wien versammelten Eisenbahnerbediensteten erklären, mit der derzeitigen Regelung der Uniformlieferung in keiner Weise einverstanden zu sein, nachdem die gelieferten Kleidungsstücke außerordentlich fehlerhaft sind und weder in der Qualität der Ausführung noch in Hinsicht des Schnittes den bescheidensten Anforderungen entsprechen. Eine schwere Schädigung der Bediensteten ist in dem Umstand gelegen, daß ihnen die Möglichkeit genommen wird, notwendige Verbesserungen und Abänderungen kostenlos vornehmen zu lassen. Dadurch erwaschen ihnen bedeutende Auslagen, welche sie aus ihrem fargen Einkommen decken müssen, die Unzufriedenheit mit den gelieferten Kleidungsstücken noch vermehren und welche in seinem Verhältnis zu den Ersparungen der k. k. Staatsbahndirektion stehen. Die Quelle dieser Mängel ist darin zu erblicken, daß die Uniformlieferung an eine technisch minderwertige Firma in der Provinz vergeben wurde. Alle vorgebrachten Beschwerden liegen sich aber leicht beheben, wenn eine leistungsfähige Firma am Wiener Platze mit der Anfertigung der Dienstkleider betraut, mithin der frühere Zustand wieder hergestellt würde.

Die Versammelten geben sich der Hoffnung hin, daß einer k. k. Staatsbahndirektion viel mehr an der Zufriedenheit und der adretten Erscheinung der Bediensteten gelegen ist, als an einer geringen, recte schwindenden Ersparnis, und daher Abhilfe schaffen wird.

Dann sprach Genosse Dusek. In seinem ausgezeichneten Referat beleuchtete er so recht scharf die Quertreibereien der Freisozialisten und das schandvolle Treiben ihres Führers und stellte deren Bührarbeit die zielbewußte Arbeit der Sozialdemokratie und der Gewerkschaften gegenüber. Stürmischer Beifall lohnte seine Ausführung. Die lebhafte Debatte zeigte, daß in Wien unter den Eisenbahner für die Ehrenmänner à la Simon Starck kein Feld ist. Ein Vertreter der Freisozialisten war wohl in der Versammlung, ergriff aber rechtzeitig das Hasenpanier. Lieber feig als dum, dachte er sich, als der Vorsitzende so aufdringlich fragte, ob nicht noch wer das Wort wünscht, und verschwand!

Es wurde schließlich folgende Resolution einstimmig angenommen:

Die im Hotel Fuchs versammelten Eisenbahner erklären noch dem ausführlichen Referat des Genossen Dusek über Sozialismus und Freisozialismus, daß sie die nicht nur die Eisenbahner, sondern die gesamte Arbeiterchaft schädigenden und schmutzigen Tendenzen der Freisozialisten, die keinen anderen Zweck haben, als die Eisenbahner, beziehungsweise die Arbeiter noch weiter zu spalten und zu schwächen, auf das schärfste verurteilen. Sie erklären weiter, dem Standpunkt des Klassenkampfes treu zur Sozialdemokratie und zur

einheitlichen, Kampferprobieren Eisenbahnergewerkschaft, auf deren erfolgreiche Tätigkeit die gesamte Arbeiterchaft mit Stolz zurückblickt, unentwegt zu halten und an deren Ausbau ihre ganze Kraft zu setzen.

Nach Erledigung von einzelnen sachlichen Angelegenheiten wurde die Versammlung geschlossen.

Simberg. Sonntag den 5. Mai fand in Stammbergers Restauration in Gramat-Neusiedl eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt. Genosse Svoboda als Referent von der Zentrale hielt einen Vortrag über Zweck und Nutzen der Organisation. Genosse Heger berichtete über die letzte Wächterkonferenz.

Wien. Am 29. April tagte in den Stadtgutgässen eine sehr stark besuchte Versammlung der Bahnerhaltungsarbeiter aller drei Wiener Sektionen, in welcher die am 11. März d. J. gewählte Deputation über die Vorkprachen bei der Staatsbahndirektion sowie im k. k. Eisenbahministerium bezüglich des Härtenausgleiches Bericht erstattete.

Linz a. d. Donau. Am Sonntag den 5. Mai sprach in Enns Genosse Priesner, in Großraming Genosse Ehart, in Ardning und Spital am Bhrn Genosse Weiser über die Lage der Eisenbahner, deren Forderungen und Ausbau der Organisation. Alle Versammlungen waren gut besucht, besonders in Spital am Bhrn, wo die Lokalitäten fast zu klein waren. Ueberall ist ein starkes Anwachsen der Organisation zu verzeichnen, was zur festen Hoffnung berechtigt, daß die Forderungen der Eisenbahner durchgeführt werden können.

Nudig. Am 5. Mai fand in Paschowitz eine gut besuchte Versammlung statt, in welcher der Genosse Taufsig und Bild über die Forderungen der Eisenbahner referierten.

Weiskirch. Am 14. April d. J. hat in Weiskirch eine gut besuchte Wächterversammlung von der Strecke Wodenbad-Komotau stattgefunden. Genosse Hennlich brachte den Bericht von der letzten Wächterkonferenz in Wien. Die in der Konferenz gestellten Anträge wurden zur Kenntnis genommen. Es wurde beschlossen, mit Hilfe der Organisation mit allen zu Gebote stehenden Mitteln hinzuwirken, daß die vor Jahren schon gestellten und in der letzten Konferenz wiederholten Anträge endlich durchgeführt werden, damit auch die Wächter, die im Eisenbahndienst eine sehr wichtige Kategorie bilden, ein menschliches Leben führen können. Dann wurde die Wahl des Hauptvertrauensmannes für die Strecke Wodenbad-Komotau vorgenommen. Gewählt wurde Genosse Josef Milfait, Weiskirch, Schulgasse Nr. 36, bei Teplitz, an den alle das Wächterpersonal betreffenden Zuschriften zu richten sind. Genosse Hennlich appellierte noch an die Anwesenden, die Organisation auszubauen, denn nur wenn wir bis zum letzten Mann in der Organisation stehen, können wir auf Erfüllung unserer Wünsche hoffen.

Komotau. (Werktätige, Buschtiehrader Eisenbahn.) Nach langjährigen Kämpfen ist es auch den Werkstättenarbeitern der B. E. B. gelungen, durch Arbeitsruhe am 1. Mai den Weltfeiertag des gesamten Proletariats zu feiern. Trotzdem die Arbeiterchaft von der Generaldirektion das Zugeständnis erhielt, wer am 1. Mai frei haben will, bekommt diesen Tag als Erholungsurlaub bezahlt und wer arbeiten will kann arbeiten, haben sich doch einige 90 Prozent gefunden, welche die Bedeutung des 1. Mai anerkennen; nur ganz wenige, welche überhaupt das Bauchrutschen und Denunzieren professionsmäßig betreiben, wurden zu Verrätern ihrer eigenen Arbeitssorgen. Auch der Herr Werkstättenvorstand Oberinspektor Moravetz und der bekannte Werkmeister Tischler, genannt „Schimmelreiter“, haben allen Terror angemeldet, um die Festlichkeiten von der Maifeier zurückzuhalten, trotzdem keine dringende Arbeit in dieser Abteilung zu verzeichnen war. Leider ist es diesem arbeitserfindlichen Mittelreiter Tischler nicht gelungen, seinen so künstlich angelegten Plan durchzuführen, denn die Arbeiter haben ihm die gebührende Antwort gegeben. Wir werden auf diese Angelegenheit noch einmal zu sprechen kommen. Am Vormittag beteiligten sich die Werkstättenarbeiter an der Versammlung in Komotau und am Nachmittag fand in Difs Gasthaus in Oberdorf eine Massenversammlung der Werkstättenarbeiter statt, welche wohl das deutlichste Zeugnis gab, daß es auch in den Köpfen der Werkstättenarbeiter Frühling werden will.

Nachdem Genosse Stük in ausführlicher Weise die Bedeutung des 1. Mai in einem mit ungeheuren Beifall aufgenommenen Referat auseinandersetzte, brachte Genosse Kreißl den Bericht von der Provisionsitzung, welcher von den Anwesenden zur Kenntnis genommen wurde. Zum Schluß wurde folgende Resolution einstimmig angenommen:

„Die heute am 1. Mai 1912 in Herrn Difs Gasthaus in Oberdorf massenhaft besuchte Versammlung der Werkstättenarbeiter nimmt den Bericht ihrer Vertrauensmänner zur Kenntnis und erwartet, daß in der den Vertrauensmännern angebotenen Zeit die Lohnhöhung in Form eines Quartiergeldpauschales mit Rückwirkung vom 1. Jänner 1912 durchgeführt wird.“

Ferner erklären die Arbeiter, daß sie unbedingt an der geforderten Abkürzung des Provisionsfondsanspruches festhalten müssen und daß früher keine Ruhe eintritt, bis dieselbe voll und ganz durchgeführt ist. Gleichzeitig protestieren die Arbeiter auf das entschiedenste gegen die Behandlung ihrer Vertrauensmänner seitens des Werkstättenvorstandes bei Interventionen und erklären sich mit der allgemeinen Resolution, die bereits in der Vormittagsversammlung angenommen wurde, einverstanden und bekunden der übrigen Arbeiterchaft ihre Solidarität.“

Nachdem Genosse Stük die Versammelten noch aufforderte, auch künftighin so zahlreich in den Versammlungen zu erscheinen, da uns noch eine Nummer unerfüllter Forderungen ausstehend sind und in dem kommenden Jahre genau so wie das erstmal jeder seinen Mann stellen muß, um die so lang ersehnte Maifeier nicht wieder zu verlieren und trachten, die Organisation noch besser auszubauen, wurde die 1. Maifeier der Werkstättenarbeiter der B. E. B. geschlossen.

Aus den Organisationen.

Straswalchen. Bei der am 5. Mai abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Johann Kaufsch, Obmann; Franz Weber, Kassier; Florian Prammer und Alois Vital, Subassiere; Frimberger und Spihl, Kontrolle. Genosse Reimer aus Salzburg hielt einen Vortrag über „Vollsbildung“.

Stittfried. Am 16. März 1912 fand die diesjährige Generalversammlung statt. Das Referat des Genossen Svoboda über das Thema: „Die Situation in unserer Gewerkschaft und wie man ihr steuern könnte“, wurde mit großem Beifall aufgenommen. Gewählt wurden die Genossen: Georg Stemmer, Zahlstellenleiter; Franz Seehofer, Kontrolle; Sebastian Stadlbauer, Josef Pauler und Michael Ramstorfer, Ausschussmitglieder. Alle Zuschriften sind zu richten an Genossen Georg Stemmer, Wannersdorf a. d. March Nr. 38. Ferner wurden die Genossen Franz Hauser, Wächter, für die Strecke Angern-Dürnkut, Franz Eder II, Wächter, Johann Kopp, Oberbauarbeiter, für die Strecke Gänserndorf-Angern, als Vertrauensmänner gewählt.

Linz II. Am 30. April d. J. fand die diesjährige Generalversammlung der hiesigen Ortsgruppe statt. Nach vollzogener Neuwahl des Ausschusses referierte Genosse Franz Nuzicka aus Willach über den „20jährigen Bestand der Organisation“. Seine klaren und treffenden Ausführungen

wurden mit großem Beifall aufgenommen. Bei der Wahl wurden nachstehende Genossen in den Ausschuss gewählt: Johann Gutter, Obmann, Johann Oberl und Gustav Weingerl, Stellvertreter; Anton Ducia, Kassier; Anton Jamnik, Stellvertreter; Rudolf Koller, Schriftführer; Franz Schwamberger, Stellvertreter; Paul Jakobiec und Anton Supanz, Revisoren; Alibert Majer und Franz Hofbauer, Bibliothekar; Julius Schran, Karl Maier, Josef Kraker, Christant, Kurt Schegger, Franz Kojner, Johann Mahorka, Anton Pribit, Karl Zolle und Josef Bloder, Ausschussmitglieder. Alle Zuschriften sind an den Obmann Johann Gutter, Albin Uergasse Nr. 8, zu richten.

Auffee. An Stelle des nach St. Florian verletzten Genossen Boyleitner wurde Genosse Schwarzfogler zum Obmann gewählt. Sämtliche Zuschriften sind deshalb an den Obmann Alois Schwarzfogler, Berchreut Nr. 38, Post Auffee, zu senden. Die Monatsversammlungen werden während der Sommermonate um 6 Uhr abends im Vereinslokal abgehalten.

Hartberg. Bei der am 28. April stattgefundenen Generalversammlung wurden nachstehende Genossen in den Ausschuss gewählt: Josef Teppich, Obmann, Franz Rath, Stellvertreter; Alois Kohl, Kassier, Martin Köd, Stellvertreter; Anton Hirschenberger, Schriftführer, Michael Spörl, Stellvertreter; Adam Jemann, Kontrolleur. Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an Genossen Josef Teppich, Sabersdorferstraße 77, Hartberg, in Geldangelegenheiten an Genossen Alois Kohl, in Hartberg zu richten.

Ardning. Die Zahlstelle hielt am 5. Mai ihre Generalversammlung ab. In den Ausschuss wurden folgende Genossen gewählt: Josef Lechner, Zahlstellenleiter, Hermann Gronwindhager, Stellvertreter; Kaspar Kandler und Raimund Koppeler, Kontrolle.

Zuschriften sind an Josef Lechner in Ardning zu senden.

Brünn I. Die Mitglieder werden hiemit nochmals aufmerksam gemacht, daß laut Beschluß der diesjährigen Generalversammlung Genosse Leopold Zapletal, Kanztelgehilfe, (Telegraphist am unteren Bahnhof), in Brünn, Dörnroßel 39, 2. Stod, als Ortsgruppenassistent gewählt wurde und demnach an denselben die Beiträge entweder direkt, oder durch die bereits verlaunten Vertrauensmänner (Subassiere) zu entrichten sind. Weiters ersuchen wir die Genossen, sich in allen Angelegenheiten entweder direkt oder durch die gewählten Vertrauensmänner in erster Linie an den Obmann Genossen Josef Pfeffer, wohnhaft in Brünn, Jurendagasse 2, zu wenden und haben die Mitglieder in unserem Sekretariat demnach nichts zu tun. Es geht weiter nicht an, daß diese langjährigen Gewohnheiten ruhig weiter gebildet werden können und ist es Pflicht jedes einzelnen, sich dieser Parteizucht schon der Ordnung halber zu unterwerfen, damit Ordnung eintritt und die administrative Arbeit der Ortsgruppe hiedurch erleichtert wird. Sollten dringende Angelegenheiten, die unaufschiebbar erscheinen, eintreten, ist es den Genossen Vertrauensmännern gestattet, im Sekretariat vorgusprechen und dann erst den Obmann hiezu zu verständigen.

Technisches.

Anzeigevorrichtung für am Signal haltende Züge. Die englischen Signalvorschriften enthalten die Bestimmung, daß der Heizer oder Zugführer eines Zuges, der wegen eines auf Halt stehenden Signals nicht weiter fahren darf, nach der Stellerei gehen und dort den Wächter darauf aufmerksam machen soll, daß der Zug auf die Erlaubnis zur Weiterfahrt wartet. Die Ausführung dieser Vorschrift hatte zuweilen Schwierigkeiten, wenn zum Beispiel neben dem Einfahrtsweise lebhaft verschoben wurde oder die zwischen dem Zug und der Stellerei befindlichen Geleise besetzt waren; auch mußte der Zug die Rückkehr des Heizers oder Zugführers abwarten, was Zeitverluste zur Folge hatte, ganz abgesehen von der Gefahr, die das Ueberfahren der Geleise mit sich bringt. Die London- und Nordwestbahn hat daher neben ihren Signalen eine besondere Anzeigevorrichtung angebracht, die den Gang des Heizers zur Stellerei entbehrlich machen soll. Ursprünglich war die Vorrichtung am Signalmaß angehängt; da aber das Signal nicht immer unmittelbar neben dem Geleise steht, für das es gilt, so ist neuerdings ein niedriger Pfeifen eingeführt worden, der in den unteren, freien Stufen des Regelquerschnittes für den nächsten Raum untergebracht ist und der deshalb stets neben dem betreffenden Geleise aufgestellt werden kann. Die Vorrichtung besteht aus einem Tauchkolben, den der Heizer niederdrücken muß. Dadurch wird in der Stellerei eine Anzeigevorrichtung ausgelöst; daß dies geschieht ist, wird dem Heizer durch Erörten einer Klingel angezeigt. Die Vorrichtung ist mit dem Notapparat so gekuppelt, daß der Wächter nach rückwärts nicht freigeht, solange der Tauchkolben in der Tiefelage steht. Diese Lage verläßt der Tauchkolben nur dann, wenn das Signal, vor dem der Zug hält, auf Frei gestellt wird; alsdann kehrt er in die Ruhelage zurück. Eine Tafel an dem Pfeifen weist den Heizer an, wie er die Vorrichtung bedienen soll, und schreibt ihm vor, daß er sich nach der Stellerei zu begeben hat, wenn etwa nach dem Niederdrücken des Kolbens die Klingel nicht ertönt. Denn dadurch wird angezeigt, daß die Vorrichtung nicht in Ordnung ist. Die Vorrichtung ist gewiß an sich sehr praktisch und ihre Bauweise sehr wohl durchdacht; ob es aber sehr zweckmäßig ist, die ohnehin schon sehr vermiedenen Wiedereinrichtungen noch mit weiteren Einrichtungen zu belasten, die sie noch vermiedener machen und leicht Anlaß zu Störungen geben können, ist zweifelhaft, zumal die Vorrichtung nur für den Fall bestimmt ist, der immerhin die Ausnahme bildet, daß nämlich der Zug zum Halten gezwungen wird, und dann sogar nur in dem noch selteneren Ausnahmefall von Wert ist, daß der Signalwächter keine Kenntnis davon besitzt, daß ein Zug am Signal wartet. (Ztg. d. B. D. E. B.)

Mehrgleisige Eisenbahntrecken. Es ist von jeher ein Ruhmesblatt der britischen Eisenbahnen gewesen, mit der prozentualen und absoluten Länge doppelt- und mehrgleisiger Strecken an der Spitze aller Eisenbahnländer der Erde zu markieren. Zweifellos ist diese Tatsache mit ein Grund für das außergewöhnlich hohe Anlagekapital der britischen Privateisenbahnen (877.000 Taus. per Kilometer), welches beispielsweise das der deutschen Bahnen um mehr als das Doppelte, das der österreichischen um fast das Dreifache überträgt. Ende 1908 betrug die prozentuale Eigentumslänge zwei- und mehrgleisiger Strecken gegenüber der Gesamteigentumslänge in

Großbritannien	55,7 Prozent
Belgien	46,8
Frankreich	43,0
Deutschland	38,0
Schweiz	14,7
Österreich-Ungarn	11,3

Noch weiter zugunsten Großbritanniens verschiebt sich das Bild, wenn die mehr als zweigleisigen Strecken in Vergleich gezogen werden. Hier versagen die festländischen Eisenbahnen fast vollständig, da viergleisige Strecken daselbst eine Seltenheit sind. Demgegenüber mißt Großbritannien Ende 1909 nicht weniger als 1140 Meilen (rund 1850 Kilometer) vier- und mehrgleisiger (bis zu zehngleisiger) Bahntrecken auf, rund 5 Prozent der Gesamtlänge seiner Eisen-

bahnen. Einzelne Eisenbahngesellschaften sind darin besonders weit gegangen: So hatte die Midland Railway bei einer Eigentumslänge von 1468 Meilen, 225 Meilen vier- und mehrgleisiger Strecken, mithin 14,7 Prozent ihrer Gesamtstreckenlänge. Diese Verwaltung besitzt also prozentual ungefähr ebensoviel viergleisige Strecken, als die Schweiz zweigleisige hat, je 14,7 Prozent.

Literatur

Grundzüge der Stilistik für das Eisenbahnpersonal. Verfaßt von Karl Birk. Preis broschiert 1 Kr. (Durch Vermittlung zu beziehen vom Genossen Herrn Emil Hall, Platzmeister in Bizza, Böhmen.) Dieses Werkchen (Hefchen) enthält in populärer Darstellungsweise das Wesentlichste der deutschen Stilistik. Jeder Eisenbahner, ob er nun dienstlich schriftliche Arbeiten zu erledigen oder zu verfassen hat, oder ob er nur seine wenigen Privatbriefe schreibt, wird das Heft nicht ohne Nutzen aus der Hand legen. Der Inhalt gliedert sich in die Abschnitte: Einleitung. Die Satzzeichen. Die Sprachrichtigkeit. Der Satzbau. Allgemeine Regeln der Stilistik. Die äußere Form. Die wichtigsten Arten der Aufsätze, und zwar: 1. Die Erzählung, Beispiel. 2. Bericht, Beispiel. 3. Die Beschreibung, Beispiele. 4. Schilderung, Beispiel. 5. Die Abhandlung, Beispiel. 6. Der Brief. 7. Das Gespräch. 8. Die Rede. 9. Ausführung der Geschäftsaufsätze.

Die Waffen nieder! Verta v. Sutners berühmter Roman gelangt durch die Wiener Volksbuchhandlung J. G. C. Zedler u. Komp. Wien VI, Gumpendorferstraße 18, in einer billigen Volksausgabe zur Verfassung. Ungefähr 300 Seiten in flammender Prosa gegen Militarismus, die beste Propagandaschrift für den Völkerverständnis, dürfte dieses Buch, das für nur 72 H. abgegeben wird, bald ausverkauft sein.

Der Mensch der Urzeit von Heinrich Driesmanns. 212 Seiten mit vielen Illustrationen. Preis statt Kr. 2,40 nur Kr. 1,20. Ein populär-wissenschaftliches Werk, das wie kein zweites, Kunde über Lebensweise, Sprache und Kultur des vorgeschichtlichen Menschen in Europa und Asien bringt.

Nordkap und Mitternachtssonne. Eine norwegische Reise von E. J. J. 180 Seiten. Statt 3 Kr. nur 25 H. Eine der wenigen Reisebeschreibungen, die trotz vieler geographischer Notizen, sich wie ein Märchen liest. Alle drei Bände, die in Oesterreich nur durch die oben angeführte Parteibuchhandlung zu diesem außerordentlich billigen Preise zu haben sind, dürften baldig ausverkauft sein. Es empfiehlt sich daher, sofort zu bestellen. Postgebühren für alle drei Bände ist 30 H. Vorbestellung in Briefmarken oder Postanweisung erbeten.

Eingefendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Erklärung.

Ich erkläre hiemit jeden, der das unwahre Gerücht, daß ich am Stichtag für die christlichsozialen Partei tätig war, verbreitet, als Verleumder.

In Zukunft werde ich gegen Verbreiter derartigen Gerüchte ohne Schonung vorgehen.

Schulz, Wagenschlosser

der Hauptwerkstätte der k. k. St. E. G. in Sinnering.

Mitteilungen der Zentrale.

Zentralauskunft am 3. Mai 1912. — Beratung und Beschlussfassung über das Regulator für die Hinterbliebenenunterstützung. — Beratung über eine Angelegenheit der Prager Arbeiterdruckerei. — Erledigung des vorliegenden Einlaufes.

Verwaltungskomiteesitzung am 8. Mai 1912. — Entgegennahme des Berichtes des zur Uebersprüfung der Rechtsfälle eingesetzten Komitees. — Zur Auszahlung aus dem Hinterbliebenenunterstützungsfonds wird für 86 Fälle ein Betrag von 2250 Kr. angewiesen; 2 Fälle abgewiesen. — Aus dem Vereinsvermögen werden an Unterstützungen für 100 Fälle 2220 Kr. bewilligt; 8 Fälle abgewiesen. — Der Rechtschutz wird für 59 Fälle bewilligt. — Schlussberatung über das Regulator für den Hinterbliebenenunterstützungsfonds. — Entgegennahme des Berichtes des Administrators und Erledigung des vorliegenden Einlaufes.

Ausweis des Vereines „Eisenbahnerheim“, Wien.

An Spenden für das „Eisenbahnerheim“ sind bei uns aus folgenden Orten in der Zeit vom 10. bis 19. Mai 1912 eingelaufen: Floridsdorf I (Radstr.) Kr. 20,—, Penzing 10,—, Spornitz 20,—, Brerau II 40,—, Gloggnitz 20,—, Landstron 20,—, Seehendorf 20,—, Passau 10,—, Arima-Neudorf 20,—, S. Franz u. S. (Vinz) 20,—, Dr. W. Adler 20,—, Johann Reich (Vinz) 20,—, Spar- und Konsumverein Hainfeld 20,—, Johann Leskover 20,—, S. Engert 20,—, Josef Frühholz 20,—.

Sprechsaal.

An die geehrten Ortsgruppenfunktionäre und Mitglieder unseres Vereines!

I.

Wie auch schon durch Zuschriften als auch durch den „Eisenbahner“ bekannt ist, hat unsere Organisation anlässlich der zwanzigjährigen Jubelfeier unseres Vereines ein für alle Zeiten feststehendes Vereinsabzeichen für ihre Mitglieder anfertigen lassen. Die Abzeichen werden vorläufig in deutscher, tschechischer und polnischer Sprache angefertigt. Wir eruchen nun, für dieses Abzeichen, welches für sich selbst schon propagiert, die nötige Agitation einzuleiten. Die Bezugs- und Verkaufsbedingungen sind in dem Ihnen zugegangenen Zirkular enthalten.

II.

In der nächsten Woche wird den Ortsgruppen das Regulator zur Einführung der Hinterbliebenenunterstützung übermittelt werden. Wir eruchen alle Funktionäre, jenen Mitgliedern, die diesem Fonds angehören, eine solche Bestimmung ihrem Mitgliedsbuch beizulegen. Für die neubeitragenden Mitglieder, die diesem Fonds anzugehören wünschen, sind nicht mehr die Legitimationskarten, sondern gleich die Mitgliedsbücher samt Regulator einzuhandigen. Bei der Neuauflage der Mitgliedsbücher wird das Regulator schon im Mitgliedsbuch eingeklebt sein.

Eisenbahner, Kollegen, Genossen!

Am 3. Juni d. J. findet die Ziehung der V. Eisenbahner-Effekten-Lotterie, durch deren erzielten Reingewinn schon so manchem am Rande der Verzweiflung stehenden Eisenbahner hilfsreiche Hand geboten wurde, statt. Mehr als 82.000 Kronen wurden aus dem Ergebnis der IV. Eisenbahnerlotterie an verarmte und verunglückte Eisenbahnbedienstete, deren Witwen und Waisen als Unterhaltungen ausbezahlt; die Summe der von den Erträgen der Eisenbahnerlotterien geleisteten Unterhaltungen beträgt Kronen 128.148,85. Hunderten von Eisenbahnerfamilien kamen die Segnungen dieser wohlthätigen Institution zugute. Aber auch in anderer Hinsicht haben die Eisenbahnerlotterien den Käufern von Rosen Glück und Freude gebracht. Einzelnen sogar durch den Gewinn der Haupttreffer ihre ganze Zukunft gesichert. Bei der letzten Lotterie fiel der erste Haupttreffer im Werte von 50.000 Kr. auf den Heizhausarbeiter Ferdinand Bartwink in Bodenbach und der zweite Haupttreffer auf den Schneider Karl Niese in Munkacs. Die bei den vorherigen Eisenbahnerlotterien gezogenen Haupttreffer gewannen ebenfalls unbemittelte Personen, und für alle diese waren die Eisenbahnerlotterien ein großes Glück. Viele Tausende haben sehr hübsche und wertvolle Andenken gewonnen; also Tausende Menschen haben durch den Ankauf eines Loses nicht nur Hoffnung, sondern auch Freude erworben und es ermöglicht, daß arme, bedürftige Kollegen und deren Witwen und Waisen von den Ueberschüssen der Lotterien unterstützt werden konnten.

Sorget daher Kollegen und Genossen dafür, daß auch diesmal der Ertrag der Eisenbahnerlotterie ein solcher wird, daß ein bedeutender Betrag dem wohlthätigen Zwecke der Unterstützung der verarmten und verunglückten Eisenbahnbediensteten angewendet werden kann.

Der Betrag von einer Krone ist nicht groß, den jeder bei halbwegs gutem Willen entbehren kann, denn so mancher gibt eine Krone aus, ohne die Befriedigung, etwas Gutes geleistet zu haben; niemand kann behaupten, daß er niemals Hilfe brauchen wird, denn auch er kann morgen schon zu jenen gehören, die der Hilfe bedürftig sind.

Der Losverkauf ist gegenüber den früheren Jahren ein geringerer, deshalb richten wir auch an euch die Bitte, die kurze Zeit bis zum 3. Juni d. J. noch auszunützen und zu trachten, daß noch eine große Anzahl von Losen gekauft werde.

Jeden einzelnen für die Mithilfe am Losverkauf im voraus bestens dankend, zeichnet als Obmann des Lotteriekomitees Rudolf Weigl.

Ueberlieferungsanzeige.

Die Kanzleilokalitäten des Landessekretariats für Mähren des „Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich“ befinden sich von nun ab

Brünn, Adbergasse 24.

Alle Einwendungen für das Sekretariat sind deshalb nur an den Sekretär Josef Koranda, Brünn, Adbergasse Nr. 24, zu adressieren.

Zur telefonischen Verkehr mit dem Sekretariat ist die Telefonstation Brünn, Telephonnummer 1316, anzurufen.

Bahnrichter und Vorarbeiter der k. k. Staatsbahndirektion Pilsen.

Sonntag den 2. Juni, 10 Uhr vormittags, findet in Pilsen, Restaurant Juna, eine Versammlung mit wichtiger Tagesordnung statt. Zahlreiche Beteiligung erwünscht.

Offene Anfragen.

An die k. k. Direktion der St. E. G.

Die Bremser und Hilfsbremser der Station Grubbach erlauben sich die höfliche Anfrage, ob es wahr ist, daß sie von der Lohnregulierung vollständig ausgeschlossen sind? Gleichzeitig bitten die Betroffenen, die k. k. Direktion möge anordnen, daß die gebührenden Uniformen endlich ausgefolgt werden.

An die k. k. Staatsbahndirektion Bilsch.

Die Personenzugführer erlauben sich, zu fragen warum bei Zug Nr. 118 in Amstelsfeld nicht zugeladen werden darf? Ist es besser, wenn die Güter in St. Michael neuerdings ungeladen werden müssen? Der Aufenthalt von vier Minuten genügt vollkommen, um die Güter gegen Norden zuzuladen; oder sind es wieder technische Anordnungen ohne Praxis? Um sofortige Abhilfe wird gebeten.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Ortsgruppe Gisi. Die Bibliotheksbücher werden von nun an jeden Samstag in der Zeit von 1/2 bis 1/2 Uhr nachmittags ausgeliehen und retournenommen.

Ortsgruppe Hannsdorf. Am Sonntag den 26. Mai, 2 Uhr nachmittags, findet im Gasthaus des Herrn Josef Weith in Geppersdorf die diesjährige Generalversammlung der Ortsgruppe Hannsdorf statt. Die Mitglieder werden ersucht, zahlreich zu erscheinen.

Ortsgruppe Krems an der Donau. Die Ortsgruppe Krems an der Donau ersucht die Genossen Substanzier sowie alle Mitglieder, ihre Interimskarten und Mitgliedsbücher behufs Kontrolle an Genossen Kassier Karl Schmiedinger einzusenden.

Ortsgruppe Alt-Pala. Die Mitglieder der Ortsgruppe Alt-Pala mögen ihre Beiträge an Wenzel Marwan, Wächter in Bëla, Untere Haltestelle, abführen. In der Station Alt-Pala nimmt Genosse Wenzel Jirich, Platzmeister, in der Strecke Bëlohrad-Neu-Pala Genosse Robert Vilek, Konduktur, die Beiträge entgegen.

Ortsgruppe Reichenberg. Am Dienstag den 28. Mai, 8 Uhr abends, findet im Gasthaus des Herrn Kisevetter in Ober-Rosenthal eine öffentliche Eisenbahnerversammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Die in Aussicht genommene Verbesserung bei der k. k. E. G. 2. Die Zugeständnisse für die Werkstättenarbeiter der k. k. E. G. 3. Anträge und Anfragen. Als Referenten erscheinen Genosse Schiller (Auffig) und Genosse Wed (Wien). Eisenbahner! Erscheint in Massen.

Ortsgruppe Turnau. Sonntag den 18. Juni, 8 Uhr abends, findet die Monatsversammlung im Vereinslokal in Bohragensheim beim Herrn Pecina statt. Die dienstfreien Mitglieder werden ersucht, diese Versammlung zu besuchen, damit sie so ihre Verpflichtung für unsere Sache erfüllen. Gewöhnlich sind die Versammlungen von ein und denselben Mitgliedern besucht, während diesen der lässigere Teil der Mitglieder fernbleibt. Dies schädigt das Interesse der Mitglieder und unsere Sache.

Ortsgruppe Rudig. Am 9. Juni, 3 Uhr nachmittags, findet im Gasthaus des Herrn Nisch in Mohr eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt. Referent aus Prag. Die Kollegen werden ersucht, sich an dieser Versammlung zahlreich und pünktlich zu beteiligen.

Ortsgruppe Lienz I gibt hiemit bekannt, daß alle Montag am ersten Dienstag Diskussionen und am dritten Dienstag Monatsversammlungen im Vereinslokal stattfinden. Die Mitglieder werden ersucht, sich zahlreich zu beteiligen.

Ortsgruppe Oberleutensdorf. Den Mitgliedern wird hiemit bekanntgegeben, daß am 2. Juni, 2 Uhr nachmittags, im Scharfs Gasthaus in Oberleutensdorf eine Versammlung stattfindet. Die Genossen werden ersucht, bestimmt zu erscheinen, da sehr wichtige Sachen besprochen werden. Referent Genosse Grünzner aus Bodenbach. Gäste und Frauen willkommen.

Ortsgruppe Lubi. Am 26. Mai findet in Lubi eine Vereinsversammlung statt. Die dienstfreien Kollegen werden ersucht, sich zahlreich zu beteiligen.

Zahlstellige Neuaufkl. Die nächste Monatsversammlung entfällt. Die Generalversammlung wird am 23. Juni um 2 Uhr nachmittags im Weihs' Gasthaus abgehalten. Zahlreicher Besuch erwünscht.

Ortsgruppe Dux. Am 2. Juni um 8 Uhr abends findet die Monatsversammlung statt. Referent Genosse Schiller. Vollzähliges Erscheinen notwendig.

Zahlstellige Postelberg. Den 9. Juni findet in Herrn Renners Gasthaus eine öffentliche Vereinsversammlung statt. Referent aus Prag. Zahlreiches Erscheinen aller dienstfreien Kollegen erwünscht.

Inhalt der Nummer 14 vom 10. Mai 1912.

Artikel: Das schwarzblaue Bündnis. Eisenbahnerwirtschaft in Oesterreich und Preußen. Was ist mit den Eisenbahnerpersonalhäusern in Lande? Neue Kampfstrategien. Die Demagogie des Vereines der Wagenmeister und Wagenführer. Die Sozialpolitik im österreichischen Reichst. Die zweite Auflage der Enzyklopädie des Eisenbahnwesens. Protokoll der Sitzung des Arbeiterzentralausschusses der k. k. Staatsbahnen. Protokoll der Personalkommission der Staatsbahn. Gruppe Jugförderung.

Feuilleton: Arbeiterbildung in England. Inland. Ausland. Aus dem Gerichtssaal. Streiflichter. Korrespondenzen. Versammlungsberichte. Aus den Organisationen. Verschiedenes. Literatur. Sprechsaal.

Briefkasten der Redaktion.

2. 26. Wir haben den Artikel der Redaktion des „Zeitschriftener“ abgetreten.

Interate. Für den Inhalt der inserten übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung. Immer quartals Ver- o o antwortung. o

Im Dienste geht nichts über eine wärmende und anregende Rindsuppe. Eine solche ergibt — nur durch Ubergießen mit 1/4 Liter kochendem Wasser — MAGGI'S Würfel (fertige Rindsuppe) à 5 h. Allein echt mit dem Namen MAGGI und der Schutzmarke Kreuzstern.

Beste billigste Bezugsquelle! Bettfedern Daunen. I. Also neue, graue, geschlossene Bettfedern K 2,—, bessere K 2,40, halbwische K 2,80, weiche K 4,—, bessere K 4,—, verhältnismäßig, schmerzhaft K 8,—, Daunen, grau K 6,—, 7,— und 8,— Daunen, weiß K 10,—, Brusthaum K 12,—, Kaiserhaum K 14,—, von 6 also an franko.

Fertige Betten. aus dichtabigem roten, blauen, gelben oder weißen Manting, 1 Tuchent circa 180/120 cm groß, samt 2 Korbpolster, diese circa 80/60 cm groß, genügend gefüllt mit neuen, grauen, dauerhaften Federn, K 16,—, Halbbaunen K 20,—, Baunen K 24,—, Tuchent allein K 12,—, 14,— und 18,—, Korbpolster allein K 3,—, 3,50, letzter K 4,—, Tuchent, circa 180/140 cm, K 15,—, 18,— und 20,—, Korbpolster, circa 90/70 cm, K 4,50, 5,— und 6,50, Interbett, circa 180/116 cm, K 13,—, 15,— und 18,—, Kinderbetten, Bettüberzüge, Bettlaken, Matrasen, Steppdecken, Planeldecken u. i. m. billigst, versendet per Nachnahme, Verpackung gratis, von K 10,— an franco.

Josef Blahut, Deschenitz Nr. 109 (Böhmerwald). Nichtpassendes umgetauscht oder Geld retour. Verlangen Sie die ausföhrliche, illustrierte Preisliste gratis und franco.

Um meine Waschmaschinen zu 24 Kronen mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, dieselbe zu obigem billigen En-gros-Preis ohne Nachnahme zur Probe zu senden! Kein Kaufzwang! Durch Seifensparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unzerstörlich! Grösste Arbeits-erleichterung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit! Zahlbar innerhalb 3 Monaten. Schreiben Sie sofort an Paul Alfred Goebel, Wien VIII/2, Albertgasse 3. Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht. Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

Achtung, Eisenbahner!! Viel Geld ersparen Sie beim Einkauf! Von Reichhaltigen eleganten Herrenanzügen von K 14,—, Hüter von K 10,—, Lodenröcke, Wintermäntel von K 20,—, Wollhosen von K 4,— aufwärts. Großes Lager von feiner Herren-, Damen- und Kinderwäsche, fertige Bettwäsche, weiß oder farblich, neue K 6,—, Bettüberzüge K 1,50, schwere Bettzeuge, Damaligabel, Bettuch, Keinen, Kissen, Angare, per Stück nur K 0,50, Handtücher, Tischdecken, Bordänge K 3,—, Garantiert nur geschickte Ware, alles erstaunlich billig. Einzige in Wien nur bei Goldstein, VII, Kaiserstrasse 40. Auch Kleiderfabrik, per Anzug K 3,—. Probierquellend reell per Nachnahme.

Haben Sie Schmerzen? Rheumatische, gichtische, Kopfschmerz, Zahnschmerzen? Haben Sie sich durch Luftzug, Erkältung was zugezogen? Versuchen Sie doch den schmerzstillenden, heilenden, stärkenden Feller's Fluid m. d. M. „Elsafluid“. Der ist wirklich gut! Das ist nicht bloß Reflamel! Probendehend 5 Kronen franko. Erzeuger nur Apotheker Feller in Stubica Elsaflak Nr. 191 (Kroatien).

Kaufe bei Kraus

100

1 Stück beste Irlander Wäsche, 80 cm breit, 23 Meter lang. K 11.50

1 Stück guten Hemdenchiffon, 84 cm breit, 20 Meter lang. K 9.20

1 Stück Krauswebe „Garantie“, 86 cm breit, 20 Meter lang. K 15.—

Krauswebe ist ein feiner weisser Wäschestoff von fast unbegrenzter Haltbarkeit.

Leintücher ohne Naht aus guter sehr schöner Flachsteinwand, 6 Stück, 150x225 cm gross um K 16.20

1 Dutzend Leinwandhandtücher, weiss, 50x112 cm gross, K 6.—

1 Dutzend Doppeldamast-Prachthandtücher, reinleinen, 52x120 cm gross, K 12.—

1 Dutzend extrafeine reinleinen gebleichte Taschentücher, 48x48 cm gross, K 6.50

Jede Art gediegener Leinwand, Modestoffe etc. für Haushalt und Brautausstattung versendet gegen Nachnahme. Nichtpassendes nimmt zurück.

Leinenfabrik Jos. Kraus, Nachod VII

Verlangen Sie kostenlos die prachtvolle Musterkollektion.

Die Waren der Firma haben seit 45 Jahren besten Ruf.

Warum kaufen Sie ohne Anzahlung

eine Sprechmaschine direkt in einziger Fabrik Oesterreichs am besten?

Weil keine Fracht, Zoll, Packung wie bei ausländischen im Preise mitbezahlen, jede Maschine bis zur kleinsten Schraube vaterländisches Fabrikat ist, den Händlernutzen sparen.

Weil zu jeder Maschine drei Jahre Garantie ist, jedes Plattenfabrikat darauf spielen können, jede Maschine eine Klasse für sich bildet und meine Fabrik nicht erst gehen gerührt wurde, sondern seit 1893 besteht, daher für größtes Entgegenkommen bürgt.

Weil ich an solbete Kunden ohne Anzahlung in Raten von 5 Kronen an liedere und 20 Monate Kredit gewährte. Vorführung ohne Kaufzwang in der Fabrik. Kein Waschenladen. Katalog gratis.

Einzige Sprechmaschinenfabrik Oesterreichs 55 Leop. S. Kimpink, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

Billige Bettfedern und Daunenn

1 kilo graue geschliffene K 2.—, bessere K 2.40, halbweiße prima K 2.80, weiße K 4.—, prima daunenweiße K 6.—, hochprima K 7.—, 8.— und 9.50, Daunenn, graue, K 6.—, 7.—, weiße prima K 10.—, Weißstaum K 12.— von 5 kilo an franko.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtabigem, rotem, blauem, gelbem oder weißem Julett (Kanting), 1 Zuchent, ca. 180 cm lang, 120 cm breit, samt 2 Kopfpolstern, jeder ca. 80 cm lang, 60 cm breit, genügend gefüllt mit neuen, grauen, saunigen und dauerhaften Bettfedern K 16.—, Halbdaunen K 20.—, Daunennfedern K 24.—, Einzelne Zuchente K 10.—, 12.—, 14.—, 16.—, Einzelne Kopfpolster K 3.—, 3.50, 4.—, Zuchente, 200x140 cm groß, K 13.—, 15.—, 18.—, 20.—, Kopfpolster, 90x70 cm groß, K 4.50, 5.—, 5.50. Unterzuchente aus bestem Bettgrob, 180x116 cm groß, K 15.— und K 16.—, verwendet gegen Nachnahme oder Vorauszahlung.

Mag Berger in Deschenitz Nr. 423a, Böhmerwald. Kein Risiko, da Umtausch erlaubt oder Geld rückerstattet wird. Reichhaltige Illustr. Preisliste aller Bettwaren gratis. 15

Begünstigung.

Achtung! Allen Kollegen und deren Angehörigen empfehlen wir auf ihrer Reise nach

Triest das „Hotel Balkan“

in nächster Nähe der Südbahn auf das wärmste. Bei Vorweisung der Legitimation von den Zimmerpreisen ein 20prozentiger Nachlaß. Vorzügliche Wiener-Stüche, ausgezeichnete Getränke. Kaffeehaus im Hotel. Telephon 1253.

Halt!



Reste

von Herren- u. Damenstoffen, welche sich im Verlauf der Saison angehäuft haben, gebe ich, solange der Vorrat reicht, zu tief herabgesetzten Preisen ab. Lassen Sie sich diesen Gelegenheitskauf nicht entgehen u. verlangen Sie kostenlose Bemusterung. 125 Tuchversandhaus Franz Schmidt Jägerndorf Nr. 76 (Oesterr.-Schlesien).

Schutzmittel „OLLA“



Beste existierende Marke für Herren und Damen. Per Dutz. K 4.—, 6.—, 8.— und 10.—. Von mehr als 2000 Aerzten begutachtet und empfohlen. Frauenschutz, ein Ideal für jede Frau, jahrelang brauchbar, per Stück K 3.—, 5.— und 10.—. Neuheit für Herren, dauernd verwendbar, per Stück K 2.—. Versand diskret. — Preisliste mit vielen Neuheiten gratis. (Verschlossen nur gegen 20 Heller-Marke.) 209

J. Gruner, hygien. Fabrikslager, Wien V/2, Schönbrunnerstr. 141/E

Klage sich jedermann nur selbst an, wenn er unzufrieden ist. Wer meine Schutzmittel nur einmal versucht, glaubt gleich Kolumbus Amerika entdeckt zu haben. (Adresse beachten.)

Männerkrank.

heiten und Verdauungswäche von Spezialarzt Dr. Rumlir. Kenner Lehrreicher Ratgeber und Wegweiser zur Beseitigung und Heilung von Gehirn- und Rückenmarkserkrankungen, Geschlechtsnervenkrankheiten, folgen nervenrunder Leiden, Blasen- und aller sonstigen geheimen Leiden. Für jeden Mann, ob jung oder alt, ob noch gesund oder schon erkrankt, ist das Lesen dieses Buches von unabsehbar gesundheitsförderndem Nutzen. Der Gelende lernt sich von Krankheit und Schwäche zu heilen, der bereits Leidende aber lernt den sicheren Weg zu seiner Heilung kennen. Viele interessante, beschreibende Abbildungen. Nur Kr. 1.00 in Briefmarken franko von Dr. med. Rumlir, Genf 881 (Schweiz).

Dankfagung.

Anlässlich des so frühen Ablebens meines ungelieblichen Vaters, Herrn Leopold Bauer, Blockwächter der k. k. Staatsbahn, Wien, spreche ich hiemit in meinem sowie im Namen meiner Mutter und Geschwister für die zahlreiche Beteiligung am Leichenbegängnis sowie für die Kranzgebenden unseren besten Dank aus.

Josef Bauer.

Wir suchen geschützte oder ungeschützte Erfindungen welche praktisch verwertbar sind. Theune & Co., Berlin 48, Friedrichstraße 249.

1000fachen Dank

für Ihre vorzügliche Pohl-Seife (Stück Kr. 1.20), durch welche ich nach kurzem Gebrauch vollkommen hergestellt wurde, obwohl ich bereits 24 Jahre an Gicht und Rheumatismus litt. Ich spreche Ihnen auf diesem Wege meinen herzlichsten Dank aus. Leopold Bauer, k. k. Staatsbahnhüter, Wien III, Kellergasse 14.

Pohl-Seife

bleibt auch bei Reiben, Stechen, Jucken, Rheuma und Hautausschlägen vorzüglich bewährt, ist zu haben in Kartons à 4 Stk. direkt beim Fabrikanten J. G. Pohl, Braunau am Inn, Nr. 6, Depot in Wien: Apotheken: I. Blantengasse 6, I. Graben 7, I. Fleischmarkt 1, I. Dober Markt 8, XII, Weidinger Hauptstraße 45. 50

MÖBEL Ausnahmungsverkauf!

Beste Gelegenheit für Brautpaare u. Möbelkäufer.

Fünfhäuser Möbelniederlage

M. Eisenhammer 142
Wien XV, Mariahilferstrasse

(neben der Löwendrogerie Scherwada).

Beste Zimmer-Einrichtungen von 140 Kr. aufw., Küchen-Einrichtungen von 38 Kr. aufwärts, komplette Schlaf- und Speisezimmer, altpreußisch und modern, Sesselformen von 280 Kr. aufwärts. Moderne Kränze, weiß, grün, von 70 Kr. an. Alle Gattungen Möbel, Matrasen und Bettelinge billigst. Kleiner Preisverant für die Probung gratis. Großer Möbelkatalog für 80 Heller in Briefmarken franko.

Bestellliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Anwesenheit.

Anfuhr zu allen Bahnhöfen und Bezirken Wiens kostenfrei.

Warnung! Um meine P. L. Kunden vor Schaden durch Fälschung zu bewahren, achten Sie genau auf meine Firma Fünfhäuser Möbelniederlage, da eine Konkurrenz meine Hausnummer als Preis misbraucht, um meine P. L. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftsvortel.

Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine Schutzmarke „Eisenbahnerkonduktoren“ in Lebensgröße in meinem Schaukasten sehen.

Enter Wohlgebornen!

Die Möbel sind in bester Bedienung angekommen und sind wie sehr zu lieben damit. Die Möbel waren so sorgfältig verpackt, daß nicht das geringste beschädigt war. Ich spreche Ihnen deshalb meinen besten Dank und wolle für Ihre Liebenswürdigkeit aus und werde Sie stets in meinem Bekanntenkreis empfehlen.

Viktor, Johann Gaisch, Konduktoren.

Gutbezahlte Stellung

finden stets diejenigen, die sich der weltberühmten Selbstunterrichtswerte „System Karnat-Hachfeld“ zu ihrer Weiterbildung bedienten. Gründliche Ausbildung zum Monteur, Maschinenisten, Werkmeister, Betriebsingenieur, Werkzeugmaschinenbauer, Maschinenkonstruktoren, Ingenieur, Formner und Gießereimeister, Gießereitechniker, Bauhilfsschloffer und Installateur, Lokomotivheizer und -führer, Eisenbahntechniker, Elektromechaniker, Elektrotechniker, Ausführliche Prospekt und eine 62 Seiten starke Broschüre „Karnat-Hachfeld“ werden auf Verlangen jedermann kostenlos zugefandt von

Schallehn & Wollbrück, Wien XV/1.

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Wien VI, Hirschengasse 25

Fabrik für alle Arten Eisenbahnuniformen, Kappen und sonstige Ausrüstungsorten

Preisurkunde gratis und franko

Tuchfabrik: Humpolec (Böhmen)

Parteigenossen!

Beflehen Sie jeder für eure Familie ein Paket feinerer Preise, enthaltend: Prima Kanengas für Bettüberzüge, starken Hemdenstoff, Besir für Hemden und Kleider, Wandruß, Busen- und Kleiderstoffe, Leinwand etc. Alles in Prima Qualität. 40 Meter um 16 Kr., beste Sorte 40 Meter um 18 Kr. per Nachnahme. Die Länge der Stoffe beträgt von 4 bis zu 14 Metern und kann jeder Rest bestens verwendet werden.

Für Wiederverkäufer glänzender Verdienst. Mit Parteigrupp Leopold Witzel, Sandweber in Nachod Nr. 17, Böhmen. Mitglied der politischen Orts- und Fachorganisation.

Billige Bettfedern

5 kilo: neue geschliffene K 9.50 bessere K 12.—, weiße daunenweiße geschliffene K 15.—, K 21.—, teureweiße daunenweiße geschliffene K 30.—, K 36.—, K 42.— aus vortem Bettinlett, gefüllt 1 Zuchent oder 1 Unterbett 190 cm lang, 116 cm breit K 10.—, K 12.—, K 15.— und K 18.—, 2 Meter lang, 140 cm breit K 15.—, K 16.—, K 18.—, K 21.—, 1 Kopfissen 80 cm lang, 68 cm breit K 5.—, K 6.50, und K 4.—, 90 cm lang, 70 cm breit K 4.50 und K 5.50. Unterzuchente nach jeder beliebige. Wahngabe 3-teilige Gaar-Matrasen auf 1 Bett à K 27.—, bessere K 23.—. Versand franko der Nachnahme von K 10.— aufwärts, Umtausch und Rücknahme gegen Vorüberlegung gestattet. Benedikt Sackel, Lobos Dtr. 170 bei Pilsen, Böhmen. 12

Nebenerwerb oder Existenz

sichern sich Herren und Damen selbst in den kleinsten Orten durch Verkauf grossartiger Haushaltsgebrauchsartikel. Riesenvorhaben zugesichert. Näheres gratis. Anfragen mittelst Postkarte unter „Nr. 28“ an die Annoncenexpedition Eduard Braun, Wien I, Rotenturmstrasse 9. 25

1000 und 1 Nacht

habe ich darüber nachgedacht, wie es andere bei geringem Einkommen anstellen, dass sie sich stets elegant und schick kleiden, als ich endlich das Fabrikat-Vorwärtshaus „Liberia“, Reichenberg G. I. B., entdeckte, wo stets ein reichhaltiges Lager in Herren-Anzugs- und engl. Kostümstoffen etc. zu staunend billigen Preisen zu haben ist.

Tausende Meter Reste stets lagernd. 95 Kreditfähigen Teilzahlung ohne Aufschlag. Muster auswärts franko.

Hammerbrotwerke und Dampfmühle



Stark, Hammer & Co.

Billige Bettfedern!

1 kg graue, gute, geschliffene 2 K, bessere 2 K 40; prima halbweiße 2 K 80; weiße 4 K; weiße, saunige 5 K 10; 1 kg hochfeine, schneeweiße, geschliffene 6 K 40, 3 K; 1 kg Daunenn (blau), graue 6 K; 7 K; weiße, feine 10 K; alleinstehender Weißstaum 12 K. Bei Abnahme von 5 kg franko.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtabigem roten, blauem, weißem oder gelbem Kanting, 1 Zuchent, 180 cm lang, 120 cm breit, samt 2 Kopfpolstern, jeder 80 cm lang, circa 60 cm breit, gefüllt mit neuen, grauen, sehr dauerhaften, saunigen Bettfedern 16 K; Halbdaunen 20 K; Daunenn, 24 K; Einzelne Zuchente 10 K; 12 K; 14 K; Kopfpolster 3 K; 3 K 50; 4 K; Zuchente, 200 cm lang, 140 cm breit, 13 K; 14 K; 17 K; 21 K; Kopfpolster, 90 cm lang, 70 cm breit, 4 K 50, 5 K 20, 5 K 70; Unterzuchente aus bestem, gezeiltem Weab, 180 cm lang, 116 cm breit, 13 K 80, 14 K 80. Versand gegen Nachnahme von 12 K an franko. Umtausch gestattet, für Nichtpassendes Geld retour. 21

S. Benisch in Deschenitz Nr. 158, Böhmen.

Reichhaltigste Preisliste gratis und franko.

Eine wirksame Waffe gegen den Brotvucher



DRUCK- U. VERLAGS- ANSTALT VORWÄRTS

Wien V, Rechte Wienzeile 97

liefert Vereinen und Organisationen Druckarbeiten rasch in tadelloser Ausführung und zu sehr coulantem Bedingungen Telephon 2364