

DER EISENBAHNER



Zentralorgan

des Oesterreichischen Eisenbahn=Personales.

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

Redaktionschluss vier Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

Am jeden Tag mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage von 10 Uhr vormittags bis 1/4 Uhr nachmittags.

Insertionspreis:

Die zweimal gespaltene Nonpareilzeile oder deren Raum 40 Heller. Bei Jahresauftrag Rabatt.

Telephon Nr. 2325.

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

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährig Kr. 2.88
 Ganzjährig „ 5.76
 Für das Deutsche Reich ganzjährig Mk. 6.—. Für das übrige Ausland ganzjährig 9 Franken.

Wahlspruch:

Was wir begehren von der Zukunft fernat:
 Daß Brot und Arbeit uns gerettet haben,
 Daß unsere Kinder in der Schule lernen
 Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.
 O. Serwegd.

Liebet euch untereinander!

Die Welt der Herrschenden versammelte sich und weitete sich an den Opfern, die vor ihnen in langer Reihe als Leichen aufgeschichtet waren. Ringsum flammten die Scheiterhaufen, auf denen sie die Widerspenstigen zu Schmoren pflegten und soweit das Auge reichte, sahen die Herrschenden ihren heiligen erraubten Besitz, auf dem die Handwerker und Bauern arbeiteten und die Früchte ihres Fleißes an die hohe Obrigkeit abliefernten. Nicht die Arbeit beherrschte die Welt, sondern das Schwert, das ihnen alle Welt untertänig machte, der Gehorsam der Geknechteten wurde durch die Gewalt erzwungen und der Geist durch Pfaffenlist gefangen gehalten. Pfing und Kette waren die Zinsen der Niedrigkeit und Schmach und die Arbeit wurde nur durch Unfreie als Sklavendienst verrichtet, während das von Menschenblut gerötete Schwert Macht und Ansehen gab. War es ja doch gesegnet von den Priestern, die im Namen des gekreuzigten Heilands sprachen und sich anmaßten, als sein Willensvollstrecker aufzutreten, trotzdem sie schon längst mit den Heidenbespoten Frieden geschlossen hatten und unter den Fittigen ihrer Macht dick und fett geworden waren. Schwert und Kette hatten sich verbunden und nun raste der Krieg durch die Länder, zertrat die Felder und Fluren und zerstörte den Gewerfleiß, daß sie sich weiden konnte am Werke der Habsucht und Zerstörung.

Stolz und im Vollgefühl ihrer Macht, umgeben von bewaffneten Lanzknechten und Kriegsführern standen sie da und überfahen das Feld ihrer Verwüstung. Da stieg der Heiland wiederum hernieder, stellte sich auf einen gegenüberliegenden Hügel, erhob mahnend die Hände und rief ihnen zu wie einst:

„Liebet euch untereinander!“

Dieser Ruf und die lichte Gestalt des Nazareners riefen eine tiefe Bewegung unter ihnen hervor.

Nicht Scham und Reue kamen über sie, aber Furcht und Entsetzen über die neue Erscheinung und die neuen Worte, deren Klang ihnen verhaßt war.

Sie waren ja trotz ihres blutigen Handwerkes fromme Leute, die das Christentum im Munde führten, aber sie wählten sich nur jene Stellen der Schrift aus, die ihnen paßten und gingen an der grundlegenden Wahrheit derselben, die ihnen wie Hochverrat klangen, gern vorüber.

„Liebet euch untereinander!“

Das war ja eine Aufreizung gegen die geheiligten Einrichtungen ihrer Gesellschaft, eine Verführung zum Ungehorsam gegen die Gesetze und mußte gesühnt werden um so mehr, als der Ruf ein gewaltiges Echo im Herzen eines Unterdrückten fand.

„In den Kerker mit dem Ruhestörer!“ riefen die Pfaffen und Schranzen und sie entledigten sich des unangenehmen Aufers.

Ihr werdet mich fragen, was diese Erzählung für einen Sinn haben soll. Christus ist doch nach unserer Zeitrechnung vor mehr als 1900 Jahren gestorben und konnte nach der Zeit des römischen Heidenkaisers Konstantin, der seine Lehre zur Staatsreligion erhob, nicht wieder auferstehen.

O, ihr irrt euch, er ist wiederholt auferstanden und beginnt, wie wir später sehen werden, eine neue und dauernde Herrschaft anzutreten.

Er stand auf in den barbarischen Germanen, die das alte faule Rom zerschlugen und eine neue Gesellschaft vorbereiteten. Er stand auf in Galilei und Kopernikus, in Giordano Bruno, in den Bauernkämpfen gegen Leibeigenschaft und Pfaffenbrud, im Humanismus, in den großen englischen Freiheits-

bewegungen, in der französischen Auflehnung und der 1848er Bewegung gegen den Feudalstaat und endlich im Sozialismus.

Christus war schon, bevor er noch geboren wurde. Sein Ideal ist in Plato, in Sokrates und anderen griechischen Weisen vorhanden, es tritt auch in den Ideen des Konfuzius hervor, es ist nichts anderes als das Menschheitsideal, das mit der alten Gentilgesellschaft versunken mußte und sich in den darauf folgenden Geschichtsepochen nicht mehr durchsetzen konnte.

Wir bilden uns viel auf unsere Kultur ein, haben auch ein Recht, auf die Errungenschaften der Geister und der menschlichen Arbeit stolz zu sein, aber wir gehen körperlich und seelisch daran zugrunde, daß wir einen verkümmerten Schatz nicht zu heben vermöchten, der das Verhältnis der Menschen zueinander auf Grundlage der Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit regelte.

Er nennt's Vernunft,
 Gebraucht's allein,
 Um tierischer
 Als jedes Tier zu sein!

So sagt schon Goethe vom Menschen, der mit seinen höheren Begabungen nichts anderes anzufangen weiß, als seinen Nebenmenschen zu beherrschen und ihn geistig und körperlich zu richten.

Gehen wir auf die Urgeschichte der Menschheit zurück, so finden wir, daß die Menschen von der Unterstufe der Wildheit bis zur Mittelstufe der Barbarei dieses Menschheitsproblem weit glücklicher zu meistern wußten.

Damals gab es keinen Staat der Reichen gegen die Armen, keine über dem Volk stehende Militär- und Strafgewalt, keinen Adel, keine priesterliche Vormundschaft, keine Herren und Knechte, keinen Rechtsunterschied zwischen Mann und Frau, sondern eine auf vollster Gleichberechtigung aufgebaute Familie, deren kommunitische Organisation in den Phatrien und Stämmen und später im Bund blutsverwandter Stämme ihre Ergänzung fand.

Unter den Segnungen des Mutterrechtes, das die Frau zur vollsten Gleichberechtigung erhob und das Erbe Verstorbener zum gemeinsamen Gut stempelte und unter der wohlthätigen Wirkung gleicher Pflichten und gleicher Rechte wuchs die Menschheit zu körperlicher Schönheit und geistiger Regsamkeit heran, war die Not einzelner Menschen, die heute unsere Gesellschaft zerrüttet und dezimiert, eine unbekanntere Erscheinung, obwohl der damaligen Menschheit tausend Fortschritte fehlten, deren wir uns heute erfreuen.

Es ist die große Tragödie der Menschheit, daß gerade die Anhäufung von Reichtum zu ihrem Verderber wird und die Keime zur Sklaverei legt. Die Familie in der alten Gesellschaft produzierte nur für ihren Bedarf, es konnte daher niemals zu Besitzstreitigkeiten kommen, weil das erarbeitete Gut aller zum gleichen Genuß gehörte. Als die Auffindung neuer Erwerbsquellen zur Anhäufung von Gütern und zum Austausch derselben führte, mußte das Mutterrecht gesprengt werden und ein neues Erbrecht kam auf, das aus dem gemeinsamen Eigentum Privateigentum machte und zu Klassenunterschieden führte.

Das angehäuften Privateigentum erregt die Begehrlichkeit nach innen und außen, es kommt zu den großen Zusammenstößen zwischen fremden Stämmen, die wir das heroische Zeitalter nennen. Der Sieger schleppt nicht nur die eroberten Güter, sondern auch die besiegten Menschen heim und läßt sie als Sklaven arbeiten, während die eigenen Stammesgenossen immer noch als Freie gelten, die aber in den Gentilältesten, welche als Kriegsführer, Priester und Friedensvorsteher fungieren, schon eine bevorzugte adelige Klasse mit erblichen Ämtern anerkennen.

Die inneren Streitigkeiten lockern das Gefüge der alten Gentilverfassung derart, daß ein gemeinsamer Rat aller Stämme als Zentralgewalt geschaffen werden muß, der nur noch die Volksversammlung ohne Familienrecht anerkennt, sich eine Macht nach der anderen usurpiert und sich als Staat, als gebietender, von der Familie unabhängige Gewalt konstituiert.

Jahrhunderte wirken noch die alten Gleichheitsideen nach wie die Macht der griechischen, römischen und germanischen Volksversammlung, das Wahlrecht der Gens bei Zusammenkunft der Rats- und Senatsversammlungen beweist, aber unter Solon und Servius Tullius wurden die Rechte schon nach der Steuerleistung geteilt. Der Staat konstituierte sich als Klassenstaat, in welchem die Heerführer ihre Gewalt ausnützen um sich das Königtum zu usurpieren.

Die mittellosen Freien versinken mit den Kriegsgefangenen in Abhängigkeit und Sklaverei, bis sich nach dem Zusammenbruch des römischen Kaiserreiches der Uebergang zum germanischen Feudalstaat vollzieht, der schließlich bis zum Jahre 1848 in das absolutistische Königtum aufgeht. Diese weltgeschichtliche Tragödie macht es begreiflich, daß sich die Klassenkämpfe um so stärker zeigen, je mehr wir vom Verfall des römischen Kaiserreiches in die Geschichte des griechischen und römischen Staates zurückblicken. Diese nahezu zweitausendjährigen Kämpfe werden immer intensiver, je mächtiger noch die Traditionen und Erinnerungen aus der alten Gentilgesellschaft nachwirken. Das Staatsgebilde zeigt in den Anfängen ein lockeres Gefüge, welches noch seine Wurzeln in der alten Gleichheitsgesellschaft besitzt, und darf das Recht des eigenen Volkes nicht antasten.

Die Sklaverei wird nur möglich durch die Unterjochung fremder Stämme, die direkte Gesetzgebung durch das Volk (Volksversammlung) bleibt noch Jahrhunderte aufrecht, das Volk empört sich gegen die Geldwirtschaft, gegen Wucher und Pfandsäulen und Solon muß den zugrunde gerichteten Bauern ihre Acker wieder zurückgeben und alle Schuldverträge als ungültig erklären. In der römischen Geschichte setzt der Kampf der Demokratie gegen Oligarchie und Gewaltherrschaft fort, bis er im Blute Hunderttausender Hinrichtungen endlich erstickt wird. Mühselig und beladen geht nun die entrechtete und entwürdigte Menschheit durch die Jahrhunderte.

Zwar bricht mit dem Zerfalle Roms in Europa die alte Sklaverei zusammen, aber nur, um der Leibeigenschaft und der Junker- und Pfaffenherrschaft Platz zu machen. Alle großen Geister des Mittelalters bleiben ungehört und das Lebenslicht Hunderttausender, die sich gegen Kette und Schwert aufbäumen, verglüht auf dem Scheiterhaufen.

Die Bauernkriege werden freilich niedergeschlagen; zu sehr hat Sklaverei, Krieg und Herrschsucht die Menschheit dezimiert, als ob sie sich in den unwissenden, hilflosen Adernknechten wieder in die Höhe recken könnte. In den Städten tritt eine jahrhundertlange Versteinigung ein, die ausblühende Stadtwirtschaft befriedigt den Kleingeist des Junkers, welchem die Not des Staifers gegenüber den rebellierenden Mitterschichten eine Reihe Privilegien verschafft. Der Humanismus hat kein Machtmittel, um sich gegenüber der Kirche dauernd durchzusetzen, weshalb erst die Hebel ökonomischer Entwicklung einsehen mußten, um das Erwachen des niedergedrückten Menschheitsgeistes herbeizuführen.

Es kommt die englische, die französische und die europäische Revolution, die sich bis in unsere Tage gegen den Absolutismus erhalten hat und aus welcher der moderne Bourgeoisstaat hervorgeht. Es kommt die Zeit der maschinellen Betriebsweise, die Zeit imwo,

fanter Erfindungen, welche in den Dienst der Produktion gestellt werden und die uns einen ungeheuren Reichtum bringen, ohne aber nur im geringsten an den Ketten der Menschheit zu rütteln. Es kommt aber auch das größte weltgeschichtliche Ereignis seit Untergang der Göttergesellschaft, die Erhebung des Proletariats. Unsere moderne Gesellschaft hält zwar keine Sklaven, keine Leibeigenen, aber sie ist grausamer als jemals eine Klassenherrschaft war, sie läßt bei Anhäufung ungeheurer Reichtümer Millionen von Menschen in Arbeitslosigkeit, Mangel, Hunger, Krankheit und Sorge frühzeitig zugrunde gehen und ist der schärfste Ausdruck der menschlichen Ausbeutung und Entwürdigung, die ärgste Verhöhnung der Menschheit.

Aber diese Gesellschaft hat gleichzeitig soziale Tendenzen der Befreiung in sich, die sie dahin führen müßten, die Schmach der Knechtschaft von uns zu nehmen und uns die mit der Göttergesellschaft zugrunde gegangene Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit zurückzugeben. Wie die beginnende Anhäufung von Privateigentum zum Untergang der alten Gesellschaft führten mußte, so muß die Bourgeoisgesellschaft daran zugrunde gehen, daß in ihr die Anhäufung von Privateigentum zum Schaden der Gesamtheit seinen Höhepunkt erreicht. Die Konzentration des Besitzes muß zur Verarmung der Gesellschaft und zu ihrem Untergang führen, weshalb ihr die Menschheit durch die gesellschaftliche Produktion und durch die Volksherrschaft ein Ende bereiten muß.

Diese Entwicklung ist so zwingend, daß ihr die herrschende Gesellschaft nur dann entgehen könnte, wenn sie die Macht hätte, das Menschengeschlecht überhaupt aus der Welt zu schaffen, was so auch für sie keinen Sinn hätte.

Der Vollstrecker dieser großen kulturhistorischen Mission ist das Proletariat, dessen Sieg unaufhaltsam und unabänderlich ist, mögen die herrschenden Gewalten tun was sie wollen.

In dieser großartigen Mission des Proletariats erneuert sich auch die Mission des Nazareners wieder, die nichts anderes war als der Sozialismus der damaligen Zeit, mögen auch die Talmichristen unserer Tage das Gegenteil daraus machen wollen.

„Liebet euch untereinander!“ Du magst den Ruf in der Gesellschaft, in der Millionen bei Reichtum und Ueberfluß Not leiden und in Jammer vergehen, noch so oft erheben, er wird trotz aller humanitären Schminke verhallen. Aber einer von den großen Vorkämpfern hat ihn doch nicht umsonst ausgesprochen und im Proletariat findet sein tiefer Sinn den mächtigsten Widerhall.

Bei ihm brennen die Lichter in der Christnacht zur Feier des großen Menschheitsideals wieder, das Proletariat bleibt ihm treu und in seinem Zeichen wird es der Menschheit den Sieg bringen. r. p.

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

Die Eisenbahner und die Lebensmittelteuerung.

An die Wohnungstür des Eisenbahners pocht eine bange Sorge: die Teuerung, die nicht Halt machen will und täglich weiter schreitet. Was der Eisenbahner im harten Kampf an Verbesserungen seiner Existenz zu erringen vermochte, ist aufgehoben und überholt und zusehends vergrößert sich die Spannung zwischen den Bezügen der Eisenbahnbediensteten und dem Preise des Minimums des zur Erhaltung ihrer Familie Notwendigen. Den gewerblichen Arbeitern und den Arbeitern der Industrie ist die Hoffnung erhalten, bei verteuerten Existenzbedingungen bessere Löhne zu erkämpfen. Das Gros der Eisenbahnbediensteten, die der k. k. Staatsbahnen, ist auf die durch das bösnische Abenteuer geleerte Staatskasse angewiesen. In der Sucht, den Staatsbahnbetrieb ertragreicher zu machen, eines der Löcher im Staatshaushalt zu stopfen, greift die Staatsbahnverwaltung zu den skrupellosen Mitteln, Ersparnisse, natürlich auf Kosten der Bediensteten, zu erzielen. Das wirkt mit, die Lage der Staatsbahnbediensteten unerträglich zu machen. Die Zustände bei den Staatsbahnen haben ihre Rückwirkungen bei den Privatbahnen, indem sie bei denselben die gleichen Zustände schaffen, als selbe bei den Staatsbahnen bestehen.

Besser situierte Berufsstände, als es der der Eisenbahner ist, haben bereits laut und vernehmlich ihre Anklagen gegen die verantwortlichen Faktoren erhoben, die die Teuerung unbehindert um sich greifen ließen. Bei den Kundgebungen, die die organisierte Arbeiterschaft in dieser Angelegenheit, als letzte Warnung an die pflichtvergessenen Machthaber, veranstaltete, konnten die Eisenbahner nicht fehlen. Die Ereignisse auf parlamentarischem Boden in den letzten Tagen, die Frivolität der Agrarier, trotz der Not des Volkes ihre Aushungerpolitik auf die Spitze zu treiben, selbst auf die Gefahr der Zertrümmerung des Parlaments des allgemeinen Wahlrechts einerseits und andererseits die Schlagfertigkeit und Kampfbereitschaft der Wiener Arbeiterschaft gestaltete, die ursprünglich nur als Kundgebung der Eisenbahner für den 15. Dezember l. J. in der Volkshalle einberufene Versammlung zu einer mächtigen Demonstration der Arbeiterschaft Wiens gegen die Wucherpolitik und die Anschläge auf das schwer erkämpfte Volksparlament.

Wie ein Lauffeuer ging es Mittwoch den 15. d. nachmittags durch die Fabriken und Werkstätten Wiens: die tschechischen Agrarier hätten die Tagesordnung des Abgeordnetenhauses mit Dringlichkeitsanträgen verarmelt; die sozialdemokratische Partei plane die für abends in die Volkshalle einberufene Eisenbahnerversammlung als Protestversammlung der gesamten Arbeiterschaft zu benützen.

Die Arbeiter wissen, was Obstruktion in dem Parlament, von dem sie Hilfe gegen die Teuerung und die Durchführung der Altersversicherung erwarten, für sie zu bedeuten hat. Ein Ruf erging und 30.000 Arbeiter fanden sich zur Versammlung der Eisenbahner ein. Warum waren sie gerufen worden?

Das Abgeordnetenhause sollte Mittwoch den 15. d. in die erste Lesung des handelspolitischen Ermächtigungsgesetzes eingehen. Dieses Gesetz gestattet, daß Fleisch aus Rumänien nach Oesterreich eingeführt wird. Es soll im nächsten Jahre das Fleisch von 10.000 Rindern und 50.000 Schweinen, in jedem folgenden Jahre etwas mehr, schließlich nach sieben Jahren das Fleisch von 35.000 Rindern und 120.000 Schweinen nach Oesterreich-Ungarn eingeführt werden. Das ist viel zu wenig, um unseren Fleischbedarf zu decken. In den letzten Jahren wurden in Oesterreich-Ungarn durchschnittlich 2.200.000 Rinder und 4.200.000 Schweine geschlachtet. Es fällt also die zugelassene Einfuhr keinesfalls ins Gewicht. Trotzdem

sollten aber, als Gegenleistung für die Zulassung dieser Einfuhr, den wucherischen Agrariern durch 9 Jahre jährlich 6 Millionen Kronen, also im ganzen 54 Millionen Kronen aus Staatsgeldern zugewendet werden. Im letzten Moment erhoben sich die unerfährlichen Agrarier, um noch mehr herauszupressen, auf die Gefahr hin, das Parlament zu sprengen.

Da konnte die Arbeiterschaft Wiens nicht untätig zusehen. Wer sie kommen gesehen, die Arbeiterzüge, denen in der Nähe des Rathauses das in Massen aufgebotene Polizeipaliet stand, wer ihre Stimmung auf dem Weg in die Versammlung, dann in der Versammlung selbst und am Rückmarsch erkannt, der wird einen Vorgehmad von der Kampfbereitschaft erhalten haben, mit der die Arbeiterschaft ihre Rechte zu verteidigen bereit ist. Schon um halb 7 Uhr war die Volkshalle dicht gefüllt. Als Genosse Reichsratsabgeordneter Tomšič die auf halb 8 Uhr einberufene Versammlung eröffnete, standen bereits Tausende auf den Stufen und auf dem Platz vor dem Rathaus, die keinen Einlaß gefunden. In der Versammlung nahmen Vertreter der koalitierten Vereine und eine größere Anzahl sozialdemokratischer Abgeordneter so die Abgeordneten Kunicki, Bretschneider, Tomšič, Ostapczuk, Bösmüller, Daszynski, Niehner, Lukas, Schuhmeier, Nemec, Reumann, Morazewski, Glöckel, Fortner, Freundlich, Aust, Müller, Renner, Abram und Staret teil. Die Eisenbahner von mehr als dreißig großen Stationen hatten Begrüßungsschreiben und Begrüßungstelegramme geschickt, freilich, ohne zu wissen, daß aus der geplanten großen Eisenbahnerversammlung über Nacht eine kolossale Massendemonstration der Wiener Arbeiterschaft geworden war. Die imposante Versammlung nahm folgenden Verlauf:

Abgeordneter Tomšič begrüßt die Versammlung: Wir haben uns heute veranlaßt gefunden, die Eisenbahner Wiens und der Umgebung zu einer Versammlung zusammenzurufen, hauptsächlich, um gegen die Teuerung Stellung zu nehmen und auch gegen diejenigen, die an ihr schuld sind. Nachdem sich aber, wie so oft in der letzten Zeit, die Lage im Parlament sehr tristlos gestaltet hat, nachdem die Agrarier die Frivolität verbrochen, zur Obstruktion zu greifen, da nun Volksnotwendigkeiten verhindert werden sollen, hat es die Partei für notwendig gefunden, die Arbeiter Wiens zu versammeln, und wir sind durch die Situation gezwungen, die Verhältnisse der ganzen Arbeiterschaft Wiens zu besprechen. (Brausende Bravorufe.)

Auf Antrag des Genossen Grill wurden dann die Abgeordneten Tomšič und Müller zu Vorsitzenden und Genosse Weigl zum Schriftführer gewählt. Müller übernimmt den Vorsitz und erteilt dem Abgeordneten Tomšič als erstem Redner das Wort.

Abgeordneter Tomšič:

Mit Rücksicht darauf, daß die Versammlung für Eisenbahner einberufen wurde, werde ich in erster Linie die Stellung der Eisenbahner kurz präzisieren. Wie allgemein bekannt, haben wir im Jahre 1905 durch einen großen Kampf die Regierung gezwungen, sich mit der Lage der Eisenbahner zu beschäftigen. Damals wurde uns das Versprechen gegeben, innerhalb zwei bis drei Jahren die Lage der Staatsbahnbediensteten zu verbessern. Diese Frist war voriges Jahr zu Ende. Was nun im vorigen Jahre die sozialdemokratische Fraktion im Parlament beantragte, einen entsprechenden Betrag ins Budget einzusetzen, da haben es die bürgerlichen Parteien zusehen lassen, im Budgetausschuß gegen diesen Antrag Stellung zu nehmen, obgleich sie in der Wahlbewegung des Jahres 1907 den Eisenbahnern versprochen hatten, ihre Interessen im Parlament zu vertreten und in ihren Versprechungen für die Eisenbahner nicht weit genug gehen konnten. (Allgemeine Bravorufe.) Eine Resolution boten sie den Eisenbahnern, und den Antrag der Sozialdemokraten, ins Budget den zur Befriedigung der Eisenbahnerforderungen entsprechenden Betrag einzusetzen, stimmten sie nieder (Lofende Entrüstungsrufe), als die Regierung durch den Finanzminister erklärt hatte, daß sie, wenn der Antrag angenommen werden wird, demissionieren werde. Später sind sie unter

Feuilleton.

Christnacht.

Es ist ein Fenster in der Stadt
Das heute nicht geschimmert hat
Im Glanz von hellen Kerzen.
Die heilige Nacht umblüht das Haus;
Verlassen staut ein Weib hinaus
Und wiegt ihr Kind am Herzen.

In Glück und Tränen schläft sie ein;
Da rauscht es durch den Mondenschein
Auf weißen Flügeln nieder.
Ein Stern bleibt hell und leuchtend steh'n
Und vor den schmalen Scheiben weh'n
Des Himmels klare Lieder.

Die Mutter lächelt still im Traum,
Wie schön klingt durch den armen Raum
Von Verblechem die Weise.
Das Mondlicht malt mit bleicher Hand
Ein Kreuzbild an die Kammerwand;
Da weint das Kindlein leise.

Franz Langheinreich.

Der Christabend.

Eine Familiengeschichte von Ludwig Thoma.
Bei Oberstaatsanwalts Saltenberger hatten sie drei Töchter, Emerentia, Rosalie und Marie.
Alle im höchsten Grade fähig und entschlossen, dem lebigen Stande zu entsagen.

Das herannahende Weihnachtsfest brachte die geliebten Eltern auf den Gedanken, daß sie ihre Kinder am besten mit Männern beschenken würden und sie überlegten lange, wie dieses zu ermbilichsten wäre.

Mama Saltenberger meinte, ihr Mann sollte seine hervorragende Beamtenstellung in die Waagschale werfen und jüngere Kollegen durch die Macht seines Ansehens an ihre staatsbürgerlichen Pflichten erinnern. Saltenberger war nicht prinzipiell abgeneigt, aber er betonte, daß dieser Einfluß nur in ganz familiären Grenzen ausgeübt werden dürfe und daß man in der Wahl der Objekte sehr vorsichtig sein müsse.

In geheimer Beratung wurde zur engeren Wahl der zukünftigen Familienmitglieder geschritten.
Beide Eheleute einigten sich zunächst auf Karl Mollwinkler,

zweiter Staatsanwalt. Er war ziemlich abgelebt und sein kränklicher Zustand ließ hoffen, daß er sich nach der Pflege einer geliebten Frau sehne.

Als zweiter ging Sebald Schneidler, königlicher Landesgerichtsekretär, durch.

Nicht ohne Widerspruch. Frau Saltenberger fand die Stellung denn doch etwas subaltern. Ihr Mann hatte Mühe, sie zu überzeugen, daß die gegenwärtige Zeitrichtung die Standesunterschiede einigermaßen nivelliert habe und daß speziell in Heiratsfragen eine zu strenge Auffassung vom Uebel sei.

Schließlich kam man dahin überein, daß Schneidler sich in Anbetracht seiner sozialen Verhältnisse mit der ältesten Tochter, der 34-jährigen Emerentia, zu begnügen habe.

Die Aufstellung des dritten Kandidaten bereitete Schwierigkeiten.

Unter den Juristen fand sich trotz sorgfältigster Prüfung keiner mehr, der des Vertrauens würdig gewesen wäre.

Man mußte wohl oder übel in eine andere Sphäre hinübergreifen.

Aber auch da zeigten sich überall unüberwindliche Schwierigkeiten und schon wollte der Herr Oberstaatsanwalt an der gestellten Aufgabe verzweifeln, als im letzten Momente Frau Saltenberger den rettenden Gedanken faßte.

„Weißt Du was, Andreas,“ sagte sie, „wir nehmen einfach einen von der Post. Da sind die meisten Chancen, denn fast alle Verlobungen, welche man an Weihnachten in der Zeitung liest, gehen von Postadjunkten aus.“

Dieses leuchtete ihrem Mann ein und er gab seine Zustimmung zur Wahl des Postadjunkten Jakob Geiger.

Soweit war die Sache gediehen; es galt nunmehr, die zur Bescherung Vorgesetzten unter die drei Töchter zu verteilen. Und das war das Schwierigste.

Der Friede wich aus dem Hause des Oberstaatsanwaltes Saltenberger.

Emerentia brach in Tränen aus, als die Eltern von dem Plane sprachen; sie sei immer das Stiefkind gewesen, die anderen Fragen habe man verhätschelt und verzogen, nur sie sei mißhandelt worden und jetzt solle sie sich mit einem Sekretär begnügen.

Ihr Widerstand war leidenschaftlich, aber nicht schlimmer als derjenige von Marie, welcher man den Postadjunkten zugabacht hatte.

Sie war die Jüngste und durfte billig annehmen, daß sie

auf dem Heiratsmarke die besten Preise erzielen könne. Allerdings schielte sie, aber sie sagte sich, daß ein verständiger Mann solche Kleinigkeiten nicht beachte. Zudem, lieber schielen, als einen Skropf haben wie Emerentia oder schlechte Zähne wie Rosalie.

Papa Saltenberger hatte böse Tage; während er auf dem Bureau weilte, sammelte sich daheim eine ungläubliche Menge Sprengstoff an, welcher regelmäßig beim Mittagstisch explodierte.

So ging das nicht. Die Eltern beschloßen, die drei Herren als Ganzes zu beschenken und die Wahl den Kindern zu überlassen.

Auf diese Weise hatten wenigstens sie Ruhe gefunden, wenngleich der Krieg unter den Schwestern fort dauerte. Emerentia stückte in heimlicher Abgeschlossenheit an einem Paar Pantoffeln und bei jedem Stiche wurde sie fester entschlossen, dieselben nur dem zweiten Staatsanwalt Mollwinkler zum Zeichen ihrer Liebe an die Füße zu stecken.

Rosalie häkelte einen Tabaksbeutel, Marie strickte Handschuhe. Und jede mußte, wenn sie die Gabe weihen würde.

Alle drei zogen die Mutter ins Vertrauen und da Frau Saltenberger einen gutmütigen Charakter hatte, sagte sie zu jeder verstoßen: „Kindchen, Kindchen, ich seh' Dich noch als Frau Staatsanwalt.“

D, welche Gefühle walteten in dem Hause des Oberstaatsanwaltes Andreas Saltenberger!

Das war ein Rennen und Flüstern, ein geheimnisvolles Weben, ein Hin und Her, von einem Zimmer in das andere, bis endlich um 7 Uhr Vater, Mutter und die drei Töchter sich im Salon versammelten, festlich geschmückt und sehr erwartungsvoll.

Jede der Schwestern erregte durch ihr reizendes Aussehen die Freude der Eltern und das verächtliche Mitleid der beiden anderen.

Es läutete. Das Dienstmädchen eilte zur Tür, im Salon hielten fünf Menschen den Atem an. Wer kam? Eine tiefe Stimme, unverständlich, dann schlürfte das Mädchen zurück und übergab dem hastig öffnenden Papa einen Brief. Aufreizen und lesen. Sekretär Schneidler sagte mit bestem Danke ab, da er heimreise. Die drei Schwestern atmeten auf. Auf diesen Menschen hatte keine reflektiert. Es läutete wieder, wieder. Das Dienstmädchen überbrachte einen zweiten Brief.

Die Absage des Herrn Staatsanwaltes Mollwinkler wegen Unwohlseins.

Besucht nur Lokale, in welchen der „Eisenbahner“ aufliegt!

unserem Druck darangegangen, fünfzehn Millionen ins Budget einzufügen, aber nicht für die Eisenbahnen allein, sondern für die gesamten Staatsbahnbedürfnisse. Auf die Eisenbahnen wären davon nur 8-3 Millionen Kronen entfallen. Die Agitation der Organisation und der deutliche Ausdruck der Unzufriedenheit der Eisenbahner erzwingen es schließlich, daß für die Eisenbahner vierzehn Millionen Kronen bewilligt wurden. Aber die Durchführung der Aufbesserungen vollzog sich so schleppend, daß die Verbesserungen mittlerweile durch die Teuerung wieder weggenommen, nein, nicht weggenommen, schon weit überholt wurden. (So ist es! Sehr richtig!) Um vierzehn Millionen Kronen zu erhalten, hätten wir erklären müssen, daß dann bis zu einem bestimmten Zeitpunkt Ruhe sein werde. Wir mußten für vier Jahre die Ruhe zusagen, haben aber vorsichtigerweise in unsere Erklärung den Satz hineingenommen, daß wir selbstverständlich bei einem sprunghaften Vorwärtsschreiten der Teuerung nicht imstande sein werden, die Ruhe aufrecht zu erhalten. (Allgemeiner Beifall.) Die sprunghafte Teuerung ist eingetreten, in einem Grade, wie wir es noch nicht erlebt haben. Wir haben im Parlament wiederholt gegen die Teuerung Abwehraktionen eingeleitet, aber die industriellen Vertreter und die städtischen Vertreter, ja nicht einmal die christlich-sozialen Vertreter Wiens haben den Mut aufgebracht, gegen ihre in ihrem Klub befindlichen agrarischen Kollegen energisch aufzutreten und gegen die Teuerung kraftvoll Stellung genommen. Die Gesamtorganisation unserer Gewerkschaften hat sich daher gezwungen gesehen, gegen die Teuerung eine große Aktion einzuleiten und sich dabei an die Unternehmer zu halten. Nachdem die Teuerung immer fortschreitet und die Regierung und die industriellen und die städtischen Abgeordneten dagegen keinen Finger rühren, müssen die Arbeiter erklären: Es bleibt uns nichts übrig als auf die Unternehmer und die Regierung einen Druck auszuüben. Die Arbeiter haben keinen anderen Weg, als an die Unternehmer mit Forderungen heranzutreten, und wir Eisenbahner haben natürlich auch keinen anderen Weg als den Weg zur Regierung. Von den Christlichsozialen wird gesagt, die hohen Löhne wären schuld an der Teuerung. (Tausendstimmige brausende Pfuirufe.) Es ist aber eine allbekannte Tatsache, daß die landwirtschaftlichen Arbeiter keine Organisation haben, keine Forderungen gestellt, keinen Streit geführt und nichts ihren Unternehmern an Lohnerhöhungen abgetrotzt haben — und trotzdem sind die Lebensmittel teurer geworden. Das zeigt klar, daß die Teuerung einzig und allein von der Habgier der Agrarier kommt. Natürlich ist es nicht der kleine Bauer — der hat ja nichts zu verkaufen, der leidet ja selber unter der Teuerung —, sondern es sind die Großgrundbesitzer, die den Bauern allerdings vorgaukeln, daß die kleinen Bauern an der Teuerung beteiligt wären. Den Arbeitern bleibt kein anderes Mittel, als der Regierung und den Unternehmern zu erklären: Wenn ihr nicht wollt, daß die Arbeiter Forderungen erheben, so bleibt nur ein Weg: Billiges Brot, billiges Fleisch und billige Wohnungen! Um den Willen der Versammlung zum Ausdruck zu bringen, beantrage ich folgende

Resolution:

Die heute in der Volkshalle des Wiener Rathhauses tagende Eisenbahnerversammlung erklärt hiemit, durch die Not der Zeit und die noch immer andauernde Steigerung aller Lebensmittelpreise zur energischsten Abwehr gezwungen zu sein.

Die Zugeständnisse, welche den Eisenbahnern im Jahre 1907 von den Privatbahnverwaltungen und im Jahre 1908 vom Eisenbahnministerium gemacht wurden, haben einerseits durch den schleppenden Gang der Durchführung, andererseits dadurch, daß eine Reihe von Zugeständnissen überhaupt noch nicht durchgeführt ist, auf die Verbesserung der Lage der Eisenbahner mit Rücksicht auf die immer mehr fortschreitende Teuerung der wichtigsten Bedarfsartikel keinen wesentlichen Einfluß ausgeübt. Die Teuerung hat alle verschlungen, ja im Gegenteil der arbeitenden Bevölkerung neue Lasten auferlegt.

Im Parlament haben die agrarischen Volksauswucherer nicht die Mehrheit, aber sie herrschen, weil die bürgerlichen Städteabgeordneten und die Vertreter der Industrie im Parlament es nicht wagen, mit den frechen Lebensmittelauswuchern anzubinden.

Die in jüngster Zeit im Parlament auf eine wirkliche Verbilligung der Lebensmittel hinzielenden Anträge der

Drei Lebenshoffnungen waren vernichtet; der Vater blickte die Mutter an, die Schwestern bissen sich auf die Lippen und ihr Schmerz wäre unerträglich gewesen, wenn sich nicht ein klein wenig Freude an der Enttäuschung der anderen dazwischen gemengt hätte.

Was tun? Papa Saltenberger raffte sich auf und sagte mit erzwingender Fröhlichkeit: „Wozu auch fremde Menschen? Nun wollen wir das Fest so recht unter uns begehen!“

Da läutete es wieder. Und diesmal kam der königliche Postadjunkt Geiser, welcher noch niemals abgefragt hatte.

Er hatte es nicht zu bereuen. Er war der verhätschelte Stiefkind der Familie; er bekam ein paar Pantoffeln, einen Tabaksbeutel und wollene Handschuhe, viele Süßigkeiten, Äpfel und Nüsse.

Er trank einen sehr guten Wein und einen famosen Punsch; er aß Rheinsalm, Rehbraten und Pudding und bewunderte die Freigebigkeit der Familie, welche für ihn allein so reichlich auftragen ließ.

Er sagte allen Damen Liebenswürdigkeiten und ließ sich von jeder in der gehobenen Stimmung auf die Füße treten.

Und als er ziemlich betrunken den Heimweg antrat, sagte er sich, daß das Familienleben doch sein Gutes, besonders hinsichtlich der leiblichen Genüsse habe.

Und er verlobte sich am Silvesterabend mit der wohlhabenden Witwe Reisenauer, welche ein gutgehendes Geschäft am Marktplatz hatte.

Kindermärchen.

Die Weihnachtszeit macht in jedem Jahre die Frage nach guten und geeigneten Jugendbüchern wieder aktuell. Ein gutes Buch bleibt schließlich auch immer wieder die zweckentsprechendste und wertvollste Gabe, die wir am Weihnachtstisch unseren Kindern darbringen sollen. Das aber ist freilich nicht immer leicht. Wie die Flut der literarischen Erzeugnisse überhaupt immer stärker anschwillt und manch wertlosen Schund auf den Markt spült, so ist auch in der Jugendliteratur eine Ueberproduktion eingetreten, die nicht gerade immer das Beste hervorbringt.

Im Zeitalter des Kindes, wo das Schlagwort „Für das Kind“ neben manchem Guten, zweifellos auch ein wenig Unheil und Verwirrung gestiftet hat, erscheint es gerade deshalb doppelt am Platz, mit etwas Vorsicht an die Auswahl von Jugend-

sozialdemokratischen Partei wurden von den Vertretern der Industrie nicht unterstützt, die Mehrheit hat vielmehr einen „Studienauschuss“ eingesetzt und beabsichtigt, damit alle Anträge, die auf Verbilligung der Lebensmittel gestellt wurden, zu verschleppen.

Die Regierung tut nicht das geringste, um dem Volke billigere Lebensmittel zu verschaffen. Sie rührt in dieser Richtung keinen Finger. Die Regierung wird die Eisenbahner, wenn sie infolge dieser Zustände gezwungen sind, neue Forderungen zu stellen, auf ihre durch das böstliche Abenteuer geleerten Kassen verweisen und erklären, es seien keine Mittel da. Die Eisenbahner aber sind nicht gewillt, ruhig alle Lasten weiter zu tragen, die die agrarischen Ausbeuter dem Volke auferlegen, sie können nicht ruhig zusehen, wie ihnen durch die Freigabe der Industrievertreter einerseits und durch die Frivolität der Agrarier andererseits die letzte Aussicht auf eine Besserung ihrer ohnehin schlechten Existenz genommen wird.

Die verammelten Eisenbahner fordern daher mit Rücksicht auf die enorme Teuerung die koalitierten Organisationen auf, ihre Erklärung, die sie im Oktober des vorigen Jahres dem Eisenbahnministerium abgegeben haben, zurückzugeben.

Gleichzeitig werden die Regierung und das Parlament aufgefordert, dem arbeitenden Volke ehestens billiges Fleisch, billiges Brot und billige Wohnungen zu verschaffen.

Die Verammelten fordern ferner alle Eisenbahner auf, rastlos an der Stärkung ihrer Organisation, insbesondere auch der Konsumentenorganisation, zu arbeiten.

Die verammelten Eisenbahner erklären sich mit der gesamten Arbeiterschaft im Kampfe gegen die Teuerung solidarisch. (Stürmischer Beifall.) Sie fordern insbesondere die schleunigste Abschließung der Handelsverträge und sie erklären die Obstruktion der Agrarier gegen diese Verträge für ein verbrecherisches Attentat auf die Lebenshaltung des Volkes und auf die Rechte der Volksvertretung. Sie fordern das Parlament auf, endlich seine Pflicht gegenüber dem arbeitenden Volke zu erfüllen, und sie erklären, daß sie jene Abgeordneten, die das Parlament an der Erfüllung seiner Pflicht hindern, als Feinde des Volkes betrachten und behandeln werden. (Brausender, sich immer erneuernder Beifall.)

Abgeordneter Müller:

Die Versammlung der Eisenbahner soll eine ernste Mahnung an die Regierung und an die Volksvertreter sein, ihrer Pflicht eingedenk zu sein, bevor die Arbeiterschaft von der Verzweiflung erfaßt wird. (Stürmische Zustimmung.) Von allen Seiten wird die Arbeiterschaft eingekreist, das Parlament liegt auf dem Krankenbett und alle Reaktionsäre schleichen um das Krankenlager herum. Wenn wir in Tausenden hier und draußen zusammengekommen sind, so hoffen wir, daß die Abgeordneten in zwölfster Stunde ihrer Pflichten bewußt werden, der Teuerung einen Damm zu setzen, daß sie nicht mehr an Schacher und Erpressung für die Interessen der privilegierten Ausbeuter allein denken. Aber heute ist es so, daß man drüben Tag- und Nacht- schicht einführen mußte, um den Hochmut der Brotvertheurer zu brechen. (Pfuirufe; große Erregung.) Wenn es uns nicht gelingen sollte, auf diesem Wege die Ordnung herzustellen im Parlament, seien Sie versichert, dann werden wir wieder an Sie appellieren. (Stürmischer Beifall.) Den Herren wird noch beigebracht werden müssen, daß es außer den paar Großgrundbesitzern, die von der Hungersnot des Volkes leben (Stürmischer Beifall), noch die breiten Massen des Volkes gibt, die sich ihr Recht auf Brot und Fleisch erzwingen werden, koste es, was es wolle!

Aber meinen Sie nicht, daß auch einmal der Hausherr hier, der Bürgermeister dieser Stadt, ein Wort sprechen sollte, um die Interessen der Bevölkerung dieser Stadt zu vertreten? Auch ihm müssen wir zurufen, daß er mitschuldig ist, daß keine Vorsorge getroffen ist gegen die Verteuerung aller Lebensmittel, mitschuldig daran, daß zur Ausbeutung durch die Großagrarien noch die Ausbeutung durch die Lebensmittelwucherer hier in der Stadt kommt. (Lebhafter Beifall.) Darum erheben wir in letzter Stunde noch unsere Stimme und warnen alle, mit dem Hunger des Volkes noch Spott zu treiben. (Stürmischer Beifall.)

Es sprachen sodann in der Volkshalle noch die Ab-

büchern heranzutreten. Für die reifere Jugend mag eine populäre Geschichte- und Naturwissenschaft, wenn ihr Vortrag auf den richtigen Ton gestimmt ist, immerhin den geeigneten Stoff für eine empfehlenswerte Lektüre bilden. Für Kinder aber, im jugendlichen Alter, ist das von neuzeitlichen Stürmern nicht unangefochten gebliebene Märchenbuch zweifellos noch immer allen anderen vorzuziehen. Das leichte, im Kinderbon gehaltenen Märchen, das nicht aufdringlich moralisiert und sich von jeder Tendenz frei zu halten weiß, ist hier die richtige Kost für den Geist, der mehr der Phantasie als dem Verstande lebt. Nur keinen tiefen Sinn und keine lehrhafte Aufbringlichkeit in unsern Fabeln für die Kleinen!

Ein Büchlein geizt mit wirklich kunstvollen, von einem guten Humor angehauchten Illustrationen, wie sie Meister Wilhelm Busch seinem in bei Braun und Schneider in München erschienenen Kinderbuch „Die kleinen Hönigdiebe und andere lustige Geschichten“ bietet, ist so recht auf den warmen Ton gestimmt, der mit klangvollem Wohlklang in die Kinderherzen dringt. Hier sind Text und Bilder von guter Künstlerhand geschaffen, der man vertrauen dürfte. Auch Heinrich Roser hat in seinem in Zürich bei Künzli erschienenen Büchlein „Sternschnuppen“ eine wertvolle Gabe für die Jugend gebracht. Gertrud Kohrt hat das Büchlein mit kunstvollen Bildern ausgestattet, die Kunst im wahren Sinne des Wortes heinhalten. Für den auf leichten Kindersinn gestimmten Text mag folgende Probe genügen:

Wirbel, Wirbelsäcklein,
Machen weiß mein Köcklein,
Machen weiß mir Hut und Haar,
Sehen auf die Nase sich gar...
Ei, was fällt euch alles ein,
Wirbel, Wirbel, Schneeflocklein?

Für größere Kinder vom dreizehnten Jahr an ist Clemens Brentanos, „Gackel, Finkel und Gackelein“ ein Buch von trefflichem Inhalt. Alle diese Bücher und viele andere von gediegener inhaltlicher Art und Ausstattung hat die Parteibuchhandlung (Wiener Volksbuchhandlung, Wien, VI. Gumpendorferstraße 18) in reichster Auswahl vorrätig. Den reichhaltigen Katalog, den sie ausgibt, wird kaum einer ohne das Richtige gefunden zu haben, aus der Hand legen.

geordneten Daszynski, Nemeo und Schummeier. Die Resolution wurde bei der Abstimmung einstimmig angenommen.

Vor dem Rathhaus harteten die Tausende, die keinen Einlaß gefunden, trotz des rauhen Wetters aus bis zum Schluß der Versammlung. Auch hier ergriffen mehrere Abgeordnete das Wort, und zwar die Genossen Forsner, Reumann, Giddel, Daszynski, Auster, Müller, Abram und Skaret.

Der Rückmarsch vollzog sich in der größten Ordnung am Parlament vorbei, in dem, von Hunderten Polizisten beschützt, die Tschechischraditalen ihre Obstruktion trieben.

Gewerkschaftliche Erfolge.

Für die Zweifelnden und Kleingläubigen unter der Arbeiterschaft, denen noch immer die Erfolge einer guten Gewerkschaft fraglich erscheinen, veröffentlicht sieben das „Korrespondenzblatt“ der Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands eine interessante und lehrreiche Arbeit. In 16 Artikeln unter der Gesamtüberschrift „Sisyphusarbeit oder positive Erfolge?“ werden sorgfältig geordnete Statistiken über die Arbeitsverhältnisse der Maurer, Zimmerer, Steinseger und Pfisterer, Stättler, Holzarbeiter, Buchdrucker, Lithographen und Steinbrücker, Fabrikarbeiter und Bauhilfsarbeiter zusammengestellt, um die Behauptungen Kautskys von der Unfruchtbarkeit der gewerkschaftlichen Arbeit zu widerlegen. Wir entnehmen dieser reichhaltigen Sammlung die folgenden Angaben.

Lohnsteigerung der Maurer von 1895 bis 1908 für die Arbeitsstunde:

Ortsgrößenklasse	Beteiligte Maurer (1908)	Lohnsteigerung in Pfennigen
1. Bezirke mit 100.000 und mehr Einwohnern		
a) Die Großstädte für sich	60.618	20-12
b) Die Orte der näheren Umgebung	7.656	18-88
2. Bezirke mit 50.000—100.000 Einwohnern	16.719	16-07
3. Bezirke mit 30.000—50.000 Einwohnern	15.266	15-49
4. Bezirke mit 20.000—30.000 Einwohnern	14.563	13-87
5. Bezirke mit 10.000—20.000 Einwohnern	25.901	14-27
6. Bezirke mit 5.000—10.000 Einwohnern	22.677	
7. Bezirke mit 2000—5000 Einwohnern	21.365	13--
8. Bezirke mit weniger als 2000 Einwohnern	6.753	
	191.513	16-20

Der Durchschnittslohn der Maurer ist von 1895 bis 1908 von 34-3 auf 50-5 Pf. stündlich gestiegen. Da gleichzeitig die Arbeitszeit fast überall in derselben Zeit im Sommer um eine Stunde täglich gekürzt worden ist (durchschnittlich zehn statt elf Stunden), so ergibt sich für die Sommermonate mit voller Beschäftigung ein durchschnittlicher Tagesverdienst von Mk. 5-05 im Jahre 1908 gegen Mk. 3-77 im Jahre 1895, und für das ganze Jahr bei Abzug von 15 Prozent Verlust für ungünstige Witterung:

Jahr	Arbeitsstunden	Jahresverdienst
1895	2507	Mk. 859-90
1908	2372	1197-86

Also eine durchschnittliche Verkürzung der Arbeitszeit um 135 Stunden, das heißt um rund 5 Prozent, bei gleichzeitiger Verdienststeigerung um 238 Mk., das heißt um mehr als 25 Prozent binnen 13 Jahren. Da es bei den im Laufe eines halben Menschenalters errungenen Lohnerhöhungen aber immer umstritten bleibt, in welchem Umfang sie durch Preissteigerung für Lebensmittel, Wohnung, Kleidung, Kohle und dergleichen wieder entwertet werden, so legt die gewerkschaftliche Statistik besonderes Gewicht auf die eingetretene Verkürzung der Arbeitszeit, die unter allen Umständen als greifbarer Gewinn der Arbeiterschaft anzusehen sind. Das „Korrespondenzblatt“ (Seite 502) schreibt zu diesem Punkte:

„Zur Bewertung des Reallohnes der Arbeiter muß nicht nur die Kaufkraft des Wochenlohnes, sondern auch das Quantum Arbeitskraft in Anrechnung gebracht werden, das für eine bestimmte Lohnsumme verausgabt werden muß. Wenn die Gewerkschaft ihren Mitgliedern für acht Stunden Arbeit den gleichen Lohnsatz wie früher für zehn Stunden erting, so bedeutet das zweifellos eine Erhöhung des Kulturwohns und eine Verbesserung der wirtschaftlichen Position der Arbeiter. Gelingt es ihr aber, den Lohnsatz bei verkürzter Arbeitszeit noch über den früheren Satz zu erhöhen, so ist diese Verbesserung um so nachhaltiger.“

Für die Verkürzung der Arbeitszeit seien folgende Zahlen mitgeteilt.

Tagesarbeitszeit der Zimmerer 1895 und 1908 in 152 Zahlstellen:

	1895			1908		
	Zahl Stellen	Mittelglieder	Durchschnittslohn	Zahl Stellen	Mittelglieder	Durchschnittslohn
Mehr als 10 Stunden	79	2901	3-56	3-34	—	—
10 Stunden	78	4074	6-73	4-40	112	13.592
Weniger als 10 Stunden	1	51	0-68	3-90	40	17.379
	152	7929	100--	4-02	152	30.971

Tagesarbeitszeit der Steinseger und Hammer 1895 und 1908 in 117 Orten und Lohnbezirken:

	1895		1908	
	Steinseger	Hammer	Steinseger	Hammer
9 Stunden	—	—	1602	853
9 1/2 Stunden	—	—	939	522
10 Stunden	2090	1392	1759	559
Über 10 Stunden	1620	290	99	35
	3710	1682	4399	1969

In diesem Verufe arbeiteten demnach in den betreffenden 117 Orten

kürzer als 10 Stunden täglich . . . 36%
weniger als 10 Stunden täglich . . . 61%

Wochenarbeitszeit im deutschen Holzarbeiterverbande 1898 und 1906.

	1898	1906
54 Stunden oder weniger	3-8%	37-7%
über 60 Stunden	36-6%	9-2%
Wochendurchschnitt	61-5 Stund.	57-0 Stund.

Der Durchschnittslohn sämtlicher Mitglieder des Holzarbeiterverbandes stieg von Mk. 18.69 (1893) auf Mk. 25.18 (1906), also um 35 Prozent.

Bei den Buchdruckern verkürzte sich die Arbeitszeit seit 1895 um 3/4 Stunden wöchentlich; gleichzeitig stieg der tarifliche Mindestlohn von Mk. 20.50 auf 25 Mk. für Gehilfen von mehr als 23 Jahren, und auf 23 Mk. für Gehilfen bis zu 21 Jahren. Gleichzeitig verbesserte sich auch das Verhältnis der einzelnen Gehilfen zum Mindestlohn beträchtlich. Es wurden entlohnt im (Wochenlohn):

	1904	1901
unter dem Mindestlohn	5.257 Gehilfen	744 Gehilfen
zum Mindestlohn	4.954	16.303
darüber	12.195	25.612

Ortszuschläge bestanden 1893 an 84 Orten für 7740 Gehilfen, 1906 an 316 Orten für 45.230 Gehilfen.

Der Fabrikarbeiterverband, der vielfach erst im letzten Jahrzehnt überhaupt hat Boden in der ungelerten größtstädtischen Arbeitererschaft finden können, verzeichnet seit 1898 durchschnittliche Arbeitszeitverkürzungen von etwa drei Stunden wöchentlich und in demselben Jahrzehnt (1898 bis 1907) durchschnittliche Lohnerhöhungen:

in Hamburg	um 30.75%	in München	um 20.72%
in Lübeck	um 30.12%	in Frankfurt a. M.	um 15.77%
in Berlin	um 24.74%	in Leipzig	um 27.86%
in Hannover	um 27.04%	in Dresden	um 13.87%

Diese Zahlen, die nach den Angaben des „Korrespondenzblattes“ noch beträchtlich vermehrt werden könnten, geben auf die Frage „Süßphosphat oder positive Erfolge?“ eine deutliche Antwort. Das „Korrespondenzblatt“ ergänzt sie aber auch noch durch Berechnungen Calwers über die Preissteigerung von 17 besonders wichtigen Lebensmitteln und Gebrauchsgütern in den Jahren 1895 bis 1908, durch Zusammenstellungen über die Wohnungspreissteigerung in 44 größeren Orten Deutschlands von 1901 bis 1905 und durch die amtliche Verbrauchsstatistik über zahlreiche in- und ausländische Nahrungsmittel und Genussmittel für die letzten 15 Jahre. Die Ergebnisse einer vergleichenden Betrachtung dieses gesamten Zahlenmaterials faßt das „Korrespondenzblatt“ in folgenden Sätzen zusammen:

Die wirtschaftliche Lage der deutschen Arbeiterbevölkerung hat sich unter der Entfaltung der gewerkschaftlichen Tätigkeit zweifellos, wenn auch langsam, doch sicher gebessert. (S. 501.) Die Zahlen über die Lohnsteigerungen und die Verkürzung der Arbeitszeit, die in unserer Artikelserie veröffentlicht sind, beweisen klipp und klar, daß die gewerkschaftliche Aktion selbst die Erhöhungen der Lebensmittelpreise seit dem Inkrafttreten des neuen Zolltarifs in den betreffenden Berufen überholt hat. (S. 619.)

Braucht man diesen ziffernmäßig festgestellten Tatsachen noch etwas hinzuzufügen?

Feinde der Sozialreform.

Wo immer das Unternehmertum als Nutznießer fremder Arbeitskraft seine Lebensinteressen verteidigt, da gerät es mit den Forderungen der Zeit und ihren kategorischen Bedürfnissen in harten Widerspruch. Schon zur Zeit, als die mächtige Ausdehnung der Industrie in England eine alles gesetzliche Schutzes entbehrende proletarische Bevölkerung geschaffen hatte, sahen wir, wie sich das Unternehmertum mit aller Macht gegen das damals zum Schutze der Schwachen als notwendig erkannte Nehtundengesetz wehrte, das als hemmend und störend für die weitere Entwicklung des Handels und der Industrie ausgerufen wurde. Und so wie sich damals wissenschaftliche Vertreter der bürgerlichen Nationalökonomie genug fanden, die in einer solchen beengenden Fessel der freien wirtschaftlichen Betätigung den Untergang der englischen Volkswirtschaft erblickten, so wiederholt sich auch heute noch das selbe Schauspiel, wenn bei uns irgendwo Vertreter der industriellen und gewerblichen Korporationen an die Besprechung ihrer Standesinteressen herantreten.

Vor ein paar Tagen erst waren in Wien die Vertreter solcher Interessenkorporationen versammelt, wobei es nicht ohne gewichtige Seitenhiebe auf die Bestrebungen der Arbeiterschaft und auf die moderne Sozialpolitik überhaupt abging. So verschieden auch sonst in mancher Hinsicht die Interessen sein mögen, die im „Bund österreichischer Industrieller“ und im „Deutschösterreichischen Gewerbeverein“ vertreten werden, in der Frage der weiteren Ausgestaltung des Arbeiterschutzes und des Fortschreitens einer modernen Sozialreform überhaupt herrscht in beiden Körperschaften eine geradezu rührende Übereinstimmung, die sowohl in den Reden, die auf der Generalversammlung des Bundes der Industriellen gehalten wurden, wie in den Beschlüssen des deutschösterreichischen Gewerbetages ihren einhelligen Ausdruck gefunden haben.

In der Versammlung des Industriellenbundes, die am 14. v. M. in Wien tagte, war es zunächst der bekannte Kommerzialrat Wetter, der sich darüber beschwerte, „daß die Industrie das Experimentierfeld sozialpolitischer Dilettanten bilden solle“, der auf solche Art immer größere Opfer finanzieller Art auferlegt werden. Und er bedauerte es weiter, daß wir heute ein Parlament haben, in welchem „das Gesetz der großen Zahl“ gilt, wodurch der Einfluß der Industriellen und Gewerbetreibenden unterbunden worden ist. Und so müsse denn das Erwachen des Gewerbebestandes begrüßt werden, das die Erkenntnis in sich schließt, daß eine dauernde Waffenbrüderschaft des Gewerbebestandes mit der Industrie nötig und möglich sei. Und Herr Wetter ließ auch darüber niemand im Zweifel, wozu diese Waffenbrüderschaft gewünscht werde, wenn er weiterhin mit anerkennenswerter Offenherzigkeit ausführte: „Wir müssen auch verlangen, daß in Oesterreich eine vernünftige Sozialpolitik betrieben werde, und nicht eine Sozialpolitik der Furcht vor den Sozialdemokraten, eine Sozialpolitik des Neides, welche oft der Industrie durch Auferlegung unvernünftiger sozialpolitischer Forderungen das Leben erschwert.“

Daß diese Herzenswünsche, die Herr Wetter aus der tiefsten Seele der Industriellen heraufholte, auch auf dem zur gleichen Zeit tagenden deutschösterreichischen Gewerbetag volles Verständnis fanden, bewies die Resolution, die beim Punkt „Arbeiterfrage“ angenommen wurde, unzweifelhaft genug. „Es müsse“,

heißt es dort im echten Scharfmacherjargon, „alles darangesetzt werden, um die in den letzten Jahrzehnten von dritter Seite mutwillig, leider nur allzu oft gegliederten Versuche abzuwehren, zwischen Meister, Gehilfen- und Lehrlingschaft eine unüberbrückbare Kluft zu schaffen. Der Gewerbetag hält es daher für angezeigt, die Organisation der Arbeiterschaft auf nicht-sozialdemokratischer Grundlage zu fördern, und ermahnt alle Standesgenossen, auf die Erhaltung der heutigen Gesellschaftsordnung dadurch Bedacht zu nehmen, daß die Erziehung der Lehrlinge in menschlich würdiger und sachlich vollkommener Weise erfolge.“

Daß heute der Stand der Industriellen und Gewerbetreibenden Veranlassung genug hat, eine vernünftige Interessenpolitik zu betreiben, wird niemand verkennen, der da weiß, wie unter der rücksichtslosen Durchsetzung der maßlos gesteigerten agrarischen Wünsche jedes andere Interesse preisgegeben wird. Und gerade hier ist auch der gemeinsame Boden, wo die Arbeiterschaft ein Stück Weg mit den gewerblichen und industriellen Produzentenkreisen zusammen zu gehen bereit ist, wo die Massen, wie Herr Wetter sagt, hinter den Forderungen der Industriellen und Gewerbetreibenden stehen könnten, wenn sich freilich diese erst dazu verstehen wollten, ihre alte Feindschaft gegen jede andere wirtschaftliche Forderung der Arbeiterschaft aus ihrem sozialpolitischen Programm auszuschalten.

Allein gerade gegen die agrarischen Uebergriffe mannhalt aufzutreten, dazu waren Industrielle und Gewerbetreibende viel zu feige, und so konnte es auch ruhig geschehen, daß die parlamentarischen Vertreter unserer industriellen Städte jene Interessen der Gewerbetreibenden und Industriellen direkt feindliche Politik der hohen Zölle und des agrarischen Schutzes unterstützten und förderten, wo sie konnten. Dafür freilich fanden sie auch bei den Agrariern willfährige Gegenleistung, wenn es galt, ernsthafte sozialpolitische Pläne zu durchkreuzen und reaktionäre, gegen die Bedürfnisse der Arbeiterschaft gerichtete Wünsche in die Tat umzusetzen. So wurde diese Politik der Gegenseitigkeit und der freundschaftlichen Unterstützung, wenn es galt, die ganze sozialpolitische Rückständigkeit zu konservieren, zu einem dauernden Vollwerk, das gegen alles aufgerichtet ward, was im Interesse der Verbesserung der Lebenslage der arbeitenden Klassen gesetzgeberisch unternommen werden sollte.

Und so wird auch der fromme Wunsch, den der Gewerbetag in seiner Resolution ausdrückt, erklärlich, daß man „Einfluß auf die Organisationen der Arbeitnehmer“ gewinnen will. Der kleine Meister, der heute seine ganze wirtschaftliche Selbstständigkeit vielfach nur noch auf die unbeschränkte Ausbeutungsfreiheit seiner Gehilfen und Lehrlinge gegenüber zu stützen vermag, mag noch so sehr den divergierenden Interessenstandpunkt empfinden, der ihn sonst auch von dem großen industriellen Besitzer trennt; in dem Bestreben, den sozialen Aufstieg der Massen zu hemmen, hindert ihn kein noch so einschneidend scharf geführter wirtschaftlicher Konkurrenzkampf. Und nichts ist wohl bezeichnender, als daß bei dem völligen Stillstand, den unsere Sozialpolitik bereits seit Einführung des zum Schutze der gewerblichen Hilfsarbeiter erlassenen VI. Hauptstückes der Gewerbeordnung aufweist, sich immer noch Leute in den Kreisen unserer Unternehmer finden, die nie beweglich genug über die Lasten klagen können, die ihnen die gesetzliche Arbeiterfürsorge auferlegt. So wird auch die Mahnung verständlich, die der Gewerbetag an die gewerblichen Unternehmer richtet, „auf die Erhaltung der heutigen Gesellschaftsordnung dadurch Bedacht zu nehmen, daß die Erziehung der Lehrlinge in menschlich würdiger und sachlich vollkommener Weise erfolge“. Nicht darum handelt es sich etwa, jene Uebelstände aus der Lehrlingsfrage auszuschalten, auf die man in den Gewerbeinspektorenberichten immer wieder stößt, sondern um ein Werk der Erziehung, das die sozialdemokratische Beeinflussung paralytisiert und ein Vollwerk sichert gegen das Eindringen von destruktiven Tendenzen in die gewerbliche Gehilfenschaft. Diese Feindschaft gegen jede noch so zahme Sozialreform, die unserem Scharfmachertum sowohl im Kleingewerblichen wie im großindustriellen Lager gemeinsam anhaftet, macht es aber auch weiterhin erklärlich, daß man heute in diesen Kreisen gar die erste Absicht hat, ein arbeitsfähiges Volkshaus zu besitzen, das schließlich nur eine Politik im Interesse der breitesten Massen machen muß. Auch hier deckt die demokratische Marke, unter der man für ein arbeitsfähiges Parlament schwärmt, nur die innere Heuchelei, die lieber alle freibeitlichen Prinzipien opfert, als daß sie auf wirtschaftlichem Gebiete zu sozialpolitischen Konzessionen bereit ist. Aber ebendiese gemeinsame Ideenverbindung, die heute in der Bourgeoisie mitunter selbst soziale Interessengegensätze überbrückt, lehrt auch die Arbeiterschaft immer deutlicher das gemeinsame Handeln und den festen Zusammenhalt. Der gemeinsame Feind, der sich die sozialen Notwendigkeiten in den Weg stellt, erfordert auch zur Abwehr, daß alle Kräfte, die dem kulturellen und sozialen Fortschritt dienen wollen, in geschlossener Einheit ihre Aktionen führen!

Spar- und Straffsystem bei der Südbahn.

Die wirtschaftliche Weltkrise, die in Oesterreich-Ungarn ihre Wirkungen, wenn auch in abgeschwächtem Maße in der zweiten Hälfte des Jahres 1908 geltend machte, sowie die politischen Ereignisse in den Balkanländern und der im Oktober in der Türkei inszenierte Völgerei österreichischer und ungarischer Waren beeinflussten in den letzten Monaten des Jahres 1908 einen großen Teil des Frachtenverkehrs ungünstig und schädigten auch den wichtigsten Verkehr mit den Seehafenplätzen Triest und Fiume.

In Berücksichtigung dieser Verhältnisse und des durch die weiteren Umstände, daß im Jahre 1908 nunmehr die Verstaatlichung der Kaiser Ferdinands-Nordbahn hervorgerufen, für die Südbahn nachteiligen Verschiebungen

der Verkehrsquoten zum erstenmal auch in der Naturalbedienung zum Ausdruck kam, erscheint das Ergebnis hinsichtlich der beförderten Gütermengen, wonach zwar in Ungarn ein größerer Ausfall, in Oesterreich aber sogar eine kleine Zunahme und auf dem Gesamtnege nur eine Abnahme von 9 Prozent zu verzeichnen ist, als ein relativ nicht ungünstiges.

Das Nettoverträgnis des Gesamtneges belief sich

im Jahre 1908 auf	137,047,354.58
die Betriebsausgaben auf	84,731,799.93
Es ergibt sich sonach ein Betriebsüberschuß von	52,315,554.65

Der Betriebskoeffizient, beziehungsweise das Verhältnis dieser Gesamtausgaben zu den Bruttobetriebsentnahmen stellt sich im Jahre 1908 für das österreichische Nege auf 75.32 Prozent (gegen 69.54 Prozent im Jahre 1907), für das ungarische auf 74.97 Prozent (gegen 67.65 im Jahre 1907), für das Gesamtnege auf 75.27 Prozent (gegen 69.25 Prozent im Jahre 1907).

Die Südbahn hat auch einige Lokal- und Nachtbahnen im Betrieb.

Während die Wien-Pottendorf-Wiener-Neustädter Bahn, die Leoben-Bordenberger Bahn, die Bizinalbahn Güns-Steinamanger und die Bares-Patrazer Bahn eine Mehrereinnahme erzielten, welche bei der Nadersburg-Luttenberger Bahn sogar 17.9 Prozent betrug, hatte die Graz-Köflacher Bahn eine Mindereinnahme von 3.1 Prozent zu verzeichnen.

Diese Mindereinnahme resultiert hauptsächlich aus dem Frachtenverkehr, die trotz einer Zunahme der beförderten Gütermenge um 34,548 Tonnen eintrat und findet ihre Begründung in dem Sinken des mittleren Durchlaufes per Tonne von 40.32 Kilometer im Jahre 1907 auf 37.43 Kilometer im Jahre 1908, welches Sinken der Einwirkung der seit 13. Oktober 1907 im Betriebe stehenden, teilweise eine Konkurrenzlinie der Graz-Köflacherbahn bildenden Sulmtalbahn zuzuschreiben ist. Die ausgewiesenen Mehrtransporte der Graz-Köflacher Bahn entfielen vorwiegend auf die Artikel Eisenschlacken, Obst, Holz, Holzstoff und Mineralkohle.

Die Betriebskosten der Graz-Köflacher Bahn

haben im Jahre 1908	Kr. 1,873,506.93
1908	2,234,909.08
sind daher im Jahre 1908 um	361,402.15 gestiegen.

Als Ursache wurden höhere Personalkosten und gesteigerte Materialpreise angenommen, ferner mußten bei der Graz-Köflacher Bahn schadhafte Holzbrücken gegen solche aus Eisenkonstruktionen ersetzt, eine größere Auswechslung von Schienen und ausgedehnte Schotterbettkonstruktionen vorgenommen, ferner mußten für alte kassierte Wagen Ersatznachschaffungen gemacht werden, dabei trat noch dem Umstand hinzu, daß über behördliche Anordnung die Achsenzahl der Güterzüge mit Rücksicht auf die unzulänglichen Geleiseanlagen in den Stationen reduziert werden mußte, wodurch die Ausnützung der Züge ungünstig beeinflusst wurde.

Der Verlust aus dem Betriebe der Graz-Köflacher Bahn betrug Kr. 524,010.77.

Während noch im Jahre 1907 aus dem Betriebe fremder Bahnen ein Ertrag von Kr. 12,460.77 erzielt wurde weist das Jahr 1908 aus diesem Titel einen Abgang von Kr. 406,697.44 auf.

Diese verminderte Einnahme gegenüber dem Vorjahre ist, wie bereits erwähnt, zum größten Teil auch auf die Neuananschaffungen, Ausbau oder Erweiterungen der Stationen und die entstandenen Konkurrenzlinien zurückzuführen. Es war das erstemal, daß die Herren Aktionäre der Nacht- und Lokalbahnen nach jahrelangem Einstehen fester Dividenden sich mit der harten Tatsache abfinden mußten, daß einmal weniger eingenommen, respektive kein Ueberschuß, sondern ein Defizit zu verzeichnen sei, welches ihren Unwillen im höchsten Maße hervorrief.

Die Besitzer von Aktien der Hauptlinie der Südbahn bekommen schon seit Jahren keine Dividende, weil die Verzinsung der ungeheuren Schuldenlast Kr. 31,537,418.46 erforderte, welche Summe in Verbindung mit den übrigen gesteigerten Ausgaben ein Defizit im Jahre 1908 von Kr. 8,072,621.93 verursachte.

Unter diesen traurigen finanziellen Verhältnissen ist es für die Bediensteten ungemein schwer, eine Verbesserung ihrer dienstlichen und materiellen Lage zu erlangen, ja die Vertreter der Gewerkschaft, der Personalkommission und der übrigen humanitären Institute haben mit Funktionären der Gesellschaft einen ungemein harten und zähen Kampf, wenn auch nur um ganz kleine Benefizien oder Erleichterungen für das Personal, zu führen.

Auf Grund dieses Achtmillionendefizits wurde an allen Ecken und Enden ein Sparsystem inaugurirt, welches jeder Beschreibung spottet. Die im Oktober 1907 vorgenommene allgemeine Gehalts- und Lohnerhöhung und die damit verbundenen erhöhten Ausgaben, welche zum größten Teil wieder nur durch die Aufbesserung der ohnehin hohen Gehälter der Oberbeamten verursacht wurden, werden gegenwärtig von den Machern der Südbahn durch alle möglichen und unmöglichen Praktiken aus dem Personal herauszuschinden, respektive durch Abzwecken an dem fauer erworbenen ohnehin fargen Verdienst hereinzubringen versucht.

Daß man bei Anwendung dieser Ersparungsmittel ganz strupplos zu Werke geht, beweist die neuerfundene Methode, den Zugsbegleitern die ohnehin immer geringer ins Verdienen gebrachten Fahrgebühren wegzustreichen und die Oberkondukteure, respektive Zugsführer, die im Orange anderer Geschäfte während der Fahrt diese Sparmethode nicht in vollem Umfange ausführten, mit Strafen zu belegen.

Diese Methode besteht darin, daß bei Zügen, welche in Bergstrecken verkehren und bei denen sich die Bremsprozente je nach der Geschwindigkeit oder Gefährlichkeit entweder in der Berg- oder Talstrecke erhöhen, die aus diesem Anlaß mehr beizugebenden Bremser in der anderen Fahrtrichtung ohne Dienst zu fahren haben, respektive im Stundenpaß als ohne Dienst fahrend auszuweisen sind, obwohl diese Leute auch ab Semmering nach Bolognig oder Mirzuzschlag auf demselben Dienstposten weiter verbleiben müssen, da in der Station Semmering bei einer Minute Aufenthalt nicht nur keine Zeit ist, um zum Dienstwagen zu gelangen, es ist meistens in demselben auch kein Platz vorhanden.

Bei Schnell- und Personenzügen, die mehr als 200 Tonnen Belastung haben, müssen in der Bergstrecke

für 33 Prozent, in der Talstrecke für 25 Prozent Bremser beigegeben werden, wenn der Zug auch mit der Vakuumbremse gebremst wird. Das Umgekehrte ist der Fall, wenn die Züge infolge ihrer erhöhten Belastung in der Bergstrecke geschoben werden; bei diesen Zügen müssen in der Talstrecke 25 Prozent und in der Bergstrecke 33 Prozent Bremsbrutto mit Bremsern besetzt sein. Nachdem das mindeste Ausmaß in allen übrigen Strecken 16 Prozent beträgt, müssen in der Station Gloggnitz oder Mürzzuschlag so viel Zugbegleiter beigegeben werden, daß das oben angegebene Bremsausmaß erreicht wird; von dieser Mehrbeigabe müssen wieder ein oder zwei Mann in der Strecke, wo nur 25 Prozent Bremsbrutto erforderlich sind, ohne Dienst und erst in der zweiten Hälfte der Strecke, bei 33 Prozent, im Dienst fahren. Dieses Mehrerfordernisses wegen muß in den Stationen Gloggnitz, respektive Mürzzuschlag immer eine Anzahl Zugbegleiter als Reserve vorhanden sein. Die Leute müssen oft stundenlang warten, bis sie eine Verwendung erhalten, und dann müssen sie die Hälfte der Strecke, auf derselben Bremse sitzend, ohne Dienst zurücklegen, das heißt, der Zugführer darf sie nur in der Richtung der erhöhten Bremsprozentage im Dienst, in der anderen Strecke als ohne Dienst mitfahrend im Stundenpaß ausweisen.

Durch diese Methode, die in gar keiner Vorschrift eine Berechtigung oder Begründung findet, erspart die Gesellschaft auf Kosten ihres Personals bei jedem Mann und jeder Fahrt 10 S.

Auf der Graz-Köflacher Bahn, welche eigentlich keine Gebirgsbahn ist, wird diese wahnsinnige Sparmethode wegen des bereits erwähnten Defizits im vorigen Jahre bis zum äußersten geübt.

Diese stumpfsinnigen Anordnungen, daß bei einem eventuellen Bruttoabfall in einer Station und durch die Verminderung des Bremsbruttos die Zugbegleiter der Partie so lange und so weit ohne Dienst beim Zuge zu bleiben, respektive mitzufahren haben, bis die Bruttolast entweder erhöht wird oder höhere Bremsprozentage in der zu befahrenden Strecke vorgegeben sind, sind schon Wahnsinn ohne Methode.

Schämt sich denn die Südbahn nicht, daß sie das Defizit auf Kosten der Zugbegleiter hereinbringen will und den armen Teufeln die paar Heller Fahrgebühren wegstiehlt?

Die älteren Bediensteten der Südbahn haben schon viel erlebt, aber auf eine solche Spar- und Ausbeutungsmethode können sie sich doch noch nicht erinnern. Das blieb der gegenwärtigen Verkehrsdirektion mit dem Herrn Verkehrsminister Julius Neßler an der Spitze vorbehalten.

Der Herr Direktor Neßler führt im Verborgenen ein sehr beschauliches Dasein; sein Name wird fast nie in der Öffentlichkeit genannt, was der Vermutung Raum geben könnte, als ob alle seine Untergebenen mit seiner väterlichen Fürsorge voll und ganz zufrieden wären.

Der ungeheure Druck, welcher auf den Bediensteten der Verkehrsdirektion, insbesondere auf den Schultern des Zugbegleitungspersonals lastet, wird auf die Dauer unerträglich und ist geeignet, denselben über das bewiesene Wohlwollen die Augen zu öffnen. Wenn diese Sparerlässe auch nicht alle vom Herrn Verkehrsminister Neßler selbst unterschrieben sind, so geschähen derartige Anordnungen doch unter seiner verantwortlichen Leitung, und er muß doch von den Anordnungen seiner untergeordneten Organe Kenntnis haben.

Als Subdirektor und früherer Leiter des Betriebsinspektorats Triest hat sich der nunmehrige Verkehrsdirektor Herr Julius Neßler sehr entgegenkommend und bedienstetenfreundlich erwiesen, so daß dieser Herr in seiner jetzigen Gestalt gar nicht mehr zu erkennen ist, es wäre denn, daß der Herr Direktor nicht genug Selbständigkeit in Verkehrsfragen besitzt und sich von seinen untergeordneten Organen Dinge soufflieren läßt, die geeignet sind, den Herrn Direktor Neßler um seinen guten Namen und sein im Personalstand erworbenes Ansehen zu bringen.

Daß einem in einer leitenden Stellung sich befindlichen Funktionär, wie Herrn Direktor Neßler, bei einem auf Gewinn berechneten Unternehmen, das einen Gehalt von 8.000.000 Kr. nachweist, die Pflicht erwächst, zu sparen, finden wir begreiflich, es fragt sich nur, ob durch diese geschilderte Sparmethode das Gespenst des Defizits verschleudert werden und die Südbahn auf Kosten der Zugbegleiter saniert werden kann, was wir bezweifeln.

Daß die Personalkosten gestiegen sind, ist gar nicht verwunderlich, wenn man die kolossale Vermehrung des Beamtensandes betrachtet, insbesondere der sogenannten Kontrollorgane.

Die Südbahn wird bald mehr Kontrollorgane als Arbeiter haben; es wimmelt überall von solchen. Die Anzahl der Beamten bei den Betriebsinspektoraten und der Direktion wurde mehr als verdoppelt.

Wenn von einer Station zum Beispiel ein Bureau-einrichtungsgegenstand, beispielsweise ein Tisch oder eine Bank, ein Sessel zc., angefordert wird, so wird von der Direktion vorher ein Direktionskontrollor entsendet, um die Notwendigkeit zu prüfen, und dann erst wird der Gegenstand bewilligt oder das Begehren abgewiesen. Tage- und wochenlang sind im heurigen Sommer die Direktionskontrollore herumgefahren, um die Notwendigkeit der Beigabe eines Radmeisters zu konstatieren, so daß die Reisediäten dieser Herren dazu ausgereicht hätten, nicht nur einen Zug, sondern mehrere das ganze Jahr mit Radmeistern zu versehen. Kommt denn der Verkehrsdirektion noch nicht zum Bewußtsein, daß dieses Meer von Beamten die Gesellschaft ein Heidenfeld kostet, wofür sie manche kleine Konzession machen könnte und noch dabei ersparen würde?

Alle diese Herren erblicken ihr Teil bei unternehmen Dienstfahrten nur darin, recht viel Anzeigen zu machen, und in der Erstattung von Vorschlägen, wie sie dem Personal etwas wegnehmen könnten.

Eine vernünftige Anregung von Seiten des Personals gegenüber diesen Funktionären wird niemals beachtet oder respektiert, wenn sich dabei nicht etwas ersparen läßt.

Dieses Meer von Beamten als Kontrollorgane ist vollständig unnütz und diese Reisen, bloß um den Verkehrskontrollor anzugeigen, vollständig zwecklos.

Wegen dieser eigenartigen Tätigkeit, bei der für das Personal nichts als Schikanen und Strafen herauskommen, erfreuen sich diese Herren nicht der geringsten Sympathien, insbesondere deshalb nicht, weil selbe auf Kosten des Personals Karriere machen wollen.

Eine neue Aufgabe für die Gewerkschaften.

Genosse Adolf Braun propagiert in der Monatszeitschrift „Der Kampf“ ein neues Lohnsystem auf der Grundlage des korporativen Arbeitsvertrages. Er weist zunächst darauf hin, daß bei dem früheren Naturallohnsystem, das naturgemäß in der modernen entwickelten Wirtschaft keine Anwendung mehr finden kann, die Arbeiter wenigstens immer vor direkten Nahrungsmitteln geschützt waren. Die Kosten periodischer Lebensmittelverteuerung infolge von Missernten, Krieg u. s. w. trug der Unternehmer. Heute, unter der Herrschaft des Geldlohnsystems, sei es der Arbeiter, der nicht nur die aus Naturereignissen, sondern auch die aus der künstlichen Lebensmittelverteuerung resultierenden Kosten zu tragen habe. Dadurch würden die Voraussetzungen bei Abschluß von Tarifen oft gegenstandslos. Der festgesetzte Lohn soll eine gewisse Höhe der Lebenshaltung garantieren. Werde während der Dauer des Tarifvertrages durch wirtschaftspolitische Maßnahmen plöcklich der Preis wichtiger Lebensmittel hinaufgeschraubt, garantiere der Vertragslohn nicht mehr die vorausgesetzte Lebenshaltung; die Kaufkraft des Lohnes verändere sich zu ungunsten der Arbeiter. Darauf, meint Genosse Braun, müsse und könne bei Abschluß von Tarifen Rücksicht genommen werden. Damit werde den Gewerkschaften eine neue, in den Rahmen ihrer Tätigkeit passende Aufgabe gestellt. Wir lassen nun den Autor selbst sprechen, indem wir aus seinen Darlegungen die Hauptpartien wiedergeben; er schreibt:

„Die Gewerkschaften sind infolge ihrer ganzen Entwicklung wesentlich auf den Kampf um die Verkürzung der Arbeitszeit und um die Erhöhung des Geldlohnes gerichtet. Sie sind aber nicht imstande, oder sie waren wenigstens bisher nicht imstande, den Arbeitern die Garantie zu schaffen, daß die Erhöhung des Geldlohnes auch zu einer Sicherung einer verbesserten Lebenshaltung führe. Fast überall vermögen wir festzustellen, daß dank der gewerkschaftlichen Aktion die Löhne der Arbeiter, in Mark und Pfennigen, in Franken und Centimes, in Kronen und SELLERN ausgedrückt, gestiegen sind; aber vielfach müssen wir mit Schrecken feststellen, daß man für die erhöhte Anzahl von Mark und Franken, Kronen und SELLERN weniger Nahrungsmittel gewinnen kann als zu der Zeit, da der Lohn im allgemeinen niedriger war. Gestiegerte Geldlöhne und doch verschlechterte Lebensbedingungen, das ist ein bemerkenswertes wirtschaftliches Ergebnis des Vergleiches der wirtschaftlichen Lage der Arbeiter vor wenigen Jahren und jetzt. Immer stärker tritt dieser Vergleich in Erscheinung. Die erhöhten Löhne bewahren die Arbeiter nicht vor der Notwendigkeit bedeutungsvoller Einschränkungen in ihrer Lebenshaltung. Die Gewerkschaften kommen nun zu der Ueberzeugung, daß alle ihre Bemühungen, einen Ausgleich gegen die Verteuerung der Lebensmittel zu schaffen, auf die Dauer unwirksam blieben. Die Steigerung des Geldlohnes ist nicht so rasch durchzuführen, wie die Lebensmittelpreise infolge einer rückwärtslofen Preispolitik der Agrarier anziehen, die ihre erhebliche Förderung in der staatlichen Wirtschaftspolitik findet, in der die spezifisch agrarischen hochschutzzöllnerischen Interessen die meistende Macht sind. So kommt durch diese agrarische Politik in unsere gewerkschaftliche Taktik ein Moment der Unruhe. Erhebliche Schwierigkeiten ergeben sich für den politischen wie für den gewerkschaftlichen Kampf der Arbeiterklasse, schon um die gegenwärtige Lebenshaltung der Arbeiter zu sichern, um weitere Verschlechterungen hintanzuhalten; das wäre aber doch ein zu kleiner Teil unserer Gegenwartspolitik, da die Hebung der Arbeiterklasse eine der dringendsten und notwendigsten Aufgaben der sozialistischen Bewegung, nicht zuletzt der Gewerkschaften ist.

Das Weiterbestehen des Geldlohnes ist auf der gegenwärtigen Entwicklungsstufe der Volkswirtschaft und der sozialen Beziehungen unbedingt notwendig. Das von dem Willen der Arbeiter völlig unabhängige Risiko der gestiegenen Preise, das heißt der verminderten Kaufkraft seines Geldlohnes soll künftig von dem Unternehmer getragen werden. So schwer durchführbar dies erscheinen mag, so wenig ist es tatsächlich unmöglich. Es werden notwendig sein: eine Verbesserung der Detailhandelsstatistik für die Gesamtheit; eine intensivere Beschäftigung der Gewerkschaften mit der Haushaltsstatistik, schiedsrichterliche Organe zwischen Unternehmern und Arbeitern — die übrigens in vielen Tarifen schon vorgegeben sind —, um dieses Prinzip nicht bloß zum leitenden Grundsatze beim Abschluß von Tarifverträgen zu machen, sondern um auch seine Anwendung immer mehr zu befestigen und Differenzen zu entrücken.

An einem Beispiel wollen wir zeigen, wie wir die Verbindung der Vorteile des Naturallohnsystems mit dem Weiterbestand des Geldlohnes für möglich halten. Für die im Verzehrungssteuerbezirk Wien liegenden Bezirke würde am 1. Juni 1910 für die Arbeiter eines bestimmten Gewerbes ein Tarifvertrag auf drei Jahre abgeschlossen. In diesem Tarifvertrag würde der Minimallohn mit 30 Kr. für die Woche festgesetzt werden, der in jedem folgenden Jahre um Kr. 1-20 zu steigen hätte. Dieser Lohn würde in zwei Teile zerfallen, in einen festen Anteil von 10 Kr. und einen beweglichen Anteil von 20 Kr. Man würde da von der Voraussetzung ausgehen, daß während der Dauer des Tarifvertrages die Preischwankungen nur einen Teil der Gebrauchsgegenstände treffen werden, während die Wahrscheinlichkeit erheblicher Preisänderungen für zwei Drittel des Lebensbedarfes der Arbeiter angenommen wird. Um aber die Schwierigkeiten künftiger Berechnungen zu erleichtern, wird der Einfachheit wegen angenommen, daß nur die zur Erhaltung des Arbeiters vor allem notwendigen Artikel: Brot, Fleisch, Milch und Kohle Preisveränderungen ausgesetzt seien und daß die Arbeiter zwei Drittel ihrer Einnahmen für diese vier

unentbehrlichen Bedarfsgegenstände verwenden. Man wird dann feststellen, wie viele Kilogramm Brot und Fleisch, wie viele Liter Milch, wie viele Zentner Kohle man für 20 Kr. kaufen kann; man wird gewisse Anteile am Gesamtbedarf annehmen und das erreichbare Brotquantum bestimmter Qualität für 8 Kr., das Fleischquantum mit Angabe der in der Haushaltung der Arbeiter üblichen Sorte für 5 Kr., die Anzahl von Litern Milch für 3 Kr. und den Zentner Kohle für 4 Kr. feststellen. Man wird dann zu der Rechnung kommen, daß der Lohn des Arbeiters beim Tarifvertragsabschluß zum mindesten zu betragen habe: 30 Kr. = 10 Kr. + a Kilogramm Brot + b Kilogramm Fleisch der bestimmten Sorte + c Liter Vollmilch + d Zentner Steinkohle. Nach jedem Vierteljahr hätte das Schiedsgericht zusammenzutreten und festzustellen, wie viel 10 Kr. + a Kilogramm Brot u. s. w. in Wien kosten. Darnach wäre der Geldlohn im kommenden Vierteljahr zu berechnen, so daß stets die gleiche Menge Nahrungsmittel um die Lohnsumme zu kaufen wäre! Nach Ablauf eines Jahres kann die Lohnsteigerung von Kr. 1-20 in gleicher Weise auf Geld, Brot, Fleisch, Milch und Kohle verteilt werden. Im ersten Augenblick mag es scheinen, daß dieses System zu kompliziert ist, zu Streitigkeiten Anlaß geben könnte. Die Durchführung würde aber zeigen, daß die Schwierigkeiten weit geringer sind, als sie uns, die wir an das reine Geldlohnsystem gewöhnt sind, erscheinen. Es mag ja der Anfang, wie jedes neue Beginnen, mit mancherlei Schwierigkeiten verknüpft sein. Nur kräftige, gut geleitete Organisationen von Arbeitern und Unternehmern werden für derartige Tarifverträge die erforderlichen Voraussetzungen bieten. Ist einmal der Anfang gemacht, so werden sich der Verbreitung dieses Systems nur noch verhältnismäßig geringe Schwierigkeiten entgegenstellen.“

Daß die Unternehmer in seinen Vorschlägen wieder mal eine Gefahr für die Industrie erblicken werden, sieht Genosse Braun voraus. Der Haupteinwand dürfte der sein, daß mit Einführung des veränderlichen Lohnes die Kalkulationen erschwert würden. Demgegenüber sei darauf hinzuweisen, daß teilweise viel wichtigere Faktoren als der Lohn heute schon jeder sicheren Berechnung entzogen seien. Da komme in Betracht das ununterbrochene Schwanken der Rohstoffpreise, die Veränderlichkeit des Zinsfußes u. s. w. Die Verwirklichung seines Vorschlages schaffe auf der anderen Seite den gar nicht hoch genug zu veranschlagenden Vorteil, daß sie aus hunderttausenden Einzelwirtschaften die Unruhe ausschalte. Er sagt dann weiter:

Gelingt es unserem Vorschlage, die Zustimmung der Gewerkschaften zu finden, gelingt es den Gewerkschaften, durchzusetzen, was wir ihnen hier empfehlen, so wird die Stellung unserer Unternehmer in allen wirtschaftspolitischen Fragen eine gründliche Aenderung erfahren. Den Unternehmern fehlt der Antrieb zum Widerstand nicht nur gegen eine Erhöhung der Lebensmittelpreise, sondern auch gegen das indirekte Steuersystem und gegen alle verwandten, den Massenkonsum bestimmenden Maßregeln des Staates und der agrarischen Vereinigungen. In dem Augenblick, wo es gelingt, in umfangreicher Maße die Verteuerung der Lebensmittel von der Masse der Arbeiter auf die Unternehmer abzuwälzen, in diesem Augenblick wird die Abneigung gegen die direkten Steuern, wird die fanatische Vorliebe für neue indirekte Steuern bei den Unternehmern aufhören. Von diesem Augenblick an wird das Unternehmertum das offene und geheime Bündnis mit den Agrariern oder die Duldung der agrarischen Politik aufgeben, das Unternehmertum wird dann erst zu einer klaren Industriestaatspolitik getrieben, das Unternehmertum wird dann das fördern und unterstützen, was die Vertreter der Arbeiter zum Zwecke der Entlassung unserer wirtschaftlichen Kraftquellen immer wieder von neuem in den Parlamenten und in den Gemeindevertretungen gefordert haben.

Die Stellung der wirtschaftspolitischen Parteien zueinander würde bei Durchsetzung unserer Methode erhebliche Aenderungen erfahren. Die Unternehmer, die bisher dem agrarischen Uebermut keinen Widerstand entgegensehten, würden notgedrungen der agrarischen Politik im Staate und auf dem Markte Widerstand entgegengehen, wenn nicht mehr die Arbeiter, sondern sie selbst die Folgen der Preissteigerungen zu tragen hätten.

Es ist ein Vorzug der gewerkschaftlichen Politik, daß sie nicht leicht verknöchern kann, daß sie immer wieder durch die Entwicklung des Kapitalismus, durch unerwartete wirtschaftliche Konstellationen zu neuen Methoden, zur Ueberprüfung der alten gezwungen wird. Die allgemeine Lebensmittelveerteuerung, die den Erfolg der gewerkschaftlichen Aktion vielfach aufhebt, ihn sonst häufig in Frage stellt, ihn niemals zum vollen Gewinn gedeihen läßt, nötig zu neuen Kampfmethoden, zwingt zur Ueberprüfung der alten. Der grenzenlose Egoismus der Agrarier, die Gleichgültigkeit des Unternehmertums, die schweren Sorgen des Proletariats zwingen uns, den Kampf mit neuen Waffen aufzunehmen, zwingen uns, den Kapitalismus, dem wir gegenüberstehen, verantwortlich zu machen für die Verschlechterung der Lebenshaltung, für die Verminderung der Ernährungsmöglichkeit der Arbeiter.“

Aufklärungsarbeit.

Aus Eisenbahnerkreisen schreibt man uns: Es ist schwer, über Bildungsarbeit zu schreiben, wenn es einem selbst noch an wissenschaftlichen Grundsätzen mangelt, man also selbst noch bildungsbedürftig ist. Aber dennoch zwingt mich ein innerer Drang, ein paar Worte, wenn schon nicht über Bildung im besonderen, so doch über Bildung im allgemeinen, soweit sie für uns organisierte Eisenbahner in Betracht kommt, zu verlieren.

Es gibt heute noch Vertrauensmänner, die einer speziellen Bildungsarbeit kein besonderes Interesse abgewinnen, nicht vielleicht, weil sie der Ansicht sind, daß für die Mitglieder mehr Wissen von Nacheil wäre, nein, aus reinem Fatalismus wollen sie dieser Frage nicht jene Aufmerksamkeit und Bedeutung beimessen, die ihr nach ihrem inneren Wert zugesprochen werden muß.

Man kann freilich leicht Argumente finden, um zu beweisen, daß für die Eisenbahner oder vielmehr zur Gewinnung derselben für die Organisation eine besondere

Bildungsarbeit nicht notwendig ist, denn bisher hat man sich mit dieser Frage nicht so viel beschäftigt und dennoch war es möglich, in der Zeit von einigen Jahren die Mitgliederzahl zu verdoppeln und ganz schöne Erfolge zu erringen. Freilich, das ist es ja, was unsere Mitglieder wollen. „Erfolge“, aber nur wirtschaftliche, die moralischen, wie Anerkennung der Organisation, Personalkommission, Arbeiterausschüsse u. s. w., die finden bis jetzt nicht jene Anerkennung, die ihnen eigentlich zukommen sollte. Ich bin der Ansicht, daß die moralischen Erfolge ihrer Bedeutung nach viel höher zu bewerten wären als die wirtschaftlichen. Mühte doch erst ein ganzer Umsturz in den Gesinnungen der hohen Bureaucratie herbeigeführt werden, ehe man die Erfolge erringen konnte, und wer den Konservatismus der Herren kennt, der wird auch begreifen, welche kolossale Arbeit in dieser Hinsicht geleistet wurde. Wenn nun moralische Erfolge nicht gewürdigt werden, so muß uns das doch zu bedenken geben und es wird notwendig sein, den Eisenbahnern zu sagen, daß nicht nur dem Wagen die notwendigen Befriedigungsmittel fehlen, sondern daß auch im Kopf ein Plätzchen vorhanden ist, das, um die geistige Verkümmernung hintanzuhalten, auch einer entsprechenden Fürsorge bedarf. Räuber- und Blutmänner, welche kolossale Arbeit in dieser Hinsicht geleistet wurde. Wenn nun moralische Erfolge nicht gewürdigt werden, so muß uns das doch zu bedenken geben und es wird notwendig sein, den Eisenbahnern zu sagen, daß nicht nur dem Wagen die notwendigen Befriedigungsmittel fehlen, sondern daß auch im Kopf ein Plätzchen vorhanden ist, das, um die geistige Verkümmernung hintanzuhalten, auch einer entsprechenden Fürsorge bedarf. Räuber- und Blutmänner, welche kolossale Arbeit in dieser Hinsicht geleistet wurde.

Es wurde ja im „Eisenbahner“ schon oft darauf hingewiesen, daß auch für uns einmal Zeiten kommen können, wo wir nicht nur um wirtschaftliche Forderungen kämpfen werden, sondern einen Kampf um den Bestand bereits erworbener Rechte (Koalitionsrecht, Anerkennung der Organisation) u. s. w. führen müssen. Ja, was dann, wenn schon jetzt, wo wir mitten in den Erfolgen stehen, der größte Teil der Bediensteten über die Organisation und deren Vertrauensmänner wettet, weil ihre Hoffnungen nicht ganz erfüllt wurden. Wie soll es werden, wenn wir von unserer Bewegung sonst nichts kennen als die Wagenfrage? Die Antwort kann nicht schwer sein, es würde an der Lust zum Kämpfen mangeln, man würde sich wegen dieser anscheinenden Kleinigkeit gar nicht aufregen, und die Regierung oder die Bahnverwaltung hätten leichtes Spiel. Wenn wir nun alle diese Umstände kennen, so müssen wir uns doch sagen, daß wir uns nicht nur mit der Wagenfrage, sondern auch mit der Bildungsfrage, und zwar mehr als bisher beschäftigen müssen. Die Ideen, Tendenzen und Prinzipien der Partei dürfen nicht mehr wie bisher für so viele in der Gewerkschaft stehende Mitglieder ein spanisches Dorf bleiben.

Zur Einreichungsfrage auf der Böhmisches Nordbahn.

Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 4. Dezember 1909, Z. 12.520, betreffend die Einreichung der in den Staatsbahndienst überzunehmenden Beamten, Unterbeamten und Diener der k. k. privilegierten Böhmisches Nordbahn in den Personalstatus der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Im nachstehenden werden die Grundsätze, welche für die Ueberführung der von der Verwaltung der k. k. privilegierten B. N. B. in den Staatsbahndienst überzunehmenden Beamten, Unterbeamten und Diener in den Personalstatus der k. k. österreichischen Staatsbahnen zur Anwendung gelangen werden, verlaubar:

A. Allgemeine Grundsätze.

1. Gemäß Artikel V des Gesetzes vom 2. August 1908, R. G. Bl. Nr. 169, ex 1908, bleibt es den Bediensteten der B. N. B. freigestellt, sich in den Personalstatus der k. k. österreichischen Staatsbahnen einreichen zu lassen oder unter den bisherigen Bedingungen im Status der B. N. B. zu verbleiben.

2. Für die eingereichten Bediensteten der B. N. B. gelten nach durchgeführter Einreichung ausschließlich die Bestimmungen der Dienstordnung und die Gehaltsvorschriften der k. k. österreichischen Staatsbahnen, sofern in den nachstehenden Grundsätzen nicht Ausnahmeverfügungen getroffen sind und mit der Maßgabe, daß die im Amtsblatte des k. k. Eisenbahnministeriums 1908, LV Stück, verlaubarten Normen, betreffend die Regelung, beziehungsweise Verbesserung einzelner Nebengebühren auf die eingereichten Bediensteten mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1909 Anwendung zu finden haben.

3. Gemäß Artikel VI, Abschn. 3, des vorzitierten Gesetzes darf kein Bediensteter bei der Einreichung an den ihm unmittelbar vor der Einreichung gebührenden ständigen Bezügen eine Einbuße erleiden. Ein Minderbetrag an Gehalt kann bei der Einreichung aus dem Grunde nicht eintreten, weil die Einreichung mindestens in die dem bisherigen Gehalte entsprechende Gehaltsstufe des Schemas der k. k. österreichischen Staatsbahnen erfolgt. Ein bei der Einreichung etwa sich ergebender Minderbetrag an Quartiergeld wird, sofern er nicht ohnedies durch eine bei der Einreichung eintretende Erhöhung der ständigen Bezüge ausgeglichen wird, in Form einer für die pensionsbemessung nicht anrechenbaren Quartiergeldzulage ersetzt werden, über deren Einsetzung in den nachfolgenden besonderen Grundsätzen nähere Bestimmungen aufgestellt sind.

4. Weiter wird jenen Bediensteten der B. N. B., für welche gemäß Artikel V der Dienstvorschrift vom 23. Dezember 1900, Z. 39.182/A. I, von der Verwaltung der k. k. privilegierten

B. N. B. bis auf Widerruf die auf ihre Bezüge entfallende Besoldungssteuer samt Zuschlägen und Umlagen sowie die Personaleinkommensteuer eingerichtet wurde, der Anspruch auf Steuererleichterung, und zwar den Beamten bis zu der der Einreichung nachfolgenden Beförderung in eine höhere Dienstklasse, den Unterbeamten und Dienern jedoch bis zu der der Einreichung nachfolgenden Ueberstellung in eine Verwendungskategorie mit einem höheren Gehaltsstufe, sofern mit dieser Ueberstellung gleichzeitig eine Gehaltserhöhung verbunden ist, sonst aber bis zur ersten der Ueberstellung nachfolgenden Beförderung belassen.

5. Die von der k. k. privilegierten B. N. B. mit Dienstvorschrift vom 23. Oktober 1907, Z. 32.045, einzelnen Bediensteten bestimmter Jahrgänge gewährte Zulage der Kürzung der laufenden Vorrichtungsfrist wird, sofern die Zulage nicht durch Einreichung in eine höhere Gehaltsstufe, beziehungsweise Dienstklasse des Staatsbahnschemas vorweg erfüllt wird, eingehalten werden.

6. Die eingereichten Bediensteten der B. N. B. haben den Staatsbahndienstleistungen gleichen Rangsdatum nachzusehen.

7. Jene Bediensteten der B. N. B., welche der ihnen angebotenen Einreichung nicht zustimmen, werden unter Wahrung der von ihnen erworbenen Rechte auch weiterhin nach den bei der B. N. B. bestehenden Personalvorschriften behandelt werden.

B. Beamte.

1. Die Beamten des Status I, II und III der B. N. B. werden mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1909 je nach ihrer Verwendung unmittelbar in die sechs Status der Staatsbahnbeamten eingereiht.

2. Die Art der Einreichung der Beamten des Status I wird im Hinblick auf die geringe Anzahl der hierbei in Betracht kommenden Beamten sowie wegen der Ungleichheit der Gehaltschemata individuell mit Berücksichtigung der maßgebenden Dienstverhältnisse jedes einzelnen und unter voller Beachtung der in den allgemeinen Grundsätzen aufgestellten Bestimmungen festgesetzt.

3. Die Einreichung der Beamten des Status II der B. N. B. wird nach folgenden Grundsätzen vorgenommen werden:

Die in der Gehaltsstufe von 1600 Kr., 1800 Kr. oder 2000 Kr. befindlichen Beamten werden in jene Gehaltsstufe der X. Dienstklasse des Schemas der k. k. österreichischen Staatsbahnen eingereiht, in welcher die gleichzeitig mit ihnen zu Beamten ernannten Staatsbahndienstleistungen im Zeitpunkt der Einreichung stehen, und erhalten in dieser Dienstklasse den Rang vom Zeitpunkt ihrer demotivierten Ernennung zu Beamten des Status II der B. N. B.

Jene in der Gehaltsstufe von 2000 Kr. befindlichen Beamten, welche am 1. Jänner 1903 oder in einem früheren Zeitpunkt zu Beamten des Status II demotiviert ernannt wurden, werden unter gleichzeitiger Beförderung in die IX. Dienstklasse des Schemas der k. k. österreichischen Staatsbahnen in die Gehaltsstufe von 2200 Kr. eingereiht und erhalten den Rang vom Zeitpunkt der Einreichung.

Die in der Gehaltsstufe von 2200 Kr. befindlichen Beamten, welche die Gehaltsstufe von 2000 Kr. auf Grund des gegenwärtigen Gehaltschemas der B. N. B. erlangt haben, werden in die Gehaltsstufe von 2200 Kr. der IX. Dienstklasse des Schemas der k. k. österreichischen Staatsbahnen mit dem Range vom Zeitpunkt der Erreichung der Gehaltsstufe von 2200 Kr. eingereiht.

Jene in der Gehaltsstufe von 2200 Kr. stehenden Beamten, die auf Grund des vor dem 1. Jänner 1908 gültigen Schemas der B. N. B. bei Erreichung der Gehaltsstufe von 2000 Kr. zu wirklichen Adjunkten ernannt wurden sowie die in der Gehaltsstufe von 2400 Kr. oder 2600 Kr. stehenden Beamten werden in jene Gehaltsstufe der IX. Dienstklasse des Schemas der k. k. österreichischen Staatsbahnen eingereiht, in welcher die gleichzeitig ernannten Staatsbahndienstleistungen im Zeitpunkt der Einreichung stehen, und erhalten den Rang vom Zeitpunkt ihrer Ernennung zu Adjunkten. Das Eisenbahnministerium behält sich jedoch vor, jene in der Gehaltsstufe von 2600 Kr. befindlichen Beamten, die eine mindestens 15jährige definitive Gesamtdienstzeit aufweisen, bei befriedigender Dienstleistung unter gleichzeitiger Beförderung in die VIII. Dienstklasse des Schemas der k. k. österreichischen Staatsbahnen mit dem Range vom Zeitpunkt der Einreichung in die Gehaltsstufe von 2800 Kr. einzureihen.

Die in der Gehaltsstufe von 2800 Kr. stehenden Beamten werden in die VIII. Dienstklasse des Schemas der k. k. österreichischen Staatsbahnen demotiviert eingereiht, daß sie in die nach dem Schema der B. N. B. nächsthöhere Gehaltsstufe von 3200 Kr. im gleichen Zeitpunkt vorrücken, in dem sie diese Gehaltsstufe im Wege normaler oder zirkulärmäßig gewährte Vorrückung bei der B. N. B. erreichen würden. Sie werden daher in jene Gehaltsstufe eingereiht, in welcher die Staatsbahnbeamten stehen, die in diesem Zeitpunkt in die Gehaltsstufe von 3200 Kr. vorrücken und erhalten jenen Rang, welcher diesen Staatsbahnbeamten zukommt.

Die in der Gehaltsstufe von 3200 Kr. stehenden Beamten werden in die gleiche Gehaltsstufe der VIII. Dienstklasse des Schemas der k. k. österreichischen Staatsbahnen eingereiht und erhalten jenen Rang, der den gleichzeitig in diese Gehaltsstufe eingetretenen Staatsbahnbeamten zukommt. Das Eisenbahnministerium behält sich jedoch vor, jene in der Gehaltsstufe von 3200 Kr. stehenden Beamten, welche eine mindestens achtjährige Dienstzeit als Offizial, beziehungsweise Revident aufweisen oder sich in einer entsprechenden dienstlichen Verwendung befinden, unter der Voraussetzung einer mehr als 20jährigen definitiven Gesamtdienstzeit und einer befriedigenden Dienstleistung unter gleichzeitiger Beförderung in die VII. Dienstklasse des Schemas der k. k. österreichischen Staatsbahnen mit dem Range vom Zeitpunkt der Einreichung in die Gehaltsstufe von 3600 Kr. einzureihen.

Die in der Gehaltsstufe von 3600 Kr., 4000 Kr. oder 4400 Kr. befindlichen Beamten werden in die gleiche Gehaltsstufe der VII. Dienstklasse des Staatsbahnschemas eingereiht und erhalten den Rang vom Zeitpunkt des Eintrittes in die Gehaltsstufe von 3600 Kr.

Die in der Gehaltsstufe von 4800 Kr., 5400 Kr. oder 6000 Kr. stehenden Beamten werden in die gleiche Gehaltsstufe der VI. Dienstklasse des Schemas der k. k. österreichischen Staatsbahnen mit dem Range vom Zeitpunkt der Erreichung der Gehaltsstufe von 4800 Kr. eingereiht.

4. Die Beamten des Status III der B. N. B., welche in der Gehaltsstufe von 1400 Kr. stehen, werden in die Gehaltsstufe von 1600 Kr., die in der Gehaltsstufe von 1600 Kr., 1800 Kr. oder 2000 Kr. befindlichen Beamten in jene Gehaltsstufe der X. Dienstklasse des Schemas der k. k. österreichischen Staatsbahnen eingereiht, in welcher sie stehen würden, wenn sie im Zeitpunkt, in dem sie die Gehaltsstufe von 1600 Kr. erreicht haben, zu definitiven Staatsbahnbeamten ernannt und nach deren Vorrichtungsfrist behandelt worden wären.

Die Einreichung erfolgt jedoch mindestens in die ihrem bisherigen Gehalte entsprechende Gehaltsstufe der X. Dienstklasse des Schemas der k. k. österreichischen Staatsbahnen, und es wird die in der gleichen Gehaltsstufe vor der Einreichung bereits zugebrachte Dienstzeit in die für die Erreichung der nächsthöheren Gehaltsstufe nach Staatsbahnnormen festgesetzte Vorrichtungsfrist eingerechnet. Der Rang der eingereichten Beamten in der X. Dienstklasse bestimmt sich nach dem Zeitpunkt der Erreichung der Gehaltsstufe von 1600 Kr.

Die in der Gehaltsstufe von 2200 Kr. befindlichen Beamten des Status III der B. N. B. werden in die gleiche Gehaltsstufe der IX. Dienstklasse des Schemas der k. k. österreichischen Staatsbahnen eingereiht und erhalten den Rang vom Zeitpunkt des Eintrittes in die Gehaltsstufe von 2200 Kr.

5. Jenen Beamten, welche bei der Einreichung ein niedrigeres als das ihnen unmittelbar vor der Einreichung gebührende Quartiergeld erhalten, wird der am jeweiligen Stationsort sich ergebende Quartiergelddifferenzbetrag, sofern dieser Minderbetrag nicht durch eine bei der Einreichung eintretende Erhöhung der ständigen Bezüge ohnedies ausgeglichen wird, bis zu der auf die Einreichung nachfolgenden Beförderung in Form einer Quartiergeldzulage ersetzt, welche bei den in eine niedrigere als die Gehaltsstufe von 2000 Kr. eingereichten Beamten in jenem Zeitpunkt, in dem sie nach den Normen der B. N. B. das höhere Quartiergeld in der Gehaltsstufe von 2000 Kr. erreichen würden, entsprechend erhöht wird.

6. Jenen Beamten des Status I, II und III der B. N. B., welchen von der Verwaltung der k. k. priv. B. N. B. ein höherer als der ihnen gemäß den Staatsbahnnormen zustehender Titel bereits zuerkannt wurde, wird dieser Titel auch nach ihrer Einreichung in den Personalstatus der k. k. österreichischen Staatsbahnen belassen werden.

C. Unterbeamte und Diener.

1. Von den Unterbeamten der B. N. B. werden in den Personalstatus der k. k. österreichischen Staatsbahnen eingereiht:

Werkmeister als Werkmeister in Haupt- und Betriebswerkstätten, Mechaniker als Werkmeister, Depotmeister als Magazinsmeister, Kanzlisten auf qualifizierten Posten als Offizianten, sonst als Kanzlisten,

die Unterbeamten der sonstigen Verwendungskategorien der B. N. B. in die gleichnamigen Verwendungskategorien des Schemas der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Von den Dienern der B. N. B. werden:

Werkmeisterstellvertreter als Werkführer, Stationsaufseher als Stationsmeister, Depotaufseher als Magazinsaufseher, Mechaniker als Oberwerkmeister, Monteure für elektrische Anstalten als Oberwerkmeister, Rangzettelgehilfen (Kanzlisten) als Rangzettelgehilfen, Maschinenwärter als Maschinenaufseher, Dampfesselwärter und Heizer als Stabkesselheizer, Verladeaufseher als Magazinsaufseher, Magazinsgehilfen als Magazinsdiener, Wächterexpedienten bei entsprechender Verwendung als Stationsaufseher, sonst als Wächter,

ferner die anderen Verwendungskategorien angehörender Diener in die gleichnamigen Verwendungskategorien des Schemas der k. k. österreichischen Staatsbahnen eingereiht.

Die Staatsbahnenverwaltung behält sich jedoch vor, Unterbeamte und Diener, welche sich in besonderer, mit ihrem Diensttitel nicht im Einklang stehender Verwendung befinden, nach Maßgabe ihrer tatsächlichen Verwendung in andere als die vorbezeichneten Verwendungskategorien einzureihen.

Die Ueberstellung von Dienern in höhere Verwendungskategorien wird erst nach erfolgter Einreichung unter Rücksichtnahme auf die zu notierende Postenanzahl sowie die besondere Qualifikation des einzelnen vorgenommen werden.

2. Die Unterbeamten und Diener werden mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1909 in die ihrem unmittelbar vor der Einreichung bezogenen Gehalte entsprechende Gehaltsstufe des Schemas der k. k. österreichischen Staatsbahnen eingereiht, wobei die mit Erlaß vom 8. Juli 1909, Z. 14.535, im XXXVII. Stücke des Amtsblattes ex 1909 verlaubarten Bestimmungen betreffend die Regelung der Bezüge sowie die Ernennungen und Vorrückungen der Unterbeamten und Diener der k. k. österreichischen Staatsbahnen vollinhaltlich Anwendung finden werden.

Die in der gleichen Gehaltsstufe des Schemas der B. N. B. zugebrachte Dienstzeit wird in die im Schema der k. k. österreichischen Staatsbahnen für die Erreichung der nächsthöheren Gehaltsstufe vorgezeichnete Wartzeit in Anrechnung gebracht, so daß in jenen Fällen, in denen die nach Staatsbahnnormen festgesetzte Vorrichtungsfrist bereits zurückgelegt wurde, die Einreichung in die nächsthöhere Gehaltsstufe vorgenommen wird.

3. Jenen Unterbeamten und Dienern, deren bisheriges Quartiergeld bei der Einreichung eine Herabminderung erfährt, wird die Differenz zwischen dem ihnen nunmehr zukommenden und dem früheren Quartiergeld, sofern sie nicht ohnedies durch eine bei der Einreichung eintretende Erhöhung der ständigen Bezüge ausgeglichen wird, in Form einer Quartiergeldzulage ersetzt, welche bei einer allfälligen Verlegung oder spätestens in jenem Zeitpunkte eingestellt wird, in dem diese Bediensteten im Wege der Vorrückung, Ueberstellung in eine Verwendungskategorie mit einem höheren Endgehalt oder ander umlage Ernennung zum Unterbeamten in eine solche Gehaltsstufe eintreten, mit welcher ein höherer Quartiergeldbetrag verbunden ist.

4. Jene Unterbeamten, beziehungsweise Diener der B. N. B., welche vor ihrer Anstellung mit Jahresgehalt eine mindestens siebenjährige provisorische Dienstzeit zurückgelegt haben, werden, sofern sie nicht ohnedies infolge der mit Erlaß vom 8. Juli 1909, Z. 14.535, verfügten Erhöhung der Anfangsgehälter in eine höhere als die bisherige Gehaltsstufe eingereiht werden, mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1909 in die nächsthöhere Gehaltsstufe des Besoldungsschemas der Unterbeamten, beziehungsweise Diener jener Kategorie, welcher der Betreffende angehört, überstellt und es wird ihnen die in ihrer bisherigen Gehaltsstufe zugebrachte Wartzeit für die nächste Vorrückung in Anrechnung gebracht.

5. Den derzeit im Genusse eines Reisepauschalges von jährlich 60 Kr. stehenden Bahnrichtern sowie den im Genusse einer Zulage von jährlich 100 Kr. stehenden Verschiebern werden diese Nebenbezüge bei der Einreichung, sofern dies nicht ohnedies in eine höhere Gehaltsstufe des Staatsbahnschemas erfolgt, belassen und gelegentlich der der Einreichung nachfolgenden drei Vorrückungen um je ein Drittel getürzt. Die derzeit im Bezuge von Stundengebühren stehenden Kranwärter erhalten an Stelle dieser Gebühren eine Dienstzulage von jährlich 120 Kr.

Die den auf bestimmten Posten stationierten Wächtern gebührenden Nebenbezüge, zum Beispiel Wald-, Tunnel-, Brücken- und die Zulage für den Kasernen- und jene Zulagen, welche die Wächter, beziehungsweise deren Frauen für die Frauenaushilfe erhalten, bleiben, insoweit in den dienstlichen und persönlichen Verhältnissen eine Veränderung nicht eintritt, in bisherigen Höhe aufrecht. Rücksichtlich der übrigen Zulagen der Wächter wird nach den Bestimmungen des Erlasses vom 9. Dezember 1908, Z. 32.132, vorgegangen werden.

Die bei der B. N. B. bisher gültigen Vorschriften für die Berechnung der Kohlenprämien bleiben bis auf weiteres unberührt.

* * *

Zu den Einreichungsgrundsätzen im vorstehenden Erlaß bemerken wir folgendes:

Diese Einreichungsgrundsätze erscheinen, wenn man die Anträge der Personalkommissionsmitglieder der B. N. B., die für die Bediensteten der k. k. B. bei der Einreichung zur Anwendung gelangten Einreichungsgrundsätze und die den Bediensteten der alten Linien der k. k. Staatsbahnen gewährten Verbesserungen in Berücksichtigung zieht, unzulänglich und sind daher nicht geeignet, das Personal der B. N. B. zu beruhigen, noch viel weniger dasselbe zu befriedigen.

Von den Einreichungsgrundsätzen, die für die Bediensteten der k. k. B. in Anwendung gebracht wurden, sind folgende Punkte nicht enthalten:

1. Insofern durch die Dienstvorschriften die Ueberführung einzelner Bediensteter in höhere Dienstleistungen zwar nicht verbietet war, diesfalls aber ein seher Unis eingehalten wurde, wird auch seitens der Staatsverwaltung hin-

sichtlich der bis inklusive 1. Jänner ernannten Unterbeamten und Diener an diesem Usus festgehalten werden.

2. Die seitens der Bediensteten der B. N. B. bis 1. Jänner 1909 abgelegten Prüfungen werden seitens der Staatsbahnverwaltung voll anerkannt.

3. Rür die Einreihung der Unterbeamten und Diener hat der dem Einzueinander im Zeitpunkt der Einreihung zuziehende Jahresgehalt maßgebend zu sein.

Hierbei wird die in einer bestimmten Gehaltsstufe des bisherigen Nordbahnschemas bereits zugebrachte Dienstzeit für die Erreichung der nächsthöheren Gehaltsstufe des Staatsbahnschemas unter Zugrundelegung der Fristen des letzteren in der Weise in Anrechnung gebracht, als ob der betreffende Bedienstete schon bei Eintritt in die Gehaltsstufe, in der er sich am 1. Jänner 1907 befand, nach den Normen der für das Personal der k. k. österreichischen Staatsbahnen gültigen Automatik zu behandeln gewesen wäre, so daß jeder, welcher in einer bestimmten Gehaltsstufe die nach dem Staatsbahnschema für die Vorrückung vorgeschriebene Zeit am 1. Jänner 1907 bereits zurückgelegt hat, in die nächsthöhere Gehaltsstufe des Staatsbahnschemas einreihet wird.

Die Einreihung in die nächsthöhere Gehaltsstufe hat auch in allen Fällen zu erfolgen, in welchen für die betreffende Kategorie eine gleichhohe Gehaltsstufe im Schema der k. k. Staatsbahnen vorgesehen ist.

Für die der Einreihung nächstfolgende Vorrückung hat in allen Fällen, in welchen die Einreihung in eine höhere Gehaltsstufe stattfindet, der 1. Jänner 1907 als Anfangspunkt des Vorrückungstermins zu gelten.

4. Jene Unterbeamten, beziehungsweise Diener der k. k. Nordbahndirektion, welche vor ihrer definitiven Anstellung eine mindestens siebenjährige provisorische Dienstzeit aufzuweisen haben, werden nach ihrer Einreihung mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1908 in die nächsthöhere Gehaltsstufe des Besoldungsschemas der Unterbeamten, beziehungsweise Diener jener Kategorie, welcher der Betreffende angehört, überstellt.

Durch diese Ueberstellung wird die dem Betreffenden auf Grund der Bestimmungen über die automatische Vorrückung zu gewärtigende nächste normale Vorrückung nicht beeinträchtigt und bleibt die in der vorhergehenden Gehaltsstufe zugebrachte Wartezeit für diese letztere Vorrückung in Anrechnung.

Im Falle ein solcher Bediensteter bereits den für seine Kategorie vorgesehenen Endgehalt erreicht hat, so ist ihm, wenn er der Unterbeamtenkategorie angehört, eine annehmbare Dienstalterspersonalzulage von 200 Kr., und wenn derselbe der Dienerkategorie angehört, eine solche von 100 Kr. zu gewähren.

5. Grundsätzlich ist daran festzuhalten, daß die einzureihenden Unterbeamten und Diener an ihren ständigen Bezügen keine Einbuße erleiden.

Wenn in einem der Einreihung nachfolgenden Zeitpunkt die einem eingereichten Bediensteten auf Grund des Gehalts- und Quartiergehaltschemas der k. k. Staatsbahnen gebührenden ständigen Bezüge (Gehalt und Quartiergehalt zusammengekommen) geringer sein sollten als die analogen Bezüge, welche diesem Bediensteten im Falle seines Verbleibens im Stande der Nordbahndienstleistung in demselben Zeitpunkt auf Grund des Gehalts- und Quartiergehaltschemas der Nordbahn gebührt hätten, so wird diese Differenz auf die Dauer ihres Verbleihens durch Zuerkennung entsprechender Zulagen ausgeglichen werden, welche in jener Höhe, in der sie eine Gehaltsdifferenz zu ersetzen bestimmt sind, als für den Provisions-, beziehungsweise Provisionsgenuß anrechenbare, im übrigen aber als nicht anrechenbare Personalzulagen zuzubilligen sind.

Hinsichtlich der Einstufung aller dieser Zulagen haben die Bestimmungen des § 52 der Dienstordnung für die Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen Anwendung zu finden.

6. Alle bis Ende des Jahres 1906 über das Personal verhängten Ordnungsstrafen werden mit 1. Jänner 1908 gelöscht.

A. Das k. k. Eisenbahnministerium hat die k. k. Nordbahndirektion ermächtigt, gelegentlich der Einreihung von dem Rechte, Unterbeamte und Diener bei außergewöhnlicher Qualifikation außerordentlich vorrücken zu lassen, in ausgedehntem Maße Gebrauch zu machen.

B. Weiter hat das k. k. Eisenbahnministerium die k. k. Nordbahndirektion ermächtigt, die ihr zur Verfügung gestellten Unterstufungscredite zu dem Zwecke zu verwenden, daß jeder Unterbeamte und Diener, welchem nicht infolge der Einreisungsgrundsätze oder der außerordentlichen Vorrückung auf Grund außergewöhnlicher Qualifikation unmittelbar ein Vorteil zugute kommt, mit einer Unterstützung von 50 Kr. beteiligt werde.

Anmerkung zu dem vorstehenden Punkt 3, Absatz 1:

Dieser Punkt ist in den Grundsätzen für die Bediensteten der B. N. B. nicht enthalten und soll hinsichtlich des Datums der Nachwirkungsmachung dahingehend lauten, daß der 1. Jänner 1909 als Gültigkeitstag festgesetzt wird.

Anmerkung zu dem vorstehenden Punkt 4:

Bei diesem Punkt ist in den Grundsätzen für die Bediensteten der k. k. B. N. B. die enthaltene Beschränkung zu streichen, daß jene, die zufolge der erhöhten Anfangsgehälte in eine höhere Gehaltsstufe gelangen, diese Begünstigung nicht zuerkannt wird. Diese Bediensteten sind nebst der zufolge der erhöhten Anfangsgehälte zu erfolgenden Ueberstellung in die höhere Gehaltsstufe noch in die zweite nächst höhere Gehaltsstufe zu überstellen.

Von den Verbesserungen, welche den Bediensteten der alten Linien der k. k. Staatsbahnen gewährt wurden, sind folgende für die Bediensteten der k. k. B. N. B. nicht durchgeführt worden:

a) Betreffend die automatischen Vorrückungsnormen für Unterbeamte und Diener:

1. Allen Dienern, welche seinerzeit mit einem Anfangsgehalt von 600 Kr. und 700 Kr. stabilisiert wurden, sofern sie nicht in der Zwischenzeit eine Kürzung der normalen Vorrückungsfrist um mindestens ein Jahr auf Grund ihrer außerordentlichen Qualifikation erfahren haben oder bereits zu Unterbeamten ernannt worden sind, wird die nächst regelmäßige Vorrückung um ein Jahr, beziehungsweise in jenen Fällen, in welchen der betreffende Bedienstete im Anfangsgehalt von 700 Kr. nur ein halbes Jahr gestanden ist, beziehungsweise eine außerordentliche Kürzung der normalen Vorrückungsfrist nur um ein halbes Jahr erfahren hat, um ein halbes Jahr gefördert. Enthalten im Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums, Z. 63.322 vom 5. Dezember 1908.

2. Herabsetzung der Vorrückungsfrist aus der Gehaltsstufe von 1000 Kr. in die Gehaltsstufe von 1100 Kr. von drei auf zwei Jahre für alle vor dem 1. Jänner 1909 ernannten Diener, enthalten im Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. Oktober 1909, Z. 14.535/4.

B. Betreffend die Nebenbezüge:

1. Einführung neuer, beziehungsweise Verbesserung bestehender Jahrgeldbefreiungen für das Lokomotiv- u. Zugbegleitungspersonal, enthalten im Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 15. Oktober 1909, Z. 38.108.

2. Die Regelung der Meisepauschalen für die Signalmeister und Signalführer, enthalten im Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 21. Oktober 1909, Z. 15.738.

3. Die Einführung von Dienstzulagen für die Maschinenmeister in Heizhäusern und Werkmeister in Signalwerkstätten, enthalten im Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 2. April 1909, Z. 51.724 ex 1908.

4. Die Gewährung von Dienstzulagen für die Beforgung des Kassen-, Rechnungs- und Frachtenkalkulationsdienstes, enthalten im Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 25. Oktober 1909, Z. 11.883.

Natürlich hat das Personal in der Einreisungsfrage noch nicht sein letztes Wort gesprochen. Unsere Organisation wird im Einvernehmen mit den vertrauensmännern der B. N. B. in der nächsten Zeit die notwendigen Schritte einleiten, daß die Bediensteten dieser Bahn zu dieser Frage nochmals entschiedene Stellung nehmen.

Die Provisionsvorschrift für die Bediensteten der k. k. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft.

Im Oktober l. J. erschien eine neue Vorschrift, welche die Altersversorgung der in den Dienst der k. k. österreichischen Staatsbahnen übertretenen Bediensteten und Arbeiter der St. E. G. regelt.

So wie immer konnten sich auch diesmal die Herren Juristen des Eisenbahnministeriums von ihren verpöppelten bürokratischen Anschauungen nicht freimachen und sind am halben Wege stehen geblieben. Die Herren haben es in der Hand gehabt, fast kostenlos alle Teile der Bediensteten zu befriedigen, um so mehr, als man dem einen Teile Verprechungen gemacht und Hoffnungen auf Erfüllung ihrer — und wir sagen gleich — berechtigten Wünsche erweckt, die nun durch die neue Provisionsvorschrift nicht realisiert werden. Wir leben ja in Oesterreich, wo man für soziale Fürsorge nicht nur kein Verständnis findet, sondern gezwungen werden muß, auf diesem Gebiet auch nur einen Schritt nach vorwärts zu tun.

Die Genossen und Leser unseres Blattes werden sich noch wohl jener Zeiten erinnern, wo die Organisation einen hartnäckigen Kampf mit der Verwaltung der St. E. G. zu führen hatte, um einerseits der Mißwirtschaft im Provisionsfonds der St. E. G., welche geradezu ungeheuerliche Defizite zeitigte, entgegenzutreten und andererseits eine Statutenänderung, durch welche den Mitgliedern größere Begünstigungen gewährt würden, herbeizuführen; die Genossen erinnern sich auch, wie die Verwaltung, beziehungsweise der Herr Ritter von Taussig (der vor kurzem gestorben ist) bemüht waren, eine Statutenänderung einen Zustand zu schaffen, nach welchem der Wolf jatt, die Lüge aber ganz bleiben sollte, mit einem Wort, alle im Verlauf der Jahre vorgenommenen Statutenänderungen, brachten den Mitgliedern keine nennenswerten Erfolge. Erst in der letzten Reform der Statuten hat man sich entschlossen — und wir können es stolz behaupten: Nur der unermüdeten Arbeit der Organisation ist es zuzuschreiben — sich das Mantelchen der sozialen Gerechtigkeit umzuhängen und den Mitgliedern des Provisionsinstituts wenigstens zum Teile entgegenzukommen. Die schändliche Bestimmung des Artikels 9, daß die höchste Provision nur 70 Prozent des Jahresgehaltes der letzten drei Jahre betragen darf, ist eliminiert worden und die Erreichung der Höchstprovision von 100 Prozent ermöglicht, freilich erst nach einer 40jährigen, beziehungsweise 39jährigen Mitgliedschaft; auch noch kleinere, unbedeutende Verbesserungen des Statuts sind vorgenommen worden.

Nachdem die Frage der Verstaatlichung akut geworden ist, haben sich die Mitglieder des Provisionsfonds durch ihre gewählten Vertrauensmänner an die Verwaltung gewendet, um noch vor der Verstaatlichung eine Statutenänderung zu erwirken, wonach die Bemessungsgrundlage von 30 auf 40 Prozent — analog der k. k. österreichischen Staatsbahnen — erhöht wird. Nach langwierigen Verhandlungen hat endlich Herr Ritter v. Taussig eingewilligt und versprochen, dem Wunsche der Bediensteten Rechnung zu tragen, als das Projekt durch die vollzogene Verstaatlichung der St. E. G. ins Wasser fiel. Die Mitglieder wandten sich nunmehr an das k. k. Eisenbahnministerium, um auch an dieser Stelle die Wünsche der Bediensteten zu verholmetzen, welche darin gipfelten, daß nicht nur für die sedentären Bediensteten die Bemessungsgrundlage von 30 auf 40 Prozent erhöht und dadurch die Erreichung der vollen Provision in 35 Jahren, sondern auch, daß für das Zugbegleitungs- und Maschinenpersonal die Erreichung der 120prozentigen Provision in einem kürzeren Zeitraume ermöglicht wird.

Das k. k. Eisenbahnministerium versprach die wohlwollendste Förderung der Wünsche der Bediensteten und diese gaben sich der Hoffnung hin, daß das Eisenbahnministerium das gegebene Wort auch halten wird.

Wir wurden aber die Bediensteten enttäuscht, als die neue „Provisionsvorschrift“ erschien. Wohl wurde die Bemessungsgrundlage von 30 auf 40 Prozent erhöht, dafür aber die jährlichen Steigerungsquoten für das Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonal von 1 1/2 Prozent für die ersten zehn Jahre, beziehungsweise 1 1/2 Prozent für jedes weitere Jahr reduziert, so daß das in Rede stehende Personal so wie früher erst im 31. Jahre die 120 Prozent Altersrente erreichen kann. Während das sedentäre Personal durch die neue Vorschrift durch die Herabsetzung der Dienstzeit auf 35 Jahre profitiert, das heißt durch die Erhöhung der Bemessungsgrundlage von 30 auf 40 Prozent eine effektive Erhöhung der Altersrente um 10 Prozent (vom zehnten Jahre aufwärts) erfährt, bleibt es beim Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonal beim alten, da man die geringfügige Erhöhung der Altersrente vom 10. bis 30. Jahre um 5 bis 1 Prozent doch als eine Verbesserung nicht ansehen kann, um so mehr nicht, als dieses Personal genau wie früher 7 1/2 Prozent vom Gehalte und 5 Prozent von der 40prozentigen Quartiergehaltquote bezahlen muß. Die Benachteiligung liegt eben darin, daß das genannte Personal genau so lange dienen muß, als zur Zeit der Gültigkeit der alten Statuten. Das Eisenbahnministerium hat also das gegebene Wort nicht gehalten und es ist wirklich nicht zum verwundern, wenn sich des beteiligten Personals eine tiefgehende Erregung bemächtigt hat, da es sieht, daß der „Vater Staat“ um nichts besser ist als der „Vater Taussig!“ Ja, um die soziale Fürsorge des Staates ist es wirklich nicht besser bestellt, als bei dem — inzwischen verstorbenen — Plasmacher Taussig. Das Personal — und nicht nur das dem Maschinen- und Zugbegleitungsdiens angehörige, sagt sich:

wenn schon der Anfang so „vielversprechend“ ist, wie wird es später sein? Wahrlieh, das Eisenbahnministerium hat sich durch diese Maßnahme nicht gerade Vertrauen beim Personal erworben.

Wir wollen heute in eine nähere Kritik der „Provisionsvorschrift“ nicht eingehen, es wird sich noch Gelegenheit bieten, dies zu tun; nur eines wollen wir hervorheben, in der festen Zuversicht, daß das k. k. Eisenbahnministerium sich der Erkenntnis nicht verschließt, daß die Bestimmungen der „Provisionsvorschrift“ einer gründlichen Revision bedürfen.

Wir wollen nur darauf hinweisen, daß die Bestimmung des § 5 („Bemessung der Provision“), wonach die Provision nur nach zurückgelegtem vollen Jahre zu bemessen ist, denn doch etwas „kleinlich“ erscheint; warum hat denn der Herr Verfasser sich nicht an das Muster der k. k. österreichischen Staatsbahnen gehalten und die Anrechnung von sechs Monaten nicht als vollen Jahr festgesetzt? Eine Kleinigkeit, aber sehr bezeichnend.

Weiter ist sehr zu bedauern, daß auch das k. k. Eisenbahnministerium den Standpunkt der ausbeuterischen Verwaltung der St. E. G. festgehalten und jenen armen Bediensteten, die infolge eines Unfalles oder einer Krankheit nur dann die Provision zusehen, wenn er bleiben und zum Dienste untauglich werden (§ 4). Ist der Herr Jurist, der diese „Provisionsvorschrift“ aus Gewissen hat, darüber informiert, welches Maß von Gend und Not auf diese armen Krüppel und Kranken durch diese Bestimmung heraufbeschworen wurde. Ein Leistenbruch zum Beispiel macht den Bediensteten nicht bleibend dienstuntauglich, das heißt der unterjuchende Bahnarzt erklärt den mit Leistenbruch Behafteten noch zu irgend einer Arbeit fähig und dieser Bedienstete, der schon mehrere Jahre Beiträge gezahlt und Anspruch auf Provision erworben hat, bekommt keine, weil er angeblich noch arbeiten kann; ob er mit einem solchen Gebrechen behaftet überhaupt irgend eine Arbeit bekommt, da fragt ja niemand. Solche Fälle sind nicht selten und erst kürzlich hat die Organisation zwei Fälle (von Raubnig und Chogen) nach schwerer Mühe durchgebracht, die als typisch für die Unsinngkeit dieser Bestimmung bezeichnet werden können.

Diese Bestimmung muß hinaus aus dem Statut, weil sie unmenschlich, ungerecht ist, weil sie rechtlich nicht aufrecht erhalten werden kann.

Als eine weitere Entrechtung muß bezeichnet und dagegen entschieden Stellung genommen werden, daß man es unternommen hat, die Mitglieder des Provisionsfonds von der Mitverwaltung des Provisionsinstituts einfach auszuschließen. Mit welchem Rechte? Weil vielleicht dieser Provisionsfonds von der k. k. Staatsbahnverwaltung mitübernommen wurde und als ein sogenannter „toter Fonds“ bezeichnet werden kann? Wahrlich, die bei dem Provisionsinstitut bestehende Zentralkommission hat nicht übermäßig viel Rechte gehabt; dennoch aber wußten die Mitglieder, wie in dem Fonds gearbeitet wird, wie verwaltet wird. Wollen die Herrschaften ganz unter sich sein und den Bediensteten jede Einsicht in die Gebarung des Instituts verweigern? Das können und das werden die Bediensteten und Arbeiter der Linien der k. k. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft nicht so ruhig hinnehmen und das Eisenbahnministerium würde sehr gut tun, sich zu äußern, unter welchen Modalitäten es gewillt ist, die Mitglieder dieses Instituts an der Verwaltung teilnehmen zu lassen.

Wie gesagt, wir werden Gelegenheit finden, uns mit diesem Gegenstande noch zu beschäftigen, vorläufig wollen wir dem k. k. Eisenbahnministerium den guten Rat geben, die Sache nicht auf die Spitze zu treiben und wenigstens das dem Personal gegebene Wort einzulösen.

Die Bediensteten aber mahnen wir, dafür einzutreten, daß in dieser wichtigen Angelegenheit eine volle Einmütigkeit erzielt wird, denn es gilt die Sicherung der Zukunft der armen, kranken, verletzten und dienstuntauglichen Bediensteten und ihrer Familien!

Protokoll

über die am 27. Oktober 1909 in Wien abgehaltene Sitzung der Personalkommission, Sektion, Diener der verstaatlichten Linien der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Anwesend: Herr Zentralinspektor Regierungsrat Dr. Franz Schubert, als Vorsitzender, Herr Offiziant Wenzel Martin, als gewähltes Mitglied, Herr Verschieder Josef Herzog, als gewähltes Mitglied, Herr Lokomotivführeranwärter Leopold Appel, als gewähltes Mitglied, Herr Kondukteur Eduard Paul, als gewähltes Mitglied, Herr Oberheizer Josef Niedermertl, als gewähltes Mitglied, Herr Streckenwächter Alois Kralicek, als gewähltes Mitglied, Herr Streckenwächter Matthias Strödel, als gewähltes Mitglied, Herr Blocksignalführer Ferdinand Bins, als ernanntes Mitglied, Herr Bahntonkpiant Dr. Josef Dopln, als Schriftführer. Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung und begrüßt die erschienenen Mitglieder.

Antrag 1: Die eingebrachten Anträge bezüglich der Herabsetzung der Dienstzeit auf 30 Jahre sowie Einreihung der unverschuldet in provisorischer Eigenschaft zugebrachten Dienstzeit gegen Nachzahlung wären bei den Verhandlungen mit den Pensionsangelegenheiten zu behandeln.

Paul, Martin: Es wurde auf den gleichlautenden Antrag der Unterbeamtensektion verwiesen und angeführt, daß die älteren Bediensteten oft erst nach langjährigem Provisorium definitiv wurden und meist schon vor Erreichung der vollen Dienstzeit in den Ruhestand treten müssen. (Einstimmig angenommen.)

Antrag 2: „Abänderung des Rangstatus für das Maschinenpersonal der O. N. B. B. und S. N. B. B.“

Appel: Es wurde darüber Klage geführt, daß als erster Gesichtspunkt bei der Rangenteilung der Tag der Ablegung der Prüfung sei und daß derjenige, der zum selben Prüfungstermin, aber um einen Tag später, die Prüfung abgelegt hat wie ein anderer, diesem im Range nachstehe, weiter, daß als zweiter Gesichtspunkt teils die Zulassung zum Jahrdienst, teils die Systemisierung gelte, so daß eine verhältnismäßige Behandlung vorliege; schließlich werde bei denjenigen Lokomotivführern, die beim Eisenbahn- und Telegraphenregimente gedient und die Prüfung dortselbst abgelegt haben, der Tag des Zutrittes zum Jahrdienst als Tag der abgelegten Prüfung gerechnet. (Einstimmig angenommen.)

Antrag 3: „Regelung des Prämiensystems für das Lokomotivpersonal.“

Appel: Zur Begründung wurde angeführt, daß kein Bediensteter der O. N. B. B. wisse, was er an Prämien verdiene; in Gebirgsstrecken sei die Prämie sehr gering, oftmals können mit einzelnen Maschinen keine Prämien verdient werden,

weil diese reparaturbedürftig seien und unverhältnismäßig viel Feuerung erfordern; das Maschinenpersonal wünsche die Regelung des Prämiensystems wie bei der E. O. G. (Einstimmig angenommen.)

Antrag 4: Normierung einer entsprechenden Anzahl Wagenmeisterposten analog der E. O. G.

Niedermerl, Martin: Als Begründung wurde angeführt, daß bei der E. O. G. zufolge der geringen Anzahl von Wagenmeisterposten nur wenige Wagenaufseher zu Unterbeamten ernannt und der zweijährigen Vorrückungsfrist teilhaftig werden; es möge bei der E. O. G. auch derselbe Prozentsatz der Wagenaufseher zu Wagenmeistern ernannt werden, wie bei der E. O. G. Die derzeit bei der E. O. G. bestehenden Wagenaufseher seien nicht aus ehemaligen Wagenaufsehern hervorgegangen und bei der Regulierung im Jahre 1907 schlecht weggekommen. (Einstimmig angenommen.)

Antrag 5: Zuerkennung der Nachdienstzulage für die Weichenwächter in jenen größeren Stationen, wo die Ausübung des Dienstes mit besonderer Anstrengung und Verantwortlichkeit verbunden ist, ohne Rücksicht auf die Einrichtung der Stationen.

Lins, Paul, Martin, Niedermerl: Zur Begründung wurde angeführt:

Für die Ueberlegung der Weichenwächter zu Blocksignaldienern war maßgebend, daß in der betreffenden Station ein Zentralfeldwerk zu bedienen ist; hierdurch sei aber der Fall eingetreten, daß in den Stationen mit dem schwierigsten und verantwortungsvollsten Dienst — in großen Stationen ohne Zentralfeldwerk — die Weichenwächter gerade von der Zulage ausgeschlossen sind. Auch kommen Fälle vor, daß in einzelnen Stationen die zu Blocksignaldienern ernannten Weichenwächter die Zulage erhalten, so in Leitschen Nordseite, Wien Frachtenseite, während die Weichenwächter von der Nachdienstzulage ausgeschlossen sind.

In den Stationen Schredenstein, Rimbura, Kbniggrätz, Kolin, Melnik und Leitmeritz sei der Dienst sehr anstrengend, da aber dort kein Zentralfeldwerk ist, erhalten die Weichenwächter keine Nachdienstzulage. In Prag sei ein Weichenwächter vom Arzt für den Dienst im Stellwerke nicht tauglich befunden worden und erhalte so als einziger von 12 keine Nachdienstzulage. (Einstimmig angenommen.)

Antrag 6: Möbelentschädigung für die Streckenwächter bei Verletzungen auf jene Wächterposten, die mit gesellschaftlichen Einrichtungengegenständen ausgestattet sind.

Kralicek, Martin, Strda: Der Antrag wurde damit begründet, daß die Kommissar Möbel meist unbrauchbar seien; da nicht in allen Wächterhäusern Inventarmöbel seien, komme es bei Verletzungen vor, daß ein Wächter für seine eigenen Möbel, die er vom alten Posten mitbringe, keinen Klag habe. Es mögen die Inventarmöbel ganz abgekauft werden. (Einstimmig angenommen.)

Antrag 7: Einführung der Wechsels- und Schnellzugspremie analog der E. O. G.

Lins, Martin, Strda: In der Begründung wurde darauf hingewiesen, daß diese Prämien bei der E. O. G. schon eingeführt sind; die Weichenwächter, beziehungsweise Blocksignaldiener müssen in ihrer dienstfreien Zeit die Weichen reinigen und die Rollen der Drahtzüge säubern, was in größeren Stationen oft mehrere Stunden in Anspruch nehme. (Einstimmig angenommen.)

Antrag 8: Regelung der Dienstzeit der Kranwärter und Gewährung von Stundengeldern.

Martin: Es wurde angeführt, daß keine Dienstzeiteinteilung für die Kranwärter bestehe; in der starken Periode müßten die Kranwärter oft den ganzen Tag und bis spät in die Nacht fortwährend im Dienste stehen. Es mögen seitens der Direktion diesbezüglich Erhebungen gepflogen werden und eine feste Dienstzeiteinteilung geschaffen. (Einstimmig angenommen.)

Antrag 9: Kranzeldiener, die zu qualifizierten Arbeiten herangezogen werden, sollen zu Kranzeldienern ernannt werden.

Martin: In der Begründung wurde hervorgehoben, daß die Kranzeldiener, die zu qualifizierten Arbeiten verwendet werden, zum Teile Unterbeamtendienste verrichten und es dann schwer empfinden, wenn sie die gewöhnlichen Reinigungsarbeiten verrichten müssen. (In der abgeänderten Form einstimmig angenommen.)

Antrag 10: Für eine bessere Beleuchtung der Dienstwagen ist in nächster Zeit Vorzorge zu treffen.

Paul: Es wurde auf den gleichlautenden Antrag der Unterbeamtensektion verwiesen. (Einstimmig angenommen.)

Antrag 11: Mit Rücksicht, daß von Zugbegleitern die Achskilometeranzahl zu führen sind, sollen für die Züge Manipulanten in genügender Zahl beigelegt werden. (Mit Rücksicht auf den gleichlautenden Antrag der Unterbeamtensektion einstimmig angenommen.)

Antrag 12: Mit Rücksicht auf die Zusage des Eisenbahnministeriums die erhöhten Nebenbezüge, welche für die Bediensteten der E. O. G. eingeführt wurden mit Gültigkeit vom 1. Juli 1909 auch auf die Bediensteten der E. O. G. und E. N. D. B. B. zur Einführung zu bringen, erlauben sich die Befertigten die Anträge zu stellen, warum bisher diese Zusage für das Zug- und Maschinenpersonal nicht in Kraft getreten ist.

Betreffs der Durchführung der Zusage müssen die Befertigten nochmals auf jene Stelle ihres Resolutionsantrages aufmerksam machen, wo gefordert wird, daß bei Durchführung dieser Reform eine Schädigung nicht erfolgen darf.

Paul, Niedermerl: Zur Begründung wurde angeführt: Von den Nebenbezügen seien die Nachdienstzulagen bereits analog wie bei der E. O. G. eingeführt; bei der Verstaatlichung der E. N. D. B. sei aber auch die Einführung der übrigen Nebenbezüge zugesagt worden. Bei der Einführung der diesbezüglichen Normen der E. O. G. müßte jedoch auf die derzeit bei der E. N. D. B. in Kraft stehenden Bestimmungen Rücksicht genommen werden, um Härten zu vermeiden. So bestehe bei der E. N. D. B. das System der Kilometergelde; wenn nun die Bestimmungen der E. O. G. über die Stunden-gelder ohne Uebergang eingeführt würden, so wären ungefähr 300 Zugbegleiter um 5 bis 40 Kr. monatlich geschädigt, und zwar hauptsächlich die der Personenstationen (Wien, Leitschen, Prag, Pardubitz u. s. w.). Es wäre eine Erhöhung der Fahrgebühren des Lastzugpersonals wünschenswert und weiters möge die Uebernahme als Dienstzeit gerechnet werden. Ferner erhalten die Oberbeizer der E. N. D. B. nicht die gleiche Nachdienstzulage wie die der E. O. G., nämlich Kr. 1.50, sondern nur 1 Kr. Schließlich wurde der Wunsch vorgebracht, daß bei der endgültigen Regelung der Fahrgebühren auch Vertreter des Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonals den Beratungen zugezogen werde. (Einstimmig angenommen.)

Antrag 13: Die Personalkommissionsmitglieder stellen das Ersuchen, die in den früheren Sitzungen gestellten Anträge, insbesondere die Anträge 1, 11 b, 26, 29, 30 und 35 der ersten Sitzung; die Anträge 1, 5, 7, 13 und 14 der zweiten Sitzung und die Anträge 8 und 10 der dritten Sitzung einer gütigen Erledigung zuzuführen.

Kralicek, Strda, Niedermerl, Paul, Martin, Appel, Lins, Herzan: In der Begründung wurde angeführt: Die Wächterwohnungen seien nicht nur Wohn-, sondern auch Diensträume, da noch nicht überall Dienststätten errichtet seien. Der Aproporzintige Nachschuß bei der Verwertung der Naturalwohnungen sei durch die Nachteile dieser Wohnungen begründet. Die Dienstzeiteinteilung 18:9 Stunden bringe es mit sich, daß der Bedienstete acht Nächte hintereinander Dienst hat. Die Oberbeizer hätten noch 24 Stunden Dienst, 24 Stunden frei, ebenso einige Kampfen (Leitschen) und Magazinsaufseher (Schredenstein). Die Dienstzeiteinteilung des Reservewerkstoffes beim Maschinenpersonal (zum Beispiel Rimbura) sei zu anstrengend.

Das Personal wünsche die Wiedereinführung der früheren Vorschriften betreffend die Einkaufszertifikate.

Die Heranziehung von Vertrauensmännern bei der Erstellung der Turnusse des Fahrpersonals sei nur die Uebernahme eines bei der E. O. G. bestehenden Einrichtung.

Die Ausschiffskontakture mögen, wie dies bei den E. O. G. geschieht, gleichzeitig mit der Ernennung zum Ausschiffskontakture mit den Dienstkleidern bereit werden.

Es wurde der Wunsch ausgesprochen, daß die Direktion ihre Stellungnahme zu den eingebrachten Anträgen bekanntgebe. (Einstimmig angenommen.)

Antrag 14: Anträge betreffend die Einreihung der Bediensteten der E. N. D. B. und E. N. D. B. in den Personalstatus der E. O. G. (Siehe Beilage zum Protokoll über die Sitzung der Unterbeamtensektion).

Zu diesen Anträgen wurde der Wunsch hinzugefügt, daß die Personalkommission bei der Durchführung der Einreihung zugezogen werde. (Einstimmig angenommen.)

Schluss der Sitzung.

Wien am 4. November 1909.

Der Schriftführer: Dr. Dolp m. p.

Der Vorsitzende: Dr. Schubert m. p.

Bericht

über die am 9. November 1909 stattgefundene Beratung der Personalkommissionsgruppe des Zugbegleitungs-personals (Unterbeamte und Diener) der E. O. G. privileg. Südbahngesellschaft.

Gegenwärtig:

Vorsitzender: Herr administrativer Direktor Dr. Alfred K a i z l.
Sekretär der Personalkommission: Herr Direktionssekretär Oberinspektor Dr. Moriz Leonore D o m e n e g o.
Herr Bahntonzipist Dr. Albert G r a b s c h e i d.
Vertreter der Verkehrsdirektion: Herr Inspektor und Bureauvorstand Franz P ö l l e r i g e r.
Schriftführer: Herr Bahntonzipist Dr. Emil T h u r n e r.
Außerdem:

I. Von der Sektion für Unterbeamte:

- a) das ernannte Mitglied: Josef N o v o t n y, Zugrevisor in Wien.
- b) die gewählten Mitglieder: Robert S c h e r b a u m, Oberkondukteur in Makleinsdorf, Wilhelm S c h e i b e i n, Oberkondukteur in Innsbruck, Josef S t o r j a n e c, Oberkondukteur in Laibach.

II. Von der Sektion der Diener:

- a) das ernannte Mitglied: Franz B ö h m, Kondukteur-Zugsführer in Wien.
- b) die gewählten Mitglieder: Andreas K o r p, Oberkondukteur in Graz, Leopold A u i n g e r, Kondukteur-Zugsführer in Villach, Ferdinand S a d n e r, Kondukteur-Zugsführer in Wien.

Nach Begründung der Personalkommission durch den Vorsitzenden stellt der Direktionssekretär die Präsenzliste fest, konstatiert die ordnungsmäßige Konstituierung der Personalkommission und teilt mit, daß in die Einladung zur heutigen Beratung ein bestimmter Passus rücksichtlich der Tagesordnung nicht aufgenommen werden konnte, da ein diesbezüglicher Vorschlag in der der Einberufung zugrundeliegenden Eingabe des Personalkommissionsmitgliedes Robert S c h e r b a u m nicht enthalten war.

Personalkommissionsmitglied S c h e r b a u m erklärt, daß er vor Feststellung der Tagesordnung dem Vorsitzenden für das dem Zugbegleitungs-personal durch die Einberufung der heutigen Sitzung bewiesene Entgegenkommen namens der Zugbegleiter den Dank auszusprechen habe, zumal hierdurch den Vertretern der beiden in Betracht kommenden Gruppen Gelegenheit geboten werde, die Wünsche und Beschwerden ihrer Wähler zum Ausdruck bringen zu können. Redner versichert, daß sich sämtliche eingeladenen Mitglieder der Personalkommission in ihren Ausführungen streng an die festzusetzende Tagesordnung halten werden und bringt als solche folgende Punkte in Vorschlag:

1. Stellungnahme zum Zirkular Nr. 497 a ex 1909, das die Einführung eines neuen Gehalts-, Quartiergeh- und Vorrückungsschemas für Unterbeamte und Diener beinhaltet.
2. Regelung der Fahrgebühren für das Zugbegleitungs-personal sowie Anrechnung der anderthalbfachen Dienstzeit bei der Nacht.
3. Anrechnung der anderthalbfachen Dienstzeit für die Pensionsberechnung beim Zugbegleitungs-personal.
4. Regelung der Dienst- und Ruhezeiten für das Zugbegleitungs-personal, und zwar mit 30 Prozent Dienst- und 25 Prozent Ruhezeit auswärts sowie 40 Prozent in der Heimatsstation mit zwei 36stündigen Ersatzurlauben im Monat.
5. Endliche Durchführung der wiederholt vorgebrachten Forderungen betreffend die Regulierung und Erhöhung der Quartiergehler.
6. Ueberdachte Durchführung der Anträge der Personalkommission betreffend die Umgestaltung der alten Dienstwagen sowie Reinigung, Beheizung und Beleuchtung derselben.
7. Beigabe von Packmeistern zu allen Fern- und Manipulationszügen, um dem Zugsführer durch Entlastung von den Schreibarbeiten die Möglichkeit zu bieten, der Sicherheit des Zuges seine Aufmerksamkeit mehr widmen zu können.
8. Schaffung besserer Uniformorten, Entabegung der Tragezeit, Beilegung der Oberkondukteure mit Sommeruniformen und des Güterzugbegleitungs-personals mit überzogenen Pelzen und Beilegung der Bremser mit Dienstkleidern.
9. Definitive Anstellung der Ausschiffskontakture nach einjähriger Verwendung und Gleichstellung der Löhne der Bremser mit jenen der Magazinsarbeiter.
10. Abschaffung des „OhneDienstfahrens“ der bei geschobenen Zügen mehr betriebsfähigen Zugbegleiter innerhalb einer Berg- oder Dispositionsstrecke.
11. Beilegung eines jeden Personalkommissionsmitgliedes mit je einem Zirkular aus der Zirkulariensammlung A, welches Personalkommissionsmitgliedes mit je einem Stück der Zirkulariensammlung A in dem Umfange, daß zum Beispiel so wichtige Maßnahmen, wie sie durch das Zirkular 497 A ex 1909 getroffen werden, nur zufälligerweise und auf der Personalkommission nicht offiziellem Wege zur Kenntnis gelangen, obgleich das zitierte Zirkular von solcher Wichtigkeit sei, daß sich die Vertreter des Personals genötigt sehen, eine diesbezügliche gründliche Aussprache herbeizuführen.
12. Rekrutierung der Portiere aus dem Fahrpersonal wie früher. (Dieser Punkt wurde von Herrn N o v o t n y aufgestellt.)
13. Eventuelles. Da niemand gegen diese Tagesordnung einen Widerspruch erhebt, erscheint dieselbe angenommen.

Zu Punkt 12 erteilt der Vertreter der Verkehrsdirektion über Anfrage seitens des Vorsitzenden die Auskunft, daß sich die Portiere teilweise auch jetzt aus dem Fahrpersonal rekrutieren, daß sich jedoch, wie es sich in jüngerer Zeit in Weidling gezeigt habe, aus diesen Kreisen niemand zum Portiersdienst melde.

Personalkommissionsmitglied S c h e r b a u m erklärt eine überzeugende Begründung für die Notwendigkeit der sab 11 aufgestellten Forderung nach Beilegung eines jeden Personalkommissionsmitgliedes mit je einem Stück der Zirkulariensammlung A in dem Umfange, daß zum Beispiel so wichtige Maßnahmen, wie sie durch das Zirkular 497 A ex 1909 getroffen werden, nur zufälligerweise und auf der Personalkommission nicht offiziellem Wege zur Kenntnis gelangen, obgleich das zitierte Zirkular von solcher Wichtigkeit sei, daß sich die Vertreter des Personals genötigt sehen, eine diesbezugliche gründliche Aussprache herbeizuführen.

Redner findet bei näherer Durchsicht dieses Zirkulars, daß daselbe im allgemeinen auf Grund des im XXXVII. Stück des Amtsblattes des E. O. G. Eisenbahnministeriums vom 10. Juli 1909 enthaltenen Erlasses des Eisenbahnministeriums vom 8. Juli 1909, Z. 14.535, erstellt wurde, daß es jedoch Anmerkungen und verschiedene Einfügungen im Text enthalte, die sich mit den Bestimmungen des bezeichneten Amtsblattes nicht decken, es ermahne daher dem Redner die Pflicht, an den Herrn Vorsitzenden jenseit an die beteiligten Vertreter der Verwaltung das Ersuchen um Aufklärung zu richten, wie es kommen daß im neuen

Schema Kreuzeln und Zusge Aufnahme finden konnten, welche in diesem Amtsblatte nicht enthalten sind, doch handle es sich im Rahmen der heutigen Sitzung speziell nur um Aufklärungen hinsichtlich der Gruppen der Zugbegleiter.

Nach dem bezeichneten Amtsblatte seien die Unterbeamten der E. O. G. Staatsbahnen in drei Gruppen eingeteilt und rangieren die Oberkondukteure mit den Beleuchtungsmeistern, Dolmetschern, Dafenmeistern, Ranglisten, Magazinsmeistern, Plagmeistern, Steuermännern und Untersteuermännern in der Gruppe C, es gehören demnach die Magazinsmeister und die Plagmeister — das sind die ehemaligen Wagen-, respektive Verschubmeister — mit den Oberkondukteuren in eine Kategorie. In dem Schema des Zirkulars Nr. 497 A, ex 1909 dagegen sehe man genau dasjenige, was schon bei den Personalkommissionsberatungen vom 8. und 9. Juni l. J. beanstandet worden sei, nämlich daß speziell für die Zugbegleiter wieder ein separater Kasten geschaffen worden sei. Eine Erklärung für dieses unbegreifliche Vorgehen glaubt Redner darin zu finden, daß bisher die Verschubmeister und Magazinsmeister von 1200 Kr. in 1300 Kr. und von 1300 Kr. in 1400 Kr. in je zwei Jahren vorrücken, während die Oberkondukteure auch hier dreijährige Wartestufen hatten. Da man nun die Wartestufen für die eine Kategorie nicht verlängern konnte, für die andere aber nicht abkürzen wollte, habe man einfach die Oberkondukteure in dem separaten Kasten gelassen und die neugeschaffenen Dolmetscher hinzugegeben. Dieses Vorgehen, welches die Zugbegleiter als arge und frnkende Zurücksetzung betrachten müssen, habe zur Folge, daß die Zugbegleiter wieder länger warten müssen, bevor sie in die nächsthöhere Gehaltsklasse vorrücken. Einen weiteren Beweis für diese althergebrachte Zurücksetzung der Zugbegleiter erteilt Redner in der Tatsache, daß Zugbegleiter, welche in der Folge für diese Verwendung untauglich wurden und zum Beispiel Magazinsmeisterstellen besaßen, in dieser neuen Verwendung um ein Jahr früher die nächsthöhere Gehaltsklasse erreichten, als wenn sie Zugbegleiter geblieben wären. Dieses raschere Vorwärtkommen eines frberlich minder verwendbar gemordenen Bediensteten bilde eine arge Benachteiligung für die zum Zugbegleitungs-dienste tauglich Gebliebenen und fordere eine gerechte Kritik heraus.

Redner weist sodann darauf hin, daß nach dem Zirkular 385 A, ex 1907 die Oberkondukteure den Endgehalt von 2400 Kr. in je dreijährigen Wartestufen ohne K l a u s e l erreichen und außerdem für je drei auf einem systemisierten Dienersposten zugebrachten Dienstjahre eine Kürzung der nächstfolgenden Wartestufen um je ein Jahr erhielten. Diese Bestimmung könne nun ihre Geltung nicht verlieren, wenn man die 2400 Kr. bereits erreichte habe, zumal auch im Amtsblatte nichts davon stehe, sondern es dort vielmehr heiße: „Jenen Bediensteten, welche sich vor ihrer Ernennung zu Unterbeamten mindestens fünf Jahre im Dienersstande befunden haben, werden die drei- und fünfjährigen Fristen um ein Jahr gekürzt.“

Damit stehe nun im Widerspruch, daß im Zirkular 497 A, ex 1909 bei der Gehaltsstufe von 2400 Kr. Kreuzel gemacht werden, so daß diese Kürzung nicht stattfindet und der Betreffende drei Jahre warten muß.

Redner ist darüber im unklaren, auf welche Bediensteten sich die Geltung der im Zirkular Nr. 497 a, ex 1909 unter II enthaltenen Schema erstreckt, beziehungsweise wer unter den neuwertretenden Bediensteten zu verstehen ist. Er wendet sich weiters gegen die Beilegung der zwei Kreuzel in der Gehaltsstufe von 1500 Kr. bei den Kondukteuren B und G, und weist darauf hin, daß die verschiedenen Meister seinerzeit den Oberkondukteuren gleichgestellt waren, jetzt jedoch denselben bei weitem voraus sind.

Personalkommissionsmitglied S c h e r b a u m gibt weiters zu bedenken, ob es nicht opportun gewesen wäre, einen anderen Modus zu finden, um Ungleichheiten, die darin liegen, daß man die jetzt in gesellschaftlichen Diensten befindlichen Bediensteten nach dem einen Schema und das ab 1. Jänner 1910 in die gesellschaftlichen Dienste neu eintretende Personal nach einem anderen Schema behandle, in irgend einer Weise zu vermeiden. Redner richtet sich endlich an den Vorsitzenden und an den Direktionssekretär das Ersuchen um Aufklärung, wie es komme, daß Bestimmungen und Kreuzel, die sich mit dem mehrfach zitierten Amtsblatt des E. O. G. Eisenbahnministeriums nicht decken, in das Schema des Zirkulars 497 a ex 1909 hineingenommen wurden. Inspektor P  l l e r i g e r führt aus: Personalkommissionsmitglied S c h e r b a u m habe die Einreihung der Oberkondukteure in die Gruppe der Magazinsmeister und Plagmeister wohl hauptsächlich mit dem Hinweis verlangt, daß für die beiden letztgenannten Gruppen in den zwei ersten Gehaltsklassen eine nur zweijährige Wartestufe normiert erscheint, während für die Oberkondukteure durchwegs dreijährige Wartestufen gelten. Diese Differenzierung finde jedoch ihre Begründung darin, daß unsere Oberkondukteure infolge der im Dienersstande zugebrachten Dienstzeit derartige Gutbringungen zu beanspruchen haben, daß die Wartestufen mindestens in den ersten beiden Gehaltsstufen faktisch zweijährige und nicht dreijährige sind.

Von einer noch weitergehenden Kürzung der Wartestufen könne wohl nicht die Rede sein.

Der Direktionssekretär erklärt, die konsequente Durchführung dessen, was das Personalkommissionsmitglied S c h e r b a u m begehre, nämlich die Kategorie C der E. O. G. Staatsbahnen einfach in unser Schema zu übernehmen, hätte zur Folge gehabt, daß die Verhältnisse der Plagmeister und Magazinsmeister gegenüber den heutigen verdrängt worden wären. Es gehe nicht an, sich in diesem Belange auf das Amtsblatt des E. O. G. Eisenbahnministeriums vom 10. Juni 1909 zu berufen, weil die Magazinsmeister und Plagmeister nach den Bestimmungen desselben in der Gruppe C rangieren, somit die Gehaltsstufen 1200 und 1300 Kr. dreijährige Wartestufen haben, während bei uns derzeit schon für diese Kategorien in diesen Gehaltsstufen zweijährige Wartestufen normiert sind. Wenn man also das Bestehende aufrechterhalten wolle, dürfe man sich nicht auf dieses Amtsblatt berufen.

Personalkommissionsmitglied S c h e r b a u m hält es für vollkommen richtig, daß man andere Kategorien nicht schädigen dürfe, beharrt jedoch auf seinem Verlangen, daß die Oberkondukteure mit den zu ihnen gehörenden Kategorien nach dem Muster der Gruppe C der E. O. G. Staatsbahnen einrangiert werden, während durch die Bestimmungen des Zirkulars 497 a ex 1909 dem Amtsblatt des E. O. G. Eisenbahnministeriums nicht Genüge geleistet worden sei. Dr. G r a b s c h e i d betont, es sei das Bestreben der Verwaltung, weder jemanden in seinen Rechten auf Grund des Zirkulars 385 A ex 1907 noch in jenen auf Grund des neuen Zirkulars zu tränken. Die Verwaltung sei in dieser Tendenz noch weiter gegangen, als sie rechtlich verpflichtet gewesen wäre, so zum Beispiel in der Frage der Quartiergehulage.

Daß nicht ohne weiteres die Schematisierung der E. O. G. Staatsbahnen übernommen wurde, sei nur im Interesse unserer Unterbeamten und Diener selbst gelegen, da sonst die Verhältnisse einzelner Kategorien verdrängt, statt verbessert worden wären, zum Beispiel wie schon erwähnt, bei den Verschub-, beziehungsweise Plagmeistern und Magazinsmeistern. Ein Mehr als das Gegebene zu verlangen wäre eine Ungerechtigkei.

Was nun im einzelnen zum Beispiel die zwei Sterne in der Gehaltsklasse von 2400 Kr. bei den Oberkondukteuren anbelangt, so sei deren Bedeutung die, daß auf Grund der Bestimmungen des Zirkulars 385 A erworbene Gutschriften bei einer Vorrückung aus dieser Gehaltsstufe, welche im alten Schema den Endgehalt bedeutete, in welchem es eine Wartestufe nicht mehr gab, nicht angerechnet werden.

Die Anrechnungsbareit von früher erworbenen Gutschriften im neuen Schema überhaupt bedeute ein reines Zeichen der Verwaltung, da im Sinne des Zirkulars 385 A ex 1907 Gutschriften nur für die Dauer des Aufschreibens des dort normierten Schemas zu berücksichtigen sind.

Nichtsdestoweniger habe die Verwaltung die begngliche Bestimmung nicht aufgehoben, sondern die Anrechnungsbareit von

Gutschriften aufrecht erhalten, doch selbstverständlich nur in jenem Rahmen, in welchem sie früher bestanden hat, also innerhalb des Rahmens des bisherigen Schemas. Man könne daher nicht verlangen, daß diese Begünstigung auf Gehaltsstufen ausgedehnt werde, welche seinerzeit gar nicht bestanden haben. Personal-Kommissionsmitglied Scherbaum betont, daß die Aufklärungen des Dr. Grabitsch ihm und seine Kollegen nicht befriedigten. Im Amtsblatt des k. k. Eisenbahnministeriums gebe es keine Klauseln, es sei daher Recht und Pflicht der Vertreter der Zugbegleiter, es zu verlangen, daß dieselben Bestimmungen im Sinne des Abschnittes III A, Punkt 1 des Zirkulars Nr. 385a ex 1907, auch bei uns ohne Klausel eingeführt werden, darüber können er und seine Kollegen nicht hinaus. Das vorliegende Schema bedeute eine Schädigung des Personals, weil dieses das Recht habe, zu verlangen, daß das, was die k. k. Staatsbahnen neu einführen, auch bei uns im gleichen Ausmaß, in demselben Sinne und ohne Einschränkung durchgeführt werde. Es könne nicht im Interesse der Verwaltung liegen, bei dieser Gelegenheit eine Schmälerung der Rechte unserer Bediensteten eintreten zu lassen und dadurch in den Reihen derselben Unzufriedenheit hervorzurufen. Wenn das Personal in den Besitz dieses Zirkulars gelangt sein werde, werde ein allgemeiner Sturm losbrechen.

Dr. Grabitsch weist nochmals darauf hin, daß die Verwaltung bei Einführung des neuen Schemas im Sinne der Bestimmungen des Zirkulars 385a ex 1907 ohneweiters befugt gewesen wäre, alle Kürzungen der Wartezeiten einfach zu streichen. Weil sie dies jedoch nicht tun wollte, seien eben die Klauseln gemacht worden. Der Direktionssekretär betont, daß es sich bei der Uebnahme des neuen Schemas der k. k. Staatsbahnen außerdem noch darum handelte, dem Personal das höhere Quartiergeld zu erhalten.

Nedner kommt zum Schlusse, daß man angesichts der Vorteile des neuen Schemas bei völliger Wahrung der Vorteile des alten zugeben müßte, daß keine Schädigung des Personals erfolgt sei.

Inland.

Die Feuerungspreise. Die höchsten Weizenpreise seit zehn Jahren brachte das dritte Quartal des laufenden Jahres. Wir entnehmen dem jetzt erschienenen Vierteljahrsheft zur Statistik des Deutschen Reiches folgende Angaben über die Entwicklung der Getreidepreise, an den Haupthandelsplätzen in den letzten beiden Jahren, denen wir aus früheren Veröffentlichungen diejenigen des Jahres 1900 zur Seite stellen. Es kosteten per 1000 Kilogramm im dritten Vierteljahr

	Weizen		Roggen	
	1900	1908	1900	1908
Wien	269.3	215.4	143.7	174.9
Budapest	249.3	198.0	125.3	165.8
Berlin	238.7	210.6	156.0	182.2
Mannheim	253.0	236.2	179.9	180.6
Odeffa	180.2	176.0	115.4	125.0
Paris	199.7	184.7	164.1	136.6
Amsterdam	195.9	183.8	132.6	137.5
London (weiß, bester)	195.1	156.5	141.1	—
(Gazette average)	187.5	146.0	134.6	—
Chicago	162.8	144.9	116.7	—
Buenos Aires	—	157.8	108.4	—

Mit einem Preise von Mk. 238.07 (Berlin) oder 253 Mk. (Mannheim) für die Tonne Weizen hat also Deutschland nicht allein den höchsten Preis der letzten zehnjährigen Periode erklommen, sondern es steht auch freilich erst nach Oesterreich, dessen verkehrte Zollpolitik mit der Deutschlands weiterfert, mit diesen Preisen an der Spitze aller Länder. Interessant ist es auch, die Spannung zwischen den Jahren 1900 und 1909 zu vergleichen. Ueberall hat eine nicht unbeträchtliche Steigerung der Preise stattgefunden. Während dieselbe aber in Chicago zum Beispiel nur 46 Mk., in London 54 und 53 Mk., in Amsterdam Mk. 63.03, in Paris Mk. 35.06 und in Odeffa 54 Mk. beträgt, stellt sie sich in Berlin auf Mk. 82.07 und in Mannheim auf 73 Mk., in Wien aber auf Mk. 124.06 und in Budapest auf 124 Mk., in welcher Differenz deutlich die inzwischen eingetretene Zollsteigerung zum Ausdruck kommt.

Eine Mißtrauenskundgebung der Eisenbahnbeamten gegen den Abgeordneten Kroy. Die Mißstimmung gegen den Abgeordneten Kroy, dessen Uebnahme in den Staatsbetrieb bekanntlich auf Wunsch der Regierung erfolgte, hat begreiflicherweise unter der Eisenbahnbeamtenchaft weite Kreise gezogen. Und zwar sind es jetzt auch deutsch-nationale Beamte, denen die Rolle klar geworden ist, die ihr „starrer“ Vertreter in dieser Affäre spielt. Das zeigt deutlich folgende Zufschrift, die die zumeist aus Deutsch-nationalen bestehende Ortsgruppe Wien-Westbahnhof des Oesterreichischen Eisenbahnbeamtenvereines beschlossen hat, an Herrn Kroy zu richten, und die folgenden ungewöhnlichen Wortlaut hat:

Der an der Spitze der deutschen Eisenbahnbeamtenbewegung stehende Ausschuß der Ortsgruppe Wien-Westbahnhof des Oesterreichischen Eisenbahnbeamtenvereines hat im Vereine mit der Leitung der Ortsgruppe Hütteldorf in der Sitzung vom 28. Oktober 1909 den einstimmigen Beschluß gefaßt, über die von Ihnen herausgeschworene Bestimmung in den deutschen Beamtenkreisen das lebhafteste Bedauern auszusprechen.

Wenn die 28 Ortsgruppen des Oesterreichischen Eisenbahnbeamtenvereines, darunter auch solche aus Deutschböhmen, welche die Deutsche Erklärung des Oesterreichischen Eisenbahnbeamtenvereines mit unentwegter Ausdauer verfolgt haben, nunmehr, nahe am Ziele, die mühevoll durch Ihre die deutsche Eisenbahnbeamtenchaft anwidernde Tatsache Ihrer angekrehten und auch erreichten, mit Worten verbundenen Ausnahme in den Staatsbahndienst als eine bedeutend erschwerte werden erkennen müssen, dann, Herr Kroy, können Sie der Vermutung aller sicher sein, die ideal genug waren, im Interesse der Sache die Annehmlichkeiten der Gegner zu ertragen, jener Gegner, denen Sie jetzt eine billige, aber ebenso scharfe Waffe in die Hand gegeben haben.

Abtschrift dieses wird dem Präsidium des Abgeordnetenhauses, der deutschradikalen Parteileitung, dem deutschen Volksrat für Wöhnen, sowie der Zeitung des Reichsbundes deutscher Eisenbahner übermittelt.

Ortsgruppe Wien-Westbahnhof,

Für den Ausschuß:

der Obmann: Gulawski m. p.
 Sr. Wohlgeboren Herr Reichsratsabgeordneten Otto Kroy Wien.
 der Schriftführer: Mondl m. p.

Ueber diese Kundgebung schweigt natürlich wohlweislich die deutsch-nationale Presse, die die letzte Zeit nicht

genug von Vertrauenskundgebungen zu erzählen wußte, die Herr Kroy in seinem Wahlkreis angeblich erhalten hat.

Aus der Unternehmerorganisation. Im Anschluß an die Generalversammlung des österreichischen Arbeitgeberhauptverbandes fand in Wien eine auf geladene Gäste beschränkte Arbeitgeberversammlung statt. Die Herren wählten sich ganz unter sich und sprachen ungeschminkt von dem, was ihrer Herzen liebe Sehnsucht ist. Die „Arbeiter-Zeitung“ bringt über die Versammlung einen Bericht, dem wir folgendes entnehmen: Das erste Referat, die Arbeitgeberverbände und die wirtschaftlichen Fragen, erstattete der Stadtzimmermeister Voudoin. Er fand auch einige schüchterne Worte gegen die Uebermacht der Agrarier. Der Präsident der Vereinigung der Herrenkondensiermeister, Edmund Stoll, sprach über die gemeinsamen Interessen von Gewerbe und Industrie in den Arbeitgeberfragen: die Zerplitterung der Unternehmerorganisation, wie sie jetzt bestehe, sei schädlich. Zentralisation der Kräfte und Mittel im Kampfe gegen die Arbeiter müsse die Devise der Gewerbetreibenden wie der Industriellen sein. Professor Hugo Schmidt referierte über: Die Arbeitgeber und die Behörden. Er wendete sich auch der Sozialpolitik zu, die er unter lautem Beifall als „Wohltun auf fremde Kosten“ definierte. Er erzählte einen „Fall“: Ein Unternehmer beschwerte sich bei einem Polizeikommissär über das „Belagern der Werkstätte“ durch Streikende. Da erwiderte der Kommissär: „Bewilligen Sie halt die paar lumpigen Forderungen.“ Ein Entrüstungssturm durchbraute den Saal. Der Redner polemisierte dann gegen das Kollisionsrecht der Arbeiter. Schließlich beantragt er eine Resolution gegen die Zulassung von Arbeitern zum Gewerbeinspektorat. Herr Bernhard Ludwig besprach danach die Unternehmerorganisation. Dabei entschloßte er sich das Geständnis, daß die Unternehmer im Grunde recht herzliche Feinde des Kollektivvertrages seien. Heute könne man sich ihrer nur nicht erwehren. Aber wenn die Unternehmerorganisation noch entwickelter sein werde, insbesondere wenn ihr eine ausgiebige Disziplinargewalt gegen die kampfunwilligen Unternehmer zustünde, dann werde man anders reden. Der Geschäftsführer des Arbeitgeberhauptverbandes Hans Herberich sprach über die „Taktik der Gewerkschaften und die Abwehr derselben“. Er gab den Unternehmern Anleitungen, wie sie sich bei Tarifverhandlungen, die man heute halt nicht vermeiden könne, benehmen sollten:

1. Die Unternehmer dürfen am Beginn der Verhandlungen nie sagen, wieweit sie Zugeständnisse machen wollen und können.
2. Gute Verständigung der Unternehmer untereinander vor der Verhandlung.
3. Dem unparteiischen Dritten, dem Vermittler, müsse man scheinbar mit Entrüstung die gemachten Vorschläge zurückweisen. Das verblüffe die Gegenseite und mache sie bescheiden.
4. Barmöglich müsse man zwischen die Gewerkschaftsbeamten und die anderen Arbeitervertreter, die aus der Werkstätte kommen, einen Keil zu treiben versuchen. Der Vorige unterbrach hier den Redner, worauf er erklärte, in einem engeren Kreise werde er weitere „Verhandlungstipps“ bekanntgeben. Der Verlauf dieser Unternehmerversammlung ist für die Arbeiter wieder ein recht deutliches Zeugnis für die scharfmacherischen Gesinnungen unserer Unternehmer. Die Arbeiter werden diese Bestimmungen haßerfüllter Seelen wohl zu beherzigen wissen.

Zur Prämienfrage auf den k. k. Staatsbahnen. Wir haben in der Nummer 35 vom 10. v. M. darauf hingewiesen, daß am 29. November 1909 eine Konferenz mit dem Referenten des Eisenbahnministeriums in der Angelegenheit der Prämienregelung stattfand. Am 29. November 1909 erschienen nämlich die Genossen Zentralpersonalkommissionsmitglied P e i ß, Personal-Kommissionsmitglied P r o v a t, der Obmann des Lokomotivführervereines Herr Kähn und sein Stellvertreter Genosse K e p p n i k im Eisenbahnministerium und wiesen auf die Erregung hin, welche durch den Erlaß des Eisenbahnministeriums betreffend die Fahrgebührenregelung unter den Lokomotivführern hervorgerufen wurde. Die Regelung, wie sie erfolgte, schädige gerade die schon bisher am schlechtesten Situierten, die Reserveführer, am meisten. Diesbezüglich wurde versichert, daß man den vorgebrachten Wünschen — vorläufig wenigstens die 7. v. für alle kommandierten Dienstleistungen zu geben — Rechnung tragen werde.

Bezüglich der Regelung der Prämien teilte Oberbaurat Willinger mit, daß vom Eisenbahnministerium eine Kommission eingesetzt wurde, die sich mit dem Studium der Prämienregelung schon seit längerer Zeit befaße. Diese Kommission beschäftige sich damit, eine Grundlage für die Form der Prämie und für die Grundzüge der Berechnung zu finden. Sie habe ihre Arbeit noch nicht abgeschlossen, werde aber Mitte Jänner 1910 über ihre Arbeit Bericht erstatten. Die Herren haben die Prämienysteme der ausländischen Bahnen, insbesondere der italienischen studiert und es muß erst die Zukunft zeigen, ob die Vorschläge für unsere Verhältnisse brauchbar sind.

Oberbaurat Willinger ersuchte den Genossen P r e i ß, vor Abschluß dieser Studien seine Arbeiten nicht zu beginnen, sondern erst das Resultat der Untersuchungen abwarten zu wollen.

Die Genossen führten ferner Beschwerde über die in der letzten Zeit in den meisten Direktionsbezirken erfolgten bedeutenden Verkürzungen der Prämienverdienste infolge Reduktion der Passierungsätze. Diesbezüglich meinte Oberbaurat Willinger, daß diese Erscheinung vollauf begründet sei. Die Staatsbahndirektionen haben den für Prämien bewilligten Kredit weit überschritten, sie müssen daher nun trachten, diese Ueberschreitungen wieder hereinzubringen. „Sie wissen ja, daß für die Prämien ein gewisser Betrag — annähernd 50 Prozent der Fahrgehälter — zur Verfügung steht. Nun haben wir, wie Sie auch wissen, eine Präzision des § 1 der Norm hinausgegeben, in der es heißt, daß 40 Prozent der Verdienste an Fahrgehältern für die Turnusgruppe verdient werden müssen.“

Die Herren in den Direktionen haben diese Vorschrift befolgt und sind dabei mit den Prämien zu hoch gekommen. An die bewilligten Kredite müssen wir uns aber unbedingt halten; deswegen ist vom Ministerium der strenge Auftrag erteilt worden, daß die Ueberschreitungen wieder heringebbracht werden müssen.“ Die Ausführungen des Herrn Oberbaurat Willinger

sind — so sehr sie, vom fiskalischen Standpunkt aus betrachtet, richtig erscheinen mögen — dennoch sehr merkwürdig. Gerade jetzt, unmittelbar vor der Regulierung der Prämien, werden solche einschneidende Reduktionen in den Prämienverdiensten gemacht, viellecht etwa deshalb, damit man dann sagen kann, die Regelung der Prämien koste so und so viel. Jedenfalls ist es notwendig, daß die berufenen Organe — die Vertrauensmänner in den Personal-Kommissionen und die Organisation — hier ein sehr wachsam Auge haben.

Wir werden unsere Mitglieder über alle Phasen dieser Angelegenheit rechtzeitig informieren.

Eine Massendeputation der Wächter bei der Staatsbahndirektion in Wien. Am 13. Dezember d. J. wurde von Genossen Hartl eine Deputation von 35 Streckenblockwächtern von den Lokalfestungen Wien-Neulengbach, Wien-Tulln, bei der Staatsbahndirektion vorgeführt wegen der Uebänderung der jetzigen Dienstverteilung von 12 Stunden Dienst, 18 Stunden frei, auf 12 Stunden Dienst und 24 Stunden frei. Die Deputation sprach auf der Abteilung III bei Herrn Inspektor Grob ben vor, da Herr Oberinspektor P e g o l d nicht anwesend war. Genosse Hartl schilderte die derzeitigen Dienstverhältnisse und wies darauf hin, daß er seinerzeit in der Personal-Kommission einen Antrag wegen dieser Dienstverteilung eingebracht hatte, ihm aber von der Staatsbahndirektion erklärt wurde, daß die Fachabteilung III strikte gegen eine Uebänderung des derzeit bestehenden Dienstturnus sei. Inspektor Grob ben fragte, warum die Deputation so groß sei. Genosse Hartl machte Herrn Inspektor aufmerksam, daß dies der Ausdruck der Unzufriedenheit des Wächterpersonals wegen der abschlägigen Antwort in der Personal-Kommission sei. Genosse H e ß aus Klosterneuburg machte Herrn Inspektor aufmerksam, daß bei der Sektion Wien II ein neuer Dienstbefehl herausgekommen sei, durch den die Wächter verhalten werden, bei der Passierung eines jeden Zuges sich vor der Blockhütte zu positionieren. Da einerseits dieser Dienstbefehl mit der Blockinstruktion in Widerspruch steht, andererseits mit dem Interesse des Zugverkehrs nicht übereinstimmt, bittet er, daß diese Bestimmung wieder aufgehoben werden soll. Herr Inspektor Grob ben versprach sein möglichstes Entgegenkommen in beiden Fällen, eine bestimmte Zusage könne er jedoch nicht geben, da beide Angelegenheiten nicht in seinem Machtbereich liegen. Hoffentlich wird es auch den Streckenwächtern gelingen, endlich einmal einen menschenwürdigen Turnus zu bekommen. Es liegt nicht nur im Interesse des Personals, sondern hauptsächlich im Interesse des reisenden Publikums. Die Sicherheit des reisenden Publikums soll nicht einem Personal anvertraut sein, das sich vor Ueberbürdung kaum auf den Beinen aufrecht zu erhalten vermag, sondern in die Hände von Bediensteten gelegt werden, denen man die notwendige Zeit zum Ausruhen einräumt.

Rusland.

Das deutsche Eisenbahner. Nach der Gesamtstatistik der deutschen Eisenbahnen, die alljährlich durch das Reichseisenbahnamt herausgegeben wird, und für das Jahr 1907 jetzt erschienen ist, waren auf den deutschen Staats- und Privatbahnen im Jahre 1907 beschäftigt: im Verwaltungsdienst: 20.358 Beamte, 6278 Diätäre, 4129 Arbeiter, zusammen 30.766 Personen; im Bahnunterhaltungsdienst und Bahnbewachungsdienst: 34.132 Beamte, 2149 Diätäre, 138.617 Arbeiter, zusammen 174.899 Personen; im Bahnhof-, Abfertigungs- und Zugbegleitungsdienst: 140.196 Beamte, 13.581 Diätäre, 153.309 Arbeiter, zusammen 307.087 Personen; im Zugförderungs- und Werkstättenendienst: 48.465 Beamte, 1639 Diätäre, 132.699 Arbeiter, zusammen 182.803 Personen. In der gesamten Betriebsverwaltung waren beschäftigt: 695.557 Beamte, Diätäre und Arbeiter, an die insgesamt 1.022.457.748 Mk. Gehälter und Löhne gezahlt worden sind.

Nachwehen vom altsibirischen Eisenbahnerstreik. Das Knutenregiment ist noch immer obenauß. Streiks werden im Reiche des Alleinherrschers aller Reußen nicht geduldet. Handelt es sich aber um Streiks der Eisenbahner oder Straßenbahner, so werden sie gleich in Blut erstickt, die Anführer gefangen gesetzt oder deportiert. Noch im vergangenen und in diesem Jahre wurde eine Anzahl Todesurteile gegen Teilnehmer des Eisenbahnerstreiks an der sibirischen Eisenbahn gefällt. Nun ist auch die gerichtliche Verhandlung betreffend den Eisenbahnerstreik an der Oligadrel-Eisenbahn abgeschlossen. 80 Angeklagte wurden zu einer Festungshaft von 40 Tagen bis 3 Monaten verurteilt. 38 Angeklagte wurden freigesprochen.

Der Streik der Weichensteller im Nordwesten Amerikas verursacht umfangreiche Störungen. Bereits sind mehrere Mahlmühlen stillgelegt; auch große Schmelzwerke in Montana haben den Betrieb eingestellt. Den Industrien fehlt es an Kohlen. Einige Orte dürften bald Mangel an Lebensmitteln haben. Gegenwärtig laufen noch Personenzüge, allerdings unregelmäßig. Die Bewegung greift auch auf die Weichensteller der Chicagoer Trambahnen über. 20.000 Arbeiter sind infolge des Streiks beschäftigungslos. Auf der Duluth-Sale-Superior-Eisenbahn liegen alle Güterzüge still. Sollte der Ausstand andauern, so würden 10.000 Mann ausgesperrt werden. Eisenbahnbeamte versehen auf den Bahnhöfen von St. Paul Weichenstellerdienste.

Alle Industrien leiden unter dem Ausstand. Vier große Mehlfabriken mußten geschlossen werden. Große Mengen von Früchten und Gemüsen liegen fest und verderben. Kupferminen mußten den Betrieb einstellen. Die Eisenbahngesellschaften ließen aus Chicago und aus anderen Orten Gelbe zum Kampf gegen den Streik kommen.

Kundgebung der französischen Eisenbahner. Der in Paris tagende Kongreß der Eisenbahnarbeiter endete mit einer öffentlichen Kundgebung zugunsten der Forderung eines Minimallohnes von 5 Franc. Der Umzug, an dem etwa 6000 Arbeiter teilnahmen, bewegte sich von der Arbeitsbörse nach dem Ost- und Nordbahnhof und dann über den Bahnhof Saint Lazar nach der Place de la Concorde. Die Teilnehmer folgten ihrer Syndikatsfahne unter Abnahme der Internationale.

Ueber die schweizerische Gewerkschaftsbewegung im Jahre 1908 veröffentlichte jenen das Secretariat des Gewerkschaftsbundes eine umfassende Darstellung, nach der die dem Gewerkschaftsbund angeschlossenen 19 Verbände Ende des Berichtsjahres 66.865 (davon 572 weibliche) Mitglieder zählten gegen 75.915 (6216) in 1907 und 66.862 (4955) in 1906. Im Berichtsjahre haben nur 5 Verbände eine Mitgliedererhöhung, 14 aber einen Mit-

gliederrückgang erfahren; erstere bewegt sich zwischen 1-1 und 7 Prozent, die Verminderung zwischen 0-3 und 5-2 Prozent. Letztere trat im Verband der Maurer und Handwerker ein, und zwar hauptsächlich infolge der separatistischen Bestrebungen anarcho-syndikalistischer Italiener und Franzosen. Die anderen Verbände erlitten ihre Schwächung vornehmlich durch die verheerenden Wirkungen der Krise, aber auch verlorene Streiks und Absperrung wirkten mit. Trotzdem der Gedanke des Industrieverbandes bereits erhebliche Fortschritte gemacht hat, existieren noch verschiedene Zweigverbände, so zum Beispiel derjenige der Gutmacher mit 200 Mitgliedern, die für den Kampf mit dem Kapital um die Verbesserung der Arbeitsbedingungen ungeeignet sind und daher ebenfalls nach und nach in den Industrieverbänden aufgehen müssen.

Mit Einschluß der Eisen- und Straßenbahner, Telegraphenarbeiter, des Post- und Zollpersonals sind insgesamt 113.315 Personen organisiert, die 18-5 Prozent der gesamten 611.430 Organisationsfähigen ausmachen. Den höchsten Prozentsatz der Organisierten weisen mit 82-4 Prozent die Eisenbahner auf, dann folgen die Heizer und Maschinenisten mit 75-3 Prozent, Post- und Zollpersonal mit 55-2 Prozent, Telegraphenarbeiter 50 Prozent, graphische Arbeiter 32-4 Prozent (Buchdrucker allein 90 Prozent), Maler und Gipser 31 Prozent; den geringsten Prozentsatz haben die Textilarbeiter mit 4-4 Prozent.

Es ist noch eine Nischenarbeit als Agitation und Organisation zu verrichten, um die Masse der Unorganisierten für die Gewerkschaft zu gewinnen.

Aus dem Gerichtssaal.

Ein ausgeklüffelter deutschnationaler Kläger.

Der Sekretär des „Reichsbundes deutscher Eisenbahner“, Herr Köllner in Oberleutensdorf, hatte vor einigen Wochen gegen den Redakteur unseres Blattes, Genossen Franz Lill, die Ehrenbeleidigungsklage beim Preßgericht in Wien überreicht. Gegenstand der Voruntersuchung bildete ein in der Nummer unseres Blattes vom 20. Juli l. J. enthaltener Artikel unter dem Titel „Aus der deutschradikalen Küche in Oberleutensdorf“, in dem Herrn Köllner vorgeworfen wurde, daß er als ehemaliger Kassier eines sozialdemokratischen Arbeitervereines zwischen mein und dein nicht unterscheiden konnte und daß er als ein sich im Krankenstand befindlicher Eisenbahner Agitationsreisen für den „Reichsbund“ unternähme. Die über Herrn Köllners Klage anberaumte erste Verhandlung wurde zum Zwecke der Durchführung des Wahrheitsbeweises vertagt, den wir durch unseren Vertreter Herrn Dr. Harpner in allen Anklagepunkten angeboten hatten.

Nunmehr ist Herr Köllner bedingungslos von der Anklage zurückgetreten. Herr Köllner ist nicht nur Provinzsekretär des „Reichsbundes“, sondern auch Mitglied der Reichsparteileitung der deutschnationalen Arbeiterpartei. Man darf also jezt neugierig sein, was sowohl der „Reichsbund“ als auch die deutschnationalen Arbeiterpartei gegen ihren „Wärden-träger“ tun werden, der so schwere ehrenrührige Vorwürfe ruhig auf sich sitzen läßt. Und wir hatten uns so sehr auf unsere Verhandlung gefreut!

Abzug einer Lokomotive in Markt Tüffer.

Am 4. Mai 1909 langte der von Römertbad kommende Lastzug Nr. 916 in der Station Markt Tüffer mit 1¹/₂ stündiger Verspätung um 3 Uhr 51 Minuten ein. Da um 4 Uhr 5 Minuten fahplanmäßig der Wiener Güterzug Nr. 1 zu erwarten war, übergab der diensthabende Beamte, um dem Rangdienst nachzukommen, die Leitung des Verschiebes dem Zugführer Josef Kojcher, wobei er die Anordnung traf, daß der Verschiebezug zum Frachtenmagazin fahren und dort den Schnellzug abwarten sollte. Josef Kojcher erteilte den entsprechenden Befehl dem Kondukteur Anton Perusel, wobei er allerdings betonte, daß später die Einfahrt des Güterzuges abzuwarten sei. Dieser Anordnung gemäß fuhr nun die Maschine mit 7 angekuppelten Wagen vor, dann über das Geleise I auf das Geleise III zurück und blieb beim Frachtenmagazin stehen. Dasselbst wurden 12 Wagen angekuppelt, wovon 4 oder 5 für den verschiebenden Zug bestimmt waren. Nun gab Anton Perusel das Signal Vorwärts. Der Maschinenführer fuhr an und beschleunigte, obwohl sofort das ganze Zugpersonal rückwärts Halt signale gab und der Weichenwächter Karl Vogar von der Stellwerkshütte her dem Zuge entgegenrief und die Fahne schwang, die Bewegung. Erst 20 Minuten vor dem Wechsel Nr. 5 gewahrte er, daß dieser schon in die Gerade, das heißt auf den Stod gestellt war. Es war ihm nun nicht mehr möglich, den 282 Tonnen schweren Zug rechtzeitig zum Halten zu bringen. Die Maschine wurde über den vom genannten Wechsel nur 52 Meter entfernten Stod gedrückt und rutschte dort über einen Abhang. Hierbei wurde der Heizer Franz Dolinar zwischen Maschine und Tender eingeklemmt und konnte erst nach einflüchtigem Bemühen befreit werden. Er erlitt einen Nervenschlag und damit eine schwere körperliche Beschädigung.

Wegen dieses Vorfalles hatten sich bei der am 30. November 1909 vor dem Kreisgericht Glinz stattgehabten Hauptverhandlung der Kondukteur Anton Perusel und der Maschinenführer Alois Müller zu verantworten.

Der Kondukteur Perusel, verteidigt von Dr. Tetzlauer, bestreitet seine Schuld an dem Unfall, indem er angab, daß er das Signal Vorwärts nur zu einem kurzen Rucke geben wollte, um sich von der richtigen Ankuppelung und der Beschaffenheit der Wagen zu überzeugen. Er erklärte, daß er unbedingt damit rechnen mußte, daß der Lokomotivführer das bald nach dem Vorwärtssignal gegebene Halt signal hören und wieder anhalten werde. Der Lokomotivführer Alois Müller, verteidigt von Dr. Leopold Kay aus Wien, bestreitet gleichfalls jede Schuld an dem Unfall, indem er angab, daß er auf das Vorwärtssignal anfuhr und da er in diesem Moment den Wechsel auf Ablenkung sah, der Meinung war, daß er auf ein anderes Geleise hinausfahren müsse. Es sei übrigens über die Art der vorzunehmenden Verschiebung vorher nicht verständigt worden. Während der Fahrt habe er nur infolge des durch Wind niederschlagenden Rauches die plötzliche Umstellung des Wechsels erst zu spät bemerkt und konnte infolge seiner Fahrgeschwindigkeit trotz Ansbietung aller Mittel nicht mehr vermeiden, daß die Maschine über den Stod und den Abhang hinunterstürzte.

Die John als Zeugen vernommenen Zugbegleiter bestritten die Angaben des Kondukteurs Perusel, wonach sofort nach dem Vorwärtssignal von ihm und den Zeugen durch Zurufe sowie mit der Mundpfeife und der Fahne dem Lokomotivführer Halt signale gegeben wurden, daß dieser jedoch, ohne die Signale zu bemerken, weiterfuhr.

Zeuge Weichenwächter Vogar gab an, daß er den Wechsel noch ungestellt hatte, als der Zug noch stand. Ueber eindruckliches Betragen des Verteidigers Dr. Kay gab er jedoch schließlich die Möglichkeit zu, daß er sich getäuscht haben konnte, da ja

der Zug noch auf eine Distanz von zirka 200 Meter von ihm entfernt war. Er behauptete jedoch, daß er mit der Fahne der Maschine entgegenrief, um sie zum Halten zu bringen.

Zeuge Heizer Dolinar gab an, daß er die Halt signale weder gehört noch gesehen habe.

Die als Sachverständige vernommenen Herren Oberrevident Straub (Staatsbahndirektion Willach) und Maschinenkommissär Neuhuber (Triest) erklärten, daß der Kondukteur Perusel die Pflicht gehabt hätte, den Lokomotivführer vorher zu verständigen, wenn er durch das Vorwärtssignal nur einen kurzen Ruck veranlassen wollte. Es sei nicht ausgeschlossen, daß der Lokomotivführer bei dem Anfahren die Weiche noch auf Ablenkung, demnach für die von ihm vorausgesetzte Fahrt richtig gestellt sah und daß er die Umstellung der Weiche sowie die Halt signale infolge des niederschlagenden Rauches der Lokomotive nicht bemerkte, überdies aber die hörbaren Halt signale infolge des Geräusches der Maschine nicht deutlich vernahm.

Der Vorsitzende Landesgerichtsrat Dr. Rozanog sowie ein Botant erhoben gegen dieses Gutachten der Sachverständigen mehrere Bedenken, indem sie wiederholt darauf hinwiesen, daß die Halt signale von so vielen und so eindringlich gegeben wurden, daß sie nicht überhört werden konnten. Ueber Betragen des Verteidigers Dr. Kay erklärten jedoch die Sachverständigen, daß die Woffierung der Zugbegleiter keine sehr günstige war, demnach die Signale vielleicht nicht deutlich wahrgenommen werden konnten.

Nach Schluß des Beweisverfahrens beantragte der Staatsanwalt in längerer Ausführung die Verurteilung beider Angeklagten.

Der Verteidiger Dr. Tetzlauer (für den Kondukteur Perusel) hob hervor, daß man seinem Klienten überhaupt nur vorwerfen könne, daß er mit dem Vorwärtssignal einen Unfuh begangen habe. Strafbar sei jedoch dieses Vorgehen nicht, weil Perusel mit Sicherheit darauf rechnen konnte, daß der Lokomotivführer das sofortige Halt signal auch hören müsse. Demnach fehle dem Kondukteur die Einsicht in die Gefährlichkeit seiner Handlungsweise und beantragte dessen Freisprechung.

Der Verteidiger Dr. Leopold Kay hob hervor, daß von einer Schuld des Maschinenführers Müller keine Rede sein könne. Infolge des Vorwärtssignales habe er der Meinung sein müssen, daß seiner Fahrt kein Hindernis im Wege liege, zumal es glaubwürdig sei, daß der Wechsel bei der Annahrt noch auf Ablenkung gestanden sei. Wenn der Maschinenführer trotz Umstellung der Weiche und der gegebenen Halt signale unaufhaltsam weiterfuhr, so lag der Grund hierfür in wibtrigen äußeren Umständen, die mit der Schuld des Lokomotivführers nichts zu schaffen haben. Der Verteidiger wies überdies auf die vielfachige anstandslos dienliche seines Klienten hin, der ja damals selbst in Lebensgefahr schwebte und dem man doch nicht zumuten könne, daß er die von der Anklage behauptete Fahrlässigkeit begangen habe.

Nach langer Beratung wurde schließlich das Urteil gefällt, wonach der Kondukteur Anton Perusel wegen Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens gemäß § 357 St.-G. zur Strafe von einem Monat strengen Arrests, verurteilt mit einem Fasttag wöchentlich, der Lokomotivführer Alois Müller dagegen von allen Anklagepunkten freigesprochen wurde.

Zusammenstoß bei Miska. Am 11. April l. J. fuhr der aus 45 Wagen bestehende, in der Richtung nach Marburg verkehrende Lastzug 460 statt auf dem verlegten Geleise VI auf Geleise I in die Frachtenstation Miska der Strecke Franzens-Josefs-Marburg ein. Der Verkehrsbeamte, Assistent Paulinic, befahl dem Verschiebeteiler Zingerle, den Zug in zwei Teilen auf zwei Nebengeleisen abzustellen, und zwar mit umkehrter Maschine, damit der bereits verspätete, in der Richtung gegen Franzens-Josefs verkehrende Personenzug 413, welcher vor der Distanzscheibe angehalten wurde, nicht eine noch größere Verspätung erfahre. Zingerle zog nun die Maschine mit den ersten 22 Wagen über den östlichen Einfahrtsweg hinaus und ließ 21 Wagen auf ein Nebengeleise abrollen, während er die Maschine mit dem Dienstwagen zur Abholung der hinter dem Aufnahmsgebäude stehengebliebenen 23 Wagen dirigierte. Maschinenführer Rajemnik fuhr die große Strecke vom östlichen Einfahrtsweg bis zum Aufnahmsgebäude mit der größten angemessenen Geschwindigkeit, da er an die stehengebliebenen Wagen-gruppe dachte. In diesem Augenblick trat Herr Paulinic aus dem Aufnahmsgebäude heraus und gab das Signal Rückwärts mit der roten Kappe, was der Führer Rajemnik als den Befehl zur Beschleunigung der Fahrgeschwindigkeit auffaßte. Er öffnete den Regulator, die beiden Verschieber sprangen, als sie dies merkten, sofort ab. Gleich darauf sah Rajemnik auch die zurückgebliebene Wagen-gruppe, die ihm durch das Aufnahmsgebäude infolge einer Kurve eine Zeitlang verdeckt war, vermochte aber nicht mehr, den unvermeidlich gewordenen Anprall zu verhindern. Die Zertrümmerung zweier Wagen und die Verlegung des im Dienstwagen hantierenden Kondukteurs Bogelschell waren die Konsequenzen des Anpralles.

Aus Anlaß dieses Vorfalles hatten sich Assistent Paulinic, Lokomotivführer Rajemnik, Oberverschieber Zingerle und Verschiebeteiler Kinigadner am 10. November l. J. vor dem l. J. Bezirksgericht Brigen wegen Uebertretung nach § 432 St.-G. zu verantworten.

Der von Dr. Friedrich Frank (Zunzbrunn) verteidigte Assistent Paulinic gab an, durch eine ihm angefallene, am selben Tage knapp vor diesem Vorfall vor sich gegangene Unfallverletzung, infolge deren eben das gewöhnliche Einfahrtssignal VI des Zuges 460 unfahrbar war, in einem Zustand so furchtbarer Aufregung gewesen zu sein, daß er in dem Gefühl, die Abstellung des Zuges 460 zur Ermöglichung der raschen Einfahrt des schon verspäteten, vor der östlichen Distanzscheibe wartenden Personenzuges 413 schnellstens veranlassen zu müssen, das Rückwärtssignal der Verschieber Zingerle und Kinigadner ausnahm und weitergab. Die durch Dr. Eduard Erler (Zunzbrunn) vertretenen beiden Verschieber Zingerle und Kinigadner gaben an, Paulinic habe ein Rückwärtssignal von ihnen nicht abnehmen können, da sie vielmehr Halt signale gaben. Sie gaben die Halt signale noch weiter, als Paulinic schon das Rückwärtssignal gab. Der Lokomotivführer habe lediglich auf Paulinic statt auf sie geachtet. Der von Dr. Leopold Kay (Wien) verteidigte Lokomotivführer Rajemnik gab an, er habe weder gewußt, noch wissen müssen, an welcher Stelle die zurückgebliebene Wagen-gruppe stehengeblieben war, habe sie, da sie ihm infolge der Kurve durch das Aufnahmsgebäude verdeckt war, nicht sehen können und mußte als Führer damit rechnen, sich auf die Signale des Paulinic verlassen zu können; Halt signale von Zingerle und Kinigadner seien erst nach dem Rückwärtssignal des Beamten von ihm bemerkt worden und zwar in einem Moment, wo deren Befolgung nichts mehr fruchtete konnte. Der Sachverständige, Oberrevident Josef Ditsch von Staatsbahndirektion Zunzbrunn, erklärte das Verhalten der beiden Verschieber als ein vollkommen korrektes, erklärte aber, bei Paulinic rügen zu müssen, daß er ein Rückwärtssignal dem schon retardierten Lokomotivführer, gab und beim Lokomotivführer Rajemnik, daß er von den gleichzeitig gegebenen Signalen der Verschieber und des Beamten nicht, wie es die Instruktion vorschreibt, das wichtigere Signal langsam der Verschieber befolgt habe. Zu letzterer Einsicht wies die Verteidigung Rajemniks auf die Zeugenangaben hin, inhaltlich deren die Verschieber das Langsam signal erst nach dem Signal Rückwärts des Beamten gaben, also in einem Moment, wo Rajemnik den gleich darauf erfolgten Anprall nicht mehr zu verhindern mochte. Der Richter (Graf Serasini-Velfort) sprach sämtliche Angeklagte frei; den Assistenten Paulinic wegen der Verwirrung, in der er sich auf Grund des dem Gericht bekanntem, an gleichem Tage unmittelbar vorher vorgefallenen Unfalles in Miska befand, die Verschieber Zingerle und Kinigadner, weil der Nachweis fehle, daß Paulinic das Rückwärtssignal von ihnen abgenommen hatte, schließlich bei

Lokomotivführer Rajemnik, weil er das Langsam signal erst nach dem Rückwärtssignal des Beamten setzen konnte und im letzten Moment den Anprall nicht mehr aufzuhalten vermochte.

Willach. (Verleumdungen der Eisenbahner.) Vor dem hiesigen Bezirksgericht fand kürzlich die Hauptverhandlung gegen Frau Hedwig Murschek, Kondukteur-gattin in Willach, wegen Ehrenbeleidigung statt. Frau Murschek hat nämlich vor einiger Zeit an den Stationschef des Willacher Hauptbahnhofs ein anonymes Schreiben gerichtet, worin die Kondukteure Lachner und Doro sowie die Portiere der Station Willach verdächtigt wurden, daß sie eine gewisse Frau M. ohne Fahrkarte bei den Zügen herumführen, beziehungsweise ihr in den Bahnhof Eintritt gewähren. Die Betroffenen haben die Murschek wegen Ehrenbeleidigung. Bei der Einvernahme leugnete sie zwar, das zitierte Schreiben verfaßt zu haben, wurde aber schließlich der Tat überwiesen und zu einer Geldstrafe von 50 Kr., eventuell 14 Tagen Arrest verurteilt. Die Besondere hat schon früher einmal dem Kondukteur Egger durch unlautere Angaben Schaden zugefügt und es dürfte nunmehr ihre verleumdende Tätigkeit mit der Verurteilung ein Ende haben.

Einfahrt auf ein falsches Geleise. Im Oktober d. J. fuhr der Motorführer der Wiener Lokalbahnen Hans Fingerlos mit einem beschleunigten Personenzug von der Station Guntramsdorf nach Baden.

Beim Signal 36 hielt er infolge Halt signale des Semaphors zwei Minuten lang an. In Befolgung der wiederholten Vorwärtssignale, die ihm von einem in der Nähe der der Abzweigung auf das in das Werl Winimarter fahrende Industriegeleise befindlichen Stellwerkshütte stehenden Eisenbahnbediensteten mit der Fahne und dann mit der Kappe gegeben wurde, fuhr er weiter. Da sich der Eisenbahnbedienstete, ein Bremser, zu nahe am Wagen hielt, richtete Fingerlos seine Aufmerksamkeit unausgesetzt auf diesen Mann und gab wiederholt Warnungssignale. Erst als der Motorwagen bei der Stellwerkshütte vorbeifuhr, wendete dieser Mann dem Motorführer das Geleise zu und gab auch dann noch Vorwärtssignale. Dadurch, daß der Motorführer diesem Manne seine volle Aufmerksamkeit zuwandte, bemerkte er nicht, daß er nach Passierung der ersten, bei der Stellwerkshütte befindlichen Weiche über die Weiche 3 auf das in das Werl Winimarter fahrende Industriegeleise einfuhr. Die Entfernung zwischen den beiden Weichen beträgt nur zehn Meter und so entging es dem Motorführer, daß die Weiche 3 in die Ablenkung stand. Unmittelbar nach Passierung der Weiche 3 bemerkte der Motorführer, daß er nicht auf seinem Geleise weiterfuhr, setzte er sofort die Bremsen in Tätigkeit, es konnte aber eine an sich geringfügige Beschädigung des Sperrebaums nicht mehr vermeiden werden. Der Motorwagen selbst wurde nicht beschädigt, von den Reisenden niemand verletzt.

Dieser Vorfall war Gegenstand einer gegen Hans Fingerlos und den Zugführer Taliani sowie gegen den Bremser Bösch als Angeklagte beim Bezirksgerichte Mösling wegen Uebertretung des § 432 St.-G. durchgeführten Verhandlung. Dem Angeklagten Fingerlos wurde zur Last gelegt, er sei bei Halt signale des Semaphors weitergefahren. Der Zugführer Taliani hatte sich deshalb zu verantworten, weil er die Umstellung und Verriegelung der Weiche einem für diese Arbeit noch nicht geprüften Organ, dem Bremser Bösch, übertragen hat, ohne die Ausführung zu kontrollieren. Der Bremser Bösch gab zu, die Manipulation in seiner Verwirrung verfehlt zu haben.

Bei der am 6. Dezember 1909 beim Bezirksgerichte Mösling zu Ende geführten Hauptverhandlung wurde Fingerlos, der von Dr. Gustav Harpner verteidigt wurde, von der ihm zur Last gelegten Uebertretung freigesprochen. Durch die Beweisergebnisse war festgestellt, daß Fingerlos trotz Halt signale des Semaphors die Vorwärtssignale des Eisenbahnbediensteten zu befolgen hatte, und daß die vom staatsanwaltschaftlichen Funktionär herangezogene Instruktionsbestimmung auf den vorliegenden Fall keine Anwendung findet.

Taliani, vertreten durch Dr. Stipek wurde zu drei Tagen Arrest, Bösch l. der Herrn Dr. Brull als Verteidiger zur Seite hatte, zu 24 Stunden Arrest verurteilt.

Streiflichter.

Zur Lage des Zugbegleitersonnals der k. k. Nordbahn. Die Neuregelung der Fahrgepöhren hat das gesamte Fahrpersonal der k. k. Nordbahn bitter enttäuscht. Wenn nicht die antäglich der Sitzung der Personalkommission am 12. November l. J. vom Personalkommissionsmitglied Genossen Karl König vorgebrachten Wünsche des Fahrpersonals Erfüllung finden, tritt eine empfindliche Verschlechterung des bisherigen Zustandes ein.

Die Wünsche des Fahrpersonals wurden durch eine Deputation, die aus den Genossen Grün, Kofinell, Wardely, Piegall, Leis, Blau, Szlagar und König bestand, dem Herrn Direktor und dem Herrn Direktorstellvertreter der k. k. Nordbahn vorgetragen. Die Wünsche der Zugbegleiter der Nordbahn gehen dahin, daß

1. die Ankunft laut Stundenpaß geschrieben werde,
2. die Vorbereitungszeit beim Uebernehmen und Rangieren von Zügen verdoppelt werden soll,
3. dem gesamten Fahrpersonal eine Abruftungszeit von 30 Minuten eingeräumt sei,
4. den Schlusskondukteuren dieselbe Vorbereitungszeit gebühre wie den Zugführern, und daß
5. jede Schädigung gegenüber den Zuständen bei der k. k. N. B. durch entsprechende Zulagen auszugleichen sei.

Der Nordbahndirektor Herr Baron Wanhans erklärte, daß das Vorsprechen der Deputation eine verfrühte sei, da zunächst die Entscheidung des Eisenbahnministeriums abgewartet werden müsse. Baron Wanhans sicherte der Deputation zu, die Wünsche des Fahrpersonals beim Eisenbahnministerium zu befragen. Die Deputation kam hierauf auf die Frage der Ernennung der Güterzugmanipulanten zu Oberkondukteuren zu sprechen. In dieser Frage verlangte Baron Wanhans die nominative Angabe der Zurückgestellten, mit der Bemerkung, daß vielleicht die Möglichkeit vorhanden sein werde, den Schaden auszubessern. Herr Hofrat Rother sicherte der Deputation das Schreiben der Ankunft nach dem Stundenpaße bestimmt zu. Es wurden demselben auch Turnus- und Dienstveranlagerungen, Beschwerden über die Nichtinhaltung von Zirkularerlassen und über das Mittragen von Heizschläuchen vorgebracht; die Deputation erhielt die Zusicherung, daß alle diese Angelegenheiten im Augenmerk gehalten werden sollen.

Die Regelung der Fahrgebühren. Man schreibt uns: Nahezu ein Jahrzehnt ist vergangen, seit Genosse Dr. Ellenbogen den Eisenbahnergesetzentwurf im Abgeordnetenhaus einbrachte, worin auch die Forderung nach einer Erhöhung des Stundengeldes enthalten war. Aber es gelang erst der passiven Resistenz, den Stein ins Rollen zu bringen. Das Exekutiv-komitee, stellte die Forderung: 30 S. für den Zugführer und Manipulanten (Dienst) und 20 S. für den Kondukteur (Dienst); Ruhestunden 10 und 8 S., und zwar für Personen- und Lastzüge gleich.

Und nun die ganz merkwürdigen Ereignisse bis zur Geburt dieses Schmerzenskinds „Stundengeld“. Das Exekutiv-

Komitee stellte die Forderung, wie oben erwähnt, und das Eisenbahnministerium gestand statt der anfänglich 20prozentigen eine 30prozentige Erhöhung aller ins Verdien gebrachten Fahrgebühren (Zugs- und Lokomotivpersonal) zu und machte dies, von der Leistung für 1906, welche bei Aufstellung für 1908 in Betracht kam, berechnet, einen Betrag von rund drei Millionen Kronen. Diese drei Millionen standen also zur Verfügung und müßten nun freitlich Berechnungen angestellt werden, ob sie für die vom Exekutivkomitee und später von der Zentralpersonal-Kommission aufgestellten Einheitsätze reichen. Bemerkenswert ist, daß damals der Vertreter des Eisenbahnministeriums erklärte, daß sich dasselbe bei einer kleinen Ueberschreitung gewiß nicht engherzig zeigen würde. Es wurde nun beschlossen, um das Fahrpersonal nicht zu schädigen, als Provisorium 30 Prozent der ins Verdien gebrachten Fahrgebühren auszugeben. Es kamen die Berechnungen, die ein volles Jahr dauerten. Das Eisenbahnministerium, dem alle Daten sofort zur Verfügung stehen, braucht ein ganzes Jahr, um herauszufinden, welcher Betrag notwendig sein wird, um den Zugbegleitern die verlangten Einheitsätze auszugeben. Das glaubt niemand, wir am allerwenigsten. Wir glauben vielmehr, daß es dem Eisenbahnministerium nur darum zu tun war, diese Zeit weidlich auszunützen, um die Einigkeit unter den Zugbegleitern zu sprengen.

Als noch das Exekutivkomitee verhandelte, war das Eisenbahnministerium wie Wachs, es war zu allem bereit, und auch damals, als die Zentralpersonal-Kommission wie ein Mann die Gleichstellung verlangte, so daß ein Vertreter des Eisenbahnministeriums diese Einigkeit dem Lokomotivpersonal, das sich nicht einigen konnte, sogar als Muster empfahl, auch damals bestand noch Hoffnung, die aufgestellten Sätze zu erringen. Gleich darauf aber begann das Eisenbahnministerium sich langsam zu verweisen und man munkelte schon verschiedenes Schlechtes. Es war weit und dornig von dieser Sitzung bis zur endgültigen Regelung. Fortwährend schwierten Gerüchte auf: keine Gleichstellung war der Tenor darin. Auch traf ein, worauf das Eisenbahnministerium sicherlich wartete, das waren leider Kundgebungen gegen die Gleichstellung. Das waren die Springer am Schachbrett des Eisenbahnministeriums.

Etwas eingehender müssen wir uns mit dem Obmann des Kondukteurvereines, Herrn Bögl, befassen. Dieser Obmann, der in einer Verammlung beim Wimberger mit Emphase behauptete, es ständen 10.000 Zugbegleiter hinter ihm, stellt im Eisenbahnministerium die „Anfrage“, ob die neue Automatik und die Einheitsätze des Stundengeldes nicht bald verlaublich werden. (Protokoll der Zentralkomiteesitzung vom 22. April 1909.) Das Eisenbahnministerium gab Herrn Bögl damals die bestimmte Erklärung, daß eine Gleichstellung nicht erfolgen könne. In dem erwähnten Protokoll lesen wir dann am Schlusse des betreffenden Abjages: „Wir enthalten uns vorläufig jedweder Kritik, weil ja möglicherweise doch noch Abänderungen zugunsten der Zugbegleiter vorgenommen werden. Jedenfalls kann man in dieser Beziehung auf das Ergebnis der demnächst tagenden Zentralpersonal-Kommission gespannt sein.“ Wir enthalten uns vorläufig jedweder Kritik, heißt richtig übersehen: Wir sondieren vorläufig nur und schmeigen uns an dieses, wie an jenes an. Dieser Obmann, der angeblich immer für die Gleichstellung war, wann hat er ein Wort dafür gesprochen, wann ist er dafür eingetreten? Wenn er sonst nichts geltend machen kann, als sein Benehmen im Exekutivkomitee, so ist das sehr wenig.

Genosse Wabitsch hat seinerzeit in einer der vielen Zugbegleiterversammlungen, die von unserer Seite wegen der Stundengeldfrage abgehalten wurden, gesagt, daß sich so wie der Obmann Bögl nur ein Gegner der Gleichstellung bes nehmen könne. Der Herr Obmann tat darüber in einem Protokollauszug einer Zentralkomiteesitzung sehr entrüstet und sagte, gerade das Gegenteil sei der Fall, wie es das Protokoll der am 18. September 1908 abgehaltenen Delegiertenkonferenz und sein Verhalten im Exekutivkomitee beweise. Nun es ist dies, wie bereits erwähnt, sehr wenig, wohl aber beweist es für uns sehr viel, wenn man ein volles Jahr verschleichen läßt, ohne einen Finger zu rühren. Genosse Wabitsch sagte damals auch, daß der Abgeordnete Kemmter und Herr Bögl im Eisenbahnministerium waren, und schaufrüstet sich der Herr Obmann wirklich unnötig in dem Protokoll, denn es wurde nie behauptet, daß Herr Bögl mit dem Abgeordneten Kemmter im Eisenbahnministerium gewesen sei. Wir wissen ganz genau, daß er auch allein „Stimmungsstüber“ der Zugbegleiter geben kann. Seine Lage und passive Haltung in der Stundengeldfrage werden wir uns aber merken und den Obmann des Kondukteurvereines zu den „beachtenswerten Minoritäten gegen die Gleichstellung“, die jener Funktionär ins Treffen führte, zählen.

Konferenz in Krankenkassenangelegenheiten. Mittwoch den 8. Dezember l. J. fand im Favoritener Arbeiterheim in Wien eine Konferenz statt, zu der die am Sitze der Staatsbahndirektionen bestehenden Lokalkommissionen der Betriebskrankenkasse der k. k. Staatsbahn, die Ausschüsse der Krankenkassen, der verstaatlichten Bahnen und die Zentrale unserer Organisation Delegierte entsendeten hatten. Die Konferenz nahm zu organisatorischen Krankenkassenfragen und zu der Belastung der Krankenkassen Stellung, die in dem Sozialversicherungsgeheimtumsgeplant ist. Wir werden im passenden Zeitpunkt auf die Beratungen dieser Konferenz zurückkommen.

Das Marchegger Personal beim Direktor der k. k. Staatsbahngesellschaft Hofrat Trnka. Am 12. d. M. sprach unter Führung des Organisationsvertreters Genossen Weigl eine Deputation, bestehend aus den Genossen Blehauer, Ulrich und Schicho, wegen Erhöhung des Quartiergeldes beim Herrn Hofrat Trnka vor. Die Deputation schilderte in sehr ausführlicher Weise die traurigen Wohnungsverhältnisse, unter welchen das Personal zu leiden hat und überreichte auch dem Herrn Hofrat Trnka ein diesbezügliches Memorandum, welches die Bitte enthält, das Quartiergeld von 50 auf 80 Prozent zu erhöhen. Weiters stellte die Deputation die Bitte, nach Erbauung eines Personalthauses. Herr Hofrat Trnka erwiderte der Deputation folgendes: Ich habe mich persönlich über diese Verhältnisse in Marchegg informiert und das, was Sie vorgebracht haben, entspricht der vollen Wahrheit. Leider ist die finanzielle Lage eine sehr schlechte, aber trotzdem werde ich mich mit dem k. k. Eisenbahnministerium ins Einvernehmen setzen und die Bitte der Deputation auf das wärmste befürworten.

Zur Vorrückung der Wächter der Südbahn. In den letzten Tagen des Monats November sprach bei der General-, Verkehrs- und Baudirektion der Südbahn eine Deputation vor, die aus den Genossen Weigl, Herzog und Wagner bestand. Diese Deputation überreichte bei diesen Dienststellen Tabellen, in welchen ersichtlich gemacht war, wie die einzelnen Jahrgänge der Wächter von der letzten Vorrückung an gemessen sowohl nach dem Zirkular 385A, 1907 als auch nach dem Zirkular 536A, 1908, beziehungsweise nach dem Jahre 1908 geltenden Staatsbahnschema vorrücken würden. In den Tabellen ist ersichtlich gemacht, um wie viel Jahre die Südbahnwächter nach dem Zirkular 536 A gegenüber dem Staatsbahnschema geschädigt wären und ist in denselben auch auf die Anfangsgealterhöhung von 800 auf 900 Kr. und auf die Herabsetzung der Wartezeit von 3 auf 2 Jahre zwischen den Gehaltsstufen von 1000 auf 1100 Kr., welche letztere bei der Südbahn noch nicht zur Durchführung kam, Rücksicht genommen. Die Deputation brachte die Bitte der Wächter vor, nachträglich die Wächter auf Grund des Zirkulars 385 A, 1907, III A, Punkt 1, mit jenem Zeitpunkt vorrücken zu lassen, mit welchem dies bei der k. k. Staatsbahn geschah. Der Deputation wurde erklärt, daß die Tabellen überprüft werden sollen. Es wurde eine Erledigung des vorgebrachten Ansuchens erst nach Ablauf des Jahres in Aussicht gestellt, da die Errichtung des Provisionsfonds bis dahin alle Arbeit in Anspruch nehme. Es wird Sache unserer Organisation sein, zu verhindern, daß die Südbahnverwaltung die Sache verschiebe und daß sie ihr Wort nicht einhalte. Auch die Wächter der Südbahn dürfen nicht schlechter behandelt werden als die der Staatsbahnen.

Zusammenstoß zweier Güterzüge in Mährisch-Budwig. Am 7. Dezember um 1/7 Uhr früh sind vor der Einfahrt in Mährisch-Budwig der von Jaromeritz kommende Zug 152 und der in der Station Mährisch-Budwig manipulierende Zug zusammengefahren. Der Zusammenstoß war ein ungemein heftiger. Es wurden vom Zug 152 Zugführer Eisenkollb, Manipulant Pelscher, Maschinführer Schürz und der Heizer schwer verletzt und mußten dieselben ins Spital transportiert werden. Kondukteur Brauer und die übrigen Kondukteure wurden leichter verletzt und einzelne von ihnen kamen mit einer starken Erschütterung und dem Schrecken davon. Vom Zug 151 wurde der Maschinführer und der Heizer verletzt. Es wurden beide Maschinen aus dem Gleise geworfen, circa 26 Wagen entgleisten und wurden beschädigt. Zehn Wagen waren derart hergerichtet, daß nicht zu erkennen war, daß dies je Wagen gewesen waren. Trotz aller Anstrengungen mußte der ganze Verkehr zwölf Stunden unterbrochen werden. Der Personenverkehr wurde durch Umsteigen aufrecht erhalten. Der Schnellzug Nr. 4, der um 7 Uhr abends nach Mährisch-Budwig kommt, passierte als erster die Unglücksstelle. Die Ursache des Zusammenstoßes war folgende: Zug 151 war nach Mährisch-Budwig angekommen, wo er mehrere Manipulationen vorzunehmen hatte. Er fuhr, als die Einfahrt des Zuges 152 von Jaromeritz zu erwarten war, hinaus. Das Deckungssignal soll nach Angabe des Personals auf „Voll“ gestanden sein; es waren die Gläser jedoch durch Nebel beseitigt und es war daher das Signal nicht zu erkennen, so daß es vom Zug 152 überfahren wurde. Der Zug 152 war von Jaromeritz aus verspätet, es mußte daher rasch gefahren werden, und als das Signal erkannt werden konnte, konnte der schwere Güterzug nicht mehr zum Stillstand gebracht werden, da auch die Schienen feucht waren. Hoffentlich sucht man die an dem Unglücksfall Schuldigen nicht unter dem ausgenützten und überladenen Personal.

Der dienstfreie Samstagnachmittag in den Werkstätten der k. k. Staatsbahnen. Das k. k. Eisenbahnministerium gibt im Erlaß Nr. 30.456, 21a, vom 25. September 1909 folgende freundliche Versicherung:

„Das Eisenbahnministerium legt in Anbetracht des Interesses, welches die Arbeiterschaft an der Freigabe des Samstagnachmittags betundet, den größten Wert darauf, daß auch für den Fall des tatsächlichen vermehrten Arbeitsbedürfnisses, wenn nur irgend möglich, die Arbeit am Samstagnachmittag ruhe und diese Ruhezeit nicht durch Ueberstunden verfließt werde.“

Diese Worte des Eisenbahnministeriums zum freien Samstagnachmittag scheinen nicht ganz echt zu sein, denn sonst würde es nicht der Beamtenschaft, von welcher die Administrationsbeamten der geplagteste Teil sind, und mit ihr dem organisch verbundenen Teil der Diener (Kanzleidiener, Kanzleihilfen, Portiere, Werkstätten etc. als Substituten im Kanzleidiens) und Unterbeamten denselben wieder nehmen wollen, wie die Zahl 43.288/21a vom 8. Oktober 1909 zeigt.

Diesen geistigen Arbeitern, wovon wir viele als in unser Lager gehörig zählen, ist nach dem geistigenden Verwaltungs-, insbesondere Bittengeschäft für die Erhaltung ihrer Gesundheit und ihres Standard of life der freie Samstagnachmittag geradezu Bedingung. Treten doch bei dem Großteil dieser Bediensteten-kategorie infolge der Ueberanstrengung und Mangel an Bewegung in starker Luft frühzeitig schwere Gesundheitsstörungen auf. Es ist nachgewiesen, daß durch den seit einem Jahr eingehaltenen freien Samstagnachmittag bedeutend weniger Urlaub während der Dienstzeit nötig wurden, daher eine empfindliche Störung in der Gesamtentwicklung der Verwaltungsgeschäfte nicht eintrat.

Was, wie man zu hören bekommt, vorgeschlagen wird, der Reich anderer Dienststellen, ein Argument der Schande, ist eitel Schwindel. Wir möchten diejenigen Kollegen kennen lernen, die nicht längst schon im Turnus einen freien Nachmittag in der Woche angeht, teilweise erreicht hätten und in der Ergründung der Werkstättenarbeiter keinen Anhaltspunkt für eigene Fortschritte sehen würden. Wenn sich das Eisenbahnministerium auf die niedrigst denkenden Kreaturen verließ, dann wäre es schon verlassen vom guten Geist einer ehrenhaftesten Sozialpolitik.

A propos, wenn man findet, daß für die administrativen Bediensteten der Zentrale ein Ausmaß von sechs Arbeitsstunden täglich genügend ist, so könnte ein genaueres Eingehen auf Dienststunden des administrativen Personals bei den Dienststellen, das hinsichtlich geistiger Erholung, verbesserter Lebenshaltung durch Nebenverdienste nicht in der günstigen Situation der Kollegen der Zentrale ist, nur im Sinne der Dienstordnungsparagrafen, die von gleicher und wohlwollender Behandlung der Untergebenen sprechen, sein.

Was soll aber überhaupt das administrative Personal am Plage, wenn ein Verkehr mit dem Administrierten (Arbeitern) wegen dessen Abwesenheit nicht möglich ist. Die technischen Beamten, soweit sie anwesend sein werden, werden daher auch am Samstagnachmittag zum Zeitvertreib Zigaretten drehen und die Tage bis zum nächsten Avancement zählen, das sie auf der Geleitsleiter wieder eine Staffel dem Ministerialrat näher bringt, für welchen Posten sie ihre ganzen Kenntnisse konzentriert und konserviert haben oder über wichtige Dinge, die ein besserer Arbeiter kurz erledigte, wichtige Debatten haben. Man kennt ja den Durchschnittsstaatsbeamten, diesen neuesten aller Jünger des heiligen Bureaucratismus; die Administrierenden aber werden sie zu beschäftigen wissen, das heißt mit allen möglichen und unmöglichen Arbeiten schikanieren.

Bilden sich ja ohnedies viele Abteilungsleiter, die in zehn oder gar acht Jahren flott bis zu einem Einkommen von 7500 Kr. klettern, sagen, was wir von dieser Sache denken: vor der Arbeiterschaft hat man Respekt wegen ihrer bisherigen Erfolge, nicht aber aus Erkenntnis der inneren Stärke und aus Gerechtigkeit. Man glaubt also eine gewisse Reserve haben zu müssen, um den Boden für eine mögliche Reaktion jederzeit aufnahmefähig bereit zu haben. Im Falle der Reaktion braucht man dem freitagslosen Teil der Arbeiterschaft an Freiheit nichts mehr wegzunehmen, dieser Teil dürfte daher indifferent verbleiben in dem Kampf um die Wahrung dieses höchsten Gutes; ja einzelne würden die Reiben der Reaktion verfluchen, weil sie durch die in deren Gefolge einziehende Korruption gewinnen möchten. Eine Aenderung in der Einführung, nach welcher alle administrativen Angelegenheiten der Arbeiter während der Arbeitszeit zu erledigen sind, könnte dann leicht durch die Ausnützung des Samstagnachmittags und weiterhin des Sonntags zu diesen Zwecken erreicht werden. Die Vorladung namentlich des stabilisierten Arbeiters zu dieser Zeit würde natürlich auf deren Kosten eine namhafte Grippe bedeuten, da zudem das oft stundenlange Warten in meist unzureichenden Räumen gefehlt nicht einmal bezahlt zu werden brauchte. Der Unterschied zwischen Dienst und Arbeit ist zu leicht gemacht. Der Freitagsruhe und damit der Koalitionsfreiheit würde aber unter Anwendung des Paragraphen der Dienstordnung, welcher das Verlassen des Domizilortes ohne Genehmigung verbietet, leicht ein Niegel vorgeschoben, wie man mit gleichem Erfolg bereits die Entziehung der Schnellzugsfahrten praktiziert. Welche Ausflüchte auf Schikanen öffnen sich da!

Das wäre so ganz das Ideal der Oberen und derer, die es werden wollen. Sache der Arbeiter ist es, sich auf die Abweisung dieser Bestrebungen vorzubereiten und sich nicht spalten zu lassen. Unser nächstes Ziel sei die gefeindliche unbedingte Freigabe des Sonntags und des Samstagnachmittags (mit den wegen Aufrechterhaltung des Betriebes und des Hilfsdienstes absolut nötigen Ausnahmen) und die 51 Stunden-Woche.

Sprechstunden bei der k. k. Staatsbahndirektion in Wien. Im Direktionsamtsblatt, Zirkular Nr. 218 wird dem Personal der k. k. Staatsbahndirektion Wien folgende wichtige Neuerung bekanntgegeben:

Alle Organe!

Um allen mir unterstellten Bediensteten die Möglichkeit zu bieten, Wünsche mir persönlich vorzubringen, finde ich mich beststimmt, einen Sprechtag einzuführen.

Ich werde sonach in Zukunft jeden Donnerstag zwischen 9 Uhr vormittags und 1 Uhr nachmittags die Bediensteten empfangen. Die Herren Dienstvorstände haben von dieser Einrichtung das ihnen unterstehende Personal sofort nachweisbar in Kenntnis zu setzen.

Wien am 9. Dezember 1909.

Der k. k. Staatsbahndirektor
Kolisko.

Endlich hat sich die k. k. Staatsbahndirektion Wien aufgerafft, eine zeitgemäße Neuerung an Stelle des alten verpöhten Systems einzuführen. Durch die Einführung der Sprechtage wird hiermit einer alten Forderung der Bediensteten Rechnung getragen und wird sich der Erfolg baldig zeigen.

Wie man sich bei höheren Dienststellen die Uebernahme der Arbeiter der Staatsbahngesellschaft in die Staatsbahnverwaltung vorstellt. Besser als es die weitesten Ausführungen erweisen würden, beweist nachstehend unmerklich wiedergegebenes Dienstschreiben die Tatsache, daß man wohl für die von der Staatsbahnverwaltung übernommenen Arbeiter der St. E. G. die Einrichtungen der k. k. Staatsbahnen anwendet, die ungünstiger sind als jene der St. E. G., nicht aber auch die bei den k. k. Staatsbahnen günstigeren.

Das Dienstschreiben, das den Oberinspektor Jaroslav Cermak der St. E. G. zum Verfasser hat, lautet:

Nr. 2100/09.
Nr. 5916 B. E.

Wien, am 6. Dezember 1909.

An den Streckenvorstand
in M i s t e l b a c h.

Seitens der Direktion wird verlangt, daß die Ansuchen um Freifahrten von Bediensteten und Arbeitern, welche mit der Motivierung „Urlaub“ angeprochen werden, mit einer ausdrücklichen Urlaubsbefestigung des Dienstvorstandes versehen sein müssen.

Motivierung, wie dienstfreier Sonn- oder Feiertag, Kirchenbesuch etc., sind unzureichend und müssen diese Ansuchen der Freifahrt gleichfalls mit einer Urlaubsbefestigung versehen sein, denn ohne Urlaub darf sich kein Bediensteter, auch an einem dienstfreien Sonntag, von seinem Dienstort entfernen.

Um eine Freitagsruhe betragen zu können, muß also jeder Beschäftigte einen Urlaub haben.

Bezüglich der Arbeiter verlangt die Direktion, daß dieselben, da sie auch außer ihrer Arbeitszeit im Falle eintretender Betriebsereignisse zur Ausführung von dringenden Arbeiten benötigt werden könnten, den Vorgesetzten auch an den Tagen, an welchen sie nicht arbeiten, zur Verfügung stehen müssen. Es ist daher auch den Ansuchen der Arbeiter um Freifahrt ein Urlaub für dieselben und die Urlaubsbefestigung notwendig.

Der Bahnerhaltungschef
Cermak m. p.

Es soll also — und dies bezweckt jedenfalls das samofte Dienstschreiben — die Erlaubnis der Vorgesetzten, daß Bedienstete sich an dienstfreien Tagen aus der Domizilsation entfernen dürfen, auf Konto der normierten Urlaube geschehen. Es sollen also die Urlaube gefürzt werden. Dabei ist es interessant, daß man den Oberbahnarbeitern der verstaatlichten St. E. G. noch gar nicht bezahlte Urlaube einräumt, daß man also schon nimmt, ehe man etwas gegeben hat. Der Arbeiter nützt in den meisten Fällen die ihm zustehenden Freifahrten zu dem Zweck aus, sich bei verwandten oder bekannten Landwirten billigeres Lebensmittel zu verschaffen. Da kommt nun im Zeitpunkt der ungeheuren Teuerung Herr Cermak und schiebt einen Niegel vor. Gut! Wenn man den Arbeitern eine billigere Lebensmittelbeschaffung erschwert, wird man mit Recht von der Staatsbahnverwaltung verlangen dürfen, daß sie ihre Arbeiter zur Zeit der Teuerung besser entlohnt, als dies wirklich der Fall ist.

Eisenbahnhygiene.

Eisenbahndienst und Nervosität. Wie schwer der Eisenbahndienst ist und zu welchen Erkrankungenerscheinungen er führt, besprach Herr Professor E. Meyer-Königsberg (Braun) in der *Versammlung o s t d e u t s c h e r B a h n ä r z t e* („Wöchentliche Sachverständigen-Zeitung“ 1909, Nr. 13).

Im Betrieb der Eisenbahnen sind, von Unfällen abgesehen, mehr Entstehungsmöglichkeiten für psychische Krankheitsursachen gegeben als in jedem anderen Berufskreis. Die im Außendienst tätigen Beamten werden in ganz besonderem Maße geistig wie auch körperlich angepannt. Ihre Tätigkeit erfordert die allergrößte Genauigkeit und Präzision. Das Bewußtsein, daß jede kleinste Abweichung Menschenleben ge-

fährden kann, strafft ihre geistige Tätigkeit aufs intensivste an, selbst wenn die Bewöhnung in Rechnung gestellt wird.

Wenn die Verwaltung dafür sorgt, daß alle diese Beamten durch nicht zu langen Dienst vor übermäßiger Verrückung bewahrt werden, so sorgt sie damit nicht nur für die bestmögliche augenblickliche Leistung, sondern sie trägt auch weise der Zukunft Rechnung, indem sie das Nervensystem ihrer Beamten vor Abnahme der Elastizität durch übergroße Bekantheit zu schützen sucht. Wenn gleich psychische Erschütterungen, wie sie der Eisenbahndienst mit sich bringt, einen an sich gesunden Menschen nicht wesentlich in seinem Nervensystem schädigen werden, so muß doch damit gerechnet werden, daß die sich immer wiederholenden derartigen Anspannungen aller Geisteskräfte die geistige Widerstandskraft mindern und daß die betreffenden Beamten ja an sich gesund sind, aber doch durch Momente, die naturgemäß den Behörden wie den Bahnärzten sich oft entziehen, außerordentlich geschwächt werden.

Und noch intensiver spricht sich der gelehrte Vorsitzende der United Kingdom Railway Union, Herr A. Faulkner, J. P., aus:

Die bis heute eröffneten Bahnen der Erde bedecken die ungeheure Strecke von rund 600,000 Meilen und haben in ihrer Herstellung eine Summe von über neun Milliarden Pfund Sterling verschlungen. Zur Bewältigung dieses enormen Apparates ist unausgesetzt ein Personal von fünf Millionen Menschen tätig; nicht etwa gedankenlose, gleichgültige Maschinen, nein, tadellos ausgebildete, unerprobene Leute, die bereit sind, unter dem Druck der enormen Verantwortung, die die Beförderung von so vielen Millionen Reisenden jährlich ihnen auferlegt, selbst ihr Leben zu deren Wohl zu wagen; daneben sind sie noch verantwortlich für die Werte im Betrage von vielen Milliarden Pfund Sterling, die ihrer Obhut und Fürsorge anvertraut sind. Man vergegenwärtige sich einmal die eingehende geistige Anspannung, welcher der Führer einer mächtigen Dampfmaschine, die mit einer mittleren Geschwindigkeit von 50 bis 60 Meilen die Stunde dahinfährt, überwachen ist. Jede Sekunde erfordert seine höchste Aufmerksamkeit, sowohl im Regulieren der sehr verwickelten Maschinerie wie auch im unablässigen Beobachten der mannigfaltigen Signale am Schienenwege; dabei mag er jeden Moment gewärtig sein, irgend einer Gefahr entgegenzusehen zu müssen. Nicht weniger wichtig und anstrengend ist der Dienst jener Weichensteller, die in kleinen Wärrerhäuschen der Bahnlinie entlang stationiert sind und deren Aufgabe es ist, die Signale und Weichen für die Züge zu stellen und zu kontrollieren. Die leiseste Unachtsamkeit oder das kleinste Versehen kann hier von unabsehbaren Folgen begleitet sein und zu großen Verlusten an Menschenleben, tödlichen Verletzungen oder lebenslangem Siechtum von vielen Reisenden führen, ungeachtet noch des großen Schadens, der hierbei verursacht wird.

So schreibt ein Mann, der zufolge seiner jahrelangen Tätigkeit mit dem Eisenbahnpersonal zusammenkam und dessen gewaltige Verantwortung kennt und schätzt.

Korrespondenzen.

Friedel-Mistel. (K. t. Nordbahn.) Als es geheißen hat, daß die Dienstverhältnisse bei den L. I. österreichischen Staatsbahnen verbessert werden, gaben sich auch die Personenzugskonduktoren von Friedel der angenehmen Hoffnung hin, daß die Aera Seitens nunmehr endgültig vorüber ist und für sie bessere Zeiten anbrechen. Sie wurden aber in ihren Hoffnungen bitter enttäuscht. In Friedel hat das Personal einen Turnus, der einer Prüfung — selbst von einem, der nicht gerade mit einem Uebermaß von Verstand begabt ist — nicht Stand halten kann; es ist ein wahrer Nordturnus, bei welchem das Fahrpersonal keinen einzigen Tag frei ist. Selbst Reisenden ist es schon aufgefallen, daß sie die Konduktoren tagtäglich im Dienste sehen. Wenn man jetzt einen Kondukteur ansieht, so drängt sich unwillkürlich einem der Gedanke auf: „Der Mensch ist ja nicht ausgeschlafen, er schläft ja im Gehen und Stehen!“ Bei der alten Nordbahn war es gewiß nicht gut, nach dem seit 1. Mai 1909 geltenden Turnus ist es aber schier nicht zum aushalten, es ist ja ein Wunder, daß noch kein Unglück geschehen ist.

Zum besseren Verständnis wollen wir hier den Turnus zur Kenntnis der Öffentlichkeit bringen. Der Turnus ist für 6 Partien à 4 Mann gemacht.

1. Tag: 2217 ab Friedel 1:22 mittags, an Bielig 4:10 nachmittags; 2238 ab Bielig 8:16 abends, an Friedel 11:4 nachts; 4 Stunden 6 Minuten Ruhezeit in Bielig.
2. Tag: 2224 ab Friedel 8:55 früh, an Kojetein 1:42 nachmittags; 2225 ab Kojetein 2:20 nachmittags, an Friedel 7:14 abends; 38 Minuten Ruhezeit in Kojetein.
3. Tag: 2220 ab Friedel 4:45 nachts, an Kojetein 9:21 vormittags; 2219 ab Kojetein 10:15 vormittags, an Krensfier 10:34 vormittags; 2223 ab Krensfier 12:8 mittags, an Krasna 2:52 nachmittags; 2233 ab Krasna 9:10 nachts, an Friedel 10:51 nachts; 54 Minuten in Kojetein, 1 Stunde 34 Minuten in Krensfier, 6 Stunden 18 Minuten in Krasna Ruhezeit.
4. Tag: 2213 ab Friedel 8:58 früh, an Bielig 11:31 vormittags; 2232 ab Bielig 2:50 nachmittags, an Friedel 6:8 abends; 3 Stunden 19 Minuten Ruhezeit in Bielig.
5. Tag: 2211 ab Friedel 4:00 früh, an Bielig 7:5 früh; 2230 ab Bielig 10:50 vormittags, an Friedel 1:17 nachmittags; 3 Stunden 45 Minuten Ruhezeit; 2225 ab Friedel 7:39 nachts, an Bielig 10:20 nachts; 7 Stunden 59 Minuten Ruhezeit in Bielig.
6. Tag: 2224 ab Bielig 6:19 früh, an Friedel 8:41 vormittags.

Nach Zug 2224 ist endlich in Friedel frei und dann geht es vom neuen das ganze Jahr hindurch. Man betrachte den nur Turnus, hauptsächlich aber den dritten Tag, an welchem die Friedeler Konduktoren vier geteilte Züge zu begleiten haben, und man besetze sich die Ruhezeiten in Kojetein und Krensfier und für einen Fachmann wird es sofort klar, daß dieser Dienst auf dieser so frequenten Strecke, wie es die Städtebahn ist, den Zugsbegleitern einen Dienst aufbürdet, der auf die Länge nicht zu ertragen ist. Und nun die Ruhezeit am sechsten Tage! Wer weiß es nicht, was alles ein Zugsbegleiter an seinem Ruhetage zu tun hat? Nachzahlungen zusammenstellen, Geld abführen, Erlasse, Zirkulare lesen, Schule besuchen, Protokolle erledigen, eine Menge Arbeit, die die Hälfte der Ruhezeit beanspruchen; dann soll dieser geplagte Mensch sich seiner Familie widmen?

Aber Herr Dornung, lesen Sie doch einmal den Eisenbahnministerialerlaß vom Februar 1898; dort finden Sie, daß Ruhezeiten unter sechs Stunden als Dienst zu rechnen sind und besetzen Sie sich gefälligst den Turnus; Sie finden dort Ruhezeiten mit 4, 3 $\frac{1}{2}$, 3 $\frac{1}{4}$, Stunden, ja sogar von 54 und 38 Minuten. Sehen Sie sich zum Beispiel den zweiten Turnus an, die Züge 2224, 2225. Wie viel macht, Herr Dornung, an diesem Tage das Personal Dienst und wie viel hat das Personal in Kojetein Ruhezeit? Nun, ist die Zeit, die der Zugsbegleiter braucht, um in den Dienst zu gehen, den Zug zu übernehmen und zu übergeben sowie aus dem Dienste nach Hause zu gehen, gar nicht in Anrechnung zu bringen? Wir möchten, daß sogar diesbezüglich Vorschriften besäßen! Nennen Sie dieselben, Herr Dornung? Es wäre wohl anzuraten, einmal den Herrn Dornung mit der Tasche, Signallaterne und Decouperzange auszurüsten, ihm einige Wagen zur Bedienung zuzuweisen und nach sechs Tagen den Herren anzusehen, wie müde und abgepannt er seinen werten Leidnam nach Hause schleppen würde; wir wetten Tausend gegen Eins, daß dem hochwürdigen Herrn nicht einmal das Essen schmecken würde.

Wie die Ruhezeit der Konduktoren beschnitten wird, lehrt eine an die Zugsbegleiter der Station Friedel vom Bahnamt herausgegebene Zirkular, in dem den Konduktoren angeordnet wird, die Damen in der Klasse nicht zu beschäftigen und hinter dem Schaffensler häufig gebuldig stehen zu bleiben, bis es der Dame beliebt, sich mit den Konduktoren abzugeben; dann müssen die Bediensteten das Fräulein höflich ersuchen, die Gnade zu haben, die Nachzahlungsgelder abzunehmen, und erst dann können sie, erfüllt von dem Bewußtsein, die Ruhe des Klassenfräuleins nicht gestört zu haben, von dannen gehen. Alle Achtung vor den Damen, wir wissen die Galanterie und Discretion Damen gegenüber gewiß richtig einzuschätzen, aber so weit darf die Galanterie nicht gehen, daß müde, abgehegte Bedienstete dadurch leiden müssen. Die Damen stehen im Dienste der Bahn und müssen in ihren Dienststunden genau so ihre Pflichten erfüllen, wie sie von anderen Bediensteten gefordert werden.

Den Zugsbegleitern von Friedel wäre aber zu empfehlen, ihre Laune abzulegen und in der Organisation an der Befestigung solcher Liebesdienste Heißigkeit mitzubringen.

Bernhardsthal. (Betriebschlauperei.) In der Station Bernhardsthal-Kawtsche ereigneten sich in den letzten Wochen mehrere kleine Unfälle, welche die Befragung von verantwortlichen Bediensteten zur Folge hatten, und uns veranlassen, die Ursachen dieser Unfälle näher zu betrachten.

Wegen heftigen Anfahrens der Zugslokomotive, nach beendetem Verschlebung, an den stehenden Zugteil, wurden der Lokomotivführer, der Wächterkontrollor und ein Verschleber zu je 24 Stunden und Zahlung der Gerichtskosten verurteilt, obwohl nur ein unerheblicher Materialschaden durch kleine Beschädigungen der Fahrtriedelsmittel zu verzeichnen war.

Der Unfall entstand dadurch, daß der Wächterkontrollor, welcher die Verschlebung leitete, vom Lokomotivführer ersucht wurde, bei der Befahrung eines Geleises, neben welchen Kohlenhaufen lagerten, zu beobachten, ob die Lokomotive nicht freige; durch diesen Vorgang wurde der Wächterkontrollor behindert, die Aufmerksamkeit bei der herrschenden Dunkelheit der Geschwindigkeit des schiebenden Zugteiles zuzuwenden. Vom Standort des stehenden Zugteiles erfolgte seitens des dort postierten Verschlebers kein Langsamfahrtsignal, weil derselbe erst einige Tage in dienstlicher Verwendung stand, keine Kenntnis von der Vorschrift über die Abgabe von Signalen hatte, aber als einziges Organ zur Verrichtung der Verschlebung dem Wächterkontrollor zugewiesen war.

Am 10. Oktober l. J. ereignete sich abermals ein Unfall, indem bei einer Verschlebung auf dem Geleise 8 ein zu nahe stehendes, unbemanntes Fuhrwerk von der offenen Tür eines Kohlenwagens gestreift und zertrümmert wurde.

Für diese Unachtsamkeit der Sicherheitsvorschriften bestam derselbe Wächterkontrollor 2 Str. Strafe. Es liegt uns fernere daran zu glauben, daß die von diesen beiden Fällen betroffenen Bediensteten gänzlich schuldlos seien, als ein großes Unrecht muß es aber betrachtet werden, wenn man bedenkt, daß das ganze Fortkommen eines Bediensteten gegenwärtig vor der Qualifikation abhängt und so gleichgültig mit den Urteilen und Strafen vorgegangen wird, ohne Rücksicht darauf, daß mit Leichtfertigkeit das Grundübel beseitigt werden könnte, und solche Unfälle dadurch verhindert wären.

Es kann nicht oft genug verurteilt werden, daß der Wächterkontrollor in solchen Stationen zwei Dienstleistungen in sich vereinigt und auch die Verantwortung für beide trägt. Er ist Wächterkontrollor, das heißt er hat die Aufsicht und trägt die Verantwortung über alle Zugsfahrten und ist gleichzeitig Verschlebungsführer und Leiter aller Verschlebumanordnungen. Man weiß aber sehr gut, daß es einer Person unmöglich ist dem einen Dienst nachzukommen, ohne den andern zu vernachlässigen.

In der Station Bernhardsthal-Kawtsche herrscht der 16stündige Dienst, welcher auf der Hauptstrecke denn doch längst als polizeiwidrig bezeichnet werden muß. Ferner stehen dem Wächterkontrollor bei einer Diensttour im ganzen nur zwei Mann Verschleber zur Verfügung.

Von diesen zwei Mann benötigt aber der Herr Vorstand einen für Privatgänge und zur Bedienung im Hause — so daß der Wächterkontrollor bei einer momentanen Verschlebung mit einem einzigen Mann arbeiten muß. Jetzt fragen wir: wer ist bei den Unfällen der Schuldtragende? Die Direktion, weil sie nicht mehr Leute anstellt? — aber der Hauptschuldige ist der Stationsvorstand — weil er von den wenigen Arbeitkräften noch einige für seine Privatdienste beansprucht, anstatt bei einem solchen Personalmangel in Bernhardsthal als Vorstand selbst mitzugehen und die Leute zu beurlauben, entzieht derselbe von den wenigen noch einen Mann. Bei einem etwaigen Unfall wäscht der Hauptschuldige seine Hände in Unschuld.

Wir haben diesmal angedeutet wo der Fehler liegt; sollten sich die Zustände in dieser Station nicht bessern oder der Herr Vorstand das Personal in seinen Beziehungen um bessere Verhältnisse behindern, dann werden wir mit anderen Mitteln vorgehen.

Brünn. (Die Zustände in der Kantine am Hofischer Bahnhof.) In der Kantine am Hofischer Bahnhof in Brünn, die von der Frau Krbec geführt wird, herrschen Zustände, die jeder Beschreibung spotten. Ungelesener, wie Krusen und Schwaben, vereselt dem Personal, das oft darauf angewiesen ist in der Kantine etwas zu sich nehmen zu müssen, den Aufenthalt in derselben. Die Qualität und die Preise der von der Frau Krbec verabreichten Waren lassen alles zu wünschen übrig. So ist ihr Bier eher ein Abführmittel als ein Genussmittel. Selbwaren und selbst Tabakwaren sind teurer als sonst die üblichen Preise für diese sind. Frau Krbec hat im Verkehr mit dem Personal eine hochgradige Arroganz, hat für dasselbe Schimpfworte wie: böhmisches Gefindel und Bagage und erdreht sich auch, Bediensteten Ohreigen anzutragen. Da es bei ihr kein Dienstmädchen lange aushält, hat sie gegenwärtig einen schulpflichtigen Knaben zur Verrichtung aller möglichen Arbeiten, der täglich eine Fut von Schimpfworten über sich ergehen lassen muß. Wir sind neugierig, wie lange man Frau Krbec so schalten lassen wird.

Wahlensdorf. (Ein aufgeschlossener Empor- löhmeling.) Dem gewissen Unterbeamten und jetzigen Assistenten Oberhauser scheint sein Emporkommen so zu Kopf gestiegen zu sein, daß in seinem Gebirn Unheil angerichtet wurde. Er hält sich für einen unbeschränkten Selbstherrscher und schikaniert und provoziert die Bediensteten. Wenn diese, in Aufregung versetzt, im erregten Ton entgegen, zeigt sie Oberhauser wegen ungebührlichen Benehmens an. Oberhauser nannte vor nicht langer Zeit einen Wagenführer der Staatsbahn einen Lausbuben. Als der Beschimpfte klagte, bat Oberhauser um Verzeihung. Auch die Bediensteten der Südbahn werden dem Treiben des Oberhauser ein Ziel zu setzen wissen, wenn er es nicht baldigt vorziehen sollte, im anständigen Ton mit den Bediensteten zu verkehren.

Wöllstein. (Bahnamteiler Willand.) Schon lange bevor Bahnamteiler Willand seinen neuen Posten auf der Tauernbahn antrat, wurde das Personal vor diesen „Arbeiterfreund“ und seinem groben Benehmen gewarnt. Tatsächlich hat sich Herr Willand so entpuppt, wie er uns von mehreren Seiten so trefflich geschildert wurde. Sein Idiotus, der Partiführer Kronberger, ist jedenfalls die geeignetste und fähigste Person um ebenbürtig an die Seite Willands gestellt zu werden. Doch sind bereits über den Partiführer Kronberger und dessen eigentümliche Schichtenverrechnung verschiedene Gerüchte im Umlauf, die wahrscheinlich in nächster Zeit vor den kompetenten Dienststellen zur Sprache kommen werden. Die Erbitterung über die ungerechte und brutale Behandlung ist unter den Wächtern und Arbeitern bereits so groß, daß es nicht ausgeschlossen ist, daß es zu einem argen Strach kommen muß. Die Arbeiter sind nicht gewillt, sich von Leuten à la Kronberger

den Schichtenberechnungskünstler verleumben und benutzieren zu lassen. Wir empfehlen diese beiden Herren der k. l. Staatsbahndirektion zur gefälligen Berücksichtigung und erwarten, daß die Angelegenheit mit dem Verrechnen der Arbeitsschichten dem Partiführer Kronberger abgenommen wird.

Franzensfeste. (Bahnärztliche.) In einer höchst unerquicklichen Situation befindet sich das Personal bei Unglücks- und Krankheitsfällen in der Station Franzensfeste. Bei einem Personalstand von 400 bis 500 Mann hat diese Station weder einen Bahnarzt noch einen Gemeinbearzt. Die zahlreichsten Bediensteten der Station Franzensfeste und deren Angehörige müssen, wenn sie bahnrätliche Hilfe in Anspruch nehmen, sich an Herrn kaiserlichen Rat Dr. Beer in Weigen wenden.

Herr Dr. Beer, dessen Tüchtigkeit und unermüdete Tätigkeit von uns jederzeit anerkannt und gewürdigt wird, ist infolge seines guten Rufes zu sehr in Anspruch genommen und hat leider seinen Sitz in Weigen. Wenn nun Erkrankungen oder Unglücksfälle eintreten, die eine schnelle ärztliche Hilfe erfordern, dann wendet sich das Personal an den in der Stellung wohnenden Regimentsarzt, Herrn Dr. Morandi. Nun ist aber auch der Herr Regimentsarzt Dr. Morandi ein menschenfreundlicher Mann, der niemals den armen Kranken seine Hilfe verweigert. Zudem ist Herr Dr. Morandi ein bekannter Freund der Armen und dürfte wohl in den meisten Fällen statt eines Honorars nur Worte des Dankes erhalten. Wir werden gewiß nicht fehlgehen, wenn wir behaupten, daß Herr Dr. Morandi bei den ärztlichen Visiten bei den Eisenbahnern aus seiner Tasche noch daraufzahlen muß, und wollen dies durch eines der vielen Beispiele beweisen.

Der Herr Regimentsarzt wird von einem Südbahnbediensteten gebeten, seine kranke Frau oder Kind zu besuchen. Herr Dr. Morandi fährt mit dem nächsten Zug, um dem Wunsch des Bediensteten nachzukommen, von der Militärhaltestelle nach Franzensfeste. Zu dieser Tour muß er eine Fahrkarte kaufen, ebenso zur Rückfahrt. Da nun der gute Mann mit „Vergelt's Gott tausendmal“ bezahlt wird, so hat der edle Herr Morandi wohl ein Honorar, das er in seinem Herzen deponieren kann, für das ihm aber die Südbahn keine Fahrkarte gibt. Hier wäre es wohl mehr wie Pflicht und Entgegenkommen, wenn die Südbahnverwaltung in Anerkennung des unermüdeten Wirkens des Herrn Regimentsarztes Dr. Morandi demselben eine temporäre Freifahrte zukommen ließe.

Wieviele Kapuziner, Klosterbrüder und derartige Leute fahren das ganze Jahr mit temporären Fahrkarten auf den Linien der Südbahn zwecklos herum. Warum soll dann derjenige, der so oft und in bedeutend wichtigeren und notwendigeren Anforderungen der Bahn und ihren Bediensteten zu Hilfe eilt und Hilfe bringt, nicht auch eine Freifahrte erhalten, die doch, sagen wir es einmal offen, so mancher unwürdige Schuldiast in der gemeinsten Weise herauschwinkt und auf das reichlichste ausnützt. Da nun die Südbahn aus eigener Erfahrung weiß, daß Herr Dr. Beer in Weigen trotz aller Aufopferung den großen Rayon nicht bewältigen kann, so hat sie die Pflicht, andere Verhältnisse zu schaffen und für Franzensfeste einen Bahnarztposten zu kreieren. Wir erwarten von unserer Bahnverwaltung etwas mehr Einsicht und verlangen, daß die Bahnarztfrage baldigt einer günstigen Erledigung zugeführt werde.

Brünn. (Staatsbahngesellschaft.) Der jetzige Direktor der Linien der St. E. S., Hofrat Trnka, ließ bei seinem Amtsantritt durch ein Zirkular dem Personal mitteilen, daß bei ihm allwöchentlich Samstag vormittags allgemeiner Empfang sei, bei welchem jeder Bedienstete Zutritt habe. Man hätte erwarten sollen, daß diese Einrichtung bei den Dienstverhältnissen vorbildlich wirken wird und daß man auch bei anderen Dienststellen den Bediensteten das Vorbringen von Bitten und Beschwerden erleichtert. Dies ist aber nicht der Fall. Selbstverständlich nicht beim Brünner Verkehrsamt, Zentralinspektor Soboda. Dieser umgibt sich mit Individuen, die den Bediensteten den Zutritt zu ihm verwehren und förmlich Spießruten laufen lassen, ehe er dazu kommt, seine Bitte oder Beschwerde vorzubringen. Hierin entwickelt sich ein förmliches Jahn besondere Geschäftlichkeit. Die Bediensteten haben kein Bedürfnis darnach, beim Assistenten Jahn Beschwerden vorzubringen. Die Amtstätigkeit derselben ist keineswegs eine einwandfreie. Wir wissen, daß er seine Protektionen von Substitutionen zu verjagen weiß, wenn mit den Substitutionen kein Diätenbezug zusammenhängt. Wenn Jahn sich weiter Rechte anmaßt, die ihm nicht zustehen, wird er entschieden in die ihm zustehenden Grenzen zurückgewiesen werden.

Triest, Freihafen. Wir haben hier einen Magazins- und einen Bahnmeister, die beide Jariß heißen und denen die Organisation der Arbeiter ein Dorn im Auge ist. Die beiden Namensvettern lassen keine Gelegenheit vorbeizugehen, ohne den Arbeitern in irgend welcher Weise zu schaden oder sie doch zumindest zu schikanieren. Dem Bahnmeister Jariß gefallt es, über die bestehenden Arbeiterausschüsse zu schimpfen, da er sich durch diese Institution in seiner Machtstellung beeinträchtigt fühlt. Unter seinem Regime sind die standhaftesten Zustände eingetriften. Die Professionisten werden als Oberbauarbeiter im Stande geführt und bekommen keine Begehler, wenn selbe außerhalb des Stationsortes verwendet werden. Die Professionisten und Arbeiter müssen sich oft mit den eigenen Werkzeugen helfen, da mit der Veteilung von Werkzeugen allzu knauserig vorgegangen wird.

Der Magazinsmeister Jariß beschimpft die Arbeiter Spione, Lausbuben und spudt sogar den Leuten ins Gesicht, was ihn jedoch andererseits nicht hindern soll, von den Arbeitern Geschenke in verschiedener Art anzunehmen. Wir werden nicht ermangeln, diese beiden Arbeiterfreunde auf das genaueste zu beobachten und aus deren zukünftigen Verhalten unsere Konsequenzen zu ziehen.

Altmann. Am 9. November verunglückte in der Station Antsenhofen der Bedienstete Karl Dettl. In der Station hatte der Güterzug 2331 auf dem Stützgleise zu verbleiben. Dettl wurde beim Stuppeln zwischen den Wagen tödlich verlegt. Die Hinterbliebenen sprechen allen Teilnehmern sowie den Spendern der schönen Kränze den herzlichsten Dank aus.

Wien II. (Eilgutmagazin.) Zu dem in voriger Nummer gebrachten Artikel wird uns noch geschrieben: Der Eiser des Herrn Magazinsbeamten Stollek, den Dieb durch immerwährende Entlassungen zu erlernen, hätte in der vorigen Woche bemahle ein Menschenleben gespart. Wie Tagesblätter zu berichten wußten, stürzte sich Genosse Hugo Bliffath, Magazinsarbeiter, infolge Entlassung in die Donau. Er wurde gerettet und in das Spital der Vorarmbrüder gebracht. So ist er zum Opfer des Verdrachtes geworden, den Herr Stollek auf ihn geworfen hat. Hunger und Elend ist in der Familie eingezogen, der Familienvater Bliffath konnte das Leiden der Kinder nicht mit ansehen, er konnte den Verdrach, der auf ihm lastete, nicht mehr ertragen. Und Herr Stollek, der Magazinsbeamte, verspürt keine Gewissensbisse.

Witthofshofen. (Ein proziges Herrchen.) Mit Bewilligung der k. l. Staatsbahndirektion Innsbruck wird seit Jahren dem Personal der Güterzüge Nr. 2272 und 2271, mitunter auch anderen, das Mittagessen mit Zug Nr. 2218 im Dienstwagen nach, beziehungsweise entgegengebracht. Daran hat bisher niemand Anstoß genommen und es sind schon höhere Organe mit dem Dienstwagen gefahren als Oberkondukteur Häckl. Er, der früher in Verjückung geriet, wenn ihm der Geruch von gedöcktem Windfleisch und Suppe in die Nase stieg, kann jetzt es nicht riechen, wenn man das Essen für die armen Teufel beim Güterzug in die Nähe der Heizung des Dienstwagens stellt, um es warm zu erhalten. Häckl stellt das Essen meistens hinaus in den Gepäckraum oder in den Abort. Wenn Häckl so seine Geruchsnerven hat, daß er den Geruch des Essens nicht verträgt, mag er sich selber auf die eine Stunde in den Gepäckraum, auf das Bremsplateau oder in den Abort begeben. Die Lastzugsbegleiter soll er mit seinen Prozerien verschonen.

Wodenbach. (Vom Heizhaus der Staatsbahn Bahngesellschaft.) Der noch nicht recht warm gewordene neue Heizhaushauschef Zabel scheint das alte Sprichwort „Neue Besen kehren gut“ wahr werden lassen zu wollen. Wir werden dafür sorgen, daß er nicht lange ein Unwesen als kleiner Pascha auf Kosten der Arbeiter treiben wird und werden auch Personen seiner Umgebung einer entsprechenden Kritik unterziehen, wenn diese sich in der Zukunft nicht anständiger benehmen werden. Zunächst sei folgender Vorfall berichtet.

Am 28. November d. J. berief der seine Herr Vorstand die Kohlenarbeiter in seine Kanzlei und erklärte denselben, daß, wenn sie in Zukunft das verlangte Arbeitsquantum nicht leisten sollten, sie entlassen werden, er bekomme Leute genug. Weiters erklärte das hochgebildete Herrchen, er werde einen Erlaß herausgeben, in welchem bestimmt werden soll, daß diejenigen Parteien, welche rückständige Maschinen erhalten, so lange im Dienste zu verbleiben haben, bis die verspäteten Maschinen ausgerüstet sind. Es schaut diesem Herrn ganz ähnlich, ein derartiges Birkular wirklich erlassen zu lassen. Wir appellieren an den Borgefetzten des Herrn Heizhaushauschefs Zabel, diesen nicht länger ungehindert walten zu lassen. Die Kohlenarbeiter haben einen harten Dienst. Sie haben zwischen zwei Nachdiensten nur zwölf Stunden frei. Nach dem angekündigten Erlaß würde, da Maschinen oft mit 5- bis 6stündiger Verspätung einlangen, ihre Arbeitszeit ebenfalls eine Verlängerung erfahren. Das ist mehr, als man selbst den getreuesten Arbeitern zumuten darf. Dem Heizhaushauschef Zabel scheint jedes Verständnis dafür abzugehen, daß den menschlichen Arbeitsleistungen Grenzen gesetzt sind. Wenn er nur einmal durch einen Tag den Dienst eines Kohlenarbeiters zu machen hätte, wäre er wohl luriert. Wenn unsere heutigen Zeilen an seiner Behandlung der Kohlenarbeiter nichts bessern sollten, werden wir den Dienst der Kohlenarbeiter ausführlich besprechen und in der Dessenlichkeit den Nachweis erbringen, daß die Kohlenarbeiter des Heizhauses Wodenbach der St. E. G. schwer geplagte Menschen sind, die man von den Schitanen des Herrn Zabel verschonen sollte.

Langendorf. (Denunziantenfreiheit.) Eine gemeine Niedertrachtigkeit, wie sie erbärmlicher nicht gedacht werden könnte, haben sich zwei charakterlose Hallunken, die Mitglieder des Reichsbundes deutscher Eisenbahner sein sollen, geleistet. Um einem Kollegen zu schaden, haben die beiden Schurke nachstehenden anonymen Brief an den Chefarzt der k. k. St. E. G. abgeschrieben:

An Seiner
Hochachtungsvoll
Herrn
Chef Arzt

Ich habe in Erfahrung gebracht, daß in der Station Langendorf Nr. ein St. Wächter ist namens G. . . . der seine Augenprüfung sehr schlecht überstanden haben soll. Nur seines Willens nicht an Herrn Chef Arzt geschickt wurde, und wo er öfters in die Lage kommt G. . . . nicht weiß auf welchem Geleise der Zug steht. Auch bei die Züge ein Mangel vorkommt wie am 17/1 bei Zug 196/w. Bitte daher Herrn Chef Arzt diese Sache zur Kenntnis zunehmen. In Ihren Vertrauen ruhen lassen, die Augenprüfung mit ihm vorzunehmen. Ich werde auch an Direktion einen Bericht machen.

Hochachtungsvoll
R. R.

Wir haben diesen Brief mit all seinen fälschlichen und orthographischen Fehlern niedergeschrieben, um die Bediensteten auf der ganzen Strecke der k. k. St. E. G. von Wien bis Brud auf diese gemeingefährlichen Hallunken aufmerksam zu machen. Den mit verfeilter Handschrift geschriebenen Brief haben wir behufs gerichtlicher Verfolgung der beiden Strauchritter unseren Rechtsfreunden übergeben und hoffen, daß die Bediensteten der St. E. G. bald von der Gesellschaft dieser beiden Kreaturen befreit werden. Wie uns soeben mitgeteilt wird, sollen die anonymen Briefschreiber Wächter der St. E. G. sein und in Waidendorf wohnen.

Der größte Schuft im ganzen Land ist und bleibt der Denunziant.

Wien-Westbahnhof. (Neujahrsgehenk.) Alljährlich werden von manchen Firmen den Eisenbahnverwaltungen Geldbeträge und Gebrauchsartikel zur Verteilung an die Bediensteten übergeben; wie aus den uns zukommenden Zuschriften ersichtlich ist, wird mit der Aufteilung derartiger Neujahrsgehenke ein großer Unfug getrieben. Entweder verschwinden derartige Geschenke in den Taschen des einzelnen, oft erfährt das Personal gar nichts von derartigen Spenden, in den meisten Fällen werden diese Neujahrsgehenke jedoch nur unter Verfehlung und Vergeßnisse willkürlich angeteilt und der edle Zweck des Spenders wird oft der Ausgangspunkt vieler widerlicher Streitigkeiten.

Ein derartiges Neujahrsgehenk soll auch unter dem Verschubpersonal der Westbahn verteilt werden. Daß die Verschubhelfer und Wächter dabei die letzten sind, ist bereits selbstverständlich. Am besten sollen die Oberverwalter auf der letzten Seite die Aufteilung solcher Präsente bejagen können.

Wir sind neugierig, wie man heuer die Remuneration der U. G. unter dem Personal verteilen wird.

Verwaltungsberichte.

Manifestationsversammlung des Personals der Buschtiehrader-Eisenbahn in Komotau.

Am 28. November 1909 tagte in Komotau eine von den Vertrauensmännern des Personals der St. E. G. einberufene öffentliche Eisenbahnerversammlung, welche als eine würdige Manifestation des Personals der St. E. G. bezeichnet werden muß. Der große Saal im Hotel Adler war im wahren Sinne des Wortes überfüllt; von allen Seiten der Linien der St. E. G. kamen die Bediensteten und Arbeiter zusammen, um durch ihre Anwesenheit zu dokumentieren, daß das Personal der St. E. G. ohne Rücksicht auf die Kategorie und die Nationalität einmütig hinter der einheitlichen Organisation steht, deren Aktionen eine Regelung der sozialen Verhältnisse analog den k. k. Staatsbahnen mit rückwirkender Gültigkeit auf den 1. Jänner 1909 anstreben.

Nach der Wahl des Präsidiums, in welches die Genossen Bláha, Thárner und Stúg berufen wurden, ergriß zum ersten Punkt der Tagesordnung Genosse Brodecky das Wort. In seiner groß angelegten, zweistündigen Rede erörterte Genosse Brodecky die Geschichte der sozialen Bestrebungen des Personals von der Zeit der schärfsten Exekution bis zu der heutigen ruhigen, aber um so opferwilliger und intensiveren Arbeit, welcher es gelungen ist, auch bei der St. E. G. gewisse Erfolge zu erzielen; Redner schildert wie durch diese konsequente und zielbewusste Arbeit ein Erfolg nach dem andern erzielt und dadurch eine breite Basis geschaffen wurde, auf welcher in der Zukunft an der Verbesserung der Lage der Bediensteten weiter gebaut werden kann. Redner schildert die Kämpfe des Personals und berichtete eingehend über die mit der Direktion der St. E. G. gepflogenen Verhandlungen und weist auf die Schwierigkeiten hin, die sich einer günstigen Perfektionierung dieser Aktion in den Weg stellen und schließt seine sachlichen, von stürmischem Beifall begleiteten Ausführungen mit der Erklärung, daß trotz aller Schwierigkeiten auch bei der St. E. G. eine Regelung der Verhältnisse analog der k. k. Staatsbahnen endlich doch auch durchgeführt werden muß.

Genosse Dusek als Vertreter der Zentrale zieht, auf die Ausführungen des Vorredners reagierend, eine launige Parallele zwischen der Tätigkeit der nationalen und christlichen und unserer Organisation und erklärt, daß die heutige Krise der beste Beweis dafür ist, daß, während die Bediensteten von den verschiedenen entweder schon „verstaatlichten“ oder „vor der Verstaatlichung“

stehenden großmütigen nationalen Radikalen mit bombastischen Phrasen gefüttert wurden, die sozialdemokratische Organisation ruhig zwar, aber intensiv, ehrlich und erfolgreich an der Verbesserung der wirtschaftlichen Lage aller Bediensteten und Arbeiter und ihrer Familien gearbeitet hat. (Lebhafte Beifall.)

Nachdem Herr Kucera, Redaktor „Z. str.“ die Ausführungen des Genossen Brodecky ins Tschechische überfetzt und nach einem kurzen Schlusswort denselben, gelangte nachstehende Resolution zur einstimmigen Annahme:

„Die am 28. November 1909 im Hotel Adler“ in Komotau verammelten Bediensteten und Arbeiter der St. E. G. erklären nach Anhörung der Berichte ihrer Vertrauensmänner: Wenn auch anerkannt werden muß, daß die geehrte Verwaltung der St. E. G. in den letzten Jahren in der Verbesserung der sozialen Lage ihrer Bediensteten und Arbeiter ein gewisses Maß von Entgegenkommen an den Tag legte, sind die Verammelten durch die ununterbrochen steigende Teuerung sämtlicher Lebensmittel dennoch gezwungen, auf der Erhöhung ihres wirtschaftlichen Niveaus bedacht zu sein, um samt ihren Familien einer Verelendung und Verproletarisierung zu entgehen.

Nachdem auch die Verwaltung der k. k. Staatsbahnen der Heberzeugung über die Tatsache der schlechten sozialen Lage ihrer Bediensteten dadurch Ausdruck gegeben hat, indem sie die schlechten Verhältnisse ihrer Angestellten ab 1. Jänner 1909 einer neuerlichen Revision unterzog, ersuchen die Verammelten die geehrte Verwaltung der St. E. G. nachdrücklich, die zufolge der erwähnten Revision herbeigeführte Verbesserung der sozialen Lage der Bediensteten der k. k. Staatsbahnen auch den Bediensteten und Arbeitern der St. E. G. im vollen Umfang zukommen zu lassen.

Es liegt nicht nur im Interesse der Bediensteten und Arbeiter selbst, sondern auch im Interesse der Bahnverwaltung sowie der anstandslosen Abwicklung des Verkehrs auf den Linien der St. E. G., daß die bei der geehrten Verwaltung bereits vorliegenden Zugeständnisse ehestens einer Durchberatung und Durchführung zugeführt werden.

Die Verammelten betrauen zu diesem Zwecke auch im weiteren ihre Organisationsvertreter, die Durchführung dieses dringenden Wunsches zu betreiben und versprechen bei dieser Aktion in jeder Beziehung hinter ihren Vertrauensmännern zu stehen.

Nach einem kräftigen Schlusswort des Vorsitzenden Genosse Bláha wurde die imposante Versammlung geschlossen.

Auffein. Am 4. d. M. berichtete Personalkommissionsmitglied Genosse Scheibin aus Innsbruck dem Zugbegleitungspersonal der heiligen Station über den Verlauf der Personalkommissionsitzungen. Die trefflichen Ausführungen des Genossen Scheibin wurden von den Verammelten mit großem Interesse entgegengenommen. Auch wurde Genossen Scheibin für seine Mühe und Aufopferung der Dank ausgesprochen.

Stauding. Die Bediensteten der k. k. Nordbahn und der Stauding-Stramberger Lokalbahn hielten am 5. Dezember 1909 eine Versammlung ab, in welcher Genosse König den Bericht über die Personalkommission brachte. Genosse Hermann sprach über die Humanitätsinstitute. Beide Redner ernteten lebhaften Beifall.

St. Valentin. In einer gutbesuchten Versammlung sprach am 5. Dezember Genosse Stoc über die Ursachen der Lebensmittelteuerung.

Oberwam. Am 5. Dezember sprach Genosse Jakubek in einer gut besuchten Versammlung über Lebensmittelteuerung.

Altnau-Buchheim. Am 4. Dezember fand hier eine Versammlung statt, wo Genosse Jakubek aus Linz über die Lebensmittelteuerung und den Professionsvereine referierte.

Klostergrab. In einer gut besuchten öffentlichen Volksversammlung sprach am 5. Dezember Reichsratsabgeordneter Genosse Beer über „Die Lebensmittelteuerung und das Parlament“. Der Reichsbund deutscher Eisenbahner hatte die Parole ausgegeben, daß seine hiesigen Mitglieder dieser Versammlung fernbleiben sollen. Ein Beweis, daß zwischen Christlichsozialen und angeblichen „Los von Rom“-Welden kein Unterschied besteht, ist der Boykott gegen den Wirt, der das Lokal zur Versammlung überließ. Heul!

Brünn. (Staatsbahngesellschaft.) Das Maschinenpersonal der Station Brünn der Staatsbahngesellschaft hielt am 2. Dezember eine Versammlung ab, in welcher Genosse Krieg den Bericht über seine Tätigkeit als Vorstandsmitglied des Provisionsfonds und der Personalkommission brachte.

Neudek. Am 4. Dezember fand hier eine 2-Versammlung statt, in welcher die Genossen Fuchs und Kraus referierten. Die Mitglieder der Jahrsstellen werden aufgefordert, die Beiträge pünktlicher zu begleichen, damit die Mitglieder nicht ihrer Rechte verlustig werden.

Triefst. Im Arbeiterheim fand am 5. Dezember eine gutbesuchte Eisenbahnerversammlung statt, wo die Genossen Kopač und Falk über die Bedeutung der gewerkschaftlichen Organisation sprachen.

Burkersdorf. Am 4. Dezember sprach Genosse F. J. Duschek in einer hartbesuchten Versammlung über „Eisenbahner und Parlament“. Hierauf berichtete Genosse Hinterwallner über die Aufstellung des Nachtrages für die Bahnerhaltungsarbeiter. Beide Redner ernteten lebhaften Beifall.

Trautman. Sonntag den 28. November fand in den Turnhallelokaltäten in Trautman eine öffentliche Vereinsversammlung des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines statt. Als Referent war Genosse Paul erschienen, welcher als Personalkommissionsmitglied einen ausführlichen Bericht über die zuletzt stattgefundene Sitzung brachte. Die Versammlung hätte noch besser besucht sein können, aber es gibt immer noch Eisenbahner, welche es angeblich nicht nötig haben, über ihr eigenes zukünftiges Lohn- und Arbeitsverhältnis aufgeklärt zu werden. Aus den ausgezeichneten Ausführungen des Referenten war zu entnehmen, daß unsere gewählten Vertreter in der Personalkommission keine Mühe und Zeit gescheut haben, um die ihnen anvertrauten Mandate voll und ganz auszunützen, um für das Personal einen Gewinn herauszufischen.

Daraus sollte denn doch das Personal im allgemeinen und das Zugpersonal im besonderen den Schluss ziehen, daß die Vertreter in der Personalkommission nicht imstande sind, die noch fälligen Forderungen allein durchzubringen, sondern das nur mit Hilfe einer großen, einheitlichen und mächtigen Organisation den Wünschen und Forderungen des Personals Rechnung getragen werden kann.

Nach dem mehr als dreistündigen, oft von Beifall unterbrochenen glänzenden Referat des Genossen Paul wurde von der Versammlung nachstehende Resolution einstimmig angenommen:

„Die heute in Trautman tagende Versammlung verlangt, daß die Einreichung des Personales in den Verband der k. k. Staatsbahnen in kürzester Zeit erfolgt. Weiters verlangt die Versammlung, den bisher geübten Usus bei Ernennung der Bediensteten zu Unterbeamten auch nach der Einreichung des Personals aufrecht zu halten. Die Versammlung aber protestiert ganz entschieden dagegen, daß die Anträge der Personalkommission, bezüglich Einführung der neuen Automait, Kürzung der Abzenteins, Gehährung der Nachdienstzulage für das Wächterpersonale bis jetzt noch nicht durchgeführt wurden. Die Verammelten geloben sich, dahin zu wirken, die Organisation zu stärken und zu festigen, um mit Hilfe derselben die gerechtfertigten Forderungen der Eisenbahner in Zukunft erfolgreich durchzuführen zu können.“

Zugleich sprechen die Verammelten den gewählten Vertretern in der Personalkommission das Vertrauen und den Dank für ihr mannhaftes Eintreten für die Interessen der Bediensteten aus.“

Signundshergberg. Sonntag den 5. Dezember fand hier eine Vereinsversammlung statt, zu welcher das Personalkommissionsmitglied, Genosse Drovats erschienen war. Der Referent brachte einen genauen Bericht der Personalkommission und erntete für seine Ausführungen reichen Beifall.

Dornbirn. Am 21. November sprachen die Genossen Wabitsch und Tantsch in einer Eisenbahnerversammlung über die Unfallversicherung.

Lundenburg. Sonntag den 5. Dezember 1909 fand im Hotel „zur Krone“ eine große öffentliche Eisenbahnerversammlung statt, die sehr zahlreich — auch von Gegnern — besucht war. Genosse Dusek aus Wien sprach über das Thema: „Die Tätigkeit des Parlaments und warum organisieren sich die Eisenbahner international?“ und wurden seine sachlichen Ausführungen sehr aufmerksam angehört und mit Beifall belohnt. Nachdem in diesen Ausführungen auch die Herren Nationalen nicht gut davongekommen sind und besonders die Angelegenheiten der Herren Kroy und Wojna gründlich beleuchtet wurden, hat sich ein Anhänger des letzteren bewogen gefunden, für Herrn Wojna eine Lanze zu brechen. Das ist ihm aber sehr übel bekommen; er hat sich gründlich blamiert.

Graz. Am 29. November d. J. fand in Graz in den Juliensalen unter dem Vorsitz des Genossen Kolleger eine öffentliche Vereinsversammlung der Ortsgruppe Graz I statt, die sehr gut besucht war. Das gewählte Vorstandsmitglied der St. E. G., Genosse Josef Dandl, erstattete Bericht über die Tätigkeit des Vorstandes der St. E. G. und wendete auf die schweren Gefahren, die in Bezug auf die Unfallversicherung den Eisenbahnern durch den Sozialversicherungsgegensatz drohen. Die Versammlung protestierte in einer einstimmig angenommenen Resolution gegen die geplanten Verschlechterungen der Unfallversicherung und dankte den gewählten Vorstandsmitgliedern der St. E. G. für ihre bisherige Tätigkeit in dieser Anstalt.

Leoben. Am 5. Dezember l. J. fand in Leoben im Hotel „zum Mohren“ eine äußerst zahlreich besuchte Eisenbahnerversammlung statt. Es hatten sich zu derselben weit über 500 Personen eingefunden. Nachdem Genosse Pösel einstimmig zum Vorsitzenden gewählt worden war, ergriß Genosse Reichsratsabgeordneter Tomšič das Wort. In seinem 2 1/2stündigen Referat besprach er eingehend in überaus sachlicher Weise die aktuellsten Fragen. Seine Ausführungen waren so gehalten, daß die anwesenden Gegner darauf verzagten, ein Wort der Einwendung oder der Kritik vorzubringen, wiewohl sie sich sonst diesbezüglich keine Mühe aufzuwenden. Nach Genossen Tomšič kam Genosse Adolf Müller zum Wort, der über die Zugeständnisse des Birkulars 497 und das neue Provisionsstatut der Südbahn referierte. Hierauf ergriffen noch die Genossen Pajschbacher, Maurer und Tautschnig das Wort. Von der dringenden Aufforderung, die ihnen zugeführte Redefreiheit zu benützen, machten die anwesenden Nationalen und Gelben keinen Gebrauch. Sie halten es für anständig, dort, wo sie für ihre Reden nicht einstehen müssen, im Wirtshaus und in den Kasernen, das große Wort zu führen, und meiden die Dessenlichkeit wie der Dieb das Tageslicht.

Vieng. Am 8. Dezember fand in Vieng eine gut besuchte öffentliche Vereinsversammlung der Ortsgruppe I statt, in welcher über die Krankenkasenanangelegenheit der St. E. G. wie über die Einführung der Angehörigenbehandlung durch die Bahnärzte und Gewährung von Wädern an erkrankte Kasernenmitglieder referiert wurde. Die Anwesenden nahmen entschieden gegen die Verfüzung und Aufhebung der Rechte des Kasenaussschusses und der Mitglieder bei der Aufstellung von Bahnärzten und Gewährung von Redaktoren Stellung, indem sie folgende Resolution einstimmig beschloßen:

„Die bei der am 8. Dezember l. J. in Vieng abgehaltenen öffentlichen Vereinsversammlung anwesenden Kasernenmitglieder erklären sich mit dem Vorgehen des gewählten Kasenaussschusses vollkommen einverstanden und versprechen, fest und entschlossen hinter dem Kasenaussschusse zu stehen, protestieren energig dagegen, daß man sich über die statutarischen Rechte des Ausschusses und der Mitglieder bei Anstellung der Bahnärzte hinwegsetzt, und gegen das unerhörte Vorgehen von Seiten des Herrn Chefarztes, und sprechen schließlich dem gewählten Krankenkassenaussschusse ihr volles Vertrauen aus. Wir bitten den Krankenkassenaussschusse auch fernerhin unsere Interessen wie bis jetzt zu vertreten.“

Aus den Organisationen.

Vieng I. Es diene den Mitgliedern zur Kenntnis, daß bei der letzten Ausschüssung am 1. Dezember 1909 Genosse Johann Ludl den Dispositionsfonds von Kr. 35.15 dem Genossen Peter Santner übergeben hat. Vom Ausschusse wurden die Belege und Rechnungen überprüft, der Rest von Kr. 35.15 richtig befunden und Genossen Ludl das Abolutorium erteilt.

Auffec. Am 11. Dezember fand hier im Gasthaus „zur grünen Au“ die konstituierende Versammlung der Jahrsstelle statt. Bei der Wahl wurden folgende Genossen gewählt: Leopold Vorleitner, Jahrsstellenleiter; Alois Schwarzkogler, Stellvertreter; Alois Kofler, Schriftführer; Johann Schenner, Stellvertreter; Johann Freudenhalter, Kassier; Helidor Dillbrand, Stellvertreter; Josef Katsch, Kassenevisor; Gregor Kasperl, Bibliothekar; Paul Beer, Stellvertreter; Vertrauensmann Johann Lim.

Nach der Wahl hielt Genosse Weiser einen ausgezeichneten Vortrag über die Lage des Eisenbahnpersonals und forderte die Anwesenden zum Beitritt zur Organisation auf.

Spittal an der Drau. Sonntag den 5. Dezember l. J. hielt die junge Ortsgruppe vier durchwegs gut besuchte Versammlungen ab. Trotz des miserablen Wetters waren die Kollegen von Klebloch-Lind, Greifenburg, Kolbnitz und Busarnitz, in welchen Orten die Versammlungen stattfanden, fast vollzählig erschienen und es hatten sich auch viele Kollegen aus den Umgebungen eingefunden. Der Zweck dieser Versammlungen, der jungen Ortsgruppe neue Mitglieder zu werben, wurde erreicht. Auch die heute noch fernstehenden wurden mit dem Wesen unserer Organisation vertraut gemacht und dürften künftig unserer Agitation zugänglicher sein. In Kolbnitz und Busarnitz referierte Genosse Murne aus St. Veit, in Klebloch-Lind und Greifenburg Genosse Gabriel. Die Ausführungen beider Redner wurden mit großem Beifall aufgenommen. Als Vertrauensmann für Greifenburg wurde Genosse Christian Kausch, Zimmermann in Greifenburg, gewählt.

Verschiedenes.

Fort mit dem Alkohol aus den Versammlungen! Immer häufiger werden in der Partei- und Gewerkschaftspresse Stimmen laut, die sich gegen den Alkoholgenuß in Versammlungen wenden. Im „Korrespondenz“ von Deutschlands Buchdrucker und Schriftgießer“ (Nr. 79 vom 13. Juli; wir zitieren nach dem „Abstinente Arbeiter“) behandelt Filip (Murnberg) dieses Thema. Er erörtert die Frage, ob es sich nicht empfehlen würde, das Servieren in den Versammlungen auszuscheiden und für das Lokal eventuell lieber Miete zu zahlen. Der Artikel schließt:

„Das Servieren während der Versammlung wirkt — man kann das immer wieder beobachten — störend und ablenkend, und die Verhandlungen werden dadurch, was kaum bestritten werden kann, häufig in die Länge gezogen. Doch nicht nur das. Die von mir proponierte Trockenlegung der Vereinsversammlungen“

Lungen würde auch eine Ersparnis für den Besucher bedeuten. Eine zweifelhafte Ersparnis, deren Höhe jeder leicht festzustellen kann in der Lage ist, wenn er die Zahl der konsumierten Maße mit dem Maßpreise multipliziert. . . . Ob es im übrigen Kollegen gibt, die deshalb nicht in den Versammlungen erscheinen, weil sie die Ausgabe für Getränke scheuen, weiß ich nicht. Aber ich denke, daß der Fall doch hin und wieder vorkommt. Jedenfalls könnte bei völliger Aufhebung des Servierens niemand sein Fernbleiben damit entschuldigen, daß ihm das Bier just in dem betreffenden Lokal nicht zusage. (Was man neulich noch unter Bonn lesen konnte.)

Daß es sich um durchaus keine utopistische Sache handelt, erhellt wohl am besten daraus, daß beispielsweise in England eine große Anzahl der Trades Unions ihre Versammlungen in Lokalen ohne Ausschank abhält. Sollte, was sich dort bewährt hat, bei uns undurchführbar sein?

Eine Todeslegung unserer Vereinsversammlungen würde natürlich nicht die Bauheit und Mäßigkeit eines Teiles der Kollegenschaft, sich über gewerkschaftliche Fragen zu orientieren, beseitigen. Aber ich halte es für sehr wohl möglich, dadurch einen besseren Versammlungsbesuch zu erzielen, und ich verspreche mir davon, außer einer glatteren Abwicklung des geschäftlichen Teiles, einen größeren Ernst, eine gesteigerte Aufmerksamkeit und — last not least — einen wohlthätigen Einfluß auf den gewerkschaftlichen Nachwuchs unseres Verbandes.

Von etwas anderem Gesichtspunkt aus wird die Sache in der „Weltungarischen Volksstimme“ (vom 14. August) behandelt, wo folgendes ausgeführt wird:

„Abgesehen davon, daß das fortwährende Herumgehen des Kellners, das Bestellen und Bezahlen und Gläserklirren den Vortrag unbedingt stört und den Vortragenden nervös machen muß, ist der Alkoholenuss durchwegs nicht geeignet, weder die Aufnahmefähigkeit noch die Würde einer solchen Versammlung zu heben. Selbst die geringen Mengen Bier, welche im Freien und in freier Gesellschaft genossen, keine weiteren Folgen haben, machen hier, im menschengedrückten, geschlossenen Raum den Geist schlaff und vermindern im hohen Grade die Aufnahmefähigkeit des Gehirns. Und dem Arbeiter, der die ganze Woche über mehr körperlich tätig ist, kostet es jedenfalls eine erhöhte geistige Anstrengung, dem Faden des Vortrages mit Aufmerksamkeit zu folgen, will er tatsächlich davon profitieren und dazu bedarf er natürlich seiner gesamten ungechwächten Geisteskräfte. Die durch den Alkoholenuss hervorgerufene Ermattung schädigt ihn also direkt, da sie seinen Anteil an dem Gebotenen verringert, und die Bruchstücke, die er nach Hause nimmt, unter dem Einfluß des Alkohols auch weit weniger fest in seinem Gedächtnis haften, als es unter normalen Umständen der Fall wäre.“

Eine zweite, nicht minder schlimme Erscheinung ist es, wenn der Alkohol bereits Gehirn und Nerven erregt, und in dieser Form zur Begeisterung beiträgt. Wären sich die Arbeiter vollumfänglich bewusst, wie unwürdig dies ihrer ersten und heiligen Sache ist, sie würden gewiß mit einem Schläge den Alkohol aus ihren Versammlungen verbannen. Pflicht und Aufgabe der sozialdemokratischen Presse ist es, die Arbeiter hierüber aufzuklären. Pflicht und Aufgabe, ihnen ans Herz zu legen, daß die Worte, welche die Führer des Volkes an das Volk richten, viel zu kostbar sind, um in ein alkoholisiertes Gehirn aufgenommen zu werden — viel zu kostbar, um mit alkoholierter Begeisterung entlohnt zu werden. Doch um den Alkohol aus den Versammlungsorten zu bannen, dazu gehört nicht nur die Zustimmung, sondern auch die tatkräftige Mitwirkung der organisierten Arbeiterschaft, deren Lösungswort zu allen Zeiten und unter allen Umständen sein soll:

„Fort mit dem Alkohol!“

Sonderbares Präsent für die armen Seelen. Aus Fieberbrunn wird der „Salzburger Wacht“ geschrieben: Die Volksschule in Fieberbrunn besuchte mit anderen Kindern auch der Sohn eines Bahnwärters, der an heftigem Durchfall litt, weshalb er die Schulschwestern hat, ihn hinausgehen zu lassen. Die nach mittelalterlich-pädagogischer Art geschulte Schulschwester entgegnete dem Verlangen des Jungen damit, indem sie sagte: „Man soll nicht immer hinauslaufen, sondern man soll es lieber den armen Seelen aufopfern.“ — Welche Freude die armen Seelen über eine angeht. . . . Hofe haben werden, entzieht sich unserer Beurteilung.

Radtechnisches.

Neue Typen von Dampflokomotiven, die dem Führer den Ausblick auf die Strecke im größten Ausmaße gestatten. Die Firma Henschel u. Sohn in Cassel hat, wie das „Eisenbahnblatt“ den Mitteilungen des „Oesterreichischen Ingenieur- und Architekten-Vereins“ entnimmt, eine 37-gekuppelte (2-C-2)-Vierzylinder-Schnellzugs-Tenderlokomotive gebaut, die dem Führer den größtmöglichen Ausblick auf die Bahnstrecke gewährt. Es ist dies eine Lokomotive, die in beiden Richtungen mit den größten Geschwindigkeiten fahren kann. Dieselbe hat zwei Führerstände, und zwar ist vor der Rauchkammer und hinter der Feuerbüchse ein Führerhaus angeordnet. Beide Führerstände sind mit Armaturen vollständig ausgerüstet. Bei der Vorwärtsfahrt ist der Heizer jedoch vom Führer getrennt, was den Nachteil hat, daß dem Führer eine Hilfskraft beigegeben werden muß, wodurch die Bemannung auf drei Personen erhöht wird; ferner ist der Heizer bei der Vorwärtsfahrt ohne Kontrolle des Führers. Die Hilfskraft für den Führer ist deshalb nötig, damit dieselbe — falls der Führer dienstuntauglich werden sollte — für diesen einspringen kann. Der Kessel ruht auf den drei gekuppelten Achsen, während unter jedem Führerstand ein Drehgestell mit je zwei Achsen angeordnet ist. — Eine zweite derartige Type haben die italienischen Staatsbahnen bei der Firma A. Vossig in Berlin bauen lassen, bei welcher Type die Maschine in der bisher üblichen Art angeordnet ist, die Lokomotive jedoch verkehrt fährt, mit dem Rauchfang nach rückwärts. Es ist dies eine 3/5-gekuppelte (2-C)-Tenderlokomotive, deren Tenderkasten bloß Kohle aufzunehmen hat, während für den Wasservorrat ein eigener Wasserfesselwagen angehängt ist. Eine Behinderung im Ausblick auf die Strecke ist hier vermieden. Zum Zwecke des Rückwärtsfahrens mit dieser Maschine sind die nötigen Armaturen und Handgriffe an beiden Wänden des Führerhauses angeordnet. Gegenwärtig sind von dieser Type bereits einige Maschinen in Betrieb und wurden die zuletzt in Betrieb gesetzten von Ernesto Breda in Mailand ausgeführt. — Eine weitere Type, die denselben Anforderungen entspricht, ist eine Lokomotive amerikanischer Bauart mit Wootenkessel. Hier ist der Führerstand zur Seite des Langfessels angeordnet, damit die Maschine — mit Rücksicht auf die besonders große Breite der Feuerbüchse — nicht über das Profil hinausgeht. — Ferner hat die Französische Ostbahn eine 37-gekuppelte (2-C-2)-Verbund-Tenderlokomotive gebaut, die denselben Ansprüchen genügt. Der Schornstein ist rückwärts, das Führerhaus vorne angeordnet. Vor letzterem hat die Lokomotive einen Vorbau, der mit Rücksicht auf den Luftwiderstand, eine besondere Form erhält. Dieser Vorbau dient als Kohlenkasten. Derselbe ist oben mit einem Dedel verschließbar, damit der Kohlenstaub das Lokomotivpersonal nicht belästigen kann. Der Heizerstand liegt hier etwas tiefer als der Führerstand, damit der Heizer die Kohle entnehmen und den Kof bescheiden kann. Die Kesselarmatur ist an der Vorderwand des Führerhauses angeordnet. Zur leichteren Beobachtung des Kessels dient ein Spiegel. Der Schleppender fährt bloß Wasser, hat aber trotzdem Kastenform zur besseren Ausnutzung des Profils. Die Füllöffnung ist als schmale Erhöhung über die ganze Länge des Tendens ausgebeugt, damit das Anhalten bei den Wasserkränen erleichtert wird.

Literatur.

Der Bürgerkrieg. Sozialhistorisches Drama in fünf Aufzügen von Jakob Brod. Der Gegenstand des Dramas ist der Pariser Kommuneausstand von 1871, dessen ungeheure Tragik Brod in seinem Drama wie in einem Brennspiegel zusammenfaßt. An dem Schicksal einzelner Personen und Familien zeigt er uns das große Unglück, das im Mai 1871 über die Pariser Bevölkerung hereinbrach. Wegen seines historischen Wertes ist der „Bürgerkrieg“ für die Bibliotheken der Gewerkschaften und Vereine bestens zu empfehlen. Namentlich für jene Arbeiter, die keine Zeit haben, die Geschichte der Kommune zu lesen, ist das Buch sehr gut geeignet. Preis per Exemplar Kr. 2.40. Bestellungen sind zu richten an: Jakob Brod, Wien, VI., Gumpendorferstraße 62.

Der Bahnteilnehmer. Handbuch für den Bau- und Erhaltungsdienst der Eisenbahnen. Das 2. Heft des ersten Bandes dieses Handbuches: „Geometrie“ mit 163 Abbildungen im Texte, Preis broschiert Kr. 4.50, ist erschienen und ist durch die Verlagsbuchhandlung Wilhelm Knapp in Halle an der Saale zu beziehen. Der Inhalt des Heftes ist ein umfangreicher, der Stoff ist leicht faßlich behandelt und an Beispielen dargestellt. Alles das Studium erschwerende Formelnwesen ist vermieden worden. Die Ausstattung des Buches ist eine geübte und kann dessen Anschaffung bestens empfohlen werden.

Bekanntmachung der Administration.

I.
Anlässlich des bevorstehenden Jahreschlusses ersuchen wir sämtliche p. t. Ortsgruppen und Zahlstellenleitungen, die Abrechnungen und Geldsendungen für die im Monat Dezember einkassierten Beiträge bestimmt bis längstens 27. Dezember zur Aufgabe zu bringen, so daß dieselben bis 31. Dezember in der Zentrale noch einkassiert und im Berichte der 1909 noch erscheinen können. Alle nach dem 31. Dezember in der Zentrale für 1909 noch einlangenden Geldbeträge können im Berichte für dieses Jahr nicht mehr Berücksichtigung finden, ein Umstand, welcher — wie die Erfahrung der Vergangenheit gelehrt — zur Folge hätte, daß der Rechnungsabschluss der Zentrale mit jenen der Ortsgruppen nicht übereinstimmen und zu Reklamationen Veranlassung geben würde.

Desgleichen ersuchen wir auch alle sonstigen, für Kalender zc. bis Dezember noch einkassierten Beiträge in vorbezeichneter Weise abzuführen.

II.
Zur Erstellung der Statistik für das Jahr 1909 wurden bereits an sämtliche Ortsgruppen, respektive Zahlstellenleitungen Formulare zugesendet, in welchen der Mitgliederstand nach Kategorien und wo mehrere Bahnen in Betracht kommen, auch nach Bahnen aufzuteilen sein wird. Die verstaatlichte O. N. B., St. E. G., Nordbahn und B. N. B. sind, so wie bisher, getrennt anzuführen.

Dieser statistische Vogen ist spätestens bis zum 10. Jänner 1910 an die Zentrale einzusenden.

III.
An alle Inserenten.

Die Auftraggeber von Inseraten werden hiermit aufmerksam gemacht, daß solche nur dann Berücksichtigung zur Aufnahme im Blatte finden können, wenn für den Raum von je 1 Millimeter Höhe 18 S. als festgesetzter Tarif im vorhinein gezahlt wird.

Laut Generalversammlungsbeschluss sind alle derartigen Notizen, wie Dankfagungen, Nachrufe, Lebewohl, Erklärungen u. s. w. lediglich nur als Inserate zu behandeln und deshalb auch zu bezahlen. Sollten nun Bestellungen gemacht werden, so müssen uns so viele Male 18 S. eingezahlt werden, als Millimeter für das aufzunehmende Inserat verlangt sind. Wir ersuchen daher von diesem Beschlusse Kenntnis zu nehmen, damit uns unnütze Schreibereien und Auslagen von Postporto erspart bleiben.

Es mehrten sich die Fälle, daß Ortsgruppen es unterlassen, die Monatsabrechnung auf der Rückseite der Erlagscheine einzustellen. Nachdem uns daraus recht zeitraubende Suchereien erwachsen, die oft noch dazu resultatlos sind, so daß wir wieder an die betreffende Ortsgruppe um Aufklärung schreiben müssen, ersuchen wir, im Interesse einer rascheren Geschäftsabwicklung alle Ortsgruppenkassiere, stets die detaillierte Abrechnung auf den Erlagscheinen einzusetzen. In diesem Zweck haben wir doch die Erlagscheine bedrucken lassen.

Sprechsaal.

Achtung! Professionisten der Bahnerhaltung sowie der Signalwerkstätte Wien der k. k. Staatsbahn!

Am Montag den 8. Jänner 1910, um halb 8 Uhr abends, findet in Salomons Gasthaus, XV., Kohlenhofgasse 7, eine wichtige Besprechung der Professionisten der Bahnerhaltung sowie der Signalwerkstätte Wien der k. k. Staatsbahn statt.

Achtung, Eisenbahnbedienstete und Arbeiter der verstaatlichten k. k. privilegierten österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, k. k. privilegierten böhmischen Kommerzialbahnen, k. k. privilegierten Oesterreichischen Nordwestbahn und k. k. privilegierten Südnorddeutschen Verbindungsbahn!

Kollegen! Genossen!

Nachdem die k. k. priv. österr.-ung. St. E. G. mit der k. k. priv. böhm. Kommerzialbahn, die k. k. priv. N. B. W. mit der k. k. priv. S. N. D. B. W. in den Besitz des Staates übergegangen sind und als selbständige Staatsbahndirektionen aktiviert wurden, scheiden diese Eisenbahnunternehmungen als selbständige Mitglieder aus der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen und werden in Bezug auf Rechte und Pflichten den übrigen k. k. Staatsbahndirektionen gleichgestellt.

Demzufolge finden im Sinne des § 9 des Statuts für die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen demnächst die Wahlen der Delegierten und Ersatzmänner statt. Nachdem sowohl die k. k. priv. österr.-ung. St. E. G. und k. k. priv. böhm. Kommerzialbahn als auch die k. k. priv. N. B. W. und die k. k. priv. S. N. D. B. W. als je eine Staatsbahndirektion funktionieren, so ist die Wahl nur eines Delegierten und eines Ersatzmannes vorzunehmen.

Die Exekutive der organisierten Eisenbahner Oesterreichs tritt diesmal an euch, geehrte Kollegen und Genossen, unter dem Eindruck der von der k. k. Regierung beabsichtigten Entziehung der Eisenbahner Oesterreichs heran, die in dem dem Abgeordnetenhaus bereits vorliegenden und im Sozialversicherungsanschuß in Diskussion stehenden Gesetzentwurf betreffend die Sozialversicherung enthalten ist, dessen Annahme die schwer erworbenen Rechte der Eisenbahner Oesterreichs empfindlich schädigen würde.

Die Wahl der Delegierten in die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt sollte ein Glied in der Reihe der Proteste bedeuten, welche von den Eisenbahnern gegen dieses geplante Attentat bereits erhoben wurden und noch erhoben werden, und wir ersuchen euch deshalb, werthe Kollegen und Genossen, einmütig für die von den Vertrauensmännern der organisierten Eisenbahner Oesterreichs empfohlenen Kandidaten zu stimmen, um diesem Protest noch mehr Nachdruck zu verleihen.

Die Auswahl der Delegierten wurde mit der größten Sorgfalt vorgenommen und wurden nur solche Männer vorgeschlagen, die nicht nur mit den Unfallsangelegenheiten vollkommen vertraut sind, sondern auch das vollkommene Vertrauen verdienen und ihren Wählern die volle Garantie bieten, daß sie die Interessen der verletzten Eisenbahner ohne Rücksicht auf ihre Stellung oder Befimmung unentwegt und energisch vertreten werden.

Es wäre müßig, die Verdienste unserer Delegierten sowohl einzeln als auch in ihrer Gesamtheit hervorzuheben; die vergangene Periode ihrer Tätigkeit spricht ja am deutlichsten, daß sie einzig und allein das Interesse der Verletzten im Auge hatten und wir vertrauen dem gesunden Sinn der österreichischen Eisenbahner, daß sie das Gute von dem Schlechten, das Nützliche von dem Schädlichen zu unterscheiden vermögen.

Es werden wohl auch bei dieser Wahl — wie es schon öfters vorgekommen ist — Leute zu euch kommen, die mit bombastischem Pathos erklären, daß auch bei dieser eminent wirtschaftlichen Funktion nationale und konfessionelle Rücksichten zu nehmen sind; glaubt diesen Leuten nicht, laßt euch bei dieser Wahl von eurem Herzen leiten, das euch befiehlt, auf euch selbst, auf eure Frauen und Kinder zu achten und ihre Zukunft im Falle eines Unglücks zu schützen; laßt euren Verstand sprechen, der euch gewiß sagen wird, daß in dieser Institution, die so tief in das Familienleben des Eisenbahners eingreift, nicht nationale, nicht konfessionelle Momente in Betracht kommen, sondern nur einzig und allein wirtschaftliche und materielle Gründe maßgebend sind.

Von dieser Ueberzeugung geleitet, gehet alle zur Wahl, jeder, den sein eigenes sowie seiner Familie Wohl am Herzen liegt, gebe einmütig seine Stimme ab für die, die von den Vertrauensmännern der organisierten Eisenbahner Oesterreichs als Kandidaten empfohlen werden. Sie sind die beste Gewähr dafür, daß nicht nur jeder Aufschlag auf die Rechte der Verletzten erfolgreich abgelehnt, sondern daß auch dem Vorstand der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt bei seinem Bemühen, die Interessen der Verunglückten zu vertreten, der nötige Nachdruck verliehen wird.

Als wahlberechtigt ist jeder aktive Eisenbahnbedienstete und Arbeiter (§§ 2, B. 1, 2 und 3); es muß daher ein jeder im Eisenbahndienst beschäftigte Beamte, Unterbeamte, Diener und Arbeiter einen Stimmzettel bekommen. Jeder Wahlzettel muß jede Wahlbeeinflussung sofort der Reklamation des „Eisenbahner“, Wien, V/1, Jentagasse 6, zur Kenntnis zu bringen.

Zur Wahl werden nachstehende Kandidaten empfohlen:
Für die Linien der k. k. österr.-ung. St. E. G. und der Kommerzialbahn:

- Als Delegierter:
Vinzenz Hauns, Oberkondukteur, Prag.
- Als Ersatzmann:
Georg Paukert, Schlosser, Feizhaus Stadlau.

- Für die Linien der k. k. O. N. B. W. und S. N. D. B. W.:
- Als Delegierter:
Ludwig Spiegler, Spengler, Wien.
- Als Ersatzmann:
Gustav Frauenhof, Affordobmann, Reichenberg.

Das Exekutivkomitee der organisierten Eisenbahner Oesterreichs.

Achtung! An sämtliche Arbeiter in den Bahnbetriebswerkstätten der Ausschließlich privilegierten Buschthierader Eisenbahn!

Kollegen! Genossen!

Die §§ 23 und 24 der Statuten des Provisions- und Unterstufungsanstalt für das Werkstättenpersonal der B. E. W. bestimmen, daß in den Ausschüß zwei Mitglieder und zwei Ersatzmänner von den Mitgliedern zu wählen sind.

Zu dieser Wahl in eine für den Arbeiter so hochwichtige Institution rufen wir euch Kollegen und Genossen auf und ersuchen euch, eure Stimmen den von den organisierten Vertrauensmännern aufgestellten Kandidaten zu geben, denn dadurch, daß ihr Männer wählt, die die notwendige Energie und den Mut sowie die Unterstützung einer großen Organisation besitzen, kann der Ausschüß unentwegt für die Interessen der Mitglieder des Provisionsfonds eintreten.

Es ergeht daher an euch, Kollegen und Genossen, die Unterstützung, vollzählig zur Wahl zu gehen und eure Stimmen einmütig auf die bewährten Männer, die euch vorgeschlagen werden, zu vereinigen.

- Für die Werkstätte Komotau:
Ausschüßmitglied:
Josef Kreißl, Schlosser, Komotau.
- Ersatzmann:
Josef Slansky, Schlosser, Komotau.
- Für die Werkstätte Králup:
Ausschüßmitglied:
Ferdinand Pátek, Schlosser, Králup.
- Ersatzmann:
Karl Musil, Tischler, Králup.

Die Wahl ist frei und geheim und darf niemand beeinträchtigen; allfällige diesbezügliche Beschwerden sind der Redaktion des „Eisenbahner“, Wien, V/1, Jentagasse 6, unverzüglich bekanntzugeben.

Die Vertrauensmänner der organisierten Eisenbahner der Ausschließlich privilegierten Buschthierader Eisenbahn.

Offene Anfragen.

An die Direktion der k. k. Oesterreichischen Nordwestbahn in Wien!

Die Zugsführer der Station Gaiersberg haben am 7. Juli 1909 an die Direktion ein Gesuch eingereicht, am 27. Oktober wurde dieses Gesuch urgirt, doch haben die Gesuchsteller bis heute keine Antwort erhalten. Um baldige Erledigung wird gebeten.

Die Zugsführer von Gaiersberg.

An die Verkehrsdirektion der k. k. privilegierten Südbahn in Wien!

In der Station Dellach im Drautale müssen gegenwärtig die Wächter und Stationsdiener das Reinigen der Stationsanlagen besorgen. Dieselben sind aber durch anderweitige dienstliche Verpflichtungen derart in Anspruch genommen, daß ihnen für diese Arbeiten keine freie Zeit bleibt.

An die k. k. Staatsbahndirektion Villach!

Die unter dem Bahnmeister Wenige stehenden Ausbesserungsarbeiten der Strecke Mühldorf-Mühlbrunn-Mallnig erhalten keinen freien Tag und auch keinen Urlaub, obwohl sie diesbezüglich wiederholt bittlich wurden.

An die Bahnerhaltungsektion Spittal an der Drau der k. k. privilegierten Südbahn!

Die Bahnerhaltungsektion Spittal an der Drau wird dringendst ersucht, ehestens zu verfügen, daß der für die Oberbauarbeiten in Dellach als Speisefokal bestimmte Ort sofort seiner Bestimmung übergeben werde.

Das Lokal neben der Werkzeughütte wurde im Jahre 1908 zu dem Zwecke gebaut, daß die Oberbauarbeiter in der Winterzeit ihr Mahl unter Dach einnehmen können und daß sie dies nicht in Regen und Schneefall unter freiem Himmel tun müssen.

Der Bahnmeister hat aber eine andere Verwendung für dieses Lokal und die Oberbauarbeiter müssen ihre Mahlzeit im Wartesaal einnehmen, der für andere Zwecke bestimmt ist. Die Oberbauarbeiter wollen nicht immer die Güte des Stationschefs von Dellach in Anspruch nehmen, und möchten auch bei ihrer Mahlzeit ungeniert sein.

An die Direktion der k. k. Nordwestbahn in Wien!

Es häufen sich seit einiger Zeit die Fälle, daß ehemaligen Mitgliedern des Reichsbundes deutscher Eisenbahner, die schon vor zwei bis drei Monaten ihren Austritt aus diesem Verein schriftlich angemeldet haben, trotz eingelegetem Protest, auch noch weiterhin die Krone Mitgliedsbeitrag bei der Auszahlung abgezogen wird.

Wir machen hier die löbliche Direktion speziell auf die Praktiken, welche im Trautenauser Heihaus geübt werden, aufmerksam.

Diese Bauernfänger werden sich die Betroffenen auf keinen Fall mehr bieten lassen, sondern werden diese ihnen widerrechtlich abgetriebenen Beträge einlangen.

Die Betroffenen erlauben sich, die löbliche Direktion zu fragen, ob dieselbe geneigt wäre, ihren untergebenen Organen diesbezüglich eine Weisung zukommen zu lassen.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Triest!

Durch die Verlegung des Materialdepots von Podgorze nach Görz sollten die Bediensteten Diäten erhalten. Die Bediensteten haben zu diesem Behufe ein gefirmetes Gesuch an die Direktion eingereicht, doch bis heute weder eine Antwort noch Diäten erhalten.

Um baldige Erledigung dieser Angelegenheit wird gebeten.

An die Direktion der k. k. Oesterreichischen Nordwestbahn.

Ist es der Direktion der k. k. O. N. W. B. bekannt, daß in der Station Znaim ein großer Teil des Zugpersonals schon über zwei bis drei Monate auf ihre Substitutionsgebühren für Sonntagsreserveleistungen in der Station Wien vergebens wartet, obwohl diese Gebühren früher immer nach zwei bis drei Wochen ausbezahlt wurden?

Die Betroffenen.

An die k. k. Staatsbahndirektion Villach.

Die Bediensteten der Station Schwarzach bitten um Ausfolgung von Braunkohlen, da die Johndorfer Kohlen durch allzulange Lagerung minderwertig werden und in diesem Zustand nicht für jeden Ofen geeignet sind.

Allgemeiner Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Ortsgruppe Königinhof. Die nächste Vereinsversammlung findet am 21. Dezember, um 7 Uhr abends, im Vereinslokal statt, in welcher die Delegierten über die Konferenz in Deutschbrod berichten werden.

Ortsgruppe Linz. Am Sonntag den 26. Dezember findet in Mauthausen an der Donau, um 1/9 Uhr vormittags, im Gasthaus „zu den drei Kronen“ (Arbeiterheim) eine wichtige Eisenbahnerversammlung statt, zu der alle Genossen samt Kollegen zahlreich erscheinen sollen.

Ortsgruppe Kriegersdorf. Die Generalversammlung findet am 26. Dezember, um 3 Uhr nachmittags, im Gasthaus des Herrn Josef Vechner in Kriegersdorf statt.

Ortsgruppe Schreckenfeld. Sämtliche Mitglieder werden freundlichst ersucht, ihre Mitgliedsbücher behufs Kontrolle bis längstens 15. Jänner 1910 abzugeben und die genaue Wohnungsadresse beizufügen.

Ortsgruppe Brestler. Jene Mitglieder, die sich mit den Beiträgen im Rückstand befinden, wollen dieselben baldigst nachzahlen, damit mit der Zentrale abgerechnet werden kann.

Ortsgruppe Salzburg II. Die diesjährige Generalversammlung findet am 6. Jänner 1910 im Gasthaus „zum Kuerhahn“ in Hgling statt.

Ortsgruppe Komotau. Den geehrten Mitgliedern wird hiermit zur Kenntnis gebracht, daß die ganzjährige Generalversammlung am Sonntag den 2. Jänner 1910, 2 Uhr nachmittags, im „Volks Hause“ in Komotau, Glockengasse, abgehalten wird.

Wir machen nochmals aufmerksam, daß behufs Revision der Bibliothek sämtliche entliehenen Bücher bis längstens Ende Dezember 1909 abzuführen sind.

Ortsgruppe Marchegg. Am 31. Dezember veranstaltet die hiesige Ortsgruppe in Karl Leuchs' Gasthaus eine Silvesterfeier verbunden mit Langtränzen. Die Unterhaltung vor Mitternacht besorgt ein Wiener Quartett.

Die Ortsgruppe Landkroße macht ihre Mitglieder aufmerksam, daß sich in die die Ortsgruppe betreffende Notiz ein Fehler eingeschlichen hat.

Wiesla-Oberleutensdorf. Die Monatsversammlung findet am 2. Jänner, um 3 Uhr nachmittags, im Vereinslokal statt. Da wichtige Angelegenheiten sowie die Vorarbeiten zum Vereinsball zu beraten sind, ist es notwendig, daß jeder Genosse daran Anteil nimmt.

Ortsgruppe Dur. Den 2. Jänner findet im Gasthaus „Kronprinz Rudolf“ eine Versammlung statt, wo über die Lebensmittelerhöhung gesprochen wird.

Ortsgruppe Rudig. Die nächste Monatsversammlung findet am 6. Februar 1910 statt. Unser Vereinsball wird am 5. Jänner 1910 im Gasthaus „zum Morgenstern“ abgehalten.

Ortsgruppe Bodenbach. Sonntag den 2. Jänner 1910, 8 Uhr abends, findet in der Volkshalle in Bodenbach die Monatsversammlung statt.

Freie Eisenbahnerversammlungen.

Spittal an der Drau. Südbahnarbeiter, Achtung! Mittwoch den 5. Jänner 1910 findet um 7 Uhr abends im Gasthof Futter in Spittal eine wichtige Versammlung mit der Tagesordnung „Das neue Provisionsfondsstatut der k. k. privilegierten Südbahn“ statt.

Samlungsausweis.

Zur Deckung der Deputationskosten der Wagenschreiber wurden uns weitere Beträge gefendet:

Von den Ortsgruppen: Steinbrunn Nr. 7—, Pragerhof 10-80, Wien X/1 9-20, Wbgl I 2-27, Gdz I 7—; Summe 36-27. Bereits ausgewiesen Nr. 20-80, zusammen bis jetzt eingelaufen Nr. 57-07.

Guten Appetit! Gesunden Magen haben wir und kein Magendrüden, keine Schmerzen, seit wir Feller's abführende Khabarber Pillen m. d. M. „Elsaregeln den Stuhl und fördern die Verdauung. 6 Schach-

Praktische Weihnachtsgeschenke!

Advertisement for leather goods featuring images of a handbag and a suitcase. Text includes 'Echte Wiener Lederwaren', 'Garantie für Haltbarkeit', and 'Max Felix, Wien, V/2. Margarethenstr. 144'.

Advertisement for pocket watches featuring an image of a watch. Text includes 'Gelegenheitskauf 3 Monate Kredit!', 'Diese hochfeine, echt silb. Remontoir-Horrenuhr...', and 'Johann Zölch, Innsbruck'.

Advertisement for musical instruments featuring images of a violin, trumpet, and drum. Text includes 'Musikinstrumente und Saiten aller Art liefert in bester Qualität zu billigstem Preis' and 'JULIUS ZÖLCH Musikinstrumenten-Fabrikation'.

Advertisement for wine featuring an image of a wine bottle. Text includes 'Vorzüglichsten Wein von den berühmtesten Weingegenden, garantiert naturecht' and 'Konduktur der k. k. Staatsbahndirektion Wien'.

Advertisement for a post exchange featuring an image of a post office. Text includes 'Postentausch', 'Konduktur der k. k. Staatsbahndirektion Wien', and 'Anfrage unter „Postentausch“ rekrante Gaisfeld, Niederösterreich'.

Large advertisement for linens featuring the text '70 Sorten prächtiger Leinenwaren zu tief herabgesetzten Preisen!'. It lists various types of linens and their prices, such as 'Batistaschentücher, weiss, mit Atlasmusterung, K 2-20'.

Advertisement for mechanical weaving and linen factory featuring the text 'Mechanische Weberei und Leinenfabrik JOS. KRAUS, Nachod VII, Böhmen'.

Advertisement for a petroleum heater featuring an image of a heater. Text includes 'Petroleum-Heizofen', 'neuester Konstruktion, auch zum Kochen zu benutzen', and 'Paul Alfred Goebel Innsbruck'.

Advertisement for a silver bell alarm clock featuring an image of the clock. Text includes 'Silberglockenwecker', 'Marke Jungfau', and 'J. K. RÖHNEL WIEN'.

Advertisement for photos featuring the text 'PHOTOS 350 Miniatur, 30 Visu u. Kabinett K 1-30 (Brosch.) O. Schladitz & Co., Berlin W. 57/21'.

Advertisement for wine featuring the text 'Eigenbauweine', 'durchwegs aus bereideten Gärten und den besten Reben Oberrheins', and 'Johann Zieger, Kondakteur, Mühldorf'.

Large advertisement for a washing machine featuring an image of a woman and a child. Text includes '„Kaufe ich mir eine Waschmaschine?“', 'Washing Machine System „Krauss“', and 'Bernh. Hähner, Fischern bei Karlsbad'.

Beste böhmische Bezugsquelle
5180

Billige Bettfedern!



1 kg graue, gute, geschliffene K 20,-
Bette K 240,- prima halbwolle K 20,-
weiße K 4,- weiße, flaumige K 10,-
1 kg hochfeine, schneeweiße, geschliffene
K 60,-, K 8,- 1 kg Daunen (flaum),
graue K 6,-, K 7,-; weiße, feine K 10,-
allerfeinster Bruchbaum K 12,-.

Fertige Betten

Bei Abnahme von 5 kg franko,
aus ordentlichem roten, grauen, weißen
oder gelben Stoff, 1 Tuchent, 180 cm
lang, 116 cm breit, mit samt 2 Kopfkissen, jedes
80 cm lang, 56 cm
b, gefüllt mit neuen, grauen, sehr sauberen,
flaumigen Bettfedern
K 16,-, Halbdaunen K 20,-; Daunen K 21,-; einzelne Tuchenten
K 10,-, K 12,-, K 14,-, K 16,-; Kopfkissen K 3,-, K 3,50, K 4,-
Tuchenten, 180 cm lang, 110 cm breit, K 14,70, K 17,80, K 21,-, Kopfkissen
90 cm lang, 70 cm breit, K 4,50, K 5,20, K 5,70; Untertuchenten,
Kinderbetten, Ueberzüge, Decken und Wairagen zu billigen Preisen.
Versand gegen Nachnahme von K 12,- an franko. Um auch über Wladislaw
franko gefastet. Für Nichtpassendes Geld ret. auf Anforderte Preisliste
gratis und franko. S. Benisch in Deschowitz Nr. 158, Böhmen.

Kollegen! Eisenbahner!

Die beste Verzinsung eurer Ersparnisse erzielt ihr bei
eurem eigenen **Geldinstitut „Flugrad“**, Wien, IV.,
Kleine Neugasse 8.
Das Eisenbahner-Versicherungs-, Spar- und Vorschnsinstitut

„Flugrad“

übernimmt Spareinlagen auf Einlagebüchel in jeder Höhe und
verzinst dieselben mit

4 1/2 Prozent

vom Tage der Einlage bis zum Tage der Behebung.

Kollegen! Eisenbahner! Durch Anlage eurer Ersparnisse
beim „Flugrad“ erreicht ihr ausser der guten Verzinsung den
idealen Zweck gegenseitiger Hilfe: die eingeleagten Gelder werden
für Darlehen an bedürftige Eisenbahner verwendet.

Vertrauensmänner werden gesucht.

Umsonst.

Kaufleute, Papierhändler, Krämer, Kantinenc, Trafikanten
= welche viel Geld verdienen wollen =
verlangen unsere neueste illustrierte Preisliste gratis und franko über

Eine Million

Weihnachts- und Neujahrs-Postkarten zu Fabrikspreisen.
Luxuspapierfabrik Adler, Beisel & Co.
Wien, II. Praterstrasse 66.
100 Stück von Nr. 150 anwärts.

Jede Dame

findet bei mir gutlohnenden Nebenverdienst durch Handarbeit. Die Arbeit
wird nach jedem Orte vergeben. Prospekt mit fertigen Mustern gegen
50 Heller (Marken).

Regine Glaser, Wien XIX. Friedlgasse Nr. 45.

Halt!

RESTE

von Herren- und Damenstoffen,
welche sich im Verlaufe der Saison
angehäuft haben, gebe ich,
solange der Vorrat reicht, zu
tief herabgesetzten Preisen ab.
Sollten Sie sich diesen Gelegenheitskäufen nicht enthalten und
verlangen Sie mittelst Korrespondenzliste kostenlose Bemittlung.

Tuch-Versandhaus
FRANZ SCHMIDT
Jägerndorf 76 (Oest.-Schles.)

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen

mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen,
dieselben zu obigem billigen en gros-Preis ohne Nachnahme zur
Probe zu senden! Kein Kaufzwang! Ziel 3 Monat! Durch Seifen-
ersparnis 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 unverwundlich!
Grösste Arbeitsleistung! Schont die Wäsche wie bei der
Handarbeit! — Schreiben Sie sofort an:

Paul Alfred Goebel, Innsbruck, Postfach.

Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf, überall gesucht.
Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die
Maschine geschickt werden soll.

Hüten Sie sich

vor der Vernachlässigung
entwicklungsfähiger Krank-
heitserscheinungen. Wenn
Sie husten, heiser, ver-
schleimt, verschneit und
appetitlos sind, wenn Sie
ein Abnehmen Ihres Körper-
gewichtes merken, wenn
Sie nachts schwitzen, sich
schwach, erschöpft fühlen,
so bestellen Sie sofort Örkénys
Lindenhonig (Sirup) und verhindern Sie das Weitergreifen
des Uebels. Probeflasche K 3,-, Grosse Flasche K 5,-,
3 Flaschen franko K 15,- per Nachnahme nur durch
Örkénys Apostel-Apotheke, Budapest, Josefsring 64, Depot 11.



Nadellos! Tadellos!

ist das Pathéphon. Fort mit dem kratzenden
alten Nadelsystem, welches die Platte in
kurzer Zeit ruiniert. Unsere Erfindung ist
das Letzte und Beste auf dem Gebiete der
Tonwiedergabe. Kein Nadelwechsel, keine
Abnutzung der Platte, keine kratzende,
dröhnende, lärmende Wiedergabe, sondern
weiche, angenehme, natürliche Wiedergabe.
Ueber 28.000 Aufnahmen erster Künstler.
Schönstes Weihnachts- oder Neujahrs-
geschenk nur bei

L. M. Galle, Mürrzschlag, Bahnstrasse 302.
Kataloge gratis.



Billige böhmische Bettfedern!

5 Stk neue, gefüllte Nr. 100, Breite 12 Stk., weiße
baumwollene, gefüllte Nr. 18 Nr. 24 Nr., feinerer
Baumwolle, gefüllte Nr. 30 und 32 Nr. Seidene franko
per Nachnahme. Versand und Rücknahme gegen Porto-
frei.

Benedikt Sachsel, Lobes Nr. 170
bei Pilsen (Böhmen).

Zur Herbst- u. Wintersaison

empfehlen wir unsere Neuheiten in Woll- und Halbwollstoffen, Kleiderbar-
cheute, Blusenstoffe, Waschbarcheute, Tiroler Loden, Grösses Lager in Bett-
Stoppdecken, Garnituren, Teppichen, Vorhängen und alle Sorten Leinwand.
Herrenwäsche, fertige, blaue Schosserröcke zu bekannt billigsten Fabrikpreisen.

„Zum Bischof“
Hedzet & Koritnik, Görz
Via Corso Verdi Nr. 3.
Filiale: Via Arcivescovado.
Auf Verlangen Muster und Beträge über K 20,- per Nachnahme, franko

Druckarbeiten jeder Art

berfertigt die
Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“
Svoboda & Co.

Drucker des „Eisenbahner“ und vieler anderen sozialdemo-
kratischen Blätter, vieler Arbeiterorganisationen und Zeitschriften

Wien, VI. Mariahilferstraße 89A.

Zur gefl. Beachtung! Jeden Samstag von 12 Uhr Mittags
an geschlossen!

Günstiger Gelegenheitskauf

für Gäblder und Hausierer mit Schnittwaren; sende auch an Privats:

40-45 Meter à K 15,-

fortiert. Stoffe auf Blauen, 78 Zm. breit, feine neuere Mode-Deinstoff,
Damen- und Herren-Per. in vorzügliche tolle Fundamentwand, Kanon,
Bettzeug, Djord auf Männerhemden, Frauenhöschenstoffe, Han rücher,
Blattstoffe auf Schürzen und Handtücher, hübsche moderne Deinstoff.

Restenlänge 6-10 Meter.

Garantiert ohne jeden Fehler und echtfärbig, nur in prima
Qualität. Für Nichtpassendes sende ich sofort das Geld retour.
Rücknahme: 1 bis 100, 40-45 Meter gegen Nachnahme sendet

Leinenweberei KARL KOHN, Nachod, Böhmen.

Große Weihnachtsüberraschung!
1000 Mark gratis vergeben!

Jeder Einsender
der Schneewitt-
chen sucht und
mit Blaustift
richtig übermalt
erhält Mt. 20
gratis.
Bedingung ist,
dass angelegte
Bestellung an
Verlag „Ger-
mania“, Rich-
tenrade bei Berlin, eingekandt wird. Die Verteilung erfolgt
bestimmt Ende Dezember 1903.
Unterzeichn. bestellt hiermit den Neuen illust. Kalender für
die deutsche Familie v. 1910 für Nr. 120 durch Nachnahme oder
auch in Marken.

Name.....Wohnort.....Straße.....



**Die echten Original-Tigerdecken sind für
jeden sparsamen Haushalt geradezu unent-
behrlich, weil dieselben für jeden Zweck
brauchbar sind.**



Original Tiger-Schlafdecken

Grösse zirka 124x200 cm, Gewicht zirka 1000g per Stück K 2,80. Ge-
samt, fertig zum Gebrauch. Langjährig bewährte, sehr haltbare,
wollige und kräftige Decke bester Qualität. Solide, prachtvolle Muster.
Ein Postpaket = 4 Stück Decken liefert portofrei. Kein Risiko! Bei
Nichtgefallen nehme Decken zurück und zahle Geld retour. Ungezählte
Anerkennungen und Tausende von belangreichen Nachbestellungen.

Drei Belobungsschreiben:

Es wundert mich, dass es Ihnen möglich ist, für einen derart
niedrigen Preis solch elegante Decken zu liefern.
Postassistent Weiss in F.

Die vor zwei Jahren erhaltenen 125 Stück Tigerdecken haben
sich bei allen Kollegen als haltbar und waschecht erwiesen. Die jetzt
erhaltenen 30 Stück sofort vergriffen, so dass ich heute sofort
30 Tiger... bestellen kann. Wer sieht, kann's sofort.
O. N., Briefträger in Ch.

Die in den Vorjahren von Ihnen bezogenen Tigerdecken sind
unzerreissbar und haben als eine gute Ware bei meinen Abnehmern
allgemeine Anerkennung gefunden.
O. Bährleise, Bahnbeamter i. P.

Ein Zeichen der Realität ist das grosse Renommee meiner
Firma, denn nicht weniger als zirka 30.000 Kunden aus dem Kreis
der Herren Eisenbahn- und Postbeamten zählen zu meinen Abnehmern.
An die festangestellten Herren Eisenbahn- und Postbeamten
liefere ich ohne Nachnahme gegen 1 Monat Ziel.

Theodor Müller, Versandgeschäft
Warnsdorf in Böhmen.
Verlangen Sie bitte Prospekt, dieselben sende portofrei.

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hof-Uniformierungsanstalt u. Uniformsortenfabrik.

**Uniformen, Kappen, Uniformsorten, Pelze, Pelz-
blusen und Zivilkleider.**

ZENTRALWARENHAUS: WIEN, VI/1, Langgasse Nr. 1. FABRIK: WIEN, VIII/1, Langgasse Nr. 1. VI/2, Hirschongasse Nr. 25.

FILIALEN:
SARAJEVO u. BUDAPEST, INNSBRUCK, Burggraben 21. LEMBERG, Walowa 11 etc. etc.

Preisverzeichnisse und Massanleitungen gratis. — Provinzaufträge werden sofort effektiert.

MÖBEL **Auftrag an die Herren Eisenbahner!**

Wiens beste und billigste Ein-
kaufquelle ist die in Eisen-
bahnerkreisen altbekannte,
o langjährig bestehende o

Fünfhäuser Möbelniederlage
M. Eisenhammer 142
Wien, XV., Mariahilferstrasse Nr. 142
(neben der Löwendrogerie Schawerda)

bestimmte Zimmerausstattungen zu Fr. 130, 150, 170,
200 u. 240. Küchenausstattungen von Fr. 34 auf-
wärts. — Komplette Schlaf- und Speisezimmer von
Fr. 280. — Moderne Küchenausstattungen, grau, weiß,
grün, à Fr. 70. — Einzelne Gegenstände billig in großer Aus-
wahl. R. i. v. Preisverzeichnisse für die Provinz gratis. Großer Möbel-
Katalog gegen 60 Heller Briefmarken franko.

Briefliche Bestellungen freu reell wie bei persön-
licher Auswahl.

Zufuhr zu allen Bahnhöfen und Bezirken Wiens kostenfrei.

Warnung! Um meine P. Z. Kunden vor Schaden
durch Verfälschung zu bewahren, erlaube
ich Ihnen auf meine Firma Fünfhäuser Möbelniederlage,
da eine Konfusions- meine Hausnummer als Preis mitgebracht,
um meine p. t. Kunden zu täuschen. Sollen Sie auf die gelben
Zettel vor dem Geschäftspokal.

Regist. Schutz- Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine
marke: Eisen- Schutzmarke „Eisenbahndruckerei“ in Lebensgröße in
bahnkonduktor. meinem Schaufenster sehen.

Geehrter Herr Eisenhammer!
Geben Ihnen bekannt, daß ich mit den von Ihnen gelieferten Möbeln sehr
zufrieden bin; gleichzeitig erlaube ich Sie, mir einen grossen illustrierten Preis-Katalog
zu senden, um mir einen Dekorationsplan ausarbeiten zu können; auch will ich
Ihnen, den ich Ihnen rekommandiert habe, eine Einrichtung bestellen.

Unter-Schicht bei Laibach. **Franz Vertanil, Konduktor.**
Euer Wohlgeborener!
Ich gebe Ihnen bekannt, daß ich die Möbel erhalten habe und bin damit
ehr zufrieden, wofür ich Ihnen meinen besten Dank sende.
Mit aller Hochachtung
Wladislaw Tozlat, Weichensteller.

Bahngasteln. **Josef u. M. Viebauer.**
Geehrter Herr Eisenhammer!
Ich habe die Möbel am 10. Juli 1903 richtig und in gutem Zustand er-
halten und bin mit denselben sehr zufrieden.
Achtungsvoll
Kaufstein. **Schleifer Krumschnabl, Konduktor-Zugführer.**

Billiger und besser

als überall kaufen Sie bei
CARL MEYER
Uhren- und Juwelenexport
Aussig Nr. 129 (Böhmen).

Von den Herren Eisenbahnern vielfach und bestens
empfohlene Firma.

**Vorlangen Sie meinen Preisverzeichnisse
gratis und franko.**

Versand nur per Nachnahme oder Voreinsendung
des Betrages. — 3 Jahre Garantie. — Umtausch
gestattet oder Geld retour, daher kein Risiko!

Spezialität: Präzisions-Eisenbahn-Uhren:

Nr. 129. Grosser Anker-Rem.-Taschenregulator, Nickel, K 11,-. Nr. 130.
Dieselbe in oxyd. Reliegehäuse mit Lokomotive K 12,80. Nr. 125. Echte
Genfer Roskopf-Eisenbahn-Uhr K 19,60. Nr. 127. Moeris Patent-Chrono-
meter, Nickel, K 18,-. Nr. 178. Dieselbe in Silbergehäuse K 28,-. Nr. 201.
Omega Präz.-Anker-Remont.-Uhr, Nickel, K 21,50. Nr. 203. Dieselbe in
Silbergehäuse K 30,-. Nr. 207. Silberne Schaffhausen-Uhr K 42,-. Nr. 212.
Silberne Glasbütte-System K 54,-.

Roskopf-Uhren in Nickelgehäuse K 3,-, 4,50, 6,- und 10,-.

Passende, praktische Weihnachtsgeschenke!

Feinst geschliffene, Herren-Uhrkette
einfache, amerikan.
garantiert haltbar, stark vergoldet, mit Anhänger, per
Stück 5 Kronen.

Damen-Uhrkette
mit elegantem Schuber, 150 cm lang,
trägt sich wie echtes Gold, p. St. 6 K.

Hamilton
wie nebenstehende Abbildung, neueste
amerikanische Doppelkette, garantiert halt-
bar, stark vergoldet, mit Anhänger, per Stück 5 Kr.



Damen-Hals-Collier, 45 cm lang, echt amerik. Double,
neueste Façon, per Stück 8 K.
Lieferung franko per Nachnahme, Verpackung gratis.

Versandhaus MAX FELIX
Wien, V/2, Margarethenstrasse 144.

Prämiierte Weingroßhandlung

Johann di Lenardo in Villach, Lederegg, 8, Depot: Triesterhof,
empfiehlt einem sehr geehrten P. Z. Publikum ihre äußerst gut ab-
gelagerten, edlen Naturweine und zwar ab Lager Villach
Italiener Terano Rotwein Ia per 100 Liter . . . 25 Kr.
Ödözer Forlaner Rotwein . . . 25 „
Schilcher . . . 25 „
Italiener Weißwein . . . 25 „

Da die Weine sehr in Seigen sind, ist prompter Auftrag erwünscht
Die Preise verstehen sich per 100 Liter und ist bei kleineren Gebinden
eine Preiserhöhung. — Für die Echtheit der Weine wird garantiert.

Herausgeber: **Josef Tomschik**, — Verantwortlicher Redakteur
Franz Vll.
Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Svoboda & Co.
Wien, VI., Mariahilferstraße 89A.