

# Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

**Sprechstunden**

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

**Insertionspreis:**

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

**Abonnements-Bedingungen:**

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

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



Wahlspruch:  
Was wir begehren von der Zukunft streuen:  
Dah Brot und Arbeit uns gerüht haben,  
Dah unsere Kinder in der Schule lernen  
Und unsere Greise nicht mehr betteln sehen.  
O. Herwegh.

Nr. 2

Wien, den 10. Jänner 1913.

21. Jahrg.

## Der feige Rückzug der Schwindler.

Zur Abstimmung über den 17-Millionen-Antrag Tomschits.

Man wird jetzt gut tun, einige Reminiszenzen auszugraben, um in jenen unermesslichen Abgrund des Schwindels hineinzuleuchten, mit welchem die Eisenbahner durch die sogenannten christlichsozialen und deutschnationalen Eisenbahnerorganisationen genasführt werden. Vor gut einem Jahre hub, wie man weiß, die Komödie an, die von dem nationalverbändlerischen und christlichsozialen Gelichter unaußhörlich wieder in Szene gesetzt wird. Aber damals, als im Juli 1912 Nationalverbändler und Christlichsoziale ihren für die Eisenbahner gefassten Beschluss vom Dezember 1911 zum erstenmal im Stich ließen, und den Antrag Tomschit, der die Durchführung dieses Beschlusses verlangte, niederstimmten, regte sich wenigstens ein starker Geist des Widerpruches in der christlichsozialen und deutschnationalen Eisenbahnerpresse. Es waren nicht die schlechtesten Tage und nicht die unangenehmsten Erinnerungen, die in der Geschichte der nationalen und christlichen Eisenbahnerorganisationen zu verzeichnen sind, als der Eindruck erweckt wurde, daß das Gefühl für wahre Vertretung von Arbeiterinteressen, für Rechtfertigung und vor allem das Gefühl einer aufrechten Männlichkeit noch nicht vollständig erloschen ist. Aber die scheinbaren Tugenden von damals haben, wie jetzt der neuerliche parlamentarische Verrat an den Eisenbahnern nur zu deutlich beweist, keine sechs Monate nach gehalten. Damals, als am 2. Juli die bürgerlichen Parteien den Antrag Tomschit niedergestimmt hatten, war die Erkenntnis von der schändlichen Schwindlerrolle die die nationalen und christlichsozialen Abgeordneten vollführt hatten, in den Reihen der Verkehrsverbändler und der Reichsbündler soweit wenigstens lebendig, daß der Verrat offen in der eigenen Presse zugestanden wurde. Es klang wie eine Zehbeankündigung als damals der „Deutsche Eisenbahner“ schrieb:

Ein solches Verhalten mag einem Gewerbetreibenden und Bauern verständlich sein, wenn es sich um Fragen der Angelegenheiten handelt, die aber werden auf solche Art nur gewaltfam den Sozialdemokraten in die Arme gerieben.

Die jüngst in Wien abgehaltene Staatsbeamtenversammlung, von der man doch annehmen müßte, daß urteilsfähige Leute teilgenommen haben, gibt Beweis genug dafür.

Eines ist sicher. Solannes nicht weitergehen.

Und im Blatte des christlichsozialen Verkehrsverbändlers, in der „Oesterreichisch-ungarischen Eisenbahnerzeitung“, konnte man die folgenden bitteren Auslassungen lesen:

Wie vermochte es denn nur die christlichsoziale Partei, über die vitalsten Interessen einer für sie so wichtigen Organisation, wie es die der christlichsozialen Eisenbahner ist, frostig sich hinwegzusehen? Haben wir, deshalb 15 Jahre in hingebungsvoller Arbeit an ihr gebaut und nicht Lohn und Spott und nicht Terror und Verfolgung gekostet im Eifer für ihr Gedeihen, um sie jetzt, mitten in schönster Entwicklung durch einen solch schweren Fehler der eigenen Partei gefährden zu lassen?

Wie kann die Partei dies vor uns, wie kann sie es vor den Tausenden braver Kameraden beantworten, die da ringend ums tägliche Brot vertrauend zu ihr aufblickten und trotz aller Angriffe der Gegner ihr Treue hielten, um höhnend nun von jenen sich sagen lassen zu müssen, daß ihr Vertrauen getäuscht wurde?

Ja, wie kann die Partei dies vor sich selber beantworten? 9000 Eisenbahner bedeuten 9000 Wähler, ja 9000 Agitatoren, die jeder ihrer zehn mit sich reifen können — dann, wenn die Politik der Partei die einer echten Volkspartei ist.

Quo vadis? Wohin geht der Weg? Zur Regierungsliebe oder zum Herzen des Volkes?

Wie aber sieht die Sache heute? Die Ablehnung, die die Nationalverbändler und Christlichsozialen dem Antrag Tomschit im Dezember 1912 im Budgetausschuß und im Plenum des Hauses zuteil werden ließen, ist heute nicht minder schändlich, als sie es im Juli 1912 war, und der Verrat, den die Gesellschaft an den Interessen aller Eisenbahnbediensteten verübt hat, läßt sich heute ebensomenig beschönigen wie damals. Was im Gegenteil die schändliche Rolle, die die bürgerliche Mehrheit gerade im Dezember gespielt hat, nun noch deutlicher und sinnfälliger hervortreten läßt, das ist, wenn man vom Erschwerungsstand der Rückfälligkeit ganz abseht, die ganz außergewöhnliche Gaunerdemagogie, die dabei entwickelt wurde. Denn man muß sich, um das ganze niederträchtige Spiel richtig würdigen zu können, immer wieder vor Augen führen, daß die Nationalverbändler bereits beim Zusammentritt des Hauses im Herbst, und zwar am 23. Oktober, einen Antrag einbrachten, in welchem es heißt:

„In das Finanzgesetz und den Staatsvoranschlag für das Jahr 1913, beziehungsweise in das an deren Stelle eventuell tretende Budgetprovisorium werden diejenigen Beträge eingestellt, welche zur Durchführung der von der Regierung noch nicht erfüllten Beschlüsse des Abgeordnetenhauses vom 16. Dezember und 20. Dezember 1911 sowie vom 5. Mai 1912 betreffend die Maßnahmen zugunsten der materiellen Besserstellung der Eisenbahner, der Staatsarbeiter und der Arbeiter in den staatlichen Betrieben, weiters der staatlichen Vertragsangestellten und der Postangestellten erforderlich sind. Dieser Antrag ist ohne erste Lesung dem Budgetausschuß zuzuweisen.“

Aber als im Budgetausschuß der Abgeordnete Tomschit dasselbe verlangte, da stimmte der ganze Deutsche Nationalverband dagegen, ebenso wie die Christlichsoziale Vereinigung, die in einem am 22. Oktober eingebrachten Antrag dasselbe für die Eisenbahner wie der Nationalverband verlangt hatte. Dieselben Leute, die also ihre Anträge, in denen für die Eisenbahner die fehlenden 17 Millionen verlangt werden, namentlich unterschrieben hatten, stimmten also bei der namentlichen Abstimmung dagegen, als über den Antrag Tomschit entschieden wurde, und entlarvten sich solcher Art selbst vor aller Welt als elende Lügner und Demagogen! Und noch mehr: Der Abgeordnete Tomschit hatte zugleich auch einen weiteren Antrag gestellt, in dem verlangt wurde:

„Das Eisenbahnministerium wird aufgefordert, über die getroffenen Maßnahmen zur Aufbesserung der Löhne der Arbeiter, und zwar über die Lohnaufbesserungen, Lohnvorrückungen (Lohnordnungen) und Arbeitsordnungen, detailliert nach Direktionsbezirken, die aufgewendeten Kosten dem Budgetausschuß sobald als möglich in einem Berichte bekanntzugeben.“

Mit diesem Antrag sollte endlich einmal klargestellt werden, ob wirklich jene Beträge für die Durchführung von Reformen für die einzelnen Dienstleistungen verausgabt wurden, wie es von der Regierung behauptet wird, und Genosse Tomschit hat dies in seiner Rede auch ausführlich dargelegt. Was aber taten die bürgerlichen Parteien? Sie traten diesen Antrag „der Regierung zur Würdigung ab“, das heißt, sie überlassen es der Regierung, nach eigenem Er-

messen und Gutdünken zu entscheiden, ob sie das, was in dem Antrag verlangt wird, tun will oder nicht! Es ist ja wohl begreiflich, daß die Herren nicht neugierig sind, zu erfahren, was bisher für die Eisenbahner geschehen ist; denn, wer einfach konsequent die beschlossenen Anträge verleugnet, braucht sich auch über das, was geschehen oder nicht geschehen ist, keinerlei Skrupeln zu machen.

Was aber sagen die Herren von der christlichsozialen und deutschnationalen Eisenbahnerorganisation zu dem unerhörten und hohnvollen Verbrechen, das an den Eisenbahnern verübt wurde, heute? Von dem rückhaltlosen Tadel, den man im Sommer 1912 für die eigenen parlamentarischen Vertreter übrig hatte, ist auch kein leiser Hauch mehr geblieben, und man nimmt die Fußtritte in resignierter Ergebenheit hin. Das ganze Urteil, das die christliche „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnerzeitung“ über den unerhörten Vorgang hat, fasst sie in folgenden trockenen Worten zusammen:

Das Budgetprovisorium ist damit gefahrlos unter Dach und Fach gebracht worden: die Eisenbahner können sich auf jene Tage berufen, wo das Abgeordnetenhause seine Ehre wird wiedergefunden haben und in deren Betätigung das im Dezember 1911 einhellig gegebene Wort einflohen wird. Ob diese Tage wohl je anbrechen werden? Wir möchten es bei der fortschreitenden Dekadenz des „hohen Hauses“ ernstlich bezweifeln.

Wer die „fortschreitende Dekadenz“ des Parlaments verschuldet, wer den Grundgedanken eines jeden Parlamentarismus auf solche Weise, wie es bei der Behandlung der Eisenbahnerforderungen geschah, einfach vom Grunde aus zerstörte, darüber natürlich kein Wort!

Noch vielmehr schmachvoller aber benimmt sich das Blatt der Reichsbündler „Der deutsche Eisenbahner“. Er nennt den Antrag Tomschit „unernst“ und „nicht zum Ziele führen“, und schweigt natürlich darüber, weshalb er dann im Juli 1912 die eigene Parlamentsfraktion abanzelte, weil sie diesem „unernsten“ Antrag nicht zugestimmt hatte. Zum Schluß freilich findet das ehrenwerte Reichsbundblatt den berühmten Schwindel- antrag Nummer „unzureichend“ (wie sanft!) und tröstet sich und die Reichsbundmitglieder mit folgenden Worten:

Wir haben gar keine Ursache, an dem guten Willen Baron Forsters zu zweifeln. Wenn er aber möglicherweise die „zu schaffende“ Bedeutung nicht finden wird, das heißt dann, daß wir nichts bekommen können.

Wohl scheint die im Antrag Nummer gegebene Ermächtigung ein Auftrag zu sein. Da sie aber ausdrücklich die etappenweise Durchführung vorsieht ist sie nichts als sagen wir — ein ernster Wunsch. Zeitstapfen können nach Wochen, Monaten und Jahres abgestuft werden.

Die bereits gegebene Erklärung des Eisenbahnministers besagte ja das gleiche wie die „Hummerische Ermächtigung“. War der Wille des Eisenbahnministers schon vorher nicht schlecht, so wäre er auch ohne diese Ermächtigung nicht ungünstiger gewesen.

Und war kein guter Wille da, braucht er sich jetzt nicht zu bessern.

Dieser Ermächtigungsbeschluss für das Eisenbahnressort ist höchstens ein Eingriff in dessen Verwaltungsbesugnisse, der nicht schmerzhaft wirkt, weil er Wunsch bleibt.

Wünschen müssen wir selber so ausgiebig, daß wir eine Hilfe nach dieser Seite hin gerne wirkungsvoller in anderer Form auftreten sehen möchten.

Wie ein gepflügelter Hund mit eingezogenem Schwanz, so schleicht sich die ehrenwerte Sippe um die Sache herum. Die Mahnung, die man sich erinnert, im Sommer die Zentralkommission deutscher Arbeitnehmervereinigungen hinausgab, und die in dem an die deutschnationalen Vertrauensmänner gerichteten Befehl gipfelte, „mit den Angriffen auf den Nationalverband Maß zu halten“, scheint wahre Wunder getan zu haben.

Der Rückzug der hochbeinig gewordenen „nationalen Arbeiterführer“ ist so prompt erfolgt, daß das Gehaben aller Hundedressur alle Ehre macht!

Noch zufriedener drückt sich das Blatt des nationalen Beamtenvereines, die „Deutschösterreichische Eisenbahnbeamtenzeitung“, aus. Die Herren, denen in der Zeit, wo die Eisenbahner einen gefährlichen Lohnkampf mittels der passiven Resistenz führten, kein Mensch radikal genug war, sind plötzlich lammsfromm geworden, wo es sich um Männerstolz vor dem Diktat der nationalverbändlerischen Unternehmernächte handelt:

Auch die schönsten Anträge einer negativ arbeitenden Gruppe von Abgeordneten können den Eisenbahnern nichts nützen und auch die rüdesten Angriffe in den sozialdemokratischen Parteiblättern auf die bürgerlichen Abgeordneten ändern nichts an der Tatsache, daß ja doch nur dort zur neuen Verfassung von Staatsgeldern geschritten werden kann, wo auch die Macht besteht, neue Einnahmequellen für den Staat zu schaffen.

Der Beschluß des Budgetausschusses hat das Schicksal der restlichen 17 Millionen in die Hände des Eisenbahnministeriums gelegt, dem dadurch die Vollmacht erteilt wurde, ohne Rücksicht auf das Finanzministerium Maßnahmen zu treffen. An dem Eisenbahnministerium liegt es nun, die Etappen möglichst kurzfristig zu machen, zumal auch die ganzen 17 Millionen auf einmal gegeben nicht genügen, die Lebenshaltung der Eisenbahner mit den Anforderungen der Zeit in Einklang zu bringen.

So urteilt das Blatt des Beamtenvereines. Ja wozu sind denn die Herren national und wozu macht man die nationale Politik mit, wenn man erkennt, daß die schönsten Anträge von negativ arbeitenden Abgeordneten nichts nützen? Sind etwa die Anträge der sozialdemokratischen Parlamentarier deshalb negativ, weil sie gestellt werden, weil sie bestimmte Reformen verlangen? Sie sind es eben doch nur deshalb, weil die bürgerlichen Abgeordneten sie ablehnen und eine negative Politik betreiben, sobald es sich um Forderungen irgendwelcher Arbeiter- oder Bediensteten Gruppen handelt. Und die Schuld daran fällt wohl nicht zum geringsten Teil auf jene Organisationen, die sich in das Schlepptau jener bürgerlichen Parteien begeben haben und ihnen unbedingte Gefolgschaft leisten. Schon der Umstand müßte, um das zu erkennen, genügen, daß im Dezember der Antrag Tomisch mit nur knappen zehn Stimmen Mehrheit fiel, während im Juli noch eine Majorität von 192 gegen 136 Stimmen für die Ablehnung votierte. Der Sturm der Entrüstung, der damals durch die Reihen der Eisenbahner ging, hatte also zweifellos die erzieherische Wirkung auf die bürgerlichen Abgeordneten gehabt, daß die Zahl derer, die noch den Mut aufbrachte, zum zweitenmal Verrat zu üben, beträchtlich sank, und es ist wohl kaum zu zweifeln, daß die Herren hätten weit stärker vorwärts gepreßt werden können, wenn in den Reihen der nationalen und christlichsozialen Eisenbahnerorganisationen mit nachhaltigem, offenem Mut gegen den Verrat Protest eingelegt worden wäre. Aber die Macher im christlichsozialen und deutschnationalen Lager knickten gerade rechtzeitig feige zusammen und fielen den sozialdemokratischen Antragstellern kniefend in den Knien. Hinter den schützenden Mauern, die die christlichsoziale und nationale sogenannte „Eisenbahnerorganisation“ machte, konnte die bürgerliche Parlamentsmehrheit den Verrat um so leichter auch ein zweitesmal wagen, der heute die Genugtuung wird, zu sehen,

wie die in ihrer Gefolgschaft sich befindlichen Eisenbahnerorganisationen sich in feiger, fuchteliger Unterwürfigkeit im Staube winden. So feige ist noch kein Hund winselnd in die Hütte gekrochen, als wie dieser jammervolle Rückzug dieser „Opposition“ erfolgt ist. Kein, es hat kein Talent zum Tell, dieses Geschlecht der Eumiden, das noch lange vor dem Geßlerhut der Heine und Stölzel die Reberenz bezeugen wird!

Die Abstimmung im Plenum des Abgeordnetenhauses.

Bei der Abstimmung im Plenum des Parlaments über den Antrag Tomisch haben folgende deutsche Abgeordnete dagegen gestimmt:

- Abrecht, Anforge, Bachmann, Barbo, Berger, Beyer, Bodirich, Bogendorfer, Brandl Michael, Brunner, Damm, Demel, Dent, Dinghofer, Diwald, Dobernig, Einspinner, Erb, Felsmann, Fint, Frankberger, Freisler, Friedmann, Fuchs Viktor, Ganzer, Goll, Grab, Groß Gustav, Gruber, Günther, Harth, Heilmayer, Heine, Hergmann, Höpfer, Höfer, Huber, Kucher, Hummer, Jedet, Jesser, Jukel, Keschmann, Kienzl, Kittinger, Klebenbauer, Kopp, Krüger, Kudlich, Kuranda, Langenhan, Lehs, Licht, Lipka, Logdman, Löfl, Lojer, Luffsch, Maigner Wilhelm, Marckl, Mayer Georg, Mayer Josef, Miklas, Müller Karl, Nagels, Niedriß, Roggler, Oberleitner, Pacher, Perwein, Pirker, Rohinger, Primabesi, Prisching, Rieger Alois, Rindöhl, Roller, Rufin, Schöpfer, Schöiswohl, Schraffl, Schreiner, Schürkl, Schweiger, Seibel Anton, Siegels, Sommer, Soukup, Spias, Stahl, Steinwender, Stölzel, Strziska, Teltshil, Tomaschik, Wagner (Mähren), Wagner (Steiermark), Waldl, Wichtl, Wolfel.

Folgende deutsche Abgeordnete sind vor der Abstimmung ausgekniffen, haben also ebenfalls gegen die Eisenbahner entschieden:

- Vauchinger, Baumgartner, Vernt, d'Elvert, Eisenhut, Eistner, Erler, Fichtler, Fuchs Franz, Fahrner, Grim, Grafinger, Guggenberg, Glädner, Höber, Hauser, Hofmann v. W. H. H. H., Hagenhofer, Herold, Jäger, Kreilmair, Kasper, Kuhn, Krennwallner, Kofler, Kraft, Kitz, Kraus, Keller, Kroh, Künzler, Kutscher, Ledner, List, Lang, Lecher, Mayer Johann, Meigner Franz, Mühlwerth, Michl, Parzer, Pichler, Pongraz Leopold, Paulik, Reisinger, Redlich, Schädinger Georg, Schädinger Karl, Schlegel, Schreiter, Schürff, Scheicher, Stöckler, Stumpf, Turnber, Tobisch, Teufel, Unterkircher, Urban, Ulrich, Weber, Wedra, Wohlmeier, Wille, Weiß, Wastian, Waldner, Wolf, Zaunegger.

Rede des Abgeordneten Tomisch.

Wir tragen hiemit die Ausführungen des Abgeordneten Tomisch zur Begründung seines als Minoritätsvotum verhandelten Antrages nach. Ueber das Abstimmungsergebnis selbst haben wir bereits in der letzten Nummer berichtet.

Minoritätsberichterstatter Tomisch: Meine Herren! Am 16. Dezember 1911 wurde der Antrag bezüglich Verrückung der Eisenbahner, am 20. Dezember 1911 der Antrag bezüglich Verrückung der Staatsarbeiter hier im Hause einstimmig angenommen. Damals hat der Eisenbahnminister in seiner Rede zu dem Antrag, die Verrückung der Eisenbahner betreffend, hier im Hause erklärt, die Regierung sei bereit, für die Eisenbahner einen Betrag von 21 Millionen Kronen zur Aufbesserung ihrer Löhne zu gewähren. Nun ist aber die Durchführung der Aufbesserungen eine solche, daß wir sagen müssen, daß sie die schlechten Verhältnisse der Eisenbahnbediensteten nicht vollständig in Betracht gezogen hat. Für die Verrückung der Beamten, Unterbeamten und Diener wurde ein Betrag von zusammen 11 Millionen Kronen und für die Verrückung der Arbeiter angeblich ein Betrag von 10 Millionen Kronen verwendet. Ich sage deshalb „angeblich“, weil die Art der Durchführung dieser Aufbesserung eine solche ist, daß sie verächtliche Zweifel erweckt, ob diese 10 Millionen Kronen auch wirklich zur Aufbesserung der Löhne der Arbeiter verwendet worden sind. Es wurden nämlich nach Aussage des Ministers 66 Millionen für Lohnregulierungen verwendet. Nun wurden aber die Lohnregulierungen in verschiedenen Direktionsbezirken so durchgeführt, daß man sagen muß, daß

dieser Betrag nicht zur Aufbesserung kommen konnte; denn man hat verschiedene Zulagen eingestellt, man hat zum Beispiel eine Lohnerhöhung von 20 % gewährt, hat aber dafür eine Zulage von 20 %, welche die Leute bisher bekommen hatten, eingestellt; man hat also auf der einen Seite eine Lohnerhöhung gewährt, auf der anderen Seite aber einen Bezug, den die Leute bisher als eine Zulage gehabt haben, einfach wieder eingestellt. Wenn man nun in Betracht zieht, daß mit diesen 66 Millionen Kronen eine Arbeiteranzahl von 100.000 durchschnittlich bei jährlichen 300 Arbeitstagen eine durchschnittliche Aufbesserung von 20 % täglich hätte bekommen können, andererseits aber nur eine verhältnismäßig kleine Anzahl von Arbeitern eine 20 %-Aufbesserung bekommen hat, wenige nur eine Aufbesserung von mehr als 20 %, viele nur eine Aufbesserung von 10 %, so muß man doch sagen, daß der Zweifel berechtigt ist, ob diese 66 Millionen Kronen zur Aufbesserung der Löhne für die Arbeiter der Staatsbahnen wirklich voll verwendet worden sind. Nun haben aber die Arbeiter der verstaatlichten Bahnen, wie die der Nordbahn, der Nordwestbahn, der Staatsbahngesellschaft und der Böhmisches Nordbahn von diesem Betrag von 66 Millionen Kronen eigentlich

gar nichts bekommen, sondern man hat die Arbeiter darauf verwiesen, daß ja zu ihrer Lohnregulierung im Mai des Jahres 1911 ein Betrag verwendet worden sei und daher jetzt von diesem Betrag für sie nichts abfallen könne. Ferner wurde ein Betrag von 35 Millionen Kronen zur Einführung der neuen Arbeitsordnungen — so hat es geheißen — zur Festsetzung von bestimmten Vorrückungsverhältnissen für die Arbeiter, und zwar für die Lohnordnung und für Urlaubsgewährung an die Arbeiter, in Aussicht genommen. Nun ist aber bezüglich der neuen Arbeitsordnungen zu bemerken, daß man in einer Anzahl von Direktionsbezirken mit diesen neuen Arbeitsordnungen eine ganze Reihe von Verschlechterungen den Arbeitern zugefügt hat. Man hat die Ueberzeitlohnung für die Arbeiter herabgesetzt. In einzelnen Direktionsbezirken wurden bisher bessere Ueberzeitlohnungen gewährt. Dann hat man die Entlohnung für Sonn- und Feiertagsarbeit in einzelnen Direktionsbezirken ebenfalls herabgesetzt. In einzelnen Direktionsbezirken haben diesfalls bessere Entlohnungen stattgefunden. Für die Nachtarbeit hat man bisher in einer Reihe von Direktionsbezirken die doppelte Entlohnung gewährt, während jetzt nunmehr das Anderthalbfache gewährt wird. In einer Anzahl Direktionsbezirke wurde durch die neuen Arbeitsordnungen die Arbeitszeit verschlechtert.

Zumindest versucht man sie zu verschlechtern. Daraus allein ersieht man schon, daß durch die neuen Arbeitsordnungen eine Reihe von Verschlechterungen eingeführt wurde. Da kann man durchaus nicht behaupten, daß diese neuen Arbeitsordnungen ein Mehrerfordernis bedeuten können. Bezüglich der Lohnordnungen haben die Arbeiter in einer Reihe von Direktionsbezirken — allerdings nicht überall offiziell, aber offiziell zum Beispiel in den Staatsbahndirektionsbezirken Wilsch und Zamsbrud — bessere Vorrückungsfristen gehabt, als sie jetzt mit den neuen Lohnordnungen festgesetzt werden sollen. Es wurden durch die neuen Lohnordnungen die Vorrückungsfristen für die Arbeiter, und zwar für die Professionisten mit drei Jahren zu 20 %, und für die Hilfsarbeiter ebenfalls mit drei Jahren zu 10 %, festgesetzt. Diese neuen Vorrückungsfristen bedeuten aber für eine Anzahl von Arbeitern eine bedeutende Verschlechterung, und zwar für die Werksstättenarbeiter aller alten Direktionsbezirke der L. S. Staatsbahnen, wo also bisher bessere Vorrückungsfristen waren, einen ziemlichen Schaden. Ich habe eine Zusammenstellung gemacht, aus der hervorgeht, daß zum Beispiel die Hilfsarbeiter in den Werkstätten aller alten Staatsbahndirektionsbezirke in einem Zeitraum von zwölf Jahren nach diesen neuen Lohnvorrückungen, die das Eisenbahnministerium jetzt gewissermaßen als Aufbesserung hinausgeben hat, einen Gesamtverlust an ihrem Lohnbezug von 1260 Kr. erleiden, die qualifizierten Hilfsarbeiter in demselben Zeitraum einen Gesamtverlust von 1710 Kr. und die Professionisten von 1940 Kr. Die Arbeiter aller übrigen Dienstzweige — also außerhalb des Werkstättenbetriebes — werden im Direktionsbezirk Triest, was die Hilfsarbeiter anbelangt, in zwölf Jahren einen Gesamtverlust an ihrem Lohnbezug von 450 Kr. erleiden, die Professionisten einen solchen von 720 Kr.; im Direktionsbezirk Zamsbrud die Hilfsarbeiter 570 Kr., die Professionisten und qualifizierten Hilfsarbeiter noch mehr; im

einen Gesamtverlust an ihrem Lohnbezug von 1260 Kr. erleiden, die qualifizierten Hilfsarbeiter in demselben Zeitraum einen Gesamtverlust von 1710 Kr. und die Professionisten von 1940 Kr. Die Arbeiter aller übrigen Dienstzweige — also außerhalb des Werkstättenbetriebes — werden im Direktionsbezirk Triest, was die Hilfsarbeiter anbelangt, in zwölf Jahren einen Gesamtverlust an ihrem Lohnbezug von 450 Kr. erleiden, die Professionisten einen solchen von 720 Kr.; im Direktionsbezirk Zamsbrud die Hilfsarbeiter 570 Kr., die Professionisten und qualifizierten Hilfsarbeiter noch mehr; im

Feuilleton.

Hungersnöte im Mittelalter.

Eine kulturgeschichtliche Skizze.

In einer Zeit, wie der heutigen, in der weite Schichten des Volkes direkt Hunger leiden, dürfte es von Interesse sein, einmal einen Blick zu werfen auf die schweren Nöte, die die mittelalterliche Bevölkerung infolge Mangels an Lebensmitteln durchzumachen gehabt hat. Wie uns die alten Chroniken berichten, sind im Mittelalter zahlreiche Hungersnöte zu verzeichnen, die sich über größere oder kleinere Länderstriche erstreckt haben. Der Verlauf einer solchen Hungersnot war folgender: Weil das mittelalterliche Leben vorwiegend auf der Landwirtschaft beruhte, bringt eine schlechte Ernte großes Elend über die Menschen; ein schlimmer Notstand ergreift alle Kreise des Volkes, die Lebensmittelpreise erreichen eine unheimliche Höhe, die Möglichkeit, durch Arbeit den Lebensunterhalt zu erwerben, nimmt ab oder verschwindet ganz, das Hungern wird zu einer Massenerscheinung, Seuchen, die Tausende von Menschen dahintragen, verwüsten das Land, viele Leute verlassen ihre Heimat und wandern planlos im Lande umher, alle Bande frommer Scheu, um mit dem Dichter zu reden, sind gelöst und es herrschen geradezu anarchoistische Zustände. Erst ganz allmählich treten wieder geordnete Verhältnisse ein.

Die Ursachen einer Massenhungersnot waren also in den Missetaten zu suchen. Ein langer, strenger Winter, ein nasser oder ungewöhnlich trockener Sommer, Hagelschlag und Plagregen, Ueberschwemmungen, Raupenfraß und Heuschreckenschwärme machten die Pflanzungen der Landbewohner zuschanden, Kriege und Raubzüge richteten Verheerungen an, und die Folge davon war, daß der Boden keine Nahrung lieferte. Es kam noch hinzu, daß an eine Zufuhr von auswärtig nicht zu denken war, weil die mittelalterlichen Verkehrsbedingungen derartig elend waren, daß eine Verbindung zwischen den verschiedenen Gegenden fehlte. Die erbärmlichen Wege und Stege des Mittelalters sind ja bekannt. So war es unmöglich, den Mangel an der einen Stelle durch den Ueberfluß an der anderen Stelle auszugleichen, wie wir modernen Menschen dies

vermögen, und so war ein Notstand unvermeidlich, sobald die Natur ihre Gaben versagte. Die mittelalterliche Menschheit stand den Naturgewalten ohnmächtig gegenüber, sie hatte es noch nicht gelernt, die Natur zu zwingen, reichere Erträge zu geben. Die Leistungsfähigkeit der menschlichen Arbeit war gering, denn Landwirtschaft und Viehzucht bewegten sich im alten Schlandrian, und ein Transport der Lebensmittel von der einen Gegend zur anderen war fast ausgeschlossen. Deshalb mußten die Menschen notleiden, wenn ihr wirtschaftliches Leben ins Stocken geriet.

Die natürlichen Ursachen der Hungersnot genügten den mittelalterlichen Menschen nicht, sie suchten und fanden vielmehr übernatürliche Gründe. Und diese erblickten sie in dem Eingreifen Gottes, der die Not schickte als eine Strafe für die Sünden der Menschheit. Die Leute im Mittelalter unterscheiden sich bekanntlich von uns modernen Menschen in dieser Beziehung ganz wesentlich. Während wir hinter jedem, auch dem scheinbar wunderbarsten Vorgang eine natürliche Ursache suchen, witterten jene hinter jedem, auch dem natürlichsten Vorgang eine übernatürliche Ursache. Gott oder der Teufel waren überall im Spiel; der Finger Gottes und die List des Satans spielten in der Phantasie der mittelalterlichen Menschen eine wichtige Rolle. Wenn einem Bauer die Kuh krank wurde, so war sie von einer bösen Nachbarin verhezt worden; wenn ein Gewitter über ein Dorf zog, so hatte eine Hege ihre Hand im Spiel. So war auch eine Hungersnot eine Schickung Gottes oder ein Streich des Teufels. Diesen Gedanken finden wir in allen Erzählungen aus jenen Tagen ausgeprochen: entweder schwingt Gott selbst die Zucht über das Land oder er schickt böse Geister, die die Menschen heimsuchen. Dementprechend werden die Hungersnöte auch durch außergewöhnliche Ereignisse vorher angeündigt. Schreckliche Erscheinungen am Himmel, wie Sonnen- und Mondesfinsternisse, Kometen und Nordlicht gehen vorher, auch monströse Naturwunder, wie Rälber mit zwei Köpfen und andere Mißgeburten, weisen auf das kommende Unglück hin.

Um dem Leser das typische Bild einer mittelalterlichen Hungersnot zu geben, wollen wir die Schilderung mitteilen, die von dem Lütticher Mönch Meiner herrührt. Danach war das Jahr 1194 günstig, die Ernte war gut geraten. Infolge des nun folgenden ungewöhnlich strengen Winters erfrorzen die

Seiten für die künftige Ernte und die Getreidepreise gehen langsam in die Höhe. Im Mai 1195 kostete der Scheffel Roggen bereits 18 Solidi, während der in normalen Zeiten übliche Preis nur 4 Solidi betrug. Von Mitte Juni ab regnet es ununterbrochen bis Weihnachten und überdies verwüstet noch am 25. Juli ein heftiger Sturm die Seaten, so daß die Ernte sehr schlecht ausfällt und die Preise steigen. Das Jahr 1196 ist wieder regnerisch, das Korn wird nicht reif und die Ernte beginnt erst Ende August. Die Not wird immer größer. Es folgt ein langer, strenger Winter bis zum März 1197, und nun gehen die Getreidepreise ungeheuer in die Höhe. Am 12. Juni kostete auf dem Markt zu Lüttich der Scheffel Roggen 32 Solidi und am 25. Juli erreichte er den Höchstpreis von 40 Solidi, also die zehnfache Höhe des Normalpreises. Das Jahr 1197 ist ein wahres Hungerjahr, die Unterschichten können wegen der unerschwinglichen Preise überhaupt keine Lebensmittel mehr kaufen. Tausende von Menschen sterben vor Hunger, auch Vieh kommt um und das Fleisch der gefallenen Tiere wird gierig verschlungen. Erst gegen Ende des Jahres 1198, das eine gute Ernte gebracht hatte, sanken die Preise langsam und es traten allmählich wieder normale Zustände ein.

Die hohen Notstandspreise reizten natürlich die Habgier der Getreidehändler und Brotverkäufer, die das Elend der armen Leute zu einer Goldgrube umgestalteten und die Notlage des Volkes zu ihrem Vorteil ausnützten. Damals wie heute gab es hartherzige Menschen, die Korn aufspeicherten und die Preise noch obendrein künstlich in die Höhe trieben. Allerdings hatte schon Karl der Große den Getreidehändler als „schändlich Handwerk“ gebrandmarkt und schwere Strafen darauf gesetzt. Dennoch wird uns das ganze Mittelalter hindurch fast bei jeder Hungersnot von derartigen Blutsaugern, Geistlichen und Laien, berichtet, die ihrer Habgier frönten und dafür mit den Flügen des hungernden Volkes beladen wurden. Es sei nur erinnert an die Erzählung von dem Mäurer Erzbischof Sarto, der wegen seines Getreidehändlers verfolgt wurde und auf den Binger Mäuseturm flüchtete, wo ihn die Mäuse und Ratten bei lebendigem Leibe auffraßen.

Die Schrecken einer Hungersnot trafen naturgemäß die mittleren und unteren Schichten des Volkes am stärksten, während die Oberschichten davon verschont blieben. Nur zweimal finden wir im ganzen Mittelalter eine Mitteilung, daß die

Direktionsbezirk Bilsen die Hilfsarbeiter 900 Kr., die qualifizierten Hilfsarbeiter 1200 Kr. und die Professionsisten 1260 Kr. Auch im Direktionsbezirk Wien bedeuten diese neuen Lohnvorrückungsfrühen für die Arbeiter der übrigen Dienstzweige bedeutende Verschlechterungen. Man hat also bei der Lohnregulierung etwas gegeben, hat es aber auf der anderen Seite den Leuten bei der Lohnvorrückung wieder weggenommen, und zwar hat man ihnen mehr genommen, als ihnen durch die Regulierung gegeben worden ist.

Aus diesen kurzen Darlegungen werden Sie, meine Herren, erkennen haben, daß der Zweifel vollständig berechtigt ist, ob die Summe von zehn Millionen Kronen zur Aufbesserung für die Arbeiter verwendet worden ist. Daher habe ich mir erlaubt, einen Antrag zu stellen, der dahin geht, daß das Eisenbahnministerium aufgefordert wird, einen detaillierten Bericht, und zwar direktionsweise, darüber zu erstatten, welche Summen und in welcher Zeit sie aufgewendet worden sind, damit man kontrollieren kann, ob in der Tat die Summe von zehn Millionen Kronen zu Aufbesserungen für die Arbeiter verwendet worden ist.

**Die Lohnregulierung war also unzureichend,**

die Arbeitsordnungen sind nicht so, wie sie sein sollen, sie enthalten auch Verschlechterungen gegenüber den früheren Verhältnissen. Die Lohnordnungen respektive Lohnvorrückungen sind in einer Reihe von Direktionsbezirken schlechter als bisher und auch bei den Eisenbahnangestellten ist eine Reihe berechtigter Forderungen nicht durchgeführt worden, die das Haus bereits beschlossen hat; so zum Beispiel die zweijährige Vorrückungsfrist für die Diener, die in dem 36 Millionen-Antrag enthalten ist, der vorigen Jahr vom Hause einstimmig angenommen wurde. Ferner sind in diesem 38 Millionen-Antrag Verbesserungen für die Unterbeamten und weitere Verbesserungen für die Arbeiter, Gewährung von Zulagen an die Wächter und an das Verschubpersonal enthalten. Dieser Antrag ist aber nicht zur Gänze durchgeführt worden, sondern es erübrigt noch ein Betrag von 17 Millionen, um das, was das Haus im Vorjahre einstimmig beschlossen hat, auch wirklich zur Durchführung zu bringen.

Das gleiche gilt aber auch für die übrigen staatlichen Arbeiter. Bekanntlich haben wir im Staatsangestelltenauschuß bei der Beratung über die Verbesserungen für die übrigen staatlichen Arbeiter eine Summe von fünf Millionen Kronen gefordert. In Wirklichkeit ist aber nur eine Summe von 2 1/2 Millionen verwendet worden, es ist also von dem, was wir zur Durchführung verlangt haben, noch ein Betrag von 2 1/2 Millionen Kronen ausständig, und zwar handelt es sich hier um Aufbesserungen der Arbeiter der Hof- und Staatsdruckerei, der Tabakregie, des Salzgeschäftes, der Telegraphen- und Telefonanstalten, der Staatsmontanwerke, der Forste und Domänen, der Straßenwärter u. Bei allen diesen Arbeitern hat man die Aufbesserungen, die in dem Antrage auf Verbesserung der Staatsarbeiter enthalten sind, nicht durchgeführt. Es ist daher dringend notwendig, daß das Abgeordnetenhaus endlich daran geht, die Regierung zu zwingen, daß das, was im vorigen Jahre hier einstimmig beschlossen worden ist, auch wirklich durchgeführt werde.

Nun haben die Herren Abgeordneten Heine und Gnanoff diese Empfindung im Frühjahr ebenfalls schon gehabt und sie haben eine geharnischte Interpellation eingebracht, in welcher die Regierung gefragt wurde, wann sie gewillt sei, das im Hause Beschlossene auch wirklich durchzuführen, und in welcher sie dazu aufgefordert wurde, damit auch die Würde des Hauses gewahrt bleibe. Als es aber zur Verhandlung des Budgetprovisoriums im Budgetausschuße gekommen ist und ich im Auftrag des Sozialdemokratischen Klubs zum § 2 des Budgetprovisoriums einen Zusatzantrag gestellt habe, so daß die Regierung dadurch ermächtigt wird, 17 Millionen Kronen ins Budget einzustellen, um diese bereits beschlossenen Aufbesserungen durchzuführen zu können, hat man

**diesen Antrag niedergestimmt.**

Die Regierung hat sich gegen meinen Antrag gewendet und erkl.ärt, es sei nicht möglich, ihn anzunehmen, denn es sei nicht das nötige Geld vorhanden. Doch sei die Regierung bereit, später diese Aufbesserungen zu gewähren.

Außerdem hat ja damals die Regierung auch mit dem § 14 gedroht und auf diese Drohung hin sind die Herren vom Deutschen Nationalverband und die Christlichsozialen sofort umgefallen und haben ebenfalls erklärt, es sei zur Durchführung dieser Sache keine Bedeckung vorhanden, außerdem sei das Haus in Gefahr, durch die Drohung der Regierung mit dem § 14 in seiner Arbeitsfähigkeit unterbrochen zu werden und man müsse der Regierung entgegenkommen.

Nun habe ich schon damals erklärt, wenn der Regierung bei ihrer Drohung mit dem § 14 entschieden entgegengetreten worden wäre, dann hätte sie sicherlich davon abgesehen, und würden die Majoritätsparteien vor dieser Drohung mit dem § 14 einmal nicht zurückweichen, dann würde jedenfalls die Regierung zurückweichen. (Sehr richtig!)

Nachdem aber die Mehrheitsparteien immer wieder zurückweichen, hat die Regierung natürlich keine Veranlassung, zurückzuweichen, sondern kann immer weiter mit dem § 14 drohen (Abgeordneter Rutikal: Mit Erfolg!) und immer mit Erfolg drohen, wenn sie etwas, was im Interesse der breiten Schichten der Bevölkerung hier durchgeführt werden soll, nicht machen will.

Nun haben aber auch die Herren vom Deutschen Nationalverband damals erklärt, daß mein Antrag eigentlich ein demagogischer Antrag sei und daß sie daher gegen ihn stimmen müssen. Die Herren haben also damals gegen einen Antrag gestimmt, der nichts anderes bezweckt, als daß die Regierung das durchführe, was das Haus bereits im Dezember 1911 durch einstimmigen Beschluß angenommen hat. Der Deutsche Nationalverband, respektive der Herr Abgeordnete Heine

**hat noch einmal einen Resolutionsantrag eingebracht,**

in dem die Regierung aufgefordert wurde, das zu tun, was das Haus bereits im Dezember beschlossen hat, also einen neuerlichen Resolutionsantrag, worin die Regierung neuerlich aufgefordert wird, obwohl die Herren vom Deutschen Nationalverband und die Christlichsozialen ja bereits hätten einsehen müssen, daß die Regierung, wenn sie nicht gezwungen wird, das einfach nicht durchzuführen wird. Im Oktober dieses Jahres haben nun die Herren einen Antrag eingebracht, in dem es heißt (liest):

„In das Finanzgesetz und in den Staatsvoranschlag für das Jahr 1913, beziehungsweise in das an deren Stelle eventuell tretende Budgetprovisorium werden diejenigen Beträge eingestellt, welche zur Durchführung der von der Regierung noch nicht erfüllten Beschlüsse des Abgeordnetenhauses vom 16. Dezember und 20. Dezember 1911 sowie vom 5. Mai 1912 betreffend die Maßnahmen zugunsten der materiellen Besserstellung der Eisenbahner, der Staatsarbeiter und der Arbeiter in den staatlichen Betrieben, weiters der staatlichen Vertragsangestellten und der Postangestellten, erforderlich sind.“

Dieser Antrag ist ohne erste Lesung dem Budgetausschuße zugewiesen. (Abgeordneter Rutikal: Bitte, weisen Sie den Antrag ab!) Das ist der Antrag Heine, Hofmann u. Wellenhopf, Marzbl, Stöckel und Genossen.

Das ist also der Antrag des Deutschen Nationalverbandes, wo erklärt wird, es seien im Finanzgesetz und im Staatsvoranschlag, beziehungsweise im Budgetprovisorium bestimmte Beträge einzusetzen, mit denen diese Aufbesserungen durchgeführt werden können. Nun hat die Beratung des Budgetprovisoriums im Budgetausschuße begonnen, der Antrag aber, der hier vorliegt und den die Herren im Oktober hier im Hause eingebracht haben, ist im Budgetausschuße nicht zur Verhandlung gekommen und die Herren haben sich auch nicht bemüht, daß derselbe im Budgetausschuße zur Verhandlung kommt. Sie haben sich um ihren Antrag, der hier im Hause eingebracht wurde, überhaupt nicht mehr gekümmert, sondern haben nun, wie Sie aus dem Bericht des Budgetausschusses erfahren, einen § 4 neu beschlossen, welcher lautet (liest):

„Die Regierung wird ermächtigt, im Sinne des Beschlusses des Abgeordnetenhauses vom 16. Dezember 1911 zur Befreiung des für die materielle Besserstellung der Eisenbahn, bediensteten und Eisenbahnarbeiter notwendigen Aufwandes die erforderlichen Beträge stappweise nach Maßgabe der im Rahmen des Eisenbahnbudgets zu schaffenden Bedeckung zu verausgaben.“

Ich bitte, meine Herren, im Antrag vom Oktober wird noch energisch erklärt, daß alle diese Anträge, die vom Abgeordnetenhause einstimmig angenommen worden sind, also jene Anträge vom Dezember des Vorjahres, dann der Antrag bezüglich der Vertragsangestellten und der Antrag bezüglich der Postangestellten — also in erweitertem Maße — bestimmt im Budgetprovisorium auch durchgeführt werden sollen. Zu dem Zeitpunkt aber, wo dieser § 4 geschaffen wurde, hat man überhaupt an alle übrigen staatlichen Arbeiter und Bediensteten vergessen und nur für die Eisenbahner ist dieser § 4 eingefügt worden,

**der aber für sie gar keine Bedeutung hat,**

denn die Regierung wurde zur Ausgabe dieser 17 Millionen Kronen bereits voriges Jahr im Dezember ermächtigt, das heißt es wurde einstimmig ein Antrag angenommen, worin die Regierung aufgefordert wurde, den Betrag von 38 Millionen

Kronen zur Aufbesserung zu verwenden und doch ist das bis heute nicht geschehen.

Was nun die Einwendung betrifft, daß die Mittel nicht vorhanden sein sollen, um die erforderlichen Summen für diese Aufbesserungen aufzubringen, so möchte ich nur darauf verweisen, daß die Einnahmen der k. k. Staatsbahnen neuer Folge waren, daß diese 17 Millionen für die Eisenbahnbetriebskosten ganz ruhig aus dem Etat des Eisenbahnministeriums hätte beschafft werden können. Voraussetzlich werden aber auch die Einnahmen im künftigen Jahre solche sein, daß diese Aufbesserungen genügt vorgekommen werden können. Was nun aber die Aufbesserungen für die übrigen staatlichen Arbeiter anbelangt, so handelt es sich hier durchaus nicht um einen so großen Betrag, daß er nicht ohne weiteres verwendet werden könnte, denn wenn man auf der einen Seite bedenkt, daß die Mehrheitsparteien ganz ruhig

**das neue Wehrgesetz beschlossen haben,**

ohne zu fragen, wo die Mittel hergenommen werden und ob die Bedeckung für diese Auslagen vorhanden ist, so muß man auf der anderen Seite sagen, daß der Antrag, den ich im Auftrag des Klubs gestellt habe und nun neuerlich stelle, keine Demagogie ist, weil er nichts anderes bezweckt, als daß die Regierung endlich bemächtigt wird, das durchzuführen, was die Herren bereits im Dezember des Vorjahres und im heurigen Frühjahr einstimmig angenommen haben. Und da mache ich nur auf eines aufmerksam: Wenn mein Antrag eine Demagogie ist, dann haben sich die Herren der Mehrheitsparteien dieser Demagogie viel mehr schuldig gemacht. Wenn sie nicht willens waren, die Sache durchzuführen, trotzdem sie im vorigen Jahre einstimmig für die Anträge gestimmt haben, so hätten sie damals mit der Begründung dagegen stimmen müssen, daß die Sache nicht durchzuführen sei, weil keine Bedeckung vorhanden sei. Dann wäre eine Konsequenz in ihrer Haltung zu verzeichnen gewesen. Aber sie haben damals dafür gestimmt, weil durch einen Resolutionsantrag die Regierung nicht bemächtigt war, denselben auch durchzuführen. Sie haben bisher ruhig mitangesehen, wie die Regierung diese Angelegenheit nicht durchgeführt hat und wie damit eigentlich den einstimmigen Beschlüssen des Abgeordnetenhauses nicht Rechnung getragen wird.

Ich möchte daher bitten, meinem Minoritätsantrag, der im Budgetausschuße abgelehnt wurde und der bezweckt, daß diese Beträge in das Budgetprovisorium eingestellt werden, zuzustimmen, damit die Regierung endlich ermächtigt werde, diese Beträge zur Aufbesserung sowohl der Eisenbahner als auch der anderen staatlichen Arbeiter zu verwenden und damit sie die Leute nicht länger hinfällt und dieselben nicht länger bei der Nase herumgeführt werden, nachdem die Mehrheitsparteien den Leuten doch schon wiederholt versprochen und Anträge eingebracht haben, daß diese Aufbesserungen sowohl den Eisenbahnern als auch den staatlichen Arbeitern zuteil werden sollen. (Beifall.)

**Gewerkschaftliche Konzentration.**

Die Gewerkschaftsbewegung der Arbeiterschaft hat viele Kritiker. Leider kann man nicht sagen, daß sie alle ihre Kritiken, die ja gerade von den Gewerkschaften begrüßt wird, auf guten Absichten aufbauen, den Organisationen Nutzen zu bringen. Es überwiegen unter den Kritikern der Gewerkschaftsbewegung solche, die entweder bestellte Arbeit besorgen oder die aus parteiischen Gründen den Gewerkschaften voreingenommen gegenüber stehen. Doch, da ihre Anschauungen vielfach in die Tagespresse — oft noch in zugefügter Form — eindringen, muß man derartigen Kritiken ab und zu nachgehen, um sie auf das richtige Maß zurückzuführen. Vor einigen Tagen erst starb einer von den härtesten Kritikern der ersten Kategorie, der bestellte Arbeit verrichtete. Der berühmte Dr. Alexander Tille, der eine ganze anti-gewerkschaftliche Theorie begründet hat, ohne je — wie er selbst in seinem Prozeß mit Professor Brentano zu gestanden hat — ein nationalökonomisches Lehrbuch geschrieben zu haben. Natürlich kannte er noch weniger die Gewerkschaftsbewegung, die er eben immer nur durch die Brille seiner Arbeitgeber, der Eisenindustriellen des Saarreviers, angesehen hat.

Rot auch an die Türen der reichen Leute angeknöpft hat. Im Jahre 1092 mußten in Sachsen auch die Großgrundbesitzer wegen der allgemeinen Hungersnot das Land verlassen, und im Jahre 1151 fehlte den Chorherren des Klosters Otobocern in Süddeutschland mehrere Tage lang jegliches Stüd Brot auf dem Tische. Wenn es also wahr ist, daß eine Hungersnot eine Strafe Gottes für die Sünden der Menschheit ist, so müssen die Unterschichten voll von Sünden gewesen sein, die Angehörigen der Oberschichten sind die wahren Missethäter gewesen. Es kam allerdings vor, daß bei einer schweren Hungersnot auch wohlhabende Leute ihr Hab und Gut veräußern mußten, um sich Nahrungsmittel zu kaufen, aber die große Masse des Volkes war von aller regelmäßigen Nahrung entblößt. Die Leute zogen bettelnd und raubend im Lande umher und griffen nach allem, was dazu angetan schien, den grimmigen Hunger zu stillen. Es war nichts so scheußlich und widerlich, was nicht verschlungen wurde: man aß Gras, Kräuter und Baumrinde, man verbadete Lehmerte zu Brot; nicht minder auch verzehrte man Hunde, Katzen, Mäuse, Ratten, Maulwürfe, Kröten und Frösche; auch das Fleisch gefallener, bereits in Verwesung übergegangener Tiere verschmähte man nicht. Selbst die Menschenfresserei trat wieder auf, denn wir finden sie in dem Zeitraum von 793 bis 1092 in Westeuropa ungefähr ein halbes Dutzend mal urkundlich bezeugt, nach dieser Zeit sollen nur noch in Ostelbien Fälle von Menschenfresserei vorgekommen sein.

Im Gefolge einer Hungersnot erscheinen große Volksfeuden, ansteckende Krankheiten, die Tausende und aber Tausende von Menschen hinwegraffen. Die Art dieser Krankheiten wird nicht näher bezeichnet, es scheint sich aber im wesentlichen um Hungertypus gehandelt zu haben. Die Schriftsteller und Chronisten jener Zeit werden nicht müde, die grauige Ernste zu schildern, die der Tod unter den Hungernden hielt: ganze Dörfer starben aus und verödeten völlig, die Straßen der Städte lagen voll Leichen und es fehlte an Händen, um die Toten zu begraben. Infolgedessen wurden die Seuchen immer verheerender und in weiten Massengräbern häufte man die Leichen auf. Bestimmte Zahlen lassen sich mangels einer Statistik über die Ausdehnung des „großen Sterbens“ nicht angeben; die Zeitgenossen verlieren jeden Ueberblick über die Opfer des Todes.

In Zeiten einer Hungersnot traten auch umfangreiche Massenwanderungen auf. Die Bewohner einer vom Unglück heimgesuchten Gegend verließen ihre Scholle und zogen in die unbekannte Ferne. Entweder trieben sie sich ohne Plan und Ziel im Lande umher oder sie sammelten sich in der Umgebung reicher Klöster, wo sie Almosen erhofften oder sie drangen in die Städte ein und lagerten vor den Türen der Kirchen oder sie wanderten in geordneten Zügen ab, um sich anderswo eine neue Heimat zu gründen. Nicht mit Unrecht hat man die sogenannten Völkerverwanderungen auf drückende Hungersnöte zurückgeführt, und hiemit stimmt auch die Beobachtung überein, daß im 12. Jahrhundert, das besonders von Hungersnöten gequält wurde, die deutschen Landsleute in Scharen über die Grenzen ihres Vaterlandes hinaus, nach Osten über die Elbe und Ober und an der Dänie entlang, nach Südosten an der Donau hinab, auswanderten sind, um die slavischen Länder zu besiedeln. Selbst auf die sogenannten Kreuzzüge scheinen die mittelalterlichen Notstände einen starken Einfluß ausgeübt zu haben. Hungersnöte und Kreuzzüge stehen offenbar in einem ursächlichen Zusammenhang. Auf die große Hungersnot des Jahres 1095 folgte der erste Kreuzzug von 1096, und auch dem zweiten Kreuzzug geht die allgemeine Hungersnot von 1145 bis 1147 voraus. Schon ein mittelalterlicher Schriftsteller, der St. Gallener Mönch Ottehard, hat die Verbindung zwischen Kreuzzügen und Notständen hervorgehoben, denn er machte in seiner berühmten „Weltchronik“ über das Jahr 1195 folgende Bemerkung: „Die Westfranken ließen sich leicht zur Kreuzfahrt herbei, denn mehrere Jahre hindurch hatten Hungersnot und Massensterblichkeit die Gemüter der Menschen niedergeschlagen.“ Auch in der Gegenwart können wir den Zusammenhang zwischen schlechten Zeiten und Aus- respektive Abwanderungen deutlich beobachten.

Ein so großes und allgemeines Unglück, wie es eine Massenhungersnot ist, muß notwendigerweise auf das gesamte Leben eines Volkes eine tiefe Wirkung ausüben. Man sollte glauben, daß die ausgehungerten, verelendeten Massen sich erhoben und eine Revolution in Szene gesetzt hätten, da ihnen kein anderer Ausweg übrig geblieben war. Demgegenüber erscheint es geradezu überraschend, daß wir nichts Derartiges bemerken. Die zeitgenössischen Chronikenschreiber erzählen allerdings von allerlei Gewalttätigkeiten und Ausschreitungen —

Teuerungsbewollen würden wir dies heute nennen — aber sie berühren nicht von plammäßigen Aufständen. Es scheint eine dumpfe, hoffnungslose Stimmung über den Massen gelegen zu haben, denn weder in den Städten noch in der Umgebung der Klöster kam es zu revolutionären Erhebungen. Die Unterschichten fühlten instinktiv, daß es keinen Ausweg gab aus dem Elend, weil die Beseitigung der Notstände aus natürlichen Gründen unmöglich war. Was hätte man auch tun wollen, um Nahrung für die Massen zu schaffen?

Ebenso wenig wie wir etwas von revolutionären Bewegungen als Folgen von Hungersnöten bemerken, bemerken wir etwas von Reformbestrebungen. Es wird uns weder von einem tatkräftigen Eingreifen der kirchlichen noch der staatlichen Gewalt zur Linderung einer Hungersnot berichtet. Das einzige Mittel war das Anstosengehen; aber dies war in den Zeiten eines Massennotstandes wirklich ein Tropfen auf einen heißen Stein. Allein von Karl dem Großen erzählt uns die Geschichte, daß er in größerem Umfang Notstandspolitik getrieben habe. Er herbot in den Zeiten der Hungersnot die Ausfuhr von Getreide und zog dem Getreidewucher Scharfen, indem er Preislagen festsetzte und jede Ueberborteilung streng bestrafte, er veranlaßte die wohlhabenden Leute, von ihrem Vermögen einen Teil herzugeben, um damit die Notleidenden zu unterstützen. Vor allen Dingen aber ließ er aus jenen Gegenden, wo eine gute Ernte gewesen war, Getreide herbeischaffen; seine Schiffe fuhren rheinabwärts und rheinaufwärts und brachten Nahrungsmittel herbei, womit die schlimmste Not gelindert wurde. Dies ist das einzige Beispiel eines plammäßigen Wirkens zur Beseitigung der Notstände, später erfahren wir nichts mehr von einer Notstandspolitik. Man beschränkte sich darauf, zu beten und zu wallfahrten und das Weitere dem lieben Herrgott zu überlassen. Wie sehr diese Erwartung getrogen hat, ist allgemein bekannt. Erst die neuere Zeit hat mit Hilfe der Wissenschaft und Technik jene Aufgabe gelöst, die das frommglaubige Mittelalter nicht zu lösen imstande war. Heute können wir in Wahrheit mit Heine sprechen: „Es trägt die Erde Brot genug für alle Menschenkinder!“ und wenn heute Notstand herrscht, so liegt das weniger an dem natürlichen Mangel, als an den verkehrten politischen und volkswirtschaftlichen Einrichtungen.

Um so angenehmer berühren ehrliche und sachliche, wenn auch scharfe Kritiken aus bürgerlichen Reihen, wie das eben erschienene Werkchen von Dr. Alexander Wende: „Die Konzentrationsbestrebungen bei den deutschen Gewerkschaften“. Das ist eine Kritik der nunmehr allenthalben in der Gewerkschaftsbewegung feststellbaren Bestrebungen, die Kräfte der Arbeiterklasse möglichst stramm zusammenzufassen, die Organisationen zu vereinheitlichen. Wende wählte nur die deutschen Gewerkschaften zum Gegenstand seiner Betrachtungen und seiner Kritik. Aber auch in allen anderen Ländern hätte er Belege und Beweise für seine Ausführungen vorgefunden. Vor ganz kurzer Zeit ging eine Nachricht durch die Presse über eine außerordentliche Konferenz der englischen Gewerkschaftsinstanzen. Bei dieser Konferenz wurden sehr bedeutende, weittragende Beschlüsse über den Ausbau der englischen Gewerkschaften im Sinne der Zentralisation gefaßt. In Frankreich kann man ganz ähnliche Tendenzen feststellen, die vorläufig in den verschiedenen Auseinandersetzungen innerhalb der Konföderation der Arbeit zum Ausdruck kommen.

Überall also kommt das Zentralisationsbestreben in der Gewerkschaftsbewegung immer mehr zum Ausdruck, so daß man von einem Zufall oder vom künstlichen Hervorbringen dieser Bewegung nicht sprechen kann. Sohin hat auch schon die Wissenschaft Recht und Pflicht erreicht, auch diese Erscheinung des Gewerkschaftslebens in den Bereich ihrer Untersuchungen und Erwägungen zu ziehen. Dr. Wendes Schrift ist die erste dieser Art aus bürgerlicher Feder, ist der erste Versuch, dessen redliche Absicht nicht weniger anerkannt zu werden verdient als die sachliche Behandlung und die wissenschaftlich objektive Darstellung der tatsächlichen Verhältnisse.

Da Dr. Wende nur deutsche Gewerkschaften in den Kreis seiner Betrachtungen genommen, ist seine Arbeit eigentlich ziemlich eng begrenzt. Aber ihre Bedeutung ist gerade wegen der Stellung der deutschen Gewerkschaften in der Gewerkschaftsinternationale dadurch nicht kleiner geworden. In Deutschland hat die Konzentrationsbewegung territorial ihr Ziel nahezu erreicht, ihre Richtung ist jetzt mehr eine andere; wenn wir so sagen dürfen: die Konzentrationsbewegung der deutschen Gewerkschaften ist nunmehr intensiv (in die Tiefe), während sie anderswo, zum Beispiel bei uns, nicht bloß intensiv, sondern auch extensiv (in die Breite) gerichtet ist, weil sie auch so noch viel zu verrichten hat.

Dr. Wende untersucht nun vorerst die Gründe, die für die Gewerkschaften maßgebend sind, um die Konzentration der Kräfte anzustreben. Und gerade die Gründe, die von ihm wissenschaftlich und aus der Erfahrung der Gewerkschaften heraus festgestellt werden, sind von allgemeiner Bedeutung. Sätze Wendes Wähelein nicht einmal das wertvolle, immerhin ansehnliche Tatsachenmaterial zusammengetragen, hätte es keinen anderen Wert, die eine Zeitstellung, von wissenschaftlicher Seite ausgesprochen, gibt dem Büchlein seine große Bedeutung. Wende gelangt nämlich zu dem Schlusse, daß die Form und auch die Uniformung, welche sich jetzt in den deutschen Gewerkschaften vollzieht, nur Folgeerscheinungen und Notwendigkeiten der industriellen Entwicklung sind. Diese Worte sind die wissenschaftliche Erklärung dessen, was wir in Oesterreich, leider nicht immer mit Erfolg, seit Jahr und Tag predigen, was wir gegen alle Zerstückelungsversuche anführen, daß nämlich der Kapitalismus es ist, der uns die Formen unserer Gewerkschaften geradezu gebieterisch vorschreibt.

Die Gewerkschaften, der Ausdruck des Willens der Arbeiterklasse auf Widerstand gegen Ausbeutung und Anechtung, sind keine willkürlichen Gebilde, die Aufgaben, die sie sich selbst gesetzt haben und die sie erfüllen, keine künstlich geschaffenen. Der Kapitalismus mit seiner Ausbeutung hat den Arbeitern die Aufgabe zugewiesen, sich selbst zu wehren, und er hat auch das Problem der besten Art der Abwehr aufgestellt, und seine Lösung ermöglicht: die Gewerkschaftsorganisation. So eng wie der Umarmung der Gewerkschaftsbewegung mit dem Kapitalismus zusammenhängt, so eng hängt auch die Entwicklung der Gewerkschaften mit der Entwicklung des Kapitalismus zusammen. Die kapitalistische Ausbeutung muß in allen ihren Formen und allen ihren Graden von Gewerkschaften begleitet sein, die allen Arten und Graden von kapitalistischen Angriffen gewachsen sind. Deswegen ist das Verfolgen der Entwicklung des Kapitalismus eine der wichtigsten und höchsten Aufgaben der Arbeitergewerkschaften. Diese Organisation schwächen oder gar zerstören zu wollen, muß tatsächlich als ein arger Verstoß gegen Naturgesetze angesehen werden.

Was Wende an Argumenten für die Konzentration der Gewerkschaften in Industrieverbände anführt — und auch dies alles ist auch für außerdeutsche Länder bedeutsam — läßt sich auch für die territoriale Konzentration anführen, für die Schaffung einheitlicher Organisationen für ein ganzes Wirtschafts- und Gesekgebungsgebiet. Die Ersetzung der handwerksmäßigen durch die Fabrikproduktion, die immer stärker werdende Industrialisierung schuf die großen Zentralorganisationen, in denen beispielsweise die Untersuchung zwischen gelernten und ungelernten Arbeitern immer weniger haltbar wird, weil auch durch die immer weiter greifende Teilung der Arbeit im Betrieb die Grenze zwischen gelernten und ungelernten Arbeitern immer schwieriger festzustellen ist. Die Arbeitsteilung führt zum Spezialisieren, und jedes Spezialisieren mechanisiert. Der gelernte und ungelernte Arbeiter müssen sich immer mehr nur als lebende Bestandteile der Maschine fühlen.

Der technische Fortschritt mit seinem gewaltigen Einfluß auf die Produktion schuf neue Möglichkeiten und Notwendigkeiten der Betriebsorganisation. Einzelne kleinere Betriebe wurden zu Spezialbetrieben größerer Unternehmungen ausgebaut; so geschah es, daß bisher getrennt voneinander arbeitende Kategorien der Arbeiter zu Dienern eines Unternehmers und eines Unternehmens wurden. So aber schafft auch die kapitalistische Produktion die Grundlage zu neuen Organisationsformen.

Daneben wirken natürlich nicht weniger entscheidend auch die Organisationen der Unternehmer. Diese wurden gleich auf der Grundlage der Industrieverbände aufgebaut. Es war ihnen diese nicht schwierig bei der verhältnismäßig kleineren Zahl der in Betracht kommenden Leute. Aber die innere Geschlossenheit und die daraus

quellende große Macht der Unternehmerorganisationen muß auch die Arbeiter zum Nachdenken bringen. Man kann aber nicht früher an Industrieverbände denken — auch in Oesterreich schreitet die Entwicklung in dieser Richtung rasch nach vorwärts — so lange nicht die Berufsverbände die Arbeiterschaft der betreffenden Industrie in größerem Maße erfaßt haben. Wollen also die Arbeiter den Unternehmerorganisationen folgen, und sie müssen es, dann ist es ihre Pflicht, für den Ausbau der eigenen Organisation Vorkehrungen zu treffen.

Sowohl in Deutschland — und das konstatiert auch Dr. Wende — als auch in Oesterreich haben die Verhältnisse der Produktion ein Surrogat der Konzentration, einen Ertrag, geschaffen in den Kartellen. In Deutschland erblickt Wende diesen Ertrag zum Beispiel in der Zentralisation der Werftarbeiter, in der Metall-, Holz- und Fabrikarbeiter neben Kupferschmieden, Zimmerern, Seilern und Maschinisten vereinigt sind. Bei uns wurden in der letzten Zeit Kartelle zwischen Maurern und Bauhilfsarbeitern, zwischen Metallarbeitern und Gießern geschaffen. Man wird sie wohl als Vorboten der wirklichen Verschmelzung betrachten dürfen. Auch diese Kartelle sind also Folgen der kapitalistischen Entwicklung.

Interessant — besonders für uns Oesterreicher — sind Wendes Anschauungen über die christlichen und nationalen Abspaltungen. Die ganze Wendesche Arbeit ist ein lückenloser Beweis der Notwendigkeit der einheitlichen Gewerkschaftsorganisation zur Abwehr gegen die Ausbeutung. Er kann also nicht anders, als den christlich-sozialen und nationalen Organisationen Mangel an Logik und an Mut anzustellen. Er betrachtet sie als Helfer des Kapitalismus. Das gilt für alle Abspaltungen, auch in Oesterreich. Mit Vorliebe nehmen diese Abspaltungen die Formen der Zentralverbände an, und beweisen damit, daß diese Formen die richtigen sind. Aber sich ihnen anzuschließen, dazu mangelt es ihnen an Mut und Folgerichtigkeit. Und doch bleibt es das höchste Gebot der Gewerkschaftsbewegung, daß die Organisationen sich der Entwicklungsstufe des Kapitalismus anzupassen haben, wenn sie dem Wohl und dem Nutzen der Arbeiterschaft ernstlich dienen wollen.

## Bestellungen auf den „Faschings-Courier“

bitten wir uns sofort bekanntzugeben, damit die Höhe der Auflage bestimmt werden kann. Administration „Der Eisenbahner“.

## Erweiterung des Pensionsstatuts

für Unterbeamte und Diener des Südbahnpersonals.

Die Witwe eines Unterbeamten oder Dieners hat im Sinne des § 8 des Pensionsstatuts nur dann Anspruch auf den Bezug einer Pension, wenn der verstorbene Gatte zur Zeit seines Ablebens bereits eine Pension bezogen oder den Anspruch auf den Bezug einer solchen erworben hatte.

Der Anspruch wurde nur dann erworben, wenn ein definitiv angestellter Unterbeamter oder Diener die Beiträge für den Fonds für acht Jahre geleistet hatte.

Starb nun ein solcher Unterbeamter oder Diener vor Erreichung der achtjährigen Mitgliedschaft im Pensionsfonds, so bekamen die Witwen solcher Mitglieder keine Pension, sondern eine Abfertigung im Betrag des dreimonatigen Gehaltes samt Nebenbezügen des Gatten.

Die Nebenbezüge werden immer in der Höhe eines Fünftels vom Gehalt in Rechnung gestellt.

Solche Todesfälle von Pensionsfondsmitgliedern, die noch keine acht Jahre Mitgliedschaft erreichten, kamen alle Jahre mehrere vor, wo dann diese Witwen nur Anspruch auf die vorerwähnte Abfertigung hatten.

Es war dies ein harter Schlag für diese Witwen, insbesondere dann, wenn selbe noch ein paar kleine Kinder hatten und die Mutter dann die ganze Last der Erhaltung und Erziehung allein beistreiten mußte, ohne einen Pensionsanspruch zu besitzen.

Um solchen Witwen einen Pensionsanspruch zu sichern, hat der Verwaltungsausschuß des Pensionsinstituts für Diener in seiner Sitzung am 16. Dezember 1912 eine Statutenerweiterung beschlossen. Diese Aenderung der Statuten wurde in der Zirkulariensammlung vom 21. Dezember 1912 verlautbart in der Form eines VI. Anhanges zum Statut. Dieser Anhang VI trat am 1. Jänner 1913 in Kraft.

Der wesentlichste Inhalt ist folgender: Pensionsfondsmitglieder, welche sich vor Ablauf von acht anrechenbaren Dienstjahren verheiratheten, sind verpflichtet, von dem Monat an, in welchem die Verheirathung stattgefunden hat, einen besonderen laufenden Beitrag in der Höhe von 3 Prozent vom jeweiligen Gehalt und einem Fünftel des Gehaltes zu leisten. Dieser Betrag wird monatlich bei Auszahlung der Bezüge in Abzug gebracht. Die Verpflichtung zur Leistung des vorgedachten Beitrages erlischt:

1. Wenn das Mitglied das achte anrechenbare Dienstjahr erreicht;

2. mit dem Zeitpunkt, wenn dem Mitglied eine frühere Dienstzeit durch Nachkauf angerechnet wird und zusammen dann die acht anrechenbaren Jahre erreicht werden;

3. mit dem Ableben des Mitgliedes;

4. mit dem Ableben seiner Gattin, mit der Scheidung der Ehe von Tisch und Bett aus alleinigen Verschulden der Frau, mit der Ungültigkeitserklärung oder Trennung der Ehe, in allen diesen Fällen, wenn eheliche Kinder des Mitgliedes im Alter von unter 18 Jahren nicht noch am Leben sind.

Bei jenen Mitgliedern, welche bei ihrer Aufnahme, beziehungsweise bei ihrem Uebertritt in das Pensionsinstitut für Diener schon verheirathet sind und hinsichtlich derer anlässlich ihres Uebertrittes eine Anrechnung von mindestens acht Dienstjahren nicht stattgefunden hat, gelten die Bestimmungen, daß der besondere Beitrag

von dem Monat an zu leisten ist, mit welchem der Bedienstete Mitglied des Pensionsinstituts für Diener wird.

Laut Zirkular 320 A, 1912, haben diese Mitglieder ihre Verheirathung längstens binnen 14 Tagen mit einer schriftlichen, an die administrative Direktion der Südbahn gerichteten Eingabe, welcher der Trauungsschein und der Tauf- oder Geburtschein der Gattin beizulegen ist, anzuzeigen.

Der § 6 der Statuten, beziehungsweise der Punkt 9 des Artikels I des III. Anhanges sowie der §§ 8 und 9 der Statuten treten außer Wirksamkeit und haben in Zukunft zu lauten:

**Pensionsanspruch der Witwe.**  
Die Witwe eines Mitgliedes hat unter folgenden Voraussetzungen Anspruch auf Pension:

a) Wenn das verstorbene Mitglied zur Zeit seines Ablebens bereits eine Pension bezog oder im Falle seiner Pensionierung zu beziehen berechtigt gewesen wäre oder endlich der im Artikel II des VI. Anhanges zu den Statuten des Pensionsinstituts für Diener festgesetzten Beitrag geleistet hat.

b) Wenn die Ehe vor oder während der Aktivdienstzeit des Gatten geschlossen wurde oder aber wenn das Mitglied, falls dasselbe bei Eingebung der Ehe bereits pensioniert war, nachher wieder in den Aktivdienst zurückberufen wurde (§ 16). Befand sich jedoch das Mitglied zur Zeit der Eheschließung im Krankenstand, so hat die Witwe keinen Anspruch auf Pension, wenn nicht der Gatte nach der Verheirathung den Dienst wieder angetreten oder wenn die Ehe nicht mindestens sechs Monate gedauert hat.

c) Wenn die Ehe zur Zeit des Todes des Gatten nicht gerichtlich aus alleinigen Verschulden der Frau von Tisch und Bett geschieden war.

2. Wenn ein Mitglied nach vollendetem 50. Lebensjahre eine um mehr als 15 Jahre jüngere Frau ehelicht, so hat die Witwe unter den oben sub a) bis c) angeführten Voraussetzungen nur dann einen Anspruch auf Pension, wenn der Gatte für jedes Jahr, um welches die Gattin mehr 15 Jahre jünger ist, einen besonderen Beitrag in der Höhe von 5 Prozent des von ihm zur Zeit der Verheirathung bezogenen Jahresgehältes und der Nebenbezüge geleistet hat.

3. Will das Mitglied diesen besonderen Beitrag leisten, so muß es sich binnen längstens einem Monat nach der Verheirathung, sofern es jedoch zur Zeit seiner Aufnahme, beziehungsweise Uebernahme in den Pensionsfonds bereits verheirathet ist, längstens binnen einem Monat nach Erhaltener Verständigung über die Ernennung zum Diener oder Unterbeamten in einer an den Verwaltungsausschuß des Pensionsinstituts gerichteten schriftlichen Eingabe ausdrücklich hierzu verpflichten. Diese Anzeige ist in dem Falle als erfolgt zu betrachten.

4. Bei der Berechnung des besonderen Beitrages werden die Bruchteile eines Jahres, welche sich bei der Bestimmung der Altersdifferenzen ergeben, für ein volles Jahr angenommen.

5. Den erwähnten besonderen Beitrag hat das Mitglied sofort, nachdem ihm der entfallende Betrag bekanntgegeben worden ist, auf einmal bar einzuzahlen. In besonders berücksichtigungswürdigen Fällen steht es dem Verwaltungsausschuß zu, die Abstattung dieses Beitrages unter Anrechnung von Zinsen in Raten, welche im Wege des Abzuges vom Gehalt eventuell der Pension des Mitgliedes, beziehungsweise der Pension oder Abfertigung der Witwe heringebracht werden, zu gestatten. Der Zinslauf beginnt einen Monat nach der Verheirathung; die Höhe des Zinsfußes wird vom Verwaltungsausschuß periodisch bestimmt.

6. Die Jahrespension der Witwe beträgt 50 Prozent jener Pension, welche ihr Gatte bei seinem Ableben statutenmäßig bezog oder im Falle seiner Pensionierung zu beziehen berechtigt gewesen wäre. Falls der Gatte zur Zeit seines Ablebens eine anrechenbare Dienstzeit von acht Jahren noch nicht aufzuweisen hatte, jedoch den im Artikel II des VI. Anhanges festgesetzten Beitrag geleistet hat, beträgt die Jahrespension der Witwe 50 Prozent jener Pension, welche unter Zugrundelegung von acht anrechenbaren Dienstjahren auf den Gatten entfallen wäre.

7. Die Pension darf jedoch für eine Witwe nach einem Unterbeamten nicht weniger als 480 Kr. betragen. Diese Bestimmung findet auf diejenigen Witwen, welche am 30. Juni 1899 bereits im Genuß einer Pension standen, beziehungsweise den Anspruch auf den Bezug einer solchen erworben hatten, keine Anwendung.

8. Nach einem Diener darf die Pension der Witwe nicht weniger als 360 Kr. betragen. Diese Bestimmung findet jedoch auf Witwen, welche am 1. Oktober 1907 bereits im Genuß einer Pension standen, beziehungsweise den Anspruch auf den Bezug einer solchen erworben hatten, keine Anwendung.

9. Wurde ein Mitglied in Ausübung des ihm übertragenen gesellschaftlichen Dienstes gewaltsam derart verletzt, daß derselbe schon infolge der Verletzung allein und unmittelbar nach derselben (§ 7) gestorben ist, so werden bei der Bemessung der Pension der Witwe seiner anrechenbaren Dienstzeit zehn Jahre zugesprochen. In diesem Falle findet die im zweiten Satz des Absatzes 6 enthaltene Bestimmung keine Anwendung.

Ausgeschlossen von der im Absatz 9 eingeräumten Begünstigung ist jedoch die Witwe eines Mitgliedes, das sich die Verletzung erwiesenermaßen vorsätzlich (Selbstmörder, Selbstverwundeter) infolge völliger Trunkenheit oder eines Raufes zugesprochen hat.

## Pensionsanspruch der Waisen.

1. Eheliche Kinder verstorbener Mitglieder haben, wenn sie das 18. Lebensjahr<sup>\*)</sup> noch nicht zurückgelegt haben, unter der Voraussetzung Anspruch auf Pension, daß ihr Vater zur Zeit seines Ablebens bereits eine Pension bezog oder im Falle seiner Pensionierung zu beziehen berechtigt gewesen wäre oder endlich den mit diesem Anhang festgesetzten dreiprozentigen Beitrag geleistet hat.

2. Die Pension beträgt:

a) solange die Witwe lebt, 10 Prozent der Pension, welche der Vater bei seinem Ableben bezog oder im Falle der Pensionierung zu beziehen berechtigt gewesen wäre, oder, falls der Vater zur Zeit seines Ablebens eine anrechenbare Dienstzeit von acht Jahren noch nicht aufzuweisen hatte, jedoch den dreiprozentigen Beitrag geleistet hat, 10 Prozent jener Pension, welche unter Zugrundelegung von acht anrechenbaren Dienstjahren auf den Vater entfallen wäre, für jedes Kind mit der Beschränkung, daß die Summe der Pensionen aller Kinder in keinem Falle 30 Prozent der vorherbezeichneten Pension des Vaters übersteigen darf;

b) nach dem Tode der Witwe oder sofern beim Ableben des Mitgliedes eine Witwe nicht hinterblieben ist, 25 Prozent der sub a) erwähnten Pension des Vaters — für jedes Kind mit der Beschränkung, daß die Summe der Pensionen

\*) Laut Zirkular — ist diese Eingabe mit dem Trauungsschein und den Tauf- (Geburts-) Scheinen der beiden Gatten zu belegen. anzusehen. Wenn das Mitglied vor Ablauf dieser monatlichen Frist mit Tod abgehen sollte.

\*\*) Bis 1. Juli 1879 war das Pensionsbezugsrecht für die Waisen bis zum zurückgelegten 15., vom 1. Juli 1879 bis 1. Juli 1899 bis zum zurückgelegten 16. Lebensjahre statuiert.

aller Kinder 50 Prozent des Vaters in keinem Falle übersteigen darf.

3. Auf diejenigen vaterlosen, beziehungsweise vater- und mutterlosen Waisen, welche am 30. Juni 1899 bereits im Genuss einer Pension standen, respektive das Recht auf den Bezug einer solchen erworben hatten, findet die Bestimmung, daß das Pensionsbezugsrecht für alle Waisen bis zum vollendeten 18. Lebensjahr ausgedehnt wurde, keine Anwendung.

4. Ist der Vater in Ausübung des ihm übertragenen gesellschaftlichen Dienstes gewalttätig derart verletzt worden, daß derselbe infolge der Verletzung allein und unmittelbar nach derselben (§ 7) gestorben ist, so sind behufs Bemessung der Pension der Kinder die Bestimmungen des § 8 (Anhang VI), Punkt 9 und 10, sinngemäß anzuwenden.

5. Kinder aus einer Ehe, welche das Mitglied erst im Pensionsstand geschlossen hat, haben auf Pension keinen Anspruch, es wäre denn, daß das Mitglied nach Eingehen dieser Ehe wieder in den Aktiveinstand zurückberufen worden ist (§ 14). Auch adoptierte Kinder haben keinen Pensionsanspruch.

Ist die Mutter aus irgendeinem Grunde für ihre Pension zur Erlangung einer Pension nicht berechtigt oder wird sie derselben wegen Unmündigkeit verlustig, so werden die Kinder, falls dieselben nicht ebenfalls von der Erlangung einer Pension ausgeschlossen sind, als vater- und mutterlose Waisen behandelt, die hiernach entfallenden Pensionsbeträge kommen den Kindern eines verstorbenen Mitgliedes in ihrer Gesamtheit zu und werden an deren Vormund ausgezahlt.

Artikel V.

1. Der Gattin beziehungsweise den ehelichen Kindern eines verstorbenen Mitgliedes kann auch vor der gerichtlichen Todeserklärung die ihnen für den Fall des Ablebens des Mitgliedes nach den Bestimmungen des § 8 und § 9 der Statuten gebührende Witwen- beziehungsweise Waisepension vom Verwaltungsausschuß zuerkannt werden, wenn die Umstände dafür sprechen, daß der Gatte beziehungsweise Vater ums Leben gekommen ist.

2. Ebenso kann auch der Gattin, beziehungsweise den Kindern eines Pensionisten, welcher der Pension nach § 11 der Statuten verlustig wurde, vom Verwaltungsausschuß ausnahmsweise die im Punkt 1 bezeichnete Witwen- beziehungsweise Waisepension oder ein Teil derselben zuerkannt werden.

3. Die Zuerkennung einer Pension im Sinne dieses Artikels erfolgt stets nur für eine bestimmte Zeitperiode und kann der Fortbezug der Pension nur über gehörig motiviertes Ansuchen vom Verwaltungsausschuß jeweils für eine weitere Zeitperiode bewilligt werden.

4. Vor Ablauf der Zeitperiode, für welche Pensionen nach diesem Artikel zuerkannt wurden, erlischt das Bezugsrecht auf diese Pension mit dem Eintritt der im § 11, 2 und 3, der Statuten normierten Erlösungsgründe, das Bezugsrecht auf Pensionen nach Verschollenen überdies auch in dem Fall, wenn der Verschollene eruert wird oder Umstände hervorgerufen, welche die Annahme seines Todes nicht begründet erscheinen lassen.

Artikel VI.

1. Jenen Mitgliedern, welche zur Zeit des Inkrafttretens dieses Anhanges bereits versichert sind und zu diesem Zeitpunkt für die Pension noch keine acht anrechenbare Dienstjahre aufweisen, wird es freigestellt, durch Leistung des jetztgeheften dreiprozentigen besonderen Beitrages ihren Gattinnen und Kindern die Minimalpensionen zu sichern.

Jene Mitglieder, welche von dieser Begünstigung Gebrauch machen wollen, haben dies in einer an den Verwaltungsausschuß gerichteten Eingabe bis längstens 31. März 1913 ausdrücklich zu erklären und ist in diesem Fall die Leistung des Beitrages ab 1. Jänner 1913 obligatorisch.

4. Die Witwen, beziehungsweise Waisen jener Mitglieder, welche von dieser Begünstigung keinen Gebrauch gemacht und bei ihrem Ableben noch keinen Pensionsanspruch erworben haben, erhalten die im § 10 der Statuten normierte Abfertigung bei Zutreffen der daselbst festgesetzten Voraussetzungen.

Artikel VII.

§ 12 der Statuten tritt in der durch den Verwaltungsratsbeschluss vom 7. Juni 1899 bestimmten Fassung außer Wirksamkeit und hat in Zukunft zu lauten:

§ 12.

1. Die Pensionen werden über schriftliches, an den Verwaltungsausschuß gerichtetes Gesuch auf Grund dieser Statuten bemessen.

2. Die Gesuche sind beim Lokalvorstand des Mitgliedes einzubringen. Witwen haben dieselben mit dem Totenschein des Gatten, dem Trauungsschein, dem Nachweis über die im Artikel IV, § 8, lit. c) des VI. Anhanges zu diesen Statuten festgesetzte Bedingung und beim Vorhandensein von Kindern im Alter unter 18 Jahren auch mit deren Geburtschein sowie mit der vormundschaftsbehördlichen Ermächtigung zur Behebung der Pensionsraten der Kinder zu belegen; Gesuche um Flüssigmachung von Pensionen nach im Pensionsstand verstorbenen Mitgliedern sind bei der administrativen Direktion einzureichen.

3. Die Auszahlung der Pensionen erfolgt bei der gesellschaftlichen Hauptkassa in Wien gegen Abgabe einer Quittung und gegen Vorbringung eines von dem Seelsorger oder Rotor oder Gemeindevorstand des Wohnortes des Bezugsberechtigten ausgestellten Lebenszeugnisses; außerdem haben Witwen die amtliche Bestätigung über ihren Witwenstand beizubringen.

4. Dem Verwaltungsrat steht es frei, die Pensionen im Wege der Postsparkasse auszahlen zu lassen und nach seinem Ermessen von der Bolage der Quittungen und der Lebens-, beziehungsweise Witwenstandbestätigungen abzusehen. Die an die Postsparkasse zu entrichtenden Gebühren werden von dem Pensionsbetrag einbehalten.

5. Eine allfällige an das Finanzärar abzuführende Gebühr wird vom Pensionsbetrag in Abzug gebracht.

Bisher hat ein jedes Pensionsfondsmitglied allmonatlich mit der Zahlung des Pensionsfondsbeitrages eine Stempelgebühr von 14 S. entrichten müssen.

Auf Grund einer von der k. k. priv. Südbahngesellschaft an den Verwaltungsgerichtshof gerichteten Beschwerde, hat derselbe am 1. Juni 1912 entschieden, daß das Pensionsinstitut für Beamte, das Pensionsinstitut für Diener und das Pensionsinstitut für Arbeiter der Gebührenpflicht nicht unterliegen.

Infolge dieser Entscheidung werden den Pensionsfondsmitgliedern für die Zeit vom 1. Februar 1907 bis 31. Juli 1912 die einbehaltenen Stempelgebühren zurückerstattet. Diese Rückzahlungen werden für jene Bediensteten, welche ihre Bezüge im vorhinem ausbezahlt erhalten, gleichzeitig mit den Gehältern per Februar 1913, für die übrigen Bediensteten gleichzeitig mit den Bezügen per Jänner 1913 flüssig gemacht werden.

Auch den Pensionsfondsmitgliedern wird diese Gebühr vom 1. Jänner 1910 bis 31. Juli 1912 zurückerstattet.

### Wohnungsfürsorge bei den rumänischen Staatseisenbahnen.

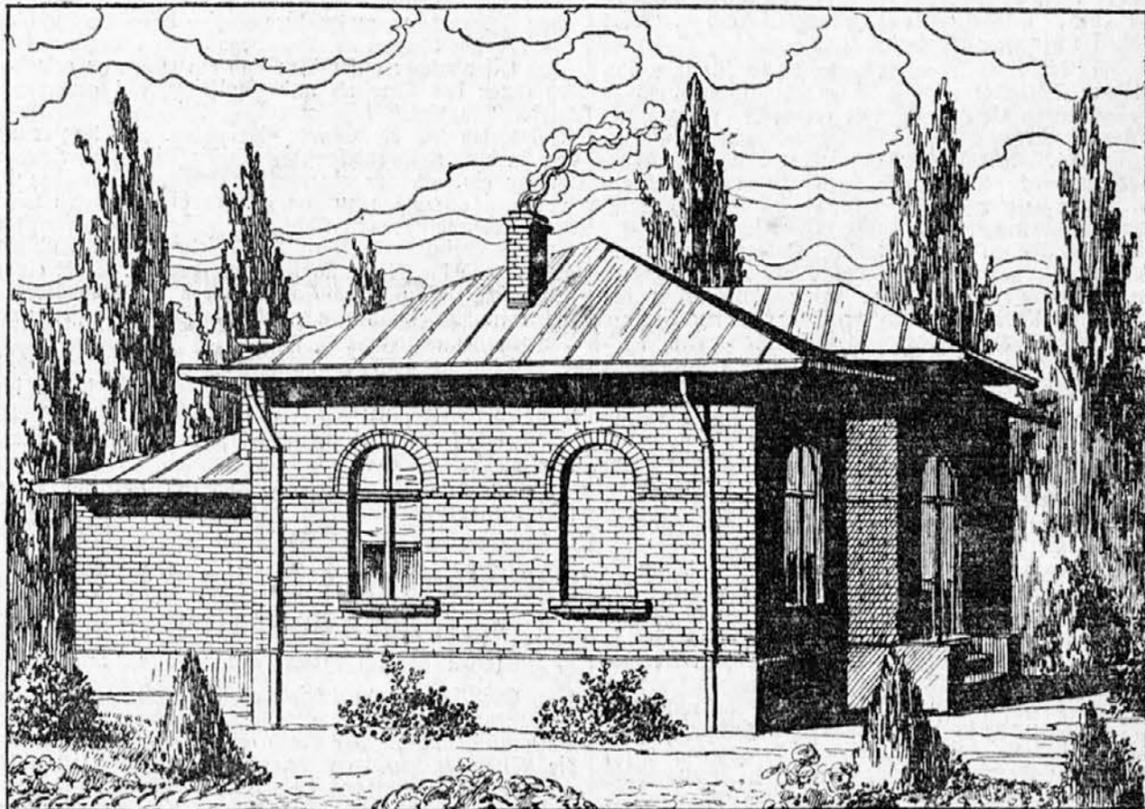
Von Rudolf Müller.

Wenn man des öfteren Gelegenheit hatte, unsere Eisenbahngewaltigen innerhalb und außerhalb des Parlaments rühmend zu hören, welche Wohlabtzeinrichtungen sie schaffen, so könnten Uneingeweihte auf den Gedanken kommen, daß unsere Staatsbahnverwaltungen eine großzügige Personalfürsorge auf allen Gebieten der Sozialpolitik entwickeln. Indessen ist alles nur Fittlergewand. An Stelle der verwirklichtenden Sozialpolitik ist der gangbare und viel billigere Artikel, das Versprechen, getreten. Im Versprechen sind unsere Minister und Räte groß. Dieses Geschäft verstehen sie, das muß ihnen der Reid lassen.

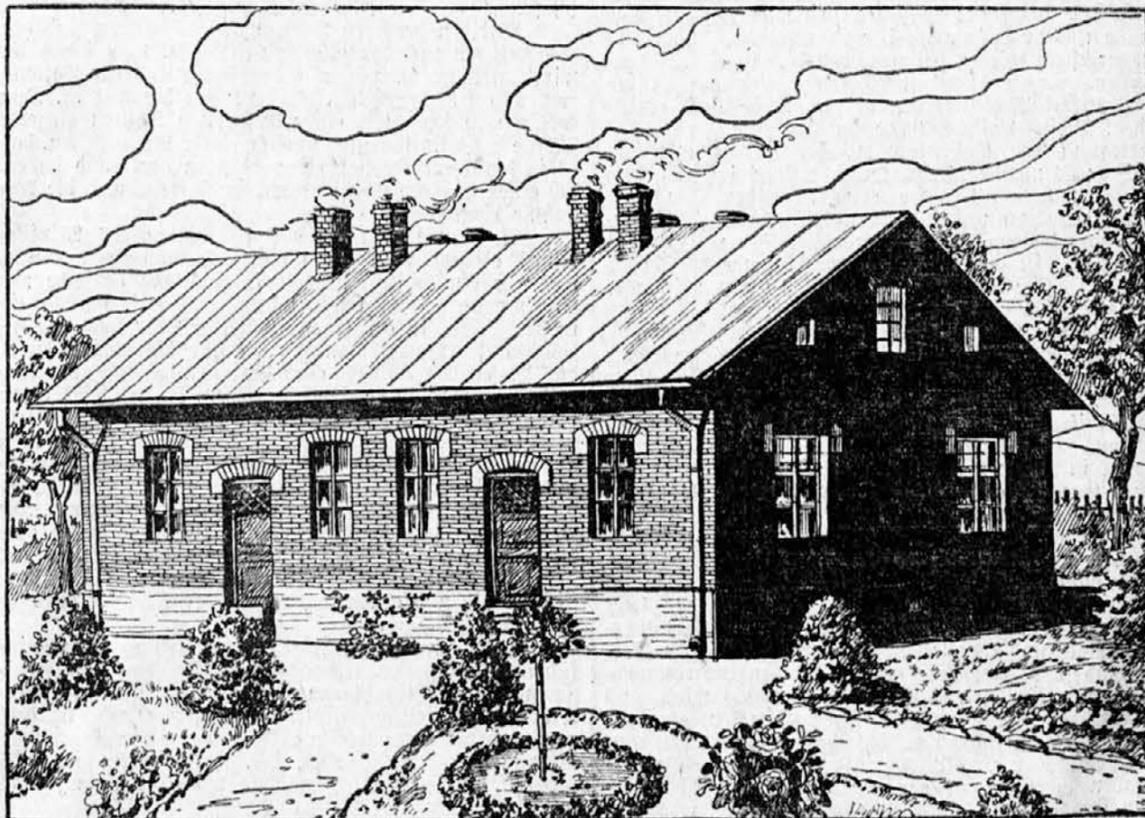
Einer dieser Kapitel, wo sie mehr im Reden und Versprechen als im Handeln tun, ist die Wohnungsfürsorge. Es ist hier nicht der Platz, Vergleiche auf diesem Gebiete mit Preußen oder Bayern aufzustellen. Würde man es tun, so wäre mit einem einzigen Aufsatze die alte Legende österreichischer Sozialpolitik zerstört. Allerdings könnten da die Herren zu ihrer Entschuldigung die größere Ergiebigkeit der deutschen Eisenbahnen anführen. Um ihnen diese Gelegenheit vorweg abzustreichen, so nehmen wir einmal zum Vergleich ein Nachbarland im Osten Rumänien. Mit Rumänien, so könnte man meinen, dürften wir wohl noch die Konkurrenz auf diesem Gebiete aufnehmen und bestehen, zumal das offizielle Österreich diplomatisch mit Rumänien verheiratet ist. Sieht man aber näher hin, so ist das nicht der Fall. Die rumänische Agrikultur steht höher als die der Bukowina und Galiziens. Aber auch die rumänische Eisenbahner-Wohnungsfürsorge hält Stand mit der unseren.

Und davon will ich einiges erzählen. Vor kurzem machte ich eine Reise in die Bukowina und da wollte ich es mir nicht verlagern, diesem „wilden Lande“, wie man bei uns sagt, einen Besuch abzustatten, vornehmlich aber, um die Wohnungsfürsorge der rumänischen Staatseisenbahnen, von der ich schon einiges in der „Sozialen Praxis“ gelesen hatte, persönlich kennen zu lernen.

Die erste dieser Kolonien befindet sich in der Grenzstation Burdujeni, die eine halbe Bahnstunde von Tzékány entfernt ist. Dabin führte auch das Ziel meiner Reise. Der Bahnhof in Burdujeni selbst ist ein neuer, großer Klotzgebäude in französischem Stil, mit einer mächtigen Aufnahms- und Gepäckhalle, die domartig gebaut ist und mit ausserlesenen Fresken aus der Geschichte Rumäniens schön bemalt ist. Am Verron und in den Wartesälen herrscht eine seltene Reinlichkeit. Der Reisende, der vor 15 Minuten einen Blick in die österreichische Grenzstation Tzékány geworfen hat, wird in Burdujeni eine angenehme Ueberraschung finden. Unmittelbar hinter der Station befindet sich in einer netten Gartenanlage, die mit hohen Zitterpappeln, Fichten und Kiefern bepflanzt ist, die Kolonie, die Familienhäuser für das Stationspersonal. Dieselbe ist eine Lebenswürdigkeit ersten Ranges, deren Besichtigung ich nicht bloß meinen Parteigenossen, sondern speziell unseren Sozialpolitikern im Eisenbahnministerium dringend anempfehle. Mitten durch die Kolonie führt eine gut gepflasterte Straße zu dem handelsreichen Marktflecken gleichen Namens. Zur rechten und zur linken Seite der Straße, die mit einem Staketenzaun abgegrenzt ist, stehen in Pavillonform gruppiert, 25 überaus nette Häuschen inmitten eines Gaiens. Die ersten vier Pavillone, in welchen die Chefs der Station, der Post, des Zolles und der Werkstätte wohnen, sind äußerlich gegenüber den anderen reicher und vornehmer ausgestattet. Jede dieser Villen, wie man ein solches Einfamilienhaus kurzweg nennen kann, besteht aus 4 Zimmern, 1 Küche, 1 Keller, einem kleinen Geslügel- und Kaninchenhof sowie aus einem 200 Quadratmeter großen, zur freien Benützung gehörigen Garten. In diesem Garten blüht lustig ein Springbrunnen, in dessen Bassin sich Goldfische tummeln und der von Palmen, Vininen, von asiatischen und forskianischen Föhren und mexikanischen Fichten umrahmt wird. Mitten in der Luft ein Stückchen Paradies! Ein herrlicher Anblick. Niemand wird hier ein so hübsches Idyll suchen. Die Holzablage, der Wajzraum, die Aborte befinden sich auf der rückwärtigen Seite des Hauses, dem Auge entzogen. Die übrigen 21 Häuser sind äußerlich etwas einfacher. Die Fassade ist in doppelgebranntem Klotz ausgeführt und hat Charakter.



a) Einfamilienhaus für Beamte.



b) Vierfamilienhaus für Bedienstete.

In jedem dieser Häuser wohnen zwei bis vier Bedienstete der Bahn, der Post oder der Finanzwache. Jede Wohnung besteht aus zwei Zimmern (4 Meter im Quadrat), einer Küche (3 Meter im Quadrat), einem Keller, einer Holzablage und einem Geflügelhof, in welchem Hühner, Enten, Tauben und belgische Kaninchen sich geschäftig machen. Jede Wohnpartei hat einen 100 Quadratmeter großen, gut umfriedeten Garten zur Benützung. Eine Front dieser überaus netten Häuser liegt gegen Osten, die andere gegen Süden; das ganze Haus badet sich förmlich in Licht und Sonnenschein. Jede Wohnung hat auf ihrer Seite einen eigenen Eingang, Abort und Holzablage. Die Wohnparteien sind in allem und jedem von einander vollkommen getrennt und kommen miteinander nicht in Berührung. Diese Personalkolonien sind also Einfamilienhäuser, in denen aus Billigkeitsgründen unabhängig von einander zwei bis vier Wohnungen praktisch eingelegt wurden.

Wir bringen auf Seite 5 unseres Blattes zwei solche geschmackvolle Haustypen, a) des Beamten, b) des übrigen Personals, im Bild.

Für die Benützung dieser Häuser und Gärten wird dem Bediensteten, ohne Rücksicht auf den Ort, wo sie stationiert sind, das normalmäßige Quartiergeld hiefür in Abzug gebracht. Den provisorischen Beamten und Bediensteten werden diese Wohnungen von der Bahnverwaltung zur Verfügung gestellt. Leider habe ich wahrgenommen, daß mehrere Bedienstete ihre großen Gärten ganz verwildern lassen. Die Ursache liegt, wie mir gesagt wurde, darin, daß der Rumäne nicht gern „schmüht“ und weil die Gemüße dort derart spottbillig zu kaufen sind, daß es sich nicht lohnt, solche anzubauen. Familienpavillons wie in Burbenji befinden sich, wie der freundliche Stationschef mir mitteilte, in allen größeren und kleineren Stationen, wo Wohnungsmangel, unpassende Wohnungen oder wo der Ort allzu weit von der Station entfernt liegt. Die königliche Regierung im Verein mit den Bahnverwaltungen hat seit zwei Jahren eine umfassende Aktion zur Förderung des Wohnungsbaues für ihre Bediensteten unternommen und hat aus diesem Grunde Grundankäufe, Grundablösungen in großem Stile vorgenommen, und in kürzester Zeit überall, wo sich das Bedürfnis herausstellte, mit dem Bauen von Pavillons begonnen. Die Regierung weiß, wo versicherte mich der leitendste Oberbeamte, daß die Wohnungsfürsorge einen integrierenden Bestandteil des Verkehrs bildet. Weiß unsere Regierung das auch?

Wer bisher Gelegenheit hatte, diesen Zweig sozial-politischer Tätigkeit unseres Eisenbahnministeriums zu verfolgen, muß diese Frage mit einem Nein beantworten. Unsere Regierung baut zu wenig, zu teuer und zu unpraktisch. Zum Teil überläßt sie die Sorge des Wohnungsbaues den Baugenossenschaften, den Bediensteten selbst. Kann sie hier das ihrige in Bezug auf Schwierigkeiten tun, dann läßt sie es daran sicher nicht fehlen.

Unser System ist noch immer, Kasernen zu bauen. Den Bau von Ein-, Zwei- oder Mehrfamilienhäusern überläßt sie ausschließlich der privaten Tätigkeit der Bediensteten, die durch die verursachten Sorgen förmlich untergehen. In Sangan und Bangen, in der Ungewißheit, verfehlt zu werden, bauen sie in ihrem Drang oft selbst ihr Häuschen, das ihnen schweren Kummer bereitet und ihnen das nimmt, was sie sich erhofften. In dem rückständigen Rumänien nimmt die Regierung diese Sorge den Bediensteten als ihre Pflicht ab und baut Ein- respektive Mehrfamilienhäuser. . . .

Wie sagte doch der Stationschef? „Die Regierung weiß, daß die Wohnungsfürsorge ein integrierender Bestandteil des Verkehrs ist!“ . . .

Aber auch sonst konnte ich praktische Einrichtungen auf den rumänischen Eisenbahnen wahrnehmen. Ich will eine davon hier mitteilen: Damit sich das Publikum leichter orientieren und bei Einholung von Auskünften sich zurecht finden kann, sind die verschiedenen Kategorien der Bediensteten für jedermann leicht erkenntlich gemacht. So trägt das Exekutivpersonal inklusive Beamten einen roten, das kommerzielle Personal einen blauen, das Heizhaus- und Werkstättenpersonal einen schwarzen Samtstreifen um die Dienstkappe. Will das Publikum eine Auskunft über die Ankunft und Abfahrt der Züge etc. einholen, so wendet es sich ausschließlich an einen Beamten oder Bediensteten mit dem roten Streifen. Hat es ein Anliegen im Güterverkehr etc., so wendet es sich an eine Person mit dem blauen Streifen an der Dienstmütze. Damit ist der Konfusion, wie es bei uns besteht, ein Riegel vorgehoben. Durch diese einfache Kennzeichnung ist ein großes Stück Verkehrserziehung des Publikums erzielt worden. Dieses Beispiel wäre im Interesse der raschen Abfertigung der Passagiere etc. des Fremdenverkehrs auch bei uns nachahmenswert und würde dadurch dem Personal manche Blamage erspart bleiben, die vielfach erlitten werden. Die Kopfbedeckung der rumänischen Eisenbahner ist ein teures, aber besonders schönes Brunkstüd. Sie ähnelt der französischen Form, ist aber weit netter und kleidet fast jedes Gesicht recht schön. In der Mitte der Kappe ist ein mächtiges, in Sezessionsform gehaltenes Flügelrad in Gold, Seide oder Wolle eingestickt, je nach dem Chargengrad, den der Bedienstete bekleidet. Aber nicht bloß die Kappe, sondern auch die ganze Uniform der Angestellten ist mit außerordentlichem Geschmack zusammengestellt. Wer das dortige Eisenbahnpersonal in seiner Geschäftigkeit beobachtet, dem drängt sich der Gedanke auf, daß er es hier mit den Franzosen des Ostens zu tun hat.

Aber auch sonst scheinen die rumänischen Staatsbahnen besser verwaltet zu sein wie die österreichischen. Das rumänische Staatsbahnnetz ist ungefähr achtmal kleiner als das österreichische. Im Rechnungsjahr 1911 umfaßte es 3474 Kilometer, davon waren 32-53 Prozent schmal- und 21-42 Prozent breitspurig. Der Personalstand bezifferte sich auf 28.301 im Jahresdurchschnitt. Die Frachten bestehen fast ausschließlich aus Massengütern, wie Petroleum, Teer, Holz, Zuckerrüben, Brot und Hülsenfrüchten etc. Die Einnahmen betragen im Vorjahre 97-4 Millionen Francs. Die Betriebsausgaben betragen in der gleichen Periode 60-4 Millionen Francs. Es ergab sich daher ein Betriebsüberschuß von 37 Millionen Francs. Würde man dieselben Einnahmen auf das österreichische Netz übertragen, so

würde sich ein Nettobetrag von rund 310 Millionen Francs ergeben. Aus den angeführten Zahlen ersieht man, daß die angeblich „Wilden im Osten“ ganz brillante Geschäftsleute sind, von denen sich der „Großstaat“ Österreich in den verschiedensten Lagen Rezepte verschreiben lassen könnte.

Auch in politischer Beziehung sieht es vielfach besser aus als bei uns. Es besteht dort absolute Vereins- und Pressfreiheit. Ueberwachende Polizisten bei Versammlungen gibt es nicht. Zeitungskonfiskationen kennt man im Lande der Kubowallachen gleichfalls nicht. So unterhält ein Teil der dortigen Sozialisten in Bukarest eine gut redigierte Zeitschrift, „Fakle“ genannt, zur Vertreibung des Königs Carol. Ich sah eine Nummer dieser Zeitschrift, wo Carol mit dem Strick um den Hals unter Beifall des Volkes aus dem Land geschleift wird. In einem anderen Exemplar wurde der König als habgierige Bestie, als Wucherer und als blutdürstiger Vampir bildlich dargestellt. Eine gerichtliche Verfolgung wegen Beleidigung des Königs kann der rumänische Staatsanwalt nur dann gegen den Redakteur einleiten, wenn der König hierzu den Auftrag gibt. Ein solcher wird von „Seiner Majestät“ nie erteilt. Der König läßt sich öffentlich der Wuchererei, der Habgucht, der Blutsaugerei beschuldigen und schweigt. Soweit ich mich informieren konnte, besteht vom letzten Kaisertrager bis zum Universitätsprofessor nur eine Meinung: „Hinaus mit dem eingewanderten Hohenzoller!“ Diese Stimmung wird dem König Tag um Tag aus der Bukarester und Provinzialpresse zum Frühstück serviert. Er aber schweigt. Die „Liebe“ der Rumänen zu ihrem angestammten Herrscherhaus ist aber zu gleicher Zeit das beste Unterpfand des Friedens. König Carol ist ein guter Redner; er weiß nur allzu genau, was für ihn auf dem Spiele steht. Er weiß auch, daß seine „Landesfinder“ auf eine Gelegenheit lauern wie die Rage auf eine Maus, um ihren geliebten „Landesvater“ über die Grenze zu speidieren. Wie Figura zeigt, ist die Bevölkerung Rumaniens auf dem besten Wege, ein Kulturvolk zu werden.

Dabei will ich jenes Verbrechen durchaus nicht verschweigen, dessen sich die liberale Regierung 1910 an den Eisenbahnbediensteten schuldig machte. Ein Laßspiegel, ein halbverrücktes Individuum, hat auf den Ministerpräsidenten ein Attentat, das glücklicherweise ohne Folgen blieb, ausgeführt. Diesen bestellten Anschlag benützte die Regierung, die Organisation der rumänischen Eisenbahner aufzulösen und ein Gesetz zu erlassen, wo ihnen das Vereins- und Koalitionsrecht genommen wird. Als Ersatz schuf man das Leih- und Genossenschaftsgesetz für die Staatsbediensteten. Die Regierung legt in diese Leihgenossenschaft alljährlich einen größeren Betrag ein, um den Angestellten billigere Darlehen in Notlagen auszahlen zu können. In diesem Gesetz wird den Bediensteten monatlich ein freier Tag garantiert. Brennmaterialien werden zu Regiepreisen in Aussicht gestellt und die Wohnungsfürsorge geregelt. Statt einer gewerkschaftlichen Organisation haben die Bahnbediensteten in Rumänien jetzt nur Unterstützungskassen und Leihgenossenschaften.

Statt Selbstbestimmungsrecht nur Bettelsuppe! Zwei Drittel der Beamten und Bediensteten stehen im Laggeld und können jederzeit entlassen werden.

„Wir haben,“ so sagte mir seufzend ein Angestellter, „den vielfachen Veteuerungen unserer elenden Regierung Glauben geschenkt und sind dadurch politisch unfähige geworden.“

### Zur Affordfrage in den k. k. Staatsbahnwerkstätten.

(Von einem Werkstättenarbeiter.)

Seit Jahren wird seitens der Staatsbahnverwaltungen eine sehr wichtige Frage studiert, und zwar die Einführung eines Afford- oder Prämienystems für die Hilfsanstalten des Betriebes. Diese Frage ist nicht nur für die Staatsbahnverwaltung wichtig, sondern viel mehr noch für die Bediensteten und Arbeiter der Werkstätten selbst, denn von der Art eines solchen Systems und ihrer Durchführung hängt ja deren wirtschaftliche und dienstliche Stellung ab.

Mit den heutigen Löhnen und Gehältern sind alle Bediensteten und Arbeiter unzufrieden, was durch die wirtschaftlichen Verhältnisse begründet und der Verwaltung durch die gestellten Forderungen bekannt ist. Nun erklären ja schon seit einer Reihe von Jahren einzelne Beamte des Ministeriums sowie anderer Dienststellen, daß es ja die Werkstättenarbeiter selbst in der Hand haben, sich einen höheren Verdienst zu verschaffen durch die Annahme eines Afford- oder Prämienystems.

Seltam scheint es, daß von seiten des Ministeriums offiziell noch gar nichts bekanntgegeben wurde, was für ein System, gedacht ist und wie dasselbe zur Einführung gelangen soll. Einzelne Beamte machten ja in der Presse, in den Fachzeitschriften oder auch persönlich den Vertrauensmännern gewisse Vorschläge über das Wesen des Afford- oder Prämienystems, aber daraus kann man keine Schlüsse ziehen, da ja dieses einen privaten, persönlichen Charakter hat.

Das Schwierigste liegt in dem Punkte, daß man auf seiten des Eisenbahnministeriums auf dem Standpunkt steht, daß mit der Einführung eines Mehrverdienstes auch eine Mehrleistung verbunden sein muß. Die Bediensteten und Arbeiter sind gewiß nicht gegen eine Mehrleistung, das heißt eine bessere Rentabilität des Betriebes selbst, nur darf diese sogenannte Mehrleistung nicht einzig und allein auf Kosten der Arbeiter durchgeführt werden.

Durch eine vernünftige Arbeitsteilung, durch Einführung praktischer, technischer Behelfe, durch Modernisierung der Hilfsmaschinen etc. könnte die Leistungsfähigkeit der Betriebswerkstätten wesentlich erhöht werden, nur muß bei einer solchen Aktion der Bureaufatismus ausgeschaltet werden. Man soll die Arbeiter hier mit sprechen, mitberaten lassen, dann wird der Erfolg nicht ausbleiben.

Heute ist es gerade verkehrt; denn hat ein Arbeiter eine gute Idee, macht er eine praktische Ver-

besserung, und glaubt, damit eine Anerkennung zu finden, so wird er oft bitter enttäuscht. „Das ist Ihre Pflicht, daß Sie es so machen“, oder: „Ach was, das kümmert Sie nichts; Sie sind hier zum Arbeiten und nicht um zu denken etc.“ kann man oft von seinen Vorgesetzten hören und dann wundert man sich, wenn der Arbeiter an der Leistungsfähigkeit des Betriebes kein Interesse hat.

Da es von Interesse und für nachfolgenden Vorschlag wichtig ist, sei hiemit das Wichtigste für die Hilfsanstalten des Betriebes aus dem Bericht des k. k. Eisenbahnministeriums vom Jahre 1911 wiedergegeben. Der Bericht umfaßt alle 28 Werkstätten, welche als Hauptwerkstätten gelten. Außer diesen gibt es noch 16 Neben- oder Heizhauswerkstätten, für welche der Jahresbericht keine genauen Daten ausweist, daher nicht in Betracht kommen.

Tabelle I für Verwaltungs- und Aufsichtspersonal sowie Ausgaben für Werkstättenbetrieb im Jahre 1911.

1. Anzahl der Beamten, Unterbeamten, Bahnoffiziantinnen und Diener . . . . .	1.180
2. Taglohnbedienstete . . . . .	190
3. Bezüge der Beamten, Unterbeamten, Bahnoffiziantinnen und Diener . . . . .	3.990.134 Kr.
4. Bezüge der Taglohnbediensteten . . . . .	261.814 „
5. Amisauslagen . . . . .	121.422 „
6. Beleuchtung, Heizung und Reinigung der Werkstätten . . . . .	416.991 „
7. Erhaltung der Werkstatteinrichtung . . . . .	1.297.645 „
8. Betriebskosten der Werkstättenmotoren . . . . .	697.305 „
9. Werkstättenfeuerwehren . . . . .	57.770 „

Bei Punkt 3 kommen noch die Prämien und Tantiemen dazu, welche nicht genau detailliert sind, daher vorläufig nicht näher besprochen werden sollen.

Tabelle II, zur Uebersicht des durchschnittlichen Arbeiterstandes, des Verdienstes sowie des Wertes der verarbeiteten Materialien.

1. Durchschnittlicher Arbeiterstand 19.044.
2. Verdienst sämtlicher Arbeiter 26.545.299 Kr.
3. Wert des verarbeiteten Materials 27.250.353 Kr.
4. Auf 1 Kr. Lohn entfällt Materialwert Kr. 1.03.
5. Kosten der Werkstättenregie: a) im allgemeinen 3.842.481 Kr.; b) in Prozenten des gesamten Verdienstes der Arbeiter 25-78.
6. Arbeitstage sämtlicher Arbeiter 5.302.772.
7. Ueberzeit sämtlicher Arbeiter in Tagen zu 8 Arbeitsstunden: a) im allgemeinen 148.309; b) in Prozenten der geleisteten Arbeitstage 28.
8. Ueberzeit per Tag und Arbeiter 0,2 (Arbeitstag zu 8 Stunden).
9. Durchschnittlicher Jahresverdienst eines Arbeiters Kr. 1.393-89.
10. Durchschnittlicher Verdienst eines Arbeiters per Arbeitstag Kr. 5-01.

Der durchschnittliche Verdienst eines Arbeiters per Arbeitstag war in der Werkstätte: Wien Kr. 5-34, Gmünd 5-05, St. Pölten 4-35, Linz 5-28, Salzburg 4-92, Feldkirch 4-23, Mittelfeld 4-36, Pilsen 4-30, Laun 4-45, Bodenbach 5-50, Jägerndorf 4-08, Neu-Sandec 4-50, Lemberg 4-65, Strij 4-74, Przemysl 4-95, Stanislaw 4-99, Floridsdorf (Lokomotivwerkstätte) 5-67, Floridsdorf (Wagenwerkstätte) 5-37, Mährisch-Odrau 4-76, Böhmischo-Leipa 4-—, Králov 4-06, Stimmering 7-25, Böhmischo-Trübau 3-48, Prag, 6-19, Bubna 6-54, Floridsdorf-Redlesee 6-02, Rumburg 4-57, Reichenberg 4-88.

Betrachtet man die Tabellen genau, so kann man verschiedenes lernen, freilich nur derjenige, welcher im Dienste steht und daher die Werkstättenverhältnisse am besten kennt. Ein Affordsystem, sei es Stückafford oder Zeitprämien, ist heute unmöglich und würde dieses nur noch ein größeres Chaos und Unzufriedenheit schaffen. Darüber zu schreiben ist nicht notwendig, denn sowohl die Bahnverwaltung als auch die Arbeiter sind sich klar, daß dieses System die größten Nachteile beiderseitig bieten würde. Es ist daher am besten, über diesen Schwundel nicht mehr zu reden. Dafür gibt es etwas anderes.

Das Aufsichtspersonal bezieht heute Prämien und Tantiemen, welche ganz einfach erweitert werden sollen und nach folgendem Schlüssel verteilt werden können:

Herr Oberinspektor Littrov vom Eisenbahnministerium erklärte ja schon des öfteren, es könnten 3.000.000 Kr. für die Betriebswerkstätten als Prämien etc. zum Verdienst gebracht werden. Nimmt man nun diese 3 Millionen an und gibt dazu noch 500.000 Kr., welche beläufig heute für das Aufsichtspersonal als Tantiemen etc. verteilt werden, so hat man eine Summe von 3.500.000 Kr. Schätzt man approximativ die Hilfsarbeiter der Betriebswerkstätten auf circa 4000 Mann (dabei werden in jeder Gruppe die im Taglohn stehenden und die Angestellten zusammengezählt), die Professionisten auf 15.000, die Unterbeamten auf 700, die Beamten auf 400 Mann, so hat man beläufig die Anzahl der Beschäftigten. Von dem gesamten Prämienbetrag soll der Hilfsarbeiter einen Anteil, der Professionist zwei Anteile, der Unterbeamte drei Anteile und der Beamte vier Anteile erhalten.

Es würden somit die Hilfsarbeiter 4000 Anteile, die Professionisten 30.000 Anteile, die Unterbeamten 2100 Anteile und die Beamten 1600 Anteile erhalten. Beläufig würden bei dem erwähnten Betrag von 3.500.000 Kr., der als Prämie zum Verdienste gedacht ist, der Hilfsarbeiter Kr. 92-83, der Professionist Kronen 185-66, der Unterbeamte Kr. 278-49 und der Beamte Kr. 371-82 jährlich bekommen.

Dieser Schlüssel wäre halbwegs gerecht, denn es wird damit gewiß die Leistung berücksichtigt und er wäre so ziemlich den heutigen Gehalt- oder Lohnverhältnissen angepaßt. Das Ministerium soll diesen Vorschlag annehmen und ausführen, wenn die ehrliche Absicht besteht, für die Bediensteten und Arbeiter der Betriebswerkstätten etwas Gutes zu schaffen.

Ganz bestimmt wird die Leistungsfähigkeit erhöht, denn jeder Arbeiter bekommt einen gewissen Ansporn, insbesondere wenn eine noch bessere Prämie in Aussicht gestellt wird, und zwar durch Materialersparnis.

Wie ja aus der Tabelle II ersichtlich ist, beträgt der Wert des verarbeiteten Materials über 27 Millionen Kronen. Daß hier ganz gewaltig gespart werden kann, weiß jeder Bedienstete und Arbeiter, aber die Verwaltung muß dazu eine ehrliche Absicht haben. Heute hat der Arbeiter nichts dreinzureden und vom Bureau-menschen kann man doch das richtige Verständnis hiefür

nicht verlangen. Will das Ministerium wirklich die Leistungsfähigkeit der Betriebswerkstätten erhöhen, will das Ministerium beim Material, welches zur Verarbeitung gelangt, Ersparnisse machen, dann müssen erstens die Maßschläge und Erfahrungen der Arbeiter als der Praktiker befolgt und benützt werden und zweitens die gemachten Ersparnisse, zum Teil wenigstens, als Prämienanteile nach dem vorgelegenen Schlüssel zur Auszahlung gebracht werden. Freilich werden die heutigen Aufsichtsorgane mit diesem Schlüssel nicht ganz zufrieden sein, aber es muß ihnen gesagt werden, daß das heutige System die Arbeiter noch zehnfach ungerechter empfinden.

Der Arbeiter soll heute möglichst viel leisten, viel sparen, erhält aber gar nichts davon. Man soll ja nicht sagen, es ist unmoralisch, wenn der Arbeiter für einen besonderen Fleiß eine besondere Entschädigung verlangt. Die Arbeiter befolgen hiemit nur das, was sie von ihren Vorgesetzten heute lernen. Es kann aber bei den Arbeitern von einer Unmoralität überhaupt nicht gesprochen werden, wenn man die Löhne und Gehälter mit den teuren Lebensbedingungen in Oesterreich vergleicht. Das Verlangen nach höheren materiellen Vorteilen der Arbeiter in den Betriebswerkstätten der österreichischen Staatsbahnen ist so gründlich begründet, daß weitere Worte überflüssig sind.

Es soll daher das Ministerium nicht mehr lange zaudern, sondern geben, was gerecht ist und das Studium mit dem Afford oder den Prämien aufgeben. Die Durchführung des gemachten Vorschlags wird das Ministerium und auch die Arbeiterschaft befriedigen, alles andere ist Schwindel und nur auf Ueberbeteiligung berechnet, außer — es werden noch bessere Vorschläge gebracht, welche der Arbeiterschaft höhere materielle Vorteile bringen, ohne Ueberleistung der manuellen Arbeitskraft.

Der Vorschlag des Genossen W. wäre zweifellos sehr akzeptabel. Ueber einzelne Punkte — wie die Verteilung — ließe sich vielleicht reden, doch sind sie, wenn auch von wichtiger, so dennoch nicht von hauptsächlichster Bedeutung.

Um aber die Werkstättenarbeiter über die Abmachungen, welche die k. k. Staatsbahnverwaltung mit der Einführung eines anderen Entlohnungssystems verfolgt, nicht im unklaren zu lassen, müssen auch diese aufgezeigt werden. Dazu bringen wir ein Schriftstück, das uns ein Zufall seelen in die Hand gespielt hat, zur Veröffentlichung, das den Entwurf eines Affordsystems zum Inhalt hat und wahrscheinlich der nächsten Konferenz der Werkstättenvorstände als Grundlage zur Beratung dienen dürfte.

Wir behalten uns vor, in ausführlicher Weise dieses Thema zu behandeln.

**Hier der Entwurf:**

Die Basis eines jeden Affordes, also auch des Stückaffordes bildet die Bestimmung einer Zeiteinheit, in welcher eine bestimmte Leistung zu vollführen ist.

Die Stückaffordpreise werden in der Weise gebildet, daß die für die Fertigstellung eines Arbeitsstückes erforderliche Zeit — in Stunden ausgedrückt — mit einem ideellen (Durchschnitts-) Stundenlohn multipliziert wird. Diesen ideellen Stundenlohn in solcher Weise zu bestimmen, daß einerseits der Arbeitgeber, andererseits die Arbeiter nicht geschädigt werden, ist eine sehr schwere Aufgabe und läßt sich zur allseitigen Zufriedenheit nur in solchen Betrieben lösen, in welchen die Löhne der eine und dieselbe Arbeit ausführenden Arbeiter nicht allzu große Differenzen aufweisen.

Es verdient aber bei gleicher Geschicklichkeit ein jugendlicher Arbeiter mit kleinem Tagelohn prozentuell zum Grundlohn immer mehr als ein älterer Arbeiter, welcher bereits einen höheren Lohn bezieht. Wenn jüngere und ältere Arbeiter in einer Partie arbeiten und der Gesamtverdienst nicht nur nach den geleisteten Stunden, sondern auch im Verhältnis der Grundlöhne verteilt wird, sind die Klagen der jüngeren Arbeiter über Benachteiligung zugunsten der älteren nicht ohne Berechtigung.

In den Werkstätten der k. k. Staatsbahnen weisen die Löhne der eine und dieselbe Arbeit verrichtenden Arbeiter sehr bedeutende Differenzen auf, da auch die Stabilisierten: Werkführer, Obermerkmänner und Werkmänner, mit einbezogen werden müssen.

Die Löhne in einer und derselben Partie variieren oft von 3 bis 8 Kr. und darüber.

Sollten Stückaffordpreise gebildet werden, müßten dieselben auf Grund des durchschnittlichen Lohnes, das sind 5 Kr., erstellt werden.

Der so gebildete Affordpreis würde aber nur für den Fall zutreffend sein, wenn alle Arbeiter in denselben stehen würden. Wenn dagegen die jüngeren Arbeiter mit kleinen Löhnen stabilisiert, dann verdienen die älteren beziehungsweise stabilisierten Arbeiter bei gleicher Leistung weniger als ihren Lohn (Gehalt); im zweiten Fall, wenn die älteren Arbeiter der Arbeit fernbleiben, würden die jüngeren Arbeiter ganz bedeutende Mehrverdienste erzielen können.

Da jedoch die Stabilisierten ihren Gehalt auch dann beziehen, wenn sie nicht in Arbeit stehen, könnte die durch einfache Abzug, beziehungsweise Krankmeldung der stabilisierten Arbeiter leicht erzielbare, ganz bedeutende Steigerung des Affordverdienstes die übrigbleibenden jüngeren Arbeiter heutzutage verleiten, daß sie den Stabilisierten sogar Prämien für das Fernbleiben vom Dienste zahlen könnten.

Die Verwaltung wäre bei Erstellung der Affordpreise nach dem Durchschnittslohn immer der Gefahr ausgesetzt, unüberhältnismäßig hohe Verdienste den jüngeren Tagelohnarbeitern auszahlen zu müssen, wobei die Belastung des Etats durch die Gehalte der Stabilisierten aufrecht bliebe.

Für die k. k. Staatsbahnwerkstätten dürfte es sich daher empfehlen, jenen Faktor, das ist den Durchschnittslohn, welcher die gute Unterlage eines jeden Affordpreises (die normierte Zeit) verschlechtert, ganz fallen zu lassen und die Affordpreise nicht in Geld, das ist nicht nach Zeit und Durchschnittslohn, sondern einfach nur nach der Zeit zu bestimmen.

Es wäre somit für alle in der Werkstätte zu leistenden Arbeiten die erforderliche Zeit zu normieren.

Wenn durch die Geschicklichkeit und den Fleiß des Arbeiters die Arbeit früher beendet, das heißt in kürzerer Zeit als normiert ausgeführt wird, kann dem Arbeiter die ersparte Arbeitszeit vergütet werden.

Abgesehen von den bekannten Vorteilen, welche eine raschere Arbeitsausführung für die Verwaltung mit sich bringt (Ausnützung der Werkzeugmaschinen und der Werkstättenräumlichkeiten, Verringerung der Stützzeiten der Fahrtrienntmittel etc.), würde die Bahnverwaltung nur dann bestimmte positive Vorteile erzielen, wenn die dem Arbeiter zu leistende Vergütung für eine ersparte Stunde Arbeitszeit kleiner ausfällt als der normal gezahlte Stundenlohn beträgt;

bei Arbeiterpartien als der Durchschnittslohn (per Stunde) aller in der Partie Arbeitenden.

In allen anderen Fällen wäre keine positive Ersparnis zu erzielen, sondern immer eine Mehrausgabe zu erwarten. Es ist nun die Frage, auf welcher Grundlage die Höhe der den Arbeitern für ersparte Arbeitszeit zu leistenden Vergütung zu bemessen wäre.

Zur Beantwortung dieser Frage muß man vorerst klären, welchen positiven Wert die ersparte Arbeitszeit für die Verwaltung repräsentiert.

Setzt man voraus, daß zum Beispiel eine viermännige Arbeiterpartie eine gewisse Leistung, welche in einem Arbeitstage — neun Stunden — auszuführen war, für welche daher  $4 \times 9 = 36$  Arbeitsstunden waren, in 27 Arbeitsstunden ausführt, ist diese Ersparnis für die Verwaltung gleichwertig der täglichen Arbeitsleistung eines Arbeiters — neun Stunden — mit anderen Worten: die Verwaltung müßte, um dieselbe Arbeit bei normaler Arbeitsleistung in der gekürzten Zeit von 27 Stunden auszuführen, die Anzahl der Arbeiter in der betreffenden Partie um einen Mann vermehren.

Die zu leistende Vergütung per ersparte Stunde ist demnach gleich dem Stundenlohn des aufzunehmenden Arbeiters. Bei jeder Arbeitervermehrung werden neue Arbeiter mit ortsüblichem niedrigsten Lohn aufgenommen; es ist daher vollkommen gerecht, wenn nur dieser niedrigste Tagelohn und nicht der Durchschnittslohn bei der Berechnung des Mehrverdienstes zur Anwendung kommt. Auf diese Weise kann die Verwaltung bei genauer Festsetzung, beziehungsweise Normierung der Arbeitsstunden niemals zu Schäden kommen und kommt ihr außer allen aus der rascheren Arbeitsdurchführung resultierenden Vorteilen noch die Differenz zwischen dem für den Mehrverdienst zu vergütenden niedrigsten Anfangslohn und dem Durchschnittslohn der Arbeiterpartie zugute.

Die Verteilung des Mehrverdienstes an die Arbeiter einer Partie hätte nur nach dem Verhältnis der geleisteten Arbeitsstunden, nicht aber nach dem Tagelohn zu erfolgen, so daß alle Arbeiter für eine Arbeitsstunde gleich hohen Mehrverdienst ausbezahlt bekommen würden. Der Partieführer wäre für seine Führung durch einen — etwa Prozentigen — Anteil des Mehrverdienstes der ganzen Partie zu entschädigen, dieser Betrag vorher von dem ermittelten Verdienst der Partie abzuziehen, der Rest dann im Verhältnis der Arbeitsstunden auf alle Arbeiter — inklusive des Partieführers — zu verteilen.

Dies ist vollkommen gerecht, da der Mehrverdienst unabhängig von der sonstigen Entlohnung (Gehalt, Tagelohn) berechnet wird und das Dienstalter, respektive die größere Erfahrung und Geschicklichkeit der älteren Arbeiter schon in ihrem höheren Tagelohn (Gehalt) Berücksichtigung findet, die vermehrte Arbeitsleistung der alten und geschicklichen Arbeiter aber nicht unberechtigterweise noch mit höheren Anteilen am gemeinsamen Verdienst einer Partie honoriert wird, wie es bei dem üblichen Modus der Verteilung des Affordverdienstes der Fall ist.

Der Antrag könnte folgendermaßen kurz gefaßt werden (rezapitulierend):

1. Die Arbeiter erhalten ihren Gehalt, beziehungsweise die im Tagelohn stehenden den nach den geleisteten Schichten entfallenden Tagelohnverdienst wie bisher.
2. Außerdem wird bei nachgewiesener Mehrleistung ein Affordmehrverdienst ausbezahlt.
3. Zu diesem Zweck werden für jede Arbeitseinheit Affordpreise bestimmt, und zwar nur nach der Zeit, in Stunden und Beinhaltstunden normiert.
4. Die Mehrleistung (in Stunden ausgedrückt) wird durch Vergleich der normierten und faktisch geleisteten Stunden eruiert.
5. Der Affordmehrverdienst ist das Produkt der Mehrleistung (in Stunden) und des üblichen von der vorgesetzten Behörde zu bestimmenden minimalen Stundenlohnes.
6. Von dem erzielten Mehrverdienst erhält der Partieführer 2, eventuell 3 bis 4 Prozent als Partieführerzulage.
7. Der verbleibende Rest wird für alle Arbeiter der Partie (inklusive Partieführer) nur nach Maßgabe der geleisteten Arbeitsstunden verteilt.
8. Ist die Anzahl der geleisteten Stunden größer als jene der normierten Stunden, wird der Tagelohn (Gehalt) ungeschmälert ausbezahlt; in solchem Falle ist bei nächster Zuweisung der gleichen Arbeit durch genaue Beaufsichtigung und Aufsicherungen der zur Arbeitsdurchführung wirklich erforderlichen Zeit festzustellen, ob der Affordpreis entsprechend war. Ist dies der Fall, wird gegen die Saumseligkeit der Arbeiter einschreiten sein.
9. Es ist nicht notwendig, für jede einzelne Arbeit die Zeit der Fertigstellung genau aufzuschreiben, dies ist nur bei Neubildung, beziehungsweise Ueberprüfung der Affordpreise nötig. Es genügt voll kommen, wenn festgestellt wird, welche Arbeiten in dem betreffenden Monat fertiggestellt wurden.
10. Bei nichtfertigen Arbeiten wird, wie sonst üblich, durch Abschätzung festgestellt, welcher Bruchteil der Arbeit fertig und welcher auf den nächsten Monat zu übertragen ist.
11. Der Affordmehrverdienst wird mit der ersten Monatszahlung der folgenden Woche ausbezahlt.

Bezüglich der Durchführungsdetails gibt die Beilage Aufschluß.

Sollte das vorstehende oder ein ähnliches auf Grund der Zeitbestimmung erstelltes Affordsystems zur Einführung bei der k. k. Staatsbahn gewählt werden, dürfte sich folgender Vorgang empfehlen:

Die St. E. G., De. N. W. B. und K. J. N. B. arbeiten in den Werkstätten derzeit nach Stückaffordpreisen. Da alle Stückafforde, wie eingangs erwähnt wurde, auf Grund der Zeitnormierung und eines Durchschnittslohnes erstellt wurden, sollen zunächst die bestehenden Affordpreiszettel auf „normierte Arbeitszeit“ umgerechnet werden, und zwar durch einfache Division des Affordpreises durch die Durchschnittslohnquoten, zum Beispiel Affordpreis Kr. 1.00, Stundenlohn Kr. — 80, neuer Affordpreis  $1.00 : 0.80 = 2$  Stunden. Die sich eventuell ergebenden Hundertstelstunden sind abzurufen auf Beinhaltstunden.

Nach Erstellung der neuen Preisverzeichnisse wären selbe zuerst bei jeder k. k. Direktion zu vergleichen; es wäre der Ursache der vorkommenden Differenzen nachzugehen und eine einheitliche Zeitnormierung für alle solchen Arbeiten festzulegen, welche unter annähernd gleichen Verhältnissen, mit demselben Mitteln beziehungsweise Arbeitsmaschinen ausgeführt werden; hienach könnte ein Vergleich der auf diese Weise schon richtiggestellten Verzeichnisse aller drei k. k. Direktionen erfolgen, wodurch sich wohl eine weitere Einheitlichkeit der Affordpreise erzielen lassen wird, wiewohl die Stückaffordpreise in den verschiedenen Werkstätten differieren müssen, sollen im Gegenteil die Arbeitszeiten überall mit sehr geringen Ausnahmen dieselben sein, vorausgesetzt, daß die Werkstatteinrichtungen annähernd gleich sind, und es wäre nur gerecht, wenn geschicktere und fleißigere Arbeiter mehr verdienen würden.

Die richtiggestellten Preisverzeichnisse wären dann den k. k. Werkstätten, welche im Tagelohn arbeiten, zu übermitteln und seitens dieser wäre auf Grund längerer Beobachtungszeit festzustellen, inwiefern die „normierten Arbeitszeiten“ der verstaatlichten Bahnen für die bestehenden Arbeitsverhältnisse bei den Staatsbahnen zutreffen, respektive welcher weiteren Korrektur die Sätze bedürfen.

Erst nach Vergleichung aller einlaufenden Korrekturen wäre seitens des k. k. Ministeriums eventuell im Wege einer Konferenz der Werkstättenvorstände zur Erstellung einer allgemeinen für alle Werkstätten gültigen Zeitnormierungsverzeichnis zu schreiben. Den verschiedenen lokalen Verhältnissen, der Feuerung etc. ist teilweise schon durch die Höhe des Tagelohnes Rechnung getragen worden und wäre auch bei der Berechnung des Mehrverdienstes durch verschiedene Höhen der per ersparten Stunde zu leistenden Vergütung Rechnung zu tragen.

Es ist sicher zu erwarten, daß schon durch den Vergleich der bestehenden, aber auf Zeitnormierung umgerechneten Affordpreiszettel den Direktionen selbst Anlaß zur Regelung der Arbeitsleistung und Entlohnung in ihren Bezirken gegeben werden wird, und zwar nicht zumungunsten der Verwaltung; noch in höherem Maße ist dies beim Vergleich der von den Direktionen erstellten einheitlichen Verzeichnisse zu erwarten und werden jene Direktionen, welche weniger rationell arbeiten, gewiß trachten, den anderen nachzukommen. Wenn auch kein anderer Erfolg bei den Staatsbahnen zu erzielen wäre, würde wohl schon die Einführung einer Einheitlichkeit hoffentlich eine Verbilligung der Kosten bei den neuverstaatlichten Bahnen mit sich bringen.

Zwecks Eroberung des Zeitaffordsystems wäre in je einer Werkstätte der St. E. G., K. J. N. B. und De. N. W. B. diese neue Art der Berechnung vorläufig unter Beibehaltung der derzeit gültigen nur auf Zeitnormierung umgerechneten Affordpreise probeweise einzuführen. Man könnte eventuell für den Anfang auch den bisherigen Modus der Verteilung des Affordverdienstes beibehalten, insoweit nicht die Grundlöhne den bei den k. k. Staatsbahnen üblichen Löhnen angepaßt werden. Die Vergütung der Mehrleistung per ersparter Stunde könnte anfangs eventuell mit dem Durchschnittslohn bestimmt werden etc., worüber jedenfalls die betreffenden Direktionen vorher ihr Gutachten abzugeben hätten.

Falls sich bei der versuchsweisen Einführung des Zeitaffordsystems in den Werkstätten der verstaatlichten Bahnen keine nennenswerten Schwierigkeiten ergeben sollten, könnten dann auf Grund der während dieser Versuchsperiode bei den Stammbahnwerkstätten gesammelten Erfahrungen und Beobachtungen der Afford nach neu aufzustellenden Arbeitszeitnormierungen eingeführt werden.

Bei den neuverstaatlichten Bahnen könnte sodann die allgemeine Lohnregulierung nach den neuesten Staatsbahnnormen erfolgen und könnte dann auf den bei allen Staatsbahnwerkstätten gleichen Afford übergegangen werden. Dann würde auch der angeführte Stabilisierung der Arbeiter bei den verstaatlichten Bahnen kein Hindernis im Wege stehen.

**Einft und Zehnt.**

**Zur Lage der Lokomotivführer und Heizer der Linie Aibling-Triest.**

Als Stephenson seine erste Lokomotive baute, da gab es nicht geringen Spektakel ob dieser sonderbaren Gestalt, die sich da der Welt präsentierte. Alle Welt blickte zu jener Zeit auf England, auf Stephenson und seine Maschine. Mit Freude und Stolz, aber auch mit Mißtrauen und Reid betrachtete man das Lokomotivchen von damals. Und erst als die Rädchen sich gar zu drehen anfingen und das Lokomotivchen zu pfeifen, zu pfeuchen und zu laufen begann, und als ihm hinterher noch dazu einige Wäglein nachliefen, da gab es allenthalben großes Geschrei der Verwunderung und wohl auch des Schreckens. Und die Lokomotive begann ihren Siegeslauf durch die Welt, Jahrzehnte hinter sich lassend, Uralters vernichtend, Neues schaffend, Menschen ändernd.

Ein gar gewaltiges Stück Erde durchsuchte die Lokomotive bis heute, in einem Zeitraum von nun fast hundert Jahren. Und wo sie immer nur hinkam, auf der ganzen großen, weiten Welt, wo sie anhielt, um von dem rasenden Lauf etwas auszuschnaufen, da zauberte sie wie durch Wunderkraft herrliche Städte und Ansiedlungen hervor, und wo die Postkutsche früher tagelang fahren mußte, um auf menschliche Wohnungen zu stoßen, da blühen heute Dörfer und Marktstellen gleich Blumen auf gutem Wiesengrunde. Und dort, wo müttende Menschen in entsetzlichen Ringen und Schlachten sich gegenseitig wie wilde Tiere zerfleischt, alles verwüstend, was Menschenhände mühsam errichteten, dort bestehen heute reiche Industrien mit gewaltigen Fabriken, deren Schornsteine gleich schwarzen Riesensingern in die Höhe ragen, als sollten sie den Weg zeigen, den die Lokomotive genommen. Freilich ist diese nicht mehr das Lokomotivchen von damals, und was würde der gute alte Stephenson wohl sagen, wenn er die riesigen Nachkommen seiner Lokomotive sehen könnte, die heute Züge bis zu tausend und mehr Tonnen hinter sich herziehen? Würde er seine Eisenbahnzöglein von damals nicht Spielzeug heißen gegenüber den heute bestehenden? Und was würde der alte Herr wohl dazu sagen, wenn er sehen könnte, daß sich auf diesen Riesenspektakeln, die solche ungeheure Züge nachschleppen, auch nur zwei Menschlein befinden, nicht größer und stärker als die damals auf seinem winzigen Maschinchen. Wie würde wohl der alte Herr erschrecken, wenn, während er mit seinem damaligen Zöglein gemütlich einberoadelnd, an ihm ein Schnellzug mit 60 bis 100 Kilometer Stunden-Geschwindigkeit vorüberfahren würde? Was hätte Stephenson wohl seinem Lokomotivführer gezahlt und zahlen müssen, wenn er von diesem einmal verlangt hätte, eine der heutigen großen Lokomotiven in Bewegung zu setzen? Und was würde Stephenson wohl sagen, wenn er erfahren könnte, wie armelig und ungenügend der Lokomotivführer und Heizer von heute bezahlt ist, wie schwer sich dieser Mann heute durchkämpfen muß, durch Entbehrungen und Mühseligkeiten aller Art, mit welchen Sorgen in Kopf und Herz er seinen schweren und verantwortungsvollen Dienst verrichten muß; wenn er sehen würde, wieviel heute von einem Lokomotivführer verlangt wird und wie wenig jedoch von den maßgebenden Behörden getrachtet wird, daß Führer und Heizer diesen Dienst auch ohne Sorgen und mit etwas mehr Freude zu versehen in der Lage sind.

Diese Aneiferung durch materielle Besserstellung der Lokomotivführer und Heizer scheint jedoch unseren Eisenbahnbehörden nicht als notwendig einzuleuchten. „Er wird gestraft, wenn er sich einer Unterlassung oder Uebertretung der Vorschriften der Instruktionen schuldig macht.“ So lautet der kategorische Befehl, der wie ein unantastbares Gesetzwort gehandhabt wird und unsere Strafdiktatoren zu Despoten macht, die uns niederringen wollen. — „Wir haben euch Instruktionen gegeben; nach diesen habt ihr euch zu richten. — Ihr dürft sie, ja ihr müßt dieselben sogar verlesen, doch wehe euch, wenn die

Sicherheit des Verkehrs darunter leidet. — Wir sind durch dieselben gedeckt; ihr haltet uns für die Sicherheit mit Haut und Haar. — Ihr dürft keinen Fehler machen, das überlaßt gefälligst uns; bei euch muß jeder Irrtum ausgeschlossen sein. — Ihr seid von uns aus eine Maschine auf der Maschine; ein vollkommen sicherer Präzisionsapparat, der die Maschine in Bewegung setzt, reguliert, zum Stillstand bringt; der an nichts zu denken hat; an nichts denken kann, als an Maschine, Strecke, Station und an die absolute Sicherheit sowie an die unbedingte Regelmäßigkeit des Verkehrs. Das wird von euch verlangt. — Was wir euch geben, liegt an euch. — Spart und fährt, nur so bekommt ihr Geld. — Das ist unser Grundprinzip.

Ganz besonders kann man diese Betrachtungen im Amtsbereich der Staatsbahndirektion Triest machen, deren maßgebende Personen einen, mit einer fast unbegreiflichen Sparwitz verbundenen Despotismus aufweisen, der keinesgleichen sucht. Hier scheint man nur eine Kategorie von Bediensteten zu kennen, die sparen sollen und an denen gespart wird; das sind die unglückseligen Lokomotivführer und deren Heizer. Diese Kategorie soll für alles aufkommen, was bei anderen Berufszweigen und Dienststellen zu viel gebraucht und verbraucht wird.

Ein recht niedliches Liedchen kann das Personal der Heizhausleitung Görz davon singen, dessen Bezüge seit einigen Jahren mit einer Virtuosität beschnitten wurden, die zumindest als raffiniert bezeichnet werden kann. Bis vor zwei Jahren wurde auf dieser Linie tatsächlich den schweren Streckenverhältnissen entsprechend verdient; dieses scheint jedoch von unseren lebenswürdigen Behörden als zuviel empfunden worden zu sein und man fing gemächlich an zu reduzieren und reduzierte frisch und flott bis zum heutigen Tag, so daß unsere Nebenbezüge mit ganz geringen Ausnahmen gegenüber den früheren noch vor einigen Jahren bestanden, fast um die Hälfte und darunter gesunken sind. Als Entschädigung dieses Verlustes unsererseits sorgte die Staatsbahndirektion Triest in lebenswürdiger Art durch Erhöhung der Dienstleistungen, die gegenwärtig sogar für viel leichter zu befahrende Strecken als zu schwer bezeichnet werden können. Man scheint uns als Reibeigene zu betrachten, die ganz einfach Dienst leisten müssen, ob sie können oder nicht. Eine Ermüdung erscheint unseren humanen Vorgesetzten einfach lächerlich, als Simulation, da diese Herren es gar nicht glauben können, daß man bei unserem herrlichen Dienst, mit unseren prächtigen und imponierenden Lokomotiven überhaupt ermüden kann. Ein Lokomotivführer wird gestraft, weil er mit einer defekten Maschine, welche er beinahe dienstunfähig übernehmen mußte, auf der Strecke untauglich wird, obwohl er das Menschenmögliche tut weiterzukommen, um ja nur nicht den regelmäßigen Verkehr zu stören; dagegen bleibt eine Heizhausleitung straflos, welche eine Maschine, die mit einem leicht und billig zu behandelnden Defekt dienstunfähig ist, trotz der Bitten des Führers, anstatt die Reparatur zu beheben, ganz einfach abmontiert, welche Arbeit oft viel teurer kommt als die kleine Reparatur, und fällt in einem Güterzug einrangiert nach Hause schickt. Nicht selten kommt es vor, daß sich ein Führer mit Hilfe seines abgerackerten Heizers eine solche Reparatur selbst zusammenbasteln muß, was besonders bei den zeitraubenden Vorbereitungen, speziell bei den Vierzylinder-Maschinen, wenn es eine Lagerreparatur der inneren Leitungen oder Strenzköpfe betrifft, für zwei Menschen fast zur Unmöglichkeit wird. Daß diese Arbeit die auswärtige, bei manchen Touren ohnehin sehr karg bemessene Ruhezeit noch um ein Erkleckliches kürzt, manchesmal überhaupt ganz aushebt, macht jenen Herren keine graue Haare. Wenn man diese kleinen Reparaturkosten den großen Transportkosten einer kalten Lokomotive gegenüber in Rechnung stellt, so wird man gewiß zugeben müssen, daß ein solcher Vorgang am allerwenigsten dazu beitragen kann, die Interessen der Bahnverwaltung bezüglich der Defonomie sinngemäß zu vertreten und zu wahren. Doch weiter: Ein Lokomotivführer steht in Disziplinaruntersuchung, weil er mit einem Güterzug auf einem Gefälle von 25 Prozent die Streckengefahrwindigkeit um 5 Kilometer überschritten hat und dadurch einen Wagenbrand verursacht haben soll. Das Stationspersonal erhielt jedoch eine belobende Anerkennung nebst entsprechender Remuneration, weil ein Lokomotivführer mit seinem Heizer den brennenden Wagen gelöscht und sich Kleider, Schuhe verbrannt und die Gesundheit ruiniert hat; das wurde denselben jedoch nicht belobend anerkannt und remuneriert; dafür wurde er aber glücklicherweise auch — nicht gestraft. Mit welcher Lust und Freude, mit welchem Galgenhumor muß ein Lokomotivführer doch den Dienst leisten, wenn ihm bei jedem Kilometerstein das ekelhafte Gespenst der Strafe höhnisch und drohend entgegenruft? Wird des Führers Aufmerksamkeit dadurch intensiver, wenn er, außer der Sorgen, die er wohl haben wird, auch noch daran denken muß, welche Strafen seiner schon zu Hause warten.

Die Bahnbediensteten ohne Unterschied des Dienstgrades sind verpflichtet, sich durch gegenseitiges Zusammenarbeiten den Dienst soviel als möglich zu erleichtern. Das erfordert nicht nur die Defonomie, sondern auch die Sicherheit und die Regelmäßigkeit des Eisenbahndienstes. Dieser löblichen Ansicht scheinen jedoch die Herrschaften unserer allverehrten Heizhausleitung nicht zu huldigen, denn nicht das geringste Anzeichen spricht dafür, daß uns in irgendeiner Weise entgegengekommen wird. Unsere Herren Vorgesetzten, vom Maschinenmeister aufwärts, haben nur ein Ziel, das sie im Auge behalten und hartnäckig verfolgen: die Tante. Ob das Personal oder die Interessen der Bahnverwaltung darunter leiden, ist ihnen vollständig Nebensache. Um das Entgegenkommen unserer lebenswürdigen Vorgesetzten einigermaßen zu beleuchten, diene folgender Vorgang:

Durch wiederholte Vorgesprachen der Lokomotivführer bei der Staatsbahndirektion Triest brachten wir es so weit, daß man uns durch die teilweise und ziemlich ausgiebige Erhöhung des Brennstoffausmaßes einigermaßen entgegengekommen ist, wodurch wir auch tatsächlich halbwegs anständige Prämien erzielten. Wir begannen bereits die Versprechungen dieser Personen höher zu schätzen. „Wenn man in puncto Geld ein Einsehen

hatte, wird man wohl auch für unsere übermäßigen Turndienstleistungen, die von unserer Heizhausleitung ganz nach Willkür gehandhabt und geändert werden, sowie für andere Forderungen ein Herz haben und uns näherkommen.“ So dachten wir.

Diesen loyalen Gedanken unserer Staatsbahndirektion gegenüber will uns jedoch unsere hochverehrte Heizhausleitung ganz gründlich vertreiben. „Reduzierung des auszugebenden Kohlenquantums.“ Das ist die neueste Parole, damit wir durch solche „Kiesprämien“ nicht zu übermütig werden. Zu der Regel wurden 22 bis 24 und auch mehr Korb Kohle per Tonne ausgegeben. Seit einiger Zeit bekommen wir Braun- und Schwarzkohle nur mehr 20 Körbe, was einem Nettogewicht von kaum 600 Kilogramm entspricht. Das ist doch gewiß reelle Bedienung. Und erst die Qualität; für diese gibt es gegenwärtig keinen anderen Ausdruck als kurzweg „Mist“; was auch seit kurzer Zeit die würzige Luft unserer geliebten Tunneln wieder beweist.

Nach einer alten Instruktion XXIII war der Führer verpflichtet, sich von dem richtigen Quantum der zu fassenden Kohle zu überzeugen. Was schert sich jedoch ein moderner Heizhausleiter um so dumme Vorschriften. Es führt zu weit, auf einmal all die Zärtlichkeiten und Unterwürfungen, welche uns unsere geliebte Heizhausleitung angedeihen läßt, würdig zu beleuchten. Eines möchten wir jedoch den Verehrtesten ins Gedächtnis schreiben, mit der innigsten Bitte, es nach Mäßigkeit dauernd zu beherzigen und zu behalten. Es ist nicht besonders klug, sich in solch schroffer, unnahbarer Majestät von dem Personal abzuwenden, wie es unsere Herren Vorgesetzten uns gegenüber jetzt zu praktizieren belibien. Niemals kann ein solcher Vorgang zu jenem nur halbwegs guten Einvernehmen führen, das im Interesse des Eisenbahndienstes doch so notwendig ist. Ein solches Einvernehmen kann nur dann zustande kommen, wenn unsere Vorgesetzten aus ihrer Höhe herunter steigen, mit dem Personal ehrlich unterhandeln, aufgestellte, begründete und bewilligte Forderungen tatsächlich erledigen und die gemachten Versprechungen auch erfüllen. Nichts wirkt lächerlicher als unbegründeter Stolz. Es gab und gibt heute noch alte Heizhausleiter, die, was Grobheit anbelangte, wahrlich nichts zu wünschen übrig ließen, die aber andererseits auch dem Personal wieder vollste Gerechtigkeit widerfahren und Unterstützung in ihren Forderungen und Beschwerden angedeihen ließen und sich deshalb trotz ihrer Grobheit doch wieder einer gewissen Liebe erfreuten, die man ihnen, wohl oder übel, nicht verjagen konnte. Wir verlangen, nach solcher Wiedermeier-Grobheit, nicht zurück, aber Gerechtigkeit und Ehrlichkeit fordern wir, solange von uns Ehrlichkeit und Verantwortung gefordert wird.

**Inland.**

**„Ans Vaterland, aus teure, schließ dich an...“**

Oesterreich liefert bekanntlich einen besonders hohen Prozentsatz zu dem alljährlichen Auswandererkontingent. Die Ziffern, die bisher darüber für das Jahr 1912 vorliegen, zeigen abermals eine Zunahme, so daß sich daraus der Beweis ergibt, wie gut es dem Volke im eigenen „teuren Vaterlande“ geht. So sind mit der Austro Americana im Monat November vorigen Jahres von Triest nach Nordamerika 1420, nach Südamerika 1854, zusammen 3274 Auswanderer gegenüber 1189, beziehungsweise 1104, zusammen 2293 Auswanderer im Monat November 1911 abgereist. Vom 1. Jänner bis 30. November 1912 beliefen sich die Beförderungen auf 12.559 Personen nach Nordamerika, 11.325 nach Südamerika, zusammen 23.884 Auswanderer gegenüber 7344, beziehungsweise 8446, zusammen 15.790 Auswanderer in derselben Zeit des Jahres 1911. Es ergibt sich somit in den ersten elf Monaten 1912 im Vergleich zu derselben Zeitperiode des Jahres 1911 eine Zunahme von 8094 Auswanderern.

**Dividendenaussichten bei den böhmischen Bahnen.**

Das „Eisenbahnblatt“ schreibt: Die Aussicht der Bahn weist für die ersten elf Monate eine Steigerung der Transporteinnahmen um rund 1.500.000 Kr. aus. Dieses Plus ist zweieinhalbmal so groß als jenes, welches für die gleiche Periode des Vorjahres ausgewiesen worden war. Bei den Endabrechnungen hatte sich allerdings das zu Ende Novemb. 1911 verzeichnete Plus von 600.000 Kr. auf 1.300.000 Kr. erhöht, demnach mehr als verdoppelt. Aus dieser Tatsache ließe sich, so schreibt das „Fr. Tagbl.“, folgern, daß auch die für die elfmonatliche Betriebsperiode des Jahres 1912 ausgewiesene Mehreinnahme von 1.500.000 Kr. nach Durchführung der definitiven Buchungen einen noch wesentlichen Zuwachs erfahren werde. Nach der Analogie früherer Jahre darf insbesondere von den Regulierungen der Monate November und Dezember ein beträchtliches Superplus erwartet werden, so daß man in der Annahme kaum fehl gehen dürfte, wenn man das Jahresplus aus den Transporteinnahmen auf mindestens 2 Millionen Kronen schätzt. Wenn auch der Monat Dezember ein nennenswertes Plus ergeben sollte, so läge es im Bereiche der Möglichkeit, daß die Bruttoeinnahmen die Ziffer von 2 Millionen Kronen noch überschreiten werden. Unter den gegenwärtigen Verhältnissen dürfte die Dividende des A-Unternehmens mit 126 bis 130 Kr. (im Vorjahre 110 Kr.), und die Dividende des B-Unternehmens mit 47 bis 48 Kr. (im Vorjahre 46 Kr.) zu schätzen sein. Zur Aufbesserung der Dividenden in der angegebenen Höhe würde ein Betrag von 430.000 Kr., beziehungsweise von rund 600.000 Kr. erforderlich sein, so daß noch eine erhebliche Summe zur Stärkung der Gewinnvorträge erübrigen würde, insbesondere für die A-Strecke, die schon im Vorjahre ihren Gewinnvortrag von 587.000 Kr. auf 753.000 Kr. erhöhen konnte. Der Güterverkehr der Puffig-Teplitzer Bahn ist in diesem Jahre um mehr als eine Million Tonnen gestiegen. Das gesamte Verfrachtungsquantum des zu Ende gehenden Jahres dürfte die Höhe von 11 Millionen Tonnen erreichen, und man muß bis auf das Jahr 1908 zurückgehen, um einer so bedeutenden Gütermenge zu begegnen. Den Mehreinnahmen des Jahres 1912 werden auch erhebliche Mehrausgaben gegenüberstehen. Die starken Mehrleistungen

des Betriebes sowie die erhöhten Personalkosten dürften allein schon die Summe von 600.000 Kr. erfordern. Aber auch andere Ausgabenposten dürften eine Erhöhung erfahren. Immerhin wird aber ein Nettoergebnis in resultieren, welches eine kräftige Erhöhung der vorjährigen Dividende ermöglichen wird. Man schätzt die Dividende auf 110 bis 115 Kr. gegen 88 Kr. im Vorjahre.

**Die wirtschaftlichen Folgen des Krieges.**

Im österreichischen Abgeordnetenhaus hat der Finanzminister über die Schädigungen geklagt, welche die österreichisch-ungarische Volkswirtschaft durch den Balkankrieg erlitten hat und noch erleidet. Alle Kreise der Industrie, welche an dem Export nach den Balkanländern beteiligt sind, werden betroffen. Dieser Export ist so plötzlich ab, daß rollende Waren unterwegs zurückbefördert werden mußten. Durch die Dekretierung der Moratorien in den kriegsführenden Staaten, mit Ausnahme der Türkei, wurden außerdem die Außenstände der Industrie am Balkan für längere Zeit uneinbringlich. Am meisten litt darunter die Textilindustrie, namentlich die Baumwollindustrie. Es mußten namhafte Reduktionen in einigen Betrieben vorgenommen werden, und es sind alle Neben- und Hilfsindustrien in Mitleidenschaft gezogen.

Die Balkanverhältnisse lösten aber auch eine allgemeine Unsicherheit aus, welche zunächst eine ziemlich unvermittelte Einschränkung des Inlandkonsums zur Folge hatte, worunter alle Industrien mit wenigen Ausnahmen empfindlich zu leiden hatten. Noch härter wurde die Volkswirtschaft getroffen durch die starke und zweifellos übertriebene Kündigung von gewährten Krediten und die Stillierung neuer Kreditgewährungen, wodurch die seit vielen Monaten herrschende Anspannung im Geld- und Kreditmarkt verschärft wurde. Die ärgste Gefahr drohte von der plötzlichen und in einigen Orten geradezu stürmischen Abziehung der Einlagen von den Sparkassen. Dank den getroffenen Maßnahmen habe sich bei keinem einzigen Institut eine wirkliche Stocung bei der Zurückzahlung der Einlagen ergeben, trotzdem diese Rückzahlungen bisher ungeahnte Dimensionen angenommen hätten.

**Zittert, Sozialdemokraten!**

Für die beste Flugschrift über „Irrtum und Schädlichkeit der sozialdemokratischen Lehre“ im Umfang von 3000 bis 4000 Druckzeilen schreibt „Danzers Armee-Zeitung“ in Wien XVIII einen Preis von 1000 Kr. (850 Mark) aus:

Im Lichte der Geschichte wie der logischen Erkenntnis soll die Schrift die Schädlichkeit der sozialdemokratischen Lehre darlegen und insbesondere den jungen Offizier in den Stand setzen, seine Mannschaft über die Hohlheit und Gefährlichkeit der sozialdemokratischen Schlagwörter aufzuklären, und ihn zu befähigen, die vor ihrer Einrückung häufig sozialistisch verkehrten Rekruten und Reservisten zum überzeugten Pflichtgefühl gegen Herrscher, Staat und Gesellschaft zurückzuführen.

Die Arbeiten sind bis 1. Juli 1913 einzusenden. Auch Nichtoffiziere können sich bewerben. Preisrichter sind Ottokar Graf Czernin, Friedrich Prinz Schaumburg-Lippe, Franz Graf Silba-Larouca, sämtlich Mitglieder des österreichischen Herrenhauses, und Ludwig Prinz zu Windischgrätz, Mitglied des ungarischen Magnatenhauses. Das ist ja eine fürchterliche Drohung, wenn jetzt die Herren vom hohen Adel den geistigen Ritt gegen uns reiten! Einfach, ah — scheußlich!

**Ausland.**

**Das organisierte Bahnpersonal Italiens gegen das System der Gratvergrütungen.**

Kurz vor Weihnachten autorisierte ein königliches Dekret die Verwaltung der Staatsbahnen, die im letzten Geschäftsjahr unter den Ausgaben für das Personal verwirklichten Ersparnisse in der Höhe von rund vier Millionen Lire unter dem Personal zu verteilen, unter Ausschluß der höheren Angestellten. Gegen dieses Dekret nimmt nun das Zentralkomitee des Syndikats der Eisenbahner Stellung. Es erklärt die defektierte Art der Verteilung für ungeeignet und mißbilligt prinzipiell das System der Gratifikationen, bei dem es zu einer unmoralischen Günstlingswirtschaft kommt. Das Komitee fordert alle Sektionen der Organisation auf, sich zu der Frage zu äußern und läßt den Generaldirektor der Staatsbahnen ein, über die Verteilung des Geldes die offiziellen Vertreter des Personals zu befragen, die im Beirat der Staatsbahnen Sitz und Stimme haben. Der Anfang Jänner in Rom stattfindende Eisenbahnerkongress wird sich mit der wichtigen Angelegenheit beschäftigen.

**Ein Rechtsraub an den Eisenbahnern in Belgien.**

Das belgische Eisenbahnministerium hat kürzlich ein neues Reglement, betreffend Vereinsrecht des Eisenbahnpersonals, veröffentlicht. Das „Journal des Transports“ hebt daraus folgende Artikel hervor: Artikel 12. Verboten sind: alle Kundgebungen, die ins Werk gesetzt werden, um zu ungunsten von Verwaltungsreformen den Beistand fremder Personen zu erhalten; alle politischen Aktionen; alle Angriffe gegen Handlungen und Entscheidungen der Verwaltung; alle Maßnahmen, welche geeignet sind, die Anwendung der Reglements zu hemmen; alle Beschlüsse oder Maßnahmen, die geeignet sind, die Freiheit eines Mitgliedes oder irgend eines anderen Angestellten zu beeinträchtigen oder die ihm von der Verwaltung zuerkannten Rechte zu beschränken. Artikel 14. Vereinigungen, welche sich ein anderes Ziel als die im gegenwärtigen Reglement vorgesehenen setzen, können sich mittels einer vorläufigen Ermächtigung der höheren Behörde bilden. Alle früheren Verfügungen, welche den vorstehenden widersprechen, sind abgeschafft. In ergänzender: Mundschreiben erklärt der Minister unter anderem: Im Interesse des Personals und um ihm Unannehmlichkeiten zu ersparen, halte ich es für angebracht, daran zu erinnern, daß die Teilnahme

an öffentlichen Versammlungen, die von dem Eisenbahndepartement fremden Personen zur Erörterung der öffentlichen Lage der Angestellten organisiert werden, ihnen streng verboten ist. (Reglement vom 10. März 1910 über die Vereinigungen, § 6.) Vor allem müssen die Angestellten sich von dem Gefühl durchdringen lassen, daß auf allen Stufen der Beamtenschaft alle sich als Mitarbeiter an einem gemeinsamen Werk betreten müssen, welches den Dienst der Nation zum Gegenstand hat. (Mundschreiben vom 6. Juni 1911.) Die Berufsinteressen dürfen gemeinsam nur durch die beteiligte Berufsgruppe, ohne jedes dem Beruf fremde Element, behandelt und erörtert werden. Außerdem muß diese Gruppe ihr eigenes Leben führen; sie darf Unterstützung oder Mitwirkung keiner Art annehmen, außer derjenigen, welche ihr die Verwaltung zur Ermutigung angedeihen lassen könnte. (Mundschreiben vom 14. August 1911.)

### Aus dem Gerichtssaal.

**Verkehrs- oder Betriebsunfall?** Der in Czortkoff stationierte Schloffer der L. L. Staatsbahnen Basil Jalkinski sollte im Jänner 1912 im Heizhaus Czortkoff eine Lokomotive reparieren, da die Vakuumbremse nicht funktionierte. Jalkinski suchte die schadhafte Stelle, wobei er mit dem linken Zeigefinger die Lücke von der Membrane der Leitung wegzog. In diesem Moment gab ein Mitarbeiter Ratium, wodurch dem Jalkinski der Zeigefinger abgezwickelt wurde. Infolge dieses Unfalles war er bis Mitte Mai im Krankenstand. Die Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen erkannte ihm für diese Zeit eine 60prozentige Heilverfahrensrente zu, während die Zuerkennung einer weiteren Rente entfiel, weil Jalkinski Mitte Mai seine frühere Tätigkeit wieder aufnehmen konnte. Gegen diesen Bescheid brachte Jalkinski durch Dr. Leopold K a z eine Klage gegen die Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen beim Schiedsgericht ein, worin dieser geltend machte, daß dem Kläger keine 60prozentige, sondern eine 90prozentige Heilverfahrensrente gebühre, nachdem der betreffende Unfall sich als Verkehrs- und nicht als Betriebsunfall darstelle. Die Maschine sei nämlich zur Zeit des Unfalles unter einem Druck von sieben Atmosphären gestanden und sei auch bei dieser Reparatur Eile erforderlich gewesen. Die beklagte Anstalt legte in ihrer Klageantwortung dem Gericht eine Zuschrift der Staatsbahndirektion Stanislaw vor, laut welcher bei dieser Reparatur Eile nicht erforderlich war.

Bei der am 19. Dezember 1912 stattgehabten Schiedsgerichtsverhandlung machte der Vertreter Jalkinskis geltend, es könne nicht in Abrede gestellt werden, daß bei dieser Reparatur Eile notwendig war. Denn wenn die Reparatur des aufgefundenen Fehlers auch nur kurze Zeit in Anspruch nimmt, so könne doch mit dem Auffuchen der schadhaften Stelle sehr viel Zeit verloren gehen. Tatsächlich sei ja die schadhafte Stelle erst im Moment des Unfalles um 1/2 Uhr, also anderthalb Stunden nach Beginn der Arbeit, entdeckt worden. Aber auch abgesehen davon, müßte der Unfall als Verkehrsunfall angesehen werden, da die Maschine unter einem Druck von sieben Atmosphären gestanden sei, welcher zur selbsttätigen Fortbewegung genüge. Schließlich habe es sich um eine Maschine gehandelt, welche nicht aus dem Verkehr gezogen war. Sie sei von der Strecke um 10 Uhr zum Zwecke der Reparatur ins Heizhaus geschafft worden und sollte von dort wieder um 1/3 Uhr weiterfahren, war während dieser ganzen Zeit unter Dampf, so daß von einer Unterbrechung des Verkehrs dieser Maschine nicht gesprochen werden könne. Ob aber der Unfall auf der Strecke selbst oder auf einem anderen Geleise sich zugetragen habe, könne für die Beurteilung des Unfalles nicht maßgebend sein.

Diesen Ausführungen schloß sich das Schiedsgericht unter dem Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Dr. Cap an und verurteilte die beklagte Anstalt zu einer Nachzahlung von 30 Prozent, als Ergänzung der 60prozentigen Rente auf eine 90prozentige.

**Rentenerhöhung.** Josef Hofwimmer, Kohlenarbeiter der L. L. Staatsbahnen, erlitt am 12. Jänner in der Station Breitenbrunn der L. L. Staatsbahnen einen Unfall, indem er bei Ausladearbeiten zwischen Ruffern eingeklemmt und geschleift wurde. Hofwimmer hatte bei diesem Unfall innere Verletzungen und einen Rippenbruch erlitten. Für die Folgen dieses Unfalles war Hofwimmer nach Einstellung der Heilverfahrensrente seitens der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt eine 30prozentige Rente monatlicher Kr. 28.47 zuerkannt worden. Diese Rente entspricht der Annahme einer 60prozentigen Einbuße an Erwerbsfähigkeit.

Gegen diese Bemessung brachte Hofwimmer durch Dr. Anton Braß die Klage beim Schiedsgericht an. Rentenerhöhung ein. Bei der am 13. November 1912 durchgeführten Verhandlung gaben die Sachverständigen, Herr Dr. W i j c h o f und Herr Dr. G ü n n e r, ihr Gutachten dahin ab, daß beim Kläger mit Rücksicht auf die Schwere des Unfalles doch eine höhere Einbuße, etwa eine Einbuße von 66% Prozent anzunehmen sei.

Der Klagevertreter beantragte hierauf, die beklagte Anstalt zur Zahlung einer mindestens 60prozentigen Rente zu verurteilen. Das Schiedsgericht verurteilte hierauf die beklagte Anstalt, dem Kläger eine 60prozentige Rente monatlicher Kr. 47.45 und an Nachzahlung einen Betrag von Kr. 73.72 sowie die Gerichtskosten zu bezahlen.

**Bettan.** (Eingegangene Verleumdung.) Die Anfallsrentner Joh. Drobnik und Vinzenz Eisinger, beide in Bettan, hatten schon geraume Zeit einen einmütigen Haß gegen Genossen Mleschik und jannan auf Mache. Endlich fiel es den beiden ein, Genossen Mleschik bei der Maschinenreparatur des Diebstahls zu beschuldigen, was zur Folge hatte, daß Genosse Mleschik auf die Anklagebank mußte. Bei der diesbezüglich durchgeführten Verhandlung wurde Genosse Mleschik, welcher von Genossen Dr. E i s l e r aus Graz vertreten war, freigesprochen. Nunmehr klagte Genosse Mleschik die beiden Verleumder. Bei der Verhandlung ließ Eisinger seinen Fehler ein, bat reumütig um Verzeihung und versprach sich, die Kosten zu zahlen. Die Verhandlung des Drobnik mußte dreimal vertagt werden, da dieser bestritt, die Anzeige geschrieben zu haben. Genosse Mleschik trat den Beweis an, welcher durch die Aussage des Sachverständigen im Schriftfach bekräftigt wurde. Alles Leugnen half nun einmal nichts. Nach dem Plädoyer des Klagevertreters wurde Drobnik nach § 488 St.-G. zu einem Monat Arrest, verschärft mit einmal Fasten und einmal hartem Lager sowie zur Tragung der Prozesskosten verurteilt.

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

### Streiflichter.

**Der „deutsche Hochgedanke“ auf der Südbahn.** Wie heißt die geschwollene Phrase, die in den diversen deutschnationalen Zeitungsdruckereien ständig gebrauchsfertig im Satz steht? Das „hehre Nationalbewußtsein“, der „hehre deutsche Hochgedanke“ schreitet unauffällig vorwärts! Nur auf der Südbahn, wo sich die waderen „Reichsbündler“ wiederholt die erdenklichste Mühe geben, den „deutschen Hochgedanken“ an den Mann zu bringen, scheint vorberhand für diesen Artikel kein Bedarf zu sein, wie nämlich aus dem Ergebnis der stattgefundenen Wahlen für den Provisionsfondsausschuß zu schließen ist. Es erhielten nämlich von 7766 abgegebenen Stimmen die sozialdemokratischen Kandidaten 6976 bis 7021, während die deutschnationalen 32 bis 53 Stimmen auf sich vereinigten.

„Der Laubriß ging, es kam der Fuß, Da wird die Wirtung ziemlich fuß, können die guten „Nazi“ sagen, denn es will kein warmer Frühling tagen und es wird für sie immer eisiger und kälter.“

**Wie der „Deutsche Eisenbahner“ die Arbeiter denunziert.** In der „Folge“ 33 des „Deutschen Eisenbahner“ vom 20. „Laubriß“ 1912 berichtet die Ortsgruppe Krems des Reichsbundes der deutschen Eisenbahner unter dem Titel: Krems an der Donau (Betriebsleitung), daß die Oberbauarbeiter in „diesem Königreich“ nicht so menschenwürdig behandelt werden, wie es ein Staatsunternehmen als Arbeitgeber voraussetzen ließe. Gegen die allgemeine Behauptung läßt sich natürlich nichts einwenden. Aber der „Deutsche Eisenbahner“ will dies beweisen und so berichtet er folgendes:

„Ein Oberbauarbeiter veräußerte den Arbeitsbeginn in der Früh, weil er am Sonntag abends mit seinem kleinen Kind nicht mehr nach seinem Wohnort von Krems zu Fuß nach Hause gehen konnte. Er bemühte daher den Frühzug und meldete sich beim Bahnmeister, dessen Ahnen trockenen Fußes durchs Rote Meer gegangen waren, und brachte seine Rechtfertigung vor. Der Herr Bahnmeister jedoch ließ ihn mit der Arbeit nicht beginnen und wollte außerdem aus Strafe den armen Teufel zwei weitere Tage aussetzen lassen. Der Mann ging hierauf von Weitenkirchen nach Krems zu Fuß zur Betriebsleitung, brachte sein Anliegen vor, worauf er sich zum Bahnmeister begab, welcher ihn die Arbeit aufnehmen lassen mußte. Solche Eigenmächtigkeiten des Bahnmeisters sind weder geeignet, das Ansehen der Betriebsleitung noch das des Höheren vor dem Untergebenen zu fördern.“

In der Wirkung dieser Notiz offenbart sich nun die ganze gewerkschaftliche Taktik sowohl des Vlatte als auch des Bundes: an dem Arbeiter rächt sich nämlich jedwedes Eintreten, weil es sich bei diesem Eintreten nicht um das Recht handelt, sondern immer in der Hauptsache auf etwas anderes zielt. In der oben erzählten Angelegenheit handelte es sich in der Hauptsache darum, den dem Reichsbund mißliebigen Bahnmeister zu treffen, der ja wohl deshalb kein Mitglied des Reichsbundes sein kann, weil „dessen Ahnen trockenen Fußes durchs Rote Meer gegangen waren“. Aber auch der in der Notiz gemeinte Oberbauarbeiter ist kein Mitglied des Reichsbundes. Deshalb drei Fliegen auf einen Schlag: 1. Die Notiz wird so gestellt, als ob für den Oberbauarbeiter eingetreten werden würde (gewerkschaftliche Taktik); 2. der Bahnmeister soll angezweifelt werden, nicht deshalb, weil in „diesem Königreich“ die Arbeiter nicht menschenwürdig behandelt werden, sondern weil der Bahnmeister sich erfrecht, kein Mitglied des Reichsbundes und außerdem noch ein Judenstammung zu sein; 3. weil auch der Oberbauarbeiter kein Mitglied des Reichsbundes ist, deshalb Mache, die um so wirksamer ist, so daß durch ein scheinheiliges Eintreten für ihn nur seine Schuld, nicht aber sein Recht geoffenbart wird.

Das Endergebnis ist also, daß nach der angeordneten Untersuchung der Oberbauarbeiter gestraft wurde, was unter anderen Umständen nicht so arg ausgefallen wäre. Es würde also hier, wie noch immer bei solchen Anlässen, Denunziationsarbeit geleistet. Die „Folge“ 33 des „Deutschen Eisenbahner“ vom 20. Laubriß 1912 wird sich also nicht nur jener betroffene Oberbauarbeiter, sondern alle Arbeiter, die es mit sich selber ehrlich meinen, gut merken müssen!

**Die Solidarität der „Deutsch-österreichischen Eisenbahnbeamtenzeitung“.** Der Deutsch-österreichische Eisenbahnbeamtenverein hat schon einmal in seinem Organ recht bedenklige Proben seiner Solidarität zu den übrigen Bahnbienstleistungsgruppen abgegeben. Es war dies nach der Verstaatlichung der Linien der St. E. G. und nach der Verstaatlichung der C. R. W. W., als es sich darum handelte, die automatische Vorrichtung für Beamte in jener Form für die L. L. Staatsbahnen durchzusetzen, in der sie von der alten Koalition auf den Linien der St. E. G. erkämpft worden war. Damals wurde von den nationalen Vereinen, dem Deutsch-österreichischen Eisenbahnbeamtenverein an der Spitze, so etwas wie eine allgemeine Bedienstetenbewegung arrangiert. Neben der Forderung nach Einführung der automatischen Vorrichtung für Beamte wurde, um alle Bediensteten Gruppen an dieser Bewegung zu interessieren, eine allgemeine Forderung nach allgemeiner Erhöhung des Quartiergeldes gestellt. Als die automatische Vorrichtung für Beamte unter Dach und Fach war, stellte der Deutsch-österreichische Eisenbahnbeamtenverein die ganze Bewegung ein, unbekümmert darum, daß die anderen Bediensteten Gruppen nichts erhalten hatten. Was sich nachher die „Deutsch-österreichische Eisenbahnbeamtenzeitung“ leistete, soll immer wieder zu Ruh und Frommen der österreichischen Eisenbahner in Erinnerung gebracht werden. Die „Deutsch-österreichische Eisenbahnbeamtenzeitung“ ließ sofort nach dem Eingehen dieser von der nationalen Koalition arrangierten Bedienstetenbewegung die Forderung nach der allgemeinen Quartiergelderhöhung fallen und erhob für die Beamten allein eine neue Quartiergelderhöhung die Forderung nach dem Offizierquartiergeld für Staatsbahnbeamte. Es erschien ihr — der Mache, die anderen Bediensteten Gruppen, hatten für die Automatik schon ihre Schuldigkeit getan — vorteilhafter, für einen kleinen Teil der Bediensteten, für die Beamten allein, Forderungen, und zwar erhöhte, zu stellen, als auf die anderen Bediensteten Gruppen Rücksicht zu nehmen. Wäre in der nationalen Eisenbahnerbewegung nur eine geringe Dosis Ernst vorhanden, hätte damit der Deutsch-österreichische Eisenbahnbeamtenverein seine führende Rolle in der nationalen Koalition ausgespielt gehabt. Aber man ist in diesen Kreisen viel zu sehr auf derartige Solidaritätsbrüche eingerichtet. Nunmehr widmet die „Deutsch-österreichische Eisenbahnbeamtenzeitung“ einen ansehnlichen Teil des Raumes ihres Blattes einer ganz systematischen Bekämpfung der Forderung der Bahnmeister nach Ernennung zu Beamten. Diese Forderung ist einer jener Forderungen, die in die Anträge unbegründet waren, die zu Ende des Jahres 1911 ursprünglich im Staatsangestelltenausschuß, und zwar von sozialdemokratischer Seite in der Höhe von 60 Millionen Kronen, von seiten der Christlich-sozialen in der Höhe von 65 Millionen Kronen und von seiten der Nationalen in der Höhe von 62 Millionen Kronen gestellt

worden waren. Aus diesen Anträgen resultierte dann bekanntlich zunächst der gemeinsame Antrag auf 38 Millionen Kronen und dann die Aufwendungen der Staatsbahnverwaltung in der zugestanden Höhe von 21 Millionen Kronen. Man darf sich bei den Herren vom Deutsch-österreichischen Eisenbahnbeamtenverein über die, gelinde gesagt, Rücksichtslosigkeit nicht verwundern, die darin liegt, daß man wiederum zunächst an einer gemeinsamen Sache partizipiert und daß man, nachdem man aus der gemeinsamen Sache Vorteile zog, den Verwirklichungsprozess von Teilen dieser gemeinsamen Sache zu verhindern versucht. Hierbei ist noch zu berücksichtigen, daß es sich hier um Teile der Gesamtforderungen handelt, die in diesem Zeitpunkt im allgemeinen Interesse zurückgestellt werden mußten. Die sachlichen Argumente, die die Deutsch-österreichische Eisenbahnbeamtenzeitung mühsam gegen die Ernennung der Bahnmeister zu Beamten zusammenfucht, sind ebenso wenig stichhaltig, wie es nachgerade lächerlich wirkt, wenn sich diese Zeitung immer auf das Offizierskorps und die Notwendigkeit beruft, daß die Staatsbahnbeamten ähnlich wie dieses ihr Standesangehörigen wahren müssen. Es ist doch eine bekannte Tatsache, daß das Offizierskorps dies nicht auf Kosten des Unteroffiziers tut, dem man die Erreichung von Offiziersständen erschlossen hat. Den sich einmal loyal, einmal hyperadial gebärdeten Phrasen vom Deutsch-österreichischen Beamtenverein genieten auch nicht Worte, wie sie in der letzten Nummer ihrer Vereinszeitung gestanden sind und die einer Denunziation nicht unähnlich sehen. Die „Deutsch-österreichische Eisenbahnbeamtenzeitung“ schrieb in einem angeblich von einem Bahnerhaltungs-vorstand herrührendem Artikel:

„Es ist natürlich nicht unsere Absicht, unsere oberste Aufsichtsbehörde, der doch auch etwas an der Wahrung des Ansehens des ihr unterstellten großen Beamtenkörpers gelegen sein sollte, auf die Ernennungen der Bahnmeister auf aufmerksam zu machen und sie um Hilfe anzurufen oder ihr die Frage zu unterbreiten, welche Stellung sie einzunehmen gedenke, wenn in einem so wichtigen Disasterium des Staatswesens, wie es der Eisenbahnbetrieb ist eine Gruppe dieses Standeskörpers in Verfolg ihrer Sonderwünsche ganz offen dem berufenen Gütern dieses Verwaltungs- und Betriebsdienstes den „Kampf“ ankündigt.“

Die Wortführer des Deutsch-österreichischen Eisenbahnbeamtenvereines haben sich selbst in den Ankündigungen von „Kämpfen“ niemals irgendwelche Zurückhaltung auferlegt und tun nicht gut daran, nunmehr so sehr besorgt um die Wahrung des Ansehens des Staatsbeamtenkörpers zu sein. Wo übrigens unzureichende, dienstliche Gründe vorgeschoben werden, sind vermeintliche finanzielle Interessen im Spiele. Die Herren vom Deutsch-österreichischen Beamtenverein bermeinen, durch die Ernennung der Bahnmeister zu Beamten verkürzt zu werden. Sie mögen aber ihre Rechnung nur nach allen Seiten hin nachrevidieren. Es wird bei einem derartigen Verhalten des nationalen Beamtenvereines immer schwieriger, dem niedrigen Bahnbienstleistungen begreiflich zu machen, daß es auch für den Beamten noch berechnigte unerfüllte Forderungen gibt. Müßten die Dinge nicht von einem höheren Gesichtspunkt aus behandelt werden, als daß man sich von dem Bedürfnis nach Befriedigung vom Bewandgeleisteten für dieses unsozialistische, hinterhältige Verhalten der deutschnationalen Beamten leiten lassen dürfte, stände ein Teil der Eisenbahnbeamten nicht in guter Solidarität zu den übrigen Bediensteten Gruppen könnte das Vorgehen dieser Herren böse Folgen zeitigen. Wie, wenn der Spieß gedreht würde und wenn man mit vergleichenden Berechnungen über die Kosten der Beamtenarbeit jenen Kosten gegenüber herausrücken würde, wie sie bei anderen europäischen Bahnverwaltungen für diese Arbeit ersehen! Dem Bahnmeisterstand wird von der „Deutsch-österreichischen Eisenbahnbeamtenzeitung“ jeder Bahnmeister als den Stand beflästernd angerechnet, der im Konzipieren kein großer Meister ist. Wo sind aber durchwegs erprobte Kräfte vorhanden? Der im Konzept schwache Bahnmeister mag vielleicht durch praktische Verwendbarkeit den Mangel ausgleichen. Sind aber die Mitglieder des Deutsch-österreichischen Eisenbahnbeamtenvereines ausnahmslos Genies?

### Korrespondenzen.

**Falkenau a. b. Gzer.** Jrgendein blauer Schmierfink findet es für notwendig, im „Deutschen Eisenbahner“ vom 1. Jänner 1913 seinen dreieigen Schnabel an uns zu wecken. Aber vielleicht aus Furcht, bei seinen Efelsohren gepackt zu werden, geht er recht weit um den Drei herum und sucht sich eine der unfrigen Zahlstellen aus, die zwischen Falkenau und Tirschnitz liegt, an deren Tätigkeit er nun sein Mütchen füttern will. Und dort paßt ihm einfach nichts. Unsere Genossen kennen die Ziele unserer Organisation nicht, entfalten eine lebensgefährliche Vereinstätigkeit, der Zahlstellenleiter muß sich eine Stelle mit besonderer Anstrengung erkämpfen, und was eine ganz gemeine Schusterei dieses blauen Finken bedeutet, ist, daß er meint: Besondere Sorgfalt erfordert die Wahl eines Kassiers, damit zur Dedung eventuell verrechneter Gebühren (??) (Hier sitzt der Schuft!) der notwendige Besitz vorhanden sei. Also eine ganz gemeine Ver- undung, denn seit dem Bestand der Zahlstelle ist noch nicht das geringste vorgekommen, als höchstens, daß eben die erwähnte Zahlstelle eine ganz annehmbare Versammlungstätigkeit entwickelt und daß wir dort viel größere Versammlungen abgehalten haben, als die Herren Reichsbündler jemals in ihrer Falkenauer Ortsgruppe erlebt haben. Und das mag eben der Nummer des Schreiberlings sein, daß eben auf der Strecke für den Reichsbund nicht viel zu haben ist, als höchstens einige Bernegrotze, die um eine luntige Beche im Wirtshaus gar vieles leisten. Die Herren, wenn sie schon an uns etwas zu tabeln haben, mögen sich doch in den eigenen Reihen ein wenig umhauen, da sind wirklich schon Dinge vorgekommen, über die selbst bürgerliche Blätter im Ton der Entrüstung berichten. Oder soll wohl das Mittel der Verleumdung und Verdächtigung erhalten, um die Eisenbahner von den Schandthaten ihrer bürgerlichen Vertreter in Parlament nichts wissen zu lassen? Ja, Herr Artiller! Wir werden auch in Zukunft zwischen Tirschnitz und Falkenau trotz ihrer Mut so weiterarbeiten wie bisher, damit für Sie wirklich nichts übrig bleibt als einige Hafensüße, die weder das eine noch das andere, sondern die überhaupt gar nichts verstehen, als höchstens zu verleumden. Und daß solche Subjekte von unseren Genossen mit der gebührenden Verachtung behandelt werden, dafür werden wir ebenfalls in Zukunft sorgen.

**Elbogen-Schönmehr.** (R. L. Staatsbahn.) Von Elbogen hinauf in das böhmische Mittelgebirge schlängelt sich ein Wäldle durch eine wirklich interessante Gegend. Für die Reisenden mag es im Sommer wirklich ein Vergnügen sein, durch das wunderbare Gelände befördert zu werden, doch wer Gelegenheit hat, mit den dortigen Bahnarbeitern zusammenzukommen, der lernt auch ein Vieles von den Leiden dieser Elbogen kennen. Unter dem Regime des Bahnmeisters Adam Tirschnitz, der auch gleichzeitig Vorstand der Station Elbogen-Porzellanfabrik ist, dürfen nun die Arbeiter ihr mehr als idyllisches Dasein verbringen. Ganz prächtig verzieht es dieser Herr, über seine Arbeiter eine seidene Peitsche zu schwingen. Er hat gar nichts gegen die Kämpfe der Arbeiter und deren eventuelle Erfolge einzuwenden, versteht es ganz gut, mitunter den Humanen zu spielen, ist nur froh, wenn die Arbeiter am 18. August in die Kirche gehen und über seine Tätigkeit nichts im „Eisenbahner“ erscheint. Und in Wirklichkeit sieht die Sache doch ganz anders aus. Beispielsweise: In der Lohnverbesserung nach dreijähriger Dienstzeit hapert's schon; vor drei Jahren

haben die Arbeiter dieser Station auf der Straße Elbogen-Neustadt eine Neulage durchgeführt und täglich 20 S. Zulage erhalten; diesmal haben sie in der Station Elbogen-Staatsbahnhof gearbeitet und nichts bekommen. Arbeiter, die über 10 Jahre ohne entlassen zu werden beschäftigt sind, bekommen entgegen den Bestimmungen nur drei Tage Urlaub; an Sonntagen müssen sie den ganzen Tag mit Viertelstundvergütung arbeiten, ist ein Arbeiter acht Tage marod, wird er entlassen. Aber auch wenn die Arbeiter ihre kleinen Urlaube beendigt, fragt er sie, ob sie sich nun ausgefaulzt haben. Einzelnen Arbeitern wurden die Urlaube überhaupt verweigert. So sieht eben diese scheinbare Arbeiterfreundlichkeit des Herrn Bahnmeisters aus, und das ist für die Arbeiter das gefährlichste. Gelegentlich den Erfolgen der Arbeiter zu huldigen und im gegebenen Moment dieselben den Arbeitern vorzuenthalten. Und trotzdem gibt es dort noch Arbeiter, die lieber das Geld in den Dreck werfen als sich zu organisieren. Das dann selbst ein Bahnmeister ganz nach seinem Besten mit den Arbeitern schalten und walten kann, ist doch selbstverständlich. Aber auch hier wird die richtige Erkenntnis die Oberhand noch gewinnen. Die uns heute noch fernstehen, werden ja doch noch zur Einsicht kommen, daß ihre Interessen nirgends so gut gewahrt und vertreten werden als in unserer einheitlichen, internationalen Eisenbahnerorganisation.

**Amstetten.** (An die gesamten Eisenbahner und an die organisierte Arbeiterschaft von Amstetten.) Der hier in der Schmidstraße etablierte Fleischer Ignaz Dobrowa äußerte sich am Samstag den 4. d. M. im Laufe des Gesprächs mit seinen Kunden sehr abschätzig über die Eisenbahner, und zwar gebrauchte er folgenden Ausdruck: „Die Eisenbahner stehlen alle!“ Als ihn eine Frau aufmerksam machte, daß es doch nicht statthaft sei, solche Worte zu gebrauchen, sagte er lachend: „Ich nenne ja keine Namen, aber ich mache auch keine Ausnahme!“ Somit hat uns Herr Dobrowa alle als Diebe hingestellt! Wir fordern daher alle Eisenbahner und auch alle übrigen Arbeiter auf, diesen Herrn, der, nebenbei bemerkt, ja doch nur von Arbeitern und größtenteils von Eisenbahnern lebt, mit ihrer Kundenschaft gänzlich zu verschonen.

**St. Pölten.** (Bahnhofsrestauration.) Schon seit langem wird von den Bediensteten Klage geführt, daß die diversen Speisen und Getränke in puncto Quantität und Qualität zu wünschen übrig lassen. Obwohl dies von den Bediensteten sehr unangenehm empfunden wird, so ist dies doch nicht das Ärgste. Noch mehr befeuert wird den Bediensteten der Besuch der Restauration und der sogenannten Schwemme durch das Denunzieren bei den Vorgesetzten von Seiten der Bediensteten. Besonders der „Kellermeister“ kündigt den dort verkehrenden Eisenbahnern, sobald sie nicht seinen Anschauungen huldigen oder in Meinungsverschiedenheiten geraten, an: „Er werde es dem Vorgesetzten schon sagen, was der Mann im Wirtschaftsbetriebe.“ Er hat es getan, so daß der betreffende Bedienstete am zweiten Tag von seinem Vorgesetzten gerügt wurde ob seines Unzufriedenheit mit dem Kellermeister. Wir wollen heute nicht untersuchen, ob für einen Restaurateur ein derartiges Vorgehen seiner Bediensteten für das Geschäft von Nutzen ist. Auch wollen wir heute nicht über den Ohrfeigenpender-Kellermeister schreiben, obwohl es sehr interessant wäre, zu wissen, ob dieser sonderbare Heilige das ausschließliche Recht hat, die in der Restauration sowie beim Büfett befindlichen Lehrlinge zu prügeln. Was die Gäste von so einer gafflichen Stätte halten, darüber soll der Herr Restaurateur nachdenken. Wir wissen auch, daß der Kellermeister nicht allein auf die wehrlosen Jungen losschlägt, sondern auch die übrigen Keller bedienenden ihre Nächstenliebe auf diese Art und Weise, daß die Jungen oft mit blutender Nase und geschwollenem Gesicht zu sehen sind. Heute interessiert uns nur der Umstand, daß man sich sozusagen fürchten muß, als Gast in der Schwemme zu verkehren, ohne Gefahr laufen zu müssen, vereschwärzt zu werden, was für den Denunzianten zwar weniger gefährlich ist als seine krankhaft veranlagte Mädchenjagd; für das Opfer unter Umständen jedoch ein sehr teurer Spaß mit üblen Folgen werden kann. Wir hoffen, mit diesen Zeilen zu erreichen, daß man für die Zukunft in der Schwemme gute und billige Speisen erhält, welche man in Ruhe verzehren kann, ohne Gefahr zu laufen, denunziert zu werden.

**Selzthal.** (Unfall.) Am 26. Dezember berunglückte der Wächter Franz Keisinger beim Auswechseln einer schadhaften Schienenanlage. Er wurde von der Lokomotive des Zuges 918 erfaßt, zur Seite geschleudert, wo er sofort tot liegen blieb. Der Verstorbene hinterläßt eine Witwe und seine alte Mutter. Keisinger war früher Mitglied unserer Organisation, hat jedoch am 1. Juli 1912 schriftlich seinen Austritt erklärt.

**Klagenfurt.** Von dort wird uns geschrieben: Ein Fall unerhörter Rohheit wurde in Wöllersdorf in K. u. K. durch einen jungen Burtschen gegen einen alten Magazinbedienten verübt. Im dortigen Magazin ist seit kurzer Zeit ein Burtschen aufgenommen, das sich mit der Zeit im Magazinbedienten einlernen soll. Da dieser Jüngling, Paß, noch nicht weiß, daß Pünktlichkeit eine der wichtigsten Haupttugenden im Eisenbahnbetrieb ist, so kommt er manchmal etwas später in den Dienst, was ihm öfters eine Rüge vom Stationsvorstand bringt. Kürzlich hatte Paß sich wiederum verspätet und erntete abermals eine anständige Strafpredigt. Darüber war der Jüngling fuchtelwütend und da er doch seine Wut irgendwo auslassen wollte, so verjagte er einen alten Arbeiter ohne jeden Grund eine Ohrfeige. Der Arbeiter hatte gewiß nur recht getan, wenn er dem Aspiranten Paß das Hintergeißel anständig ausgeklopft oder die Anzeige erstattet hätte. Da weder das eine noch das andere geschehen ist, so machen wir die Vorgesetzten des schlagfertigen Paß auf diesen Fall aufmerksam und hoffen, daß diesem Kerl eine entsprechende Bekehrung zuteil wird.

**Burkersdorf.** (Todesfall.) Einen schmerzlichen Verlust hat die Ortsgruppe durch den Tod des Genossen Fischelwayer erlitten. Genosse Fischelwayer war eines der ältesten Mitglieder der Organisation. Sein Leidenbegannt fand unter zahlreicher Beteiligung des Personals und der Bevölkerung statt. Wir werden den Verstorbenen jederzeit im Angedenken bewahren.

**Gloggnitz.** (Todesfall.) Am 14. Dezember starb der Oberbedienter Andreas Wangl bei Ausübung seines Dienstes. Wangl war ein treues Mitglied der Organisation. Allen jenen, die sich am Leidenbegannt beteiligt haben, wird im Namen der Hinterbliebenen herzlich gedankt.

**Saalfelden.** (Genosse Alois Embacher gestorben.) Am Mittwoch den 1. d. M. (Neujahrstag) starb um 1 Uhr nachts Genosse Alois Embacher im 77. Lebensjahre. Embacher schien eine unverwundliche Natur gehabt zu haben. Mit 73 Jahren machte er noch Dienst und kam seinen dienstlichen Obliegenheiten mit einer Pünktlichkeit und Genauigkeit nach, daß er oft so manchen jüngeren Zugbegleiter zuschanden machte. Am 4. Dezember 1908 erlitt er einen Unfall, indem er beim Signalgeben während der Einfahrt des Zuges von der Bremse herunterfiel. Seitdem konnte er nicht mehr Dienst machen und lagte, trotzdem er seine Nützlichkeit behaupten hatte, über heftige Kopfschmerzen. Am Freitag den 27. Dezember v. J. um 9 Uhr vormittags erlitt er einen Schlaganfall und hatte bis zu seinem Tode sein Bewußtsein nicht mehr erlangt. Am 23. Jänner d. J. hatte er sein goldenes Hochzeitsjubiläum gefeiert, hat es aber leider nicht mehr erlebt. Mit Embacher verliert die Sozialdemokratische Saalfeldens einen ihrer vorzüglichsten, unvergesslichen. Drei

Verluste innerhalb eines Jahres: Genosse Müllner, Genosse Imtner und jetzt Genosse Embacher, ist ziemlich viel. Hoffen wir, daß aus der jüngeren Generation Genossen hervorgehen, die instand sind, die Lücken, die der unerbittliche Tod in unsere Reihen gerissen hat, auszufüllen. Totis hat sich immer einen ruhigen, schmerzlosen Tod gewünscht. Dieser Wunsch ist ihm in Erfüllung gegangen. Daß er so schön und schmerzlos entschlafen ist, mag auch für seine Gattin und seine Angehörigen ein Trost in dieser schicksalsschweren Stunde sein.

**Klagenfurt (Südbahn.)** Die Südbahnvertretung und das Fahrpersonal wurden durch einen neuen Assistenten namens Melzer besetzt, bei welchem die ganze Kunst darin besteht, mit dem Personal herumzuschreien und dasselbe zu verkleumen. Seiner Anschauung nach ist ein jeder Zugbegleiter nur dazu da, damit er auf jedem seine Schuhe abputzen und im Beisein anderer Personen mit den größten Ausdrücken herumzuschleudern kann. Da sich die Zugbegleiter eine solche Umgangsform nicht gefallen lassen, eine solche auch bis zur Ankunft dieses Herrn nicht gewöhnt waren, so suchten sie das löbliche Betriebsinspektorat, es möge diesen jungen Herrn darüber belehren, wie er sich gegen das Personal zu benehmen hat. Ihm geben wir den Rat, er möge sich baldigst bessere Manieren aneignen. Sollte das nicht der Fall sein, so wird sich das Personal zu helfen wissen.

### Aus den Organisationen.

**Graz II.** Am 4. Jänner fand die Generalversammlung der Ortsgruppe statt. Genosse Düssel hielt einen beifällig aufgenommenen Vortrag. Bei der Neuwahl wurden folgende Genossen einstimmig gewählt: Franz Hechtl, Obmann, Josef Stiegmaier und Johann Karner, Stellvertreter; Johann Zsch, Kassier, Johann Fich, Stellvertreter; Peter Fraib, Leber, Schriftführer, Konrad Hofmann, Stellvertreter; Franz Finkl, Bibliothekar, Franz Krasser, Stellvertreter; Simon Neunegger, Andreas Schöffmann und Josef Schuster, Kontrolle; Johann Lang, Josef Pirch, Josef Waresch, Karl Weber, Johann Bötsch, Johann Moil, Franz Kornhäusel und August Werner, Ausschüsse.

Ferner wurde beschlossen, das Vereinslokal von Wiefers Gasthaus „zur Stadt Fürstentum“ zu verlegen, wo jeden ersten Samstag im Monat eine Vereinsversammlung abgehalten wird. Zuschriften sind an den Obmann Franz Hechtl, Liebenau Nr. 131 bei Graz zu adressieren.

**Giti.** Die Mitglieder werden erucht, die Mitgliedsbücher und Interimskarten behufs Kontrolle abzugeben. Jeden Samstag von 7 bis 8 Uhr abends sind die Bibliothekstunden.

**Feldkirch.** Anlässlich der Verehrung des Genossen Matth. Schöffenecker nach Meran fand am 23. Dezember 1912 im Gasthaus „zur Rose“ in Lebis eine Abschiedsfeier statt. Die dienstfreien Lokomotivführer, die Herren Wetzl und Maschinenmeister, ferner Mitglieder des Gemeindefusses sowie ein großer Teil der Arbeiterschaft waren vertreten. Genosse Preiß hielt die Festrede. Herr Maschinenmeister Sagl dankte in einer wirkungsvollen Ansprache dem Scheidenden, der sowohl in dienstlicher wie in familiärer Beziehung stets ein Muster für viele war. Möge es dem Genossen Schöffenecker und seiner Familie im neuen Domicil recht wohl ergehen.

**Innsbruck (Staatsbahn.)** Am 2. Jänner fand die Generalversammlung der Ortsgruppe IV statt, in der Genosse Sebastian Jbl, Kondukteur, zum Obmann, Genosse Markgraf zum Stellvertreter und die Genossen Wilhelm Rueß und Wilhelm Hornsiedl zu Kassieren gewählt wurden. Zuschriften sind zu richten an Sebastian Jbl, Innsbruck, Fischerstraße 43, II. links, in Geldangelegenheiten an Wilhelm Rueß, Innsbruck, Sonnenburgstraße 20.

Die Eingabungen sind in folgender Weise zu leisten: Die Mitglieder bei der kommerziellen Vertretung zahlen beim Genossen Wilhelm Hornsiedl, Kanzlist, oder beim Genossen Wolf, Kondukteur, die Mitglieder in der Staatsbahndirektion zahlen beim Genossen Karl Sotob, Offiziant, die Mitglieder der Station Wellen und Mittensulzbahn zahlen beim Hauptkassier Wilhelm Rueß, Mitglieder von der Strecke zahlen beim Streckenkassier Adalbert Wolf, Kondukteur. Bei jeder Monatszahlung muß das einzahlende Mitglied vom Kassier ein Coupon als Bestätigung erhalten. Die Coupons sind von den Mitgliedern aufzubewahren. Die Eingabungen sind immer bei ein und demselben Kassier zu leisten. Die jeweiligen Ausschreibungen sind öffentlich und hat jedes Mitglied das Recht, an denselben teilzunehmen. Die Bekanntmachung erfolgt in der „Volkszeitung“ und durch Anschreiben auf die Vereinstafel; dasselbe gilt von den Vereinsversammlungen.

### Fachtechnische Rundschau.

#### Die Zukunft des elektrischen Bahnbetriebes.

##### Die Brennstoffvorräte der Erde.

Vor kurzem ist ein neues Projekt einer elektrischen Schnellbahn in die Öffentlichkeit gerungen und hat begreiflicherweise in hohem Maße das Interesse des Publikums beschäftigt. Es handelt sich um eine Verbindung Wien-Brünn, die nunmehr mit einer Fahrgeschwindigkeit von 120 Kilometer in der Stunde überbrückt werden soll. Die Lage und Entfernung der beiden Städte läßt die Anlage und den Betrieb einer neuen Schnellbahn gewiß sehr zweckmäßig erscheinen. Es würde tatsächlich einem Bedürfnis abhelfen, wenn die Reisen mit so viel geringerem Zeitaufwand ausgeführt werden könnten und wenn häufigere Fahrgelegenheiten geboten würden. Die wechselseitigen Beziehungen zweier großer Städte, die obendrein durch Handels- und Industriebeziehungen so innig verbunden sind, würden sich dadurch in einer Weise vermehren, die gar nicht abzusehen ist. Man kann die Wirkung einer Schnellbahn auf das wirtschaftliche Leben zweier durch sie verbundener Städte mit der Eröffnung einer Brücke vergleichen, welche die beiden Orte über einen breiten Fluß hinweg verbindet, während früher der Verkehr durch Fährden vermittelt werden mußte.

Es ist bezeichnend für den hochentwickelten Stand des elektrischen Bahnbetriebes, daß die Frage nach der Art eines solchen Schnellverkehrs gar nicht in die akademische Diskussion gezogen wird; natürlich kann diese Bahn „nur“ eine elektrische Bahn werden. Sie wird allerdings — von einer Wahnstrecke Nordamerikas abgesehen — die erste „Schnellbahn“ am Kontinent sein. Doch ist alles, was für die praktische Ausführung eines solchen Verkehrsmittels und die Eventualitäten des Betriebes von Wert sein kann, eine bereits praktisch gelöste Frage; ich erinnere an die jahrelangen Proberfahrten der Deutschen Studiengesellschaft für elektrische Schnellbahnen, die unter der Leitung des Laurates Schwieger und andere den Beweis dafür erbrachten, daß eine Bahn mit elektrischen Hilfsmitteln auch mit der doppelten Geschwindigkeit, als die für Wien-Brünn vorgesehene, noch ganz gut auszuführen ist. Nach allen vorliegenden Erfahrungen wird die neue Bahn mit sehr hochgespanntem Wechselstrom betrieben

werden, wie etwa die vor Jahresfrist eröffnete niederösterreichische Alpenbahn. Für den Betrieb der eigentlichen „Schnellzüge“ wird man wohl Motorenwagen mit mehreren Anhängewagen wählen, eine Betriebsart, die einem kurzen Zug mit besonderer Lokomotive doch offenbar überlegen ist. So wird die elektrische Bahn Wien-Brünn gewiß keine Probleme zu lösen haben; sie wird nur zweierlei erweisen: daß die Zahl der Reisenden sich bald vervielfacht haben wird, und wie sehr es ernstlich in Erwägung zu ziehen ist, auch nach anderen Städten des Reiches solche Schnellbahnen zu führen. Ich denke an Wien-Budapest, das alte, noch immer nicht ernstlich angegriffene Projekt.

Werden wohl die Verhältnisse auf den Zeit noch erleben, wann die letzte Dampflokomotive ins Museum gestellt wird? Auf den Bahnen lokalen Charakters, den „Nebenlandbahnen“, Verbindungsstrecken zwischen Städten und Industriezentren, wird die Dampflokomotive wohl zurückweichen müssen, wie überall dort, wo der Personenverkehr die Hauptrolle spielt und wo naturgemäß die unbeschränkte Überlegenheit des elektrischen Betriebes in Hinsicht auf schnellen Verkehr in kurzen Intervallen der Ausschlag geben muß. Man hat längst gelernt, die Einführung des elektrischen Betriebes in solchen Fällen als zuverlässiges Mittel anzusehen, die früher meist unrentable Bahn wirtschaftlich zu gestalten und die erhöhte Inanspruchnahme und Frequenz erfahrungsgemäß vorzuziehen. Die Zeiten sind vorüber, wo ein Generalpostmeister v. Nagler — übrigens als Leiter des damaligen preussischen Verkehrsministeriums sicher ein sehr sachverständiger Mann — über ein Bahnunternehmen Berlin-Potsdam sich äußerte: „Dummes Zeug, ich lasse täglich diverse Sechsstückposten dahin abgehen, und es sitzt niemand drin. Nun wollen die Leute eine Eisenbahn bauen — mögen sie ihr Geld doch lieber zum Fenster hinauswerfen.“

Anders liegen die Verhältnisse auf den langen Hauptbahnstrecken, wo insbesondere eine größere Verdichtung des Verkehrs als unnötig oder unzureichend hingestellt wird. Sofern aber der Verkehr mit langen Zügen in größeren Intervallen in Frage kommt, kann die große Investition auf die elektrische Ausrüstung der Bahn durch die etwa sonst noch bestehenden Vorteile elektrischer Förderung nicht aufgewogen werden; wohl aber bemüht sich die Lokomotivindustrie, die Dampflokomotive zu vervollkommen und den guten Eigenschaften der elektrischen Lokomotive nahe zu kommen. Wer die glänzende Beschädigung der Brüsseler Weltausstellung 1910 mit Dampflokomotiven beachtete, konnte kaum den Eindruck mitnehmen, daß die Tage der Dampflokomotive gezählt seien. Wohl sah man die Verstärkung der alten Regel, daß jeder Fortschritt gerade die Konkurrenzierenden Gebiete zu verdoppelten Anstrengungen veranlaßt, nachzukommen. Wer hätte nicht das elektrische Licht als den präsumtiven Alleinherrscher angesehen — bis eben das Gasglühlicht kam.

Es ist aber ein anderes Moment, das einen unbeschränkten und in dem bisherigen Maße wachsender Dampfverkehr ernstlich bedroht und dem mit der technischen Vervollkommenung der Lokomotiven allein nicht beizukommen ist: denn gibt man nur die Möglichkeit einer Abnahme der Kohlenvorräte der Erde zu, so muß man unbedingt der Aufdeckung und Ausnützung neuer Energiequellen vom wirtschaftlichen Standpunkt aus die größte Aufmerksamkeit zuwenden. Gerade dieses Moment hat die allgemeine Anschauung am bestimmtesten dahin gelenkt, der unbeschränkten Verwendung der Dampfkraft ein nicht zu fernes Ende voranzujagen und die Besorgnis einzugehen: „Was dann, wenn die Kohlenvorräte erschöpft sind oder wenigstens die Kohlenpreise so sehr steigen müssen, daß ein wirtschaftlicher Bahnbetrieb nicht mehr abzusehen ist?“

Es ist nicht uninteressant, auf diese Frage näher einzugehen. Die augenblicklichen Kohlenvorräte der Erde kann man auf etwas über eine Million Millionen Tonnen schätzen. Der Weltverbrauch dürfte jetzt bei 1500 Millionen Tonnen liegen. Wenn wir eine Zunahme des Verbrauchs von der bisher beobachteten Größe annehmen — der Kohlenbedarf stieg zum Beispiel von 1896 bis 1905 um 70 Prozent — so würden diese Vorräte freilich in wenigen Jahrhunderten erschöpft sein. Viel früher würde sich aber eine Kohlennot fühlbar machen, weil der immer tiefere Abbau und die Ausbeutung bisher als unwirtschaftlich betrachteter Kohlenflöze eine bedeutende Verteuerung ergeben müssen. Es mag noch angeführt werden, daß die Kohlenvorräte Oesterreichs etwa 500 Jahre, Englands 300 Jahre, Sachsens nur 100 Jahre dauern würden. Unter solchen Auspizien wäre allein die Ausnützung der anderen Kraftquelle der Natur, der Wasserkraft, und damit verbunden die elektrische Kraftübertragung von der ferneren Zukunft zu erwarten. Demgegenüber bestehen aber einige tröstliche Ausichten: zunächst ist es fast gewiß, daß wir in Ländern und Gegenden, die bisher wegen ihrer Entlegenheit daraufhin wenig angesehen worden sind, noch Kohle genug finden werden. Und dann ist eine viel sparsamere, wirtschaftlichere Ausnützung des Brennmaterials durch die fortwährende Vervollkommenung der Dampfmaschine möglich. Es scheint mir daher weniger in den angebotenen Besorgnissen der Grund zu liegen, weshalb man die Einschränkung des Dampfbetriebes auf den Eisenbahnen und seinen Ersatz durch die elektrische Lokomotive vorherzusehen sollte. Vielmehr sind es nur ganz besondere Vorzüge, die die elektrische Traction befähigen, in einen aussichtsreichen Wettkampf mit der Dampflokomotive zu treten; und wenigstens vorläufig werden erst besondere Umstände entscheiden müssen, welchem System von beiden — Dampf oder Elektrizität — in einem bestimmten Fall der Vorrang gehört.

Die elektrische Lokomotive hat sich in vieler Hinsicht als der Dampflokomotive überlegen gezeigt. Schon der Fortfall jedes latenten Ballastes, wie Kohle und Wasser, ist ein jedem einleuchtender Vorteil. Das Gewicht und die Kraft der elektrischen Lokomotive ist also für den Nuttransport voll ausnützbar. Es entfällt daher auch der Transport der Kohle nach allen möglichen Punkten des Bahnnetzes; und die erwiesenen geringere Abnutzung und steife Wirtschaft der elektrischen Maschine fallen dazu noch ins Gewicht.

Diese Vorzüge sind freilich so schwerwiegend, daß sogar der elektrische Betrieb „durch Kohle“ sich als vorzuziehender erweist, das heißt, daß nicht, wie nahelegend, erst Wasserkraft zur Erzeugung des elektrischen Stromes nötig sind, sondern daß eine Dampfmaschinengentrale das Bahnnetz speist, wie das gerade bei dem eingangs erwähnten Bahnprojekt der Fall sein wird. Gerade diese Betriebsart hat — von Wasserkraften vorläufig abgesehen — ihre großen Vorteile vom Standpunkt der sparsamen Kohlenwirtschaft aus. Denn eine große, ortsfeste Dampfmaschine ist an Oekonomie jeder Dampflokomotive weit überlegen, und sie ermöglicht das Verfeuern der Kohle an der

Sundstelle selbst, bei Fortfall aller Transportkosten. Dazu ist es nicht zu viel behauptet, daß die modernen Dampfeskel mit dem allerhöchsten Brennmaterial schon zufrieden sind. Diese Argumente haben zum Beispiel zur Elektrifizierung der Eisenbahn Dessau-Bitterfeld geführt, die bis nach Leipzig elektrifiziert ausgebaut werden wird. Von diesem Gesichtspunkt aus werden alle großen Braunkohlenreviere noch eine wichtige Rolle spielen. Die elektrischen Bahnen Nordamerikas werden fast durchwegs von Dampfzentralen betrieben.

Immerhin werden in allererster Linie die Wasserkräfte, die „weiße Kohle“, in Verbindung mit der elektrischen Kraftübertragung dazu dienen, die für den Landtransport notwendige Arbeit aufzubringen. Und kohlensarme Länder, wie die Schweiz oder Schweden, bereiten die intensivste Ausnutzung dieser Energiequellen für den Bahnbetrieb vor. Die Elektrifizierung aller Bahnen dieser Länder ist nur eine Frage kurzer Zeit und vielfach schon weit vorgeschritten. Auch bei uns wird es mit der Ausnutzung der Wasserkräfte Ernst; die Südbahn hat bemerkenswerte Studien durchgeführt, ihre Alpenstrecken zu elektrifizieren; das Mittelal, der Elfaß, der Willstätter See liefern Kraft genug, und die Ersparnis an Kohlentransport allein bringt viel des Anlagekapitals herein. Das selbe trifft für die Arlbergbahn zu, und eine Alpenstrecke, die Bahn Attnang-Puchheim bis Steinach, steht vor der Elektrifizierung. Bayern will den elektrischen Betrieb im größten Maßstab durchführen, und die Denkschrift des bayerischen Ministeriums über dieses Projekt ist ein bedeutendes Kulturdokument. Wenn trotzdem diese Arbeiten nur langsame Fortschritte machen, so liegt der Grund nicht in technischen Bedenken. Vielmehr sind es die Kriegsverwicklungen, besonders in Oesterreich, die aus strategischen Sicherheitsgründen von der elektrischen Bahn noch die volle Dampfbahnausrüstung fordern, und damit allerdings die Wirtschaftlichkeit in Frage stellen.

Wie sieht also die Zukunft des Bahnbetriebes aus? Das eine ist ohneweiters gewiß, daß sie in Gegenden mit genügenden Wasserkraften dem elektrischen Betrieb gehört. Also — wenn wir nur Europa betrachten, in Oberitalien, der Schweiz, Oesterreich zum größten Teil, in allen Alpenländern sowie in Skandinavien. Die Ausnutzung der großen Flußläufe in gebirgsarmen Ländern scheint heute wegen der viel zu teuren Anlagen gewaltiger Kapitalvermögen und Kanäle zwar noch aussichtslos. Allein, je weiter die Völker unter der geltenden sozialen Ordnung fortschreiten, die auf stetige Vermehrung zutreibt, desto teurer dürfen diese Kunstbauten sein, um noch wirtschaftlich zu erscheinen, was insbesondere gilt, wenn eine Abnahme der Brennstoffvorräte zu gewärtigen sein wird. In zweiter Linie wird für kohlensreiche Gegenden, zunächst solche mit minderwertiger Kohle, die elektrische Kraftübertragung bei Verfeuerung an Ort und Stelle gleichfalls ernstlich in Frage kommen.

Ein Gebiet scheint mir aber der Dampflokomotive voll und dauernd zu gehören, abgesehen davon, daß sie eine nicht zu entzweifelnde Reserve vorstellt. In weit ausgedehnten Ebenen, wo Wasserkraften ja kaum ausnützbare sind, in trockenen Ländern, in Gebieten langdauernder Vereisung wird die Dampflokomotive wohl immer ihr Feld behaupten. Auch sehr lange Strecken, an denen Kraftquellen nicht liegen, sind ungeeignet für die Elektrifizierung, selbst wenn es möglich wäre, sie „mit einem Ende“ an ein Kraftwerk anzuschließen. Der größte Teil Nordosts, ein großer Teil Ungarns zum Beispiel wird den Dampftrieb nicht gut ersetzen können. Das selbe gilt, wo nur ein sehr seltener Zugverkehr in Frage kommt.

Im übrigen gilt auch bei dem Wettstreit zwischen Dampf und Elektrizität, daß jedes der beiden Systeme sein Anwendungsgebiet hat, auf dem es angewendet werden muß, wenn man wirtschaftlich arbeiten will. Nur eines gilt sicher, je seltener und teurer die Kohle wird, desto bessere Chancen wird der elektrische Betrieb bieten.

Der schnellste deutsche Eisenbahnzug. Der schnellste deutsche Zug auf einer großen Entfernung wird der neue D-Zug sein, den die preussische Eisenbahnverwaltung am 1. Mai von der russischen Grenze nach Berlin zur Herstellung einer neuen beschleunigten Verbindung mit Petersburg einrichten beabsichtigt. Die Reise von Petersburg nach Berlin wird dann 25 Stunden beanspruchen. Man fährt von Petersburg etwa 1/8 abends, von Eydyluhnen 11 Uhr vormittags ab. Der Zug wird Königsberg 12:01 mittags verlassen und in Berlin auf dem Schlesischen Bahnhof 7:23 abends eintreffen. Es ist, der „National-Zeitung“ zufolge in Aussicht genommen, den Zug auf seinem ganzen deutschen Wege nur in Königsberg, Dirschau und Schneidemühl halten zu lassen. Die Entfernung von Königsberg bis zum Schlesischen Bahnhof in Berlin beträgt 500 Kilometer. Diese Entfernung würde der Zug also in 7 Stunden 22 Minuten zurücklegen. Er wird so eine Reisegeschwindigkeit von 80 Kilometern in der Stunde entwickeln.

Eine schwebende 500-Kilometer-Schnellbahn. Der amerikanische Erfinder Emil Bachelet in Newyork erprobt seit einiger Zeit auf einer etwa zehn Meter langen Versuchsanlage eine schwebende Schnellbahn, mit der er eine Stundengeschwindigkeit von 500 Kilometern zu erreichen gedenkt. Ueber Einzelheiten seiner Erfindung veröffentlicht er neuerdings einige Mitteilungen, die wir nach dem „Berliner Tageblatt“ wiedergeben. Seine merkwürdige Bahn ist so konstruiert, daß der Wagen nur den Widerstand der Luft zu überwinden hat und daß die Schienenreibung wegfällt, da der Wagen mit Hilfe von Magneten, die durch einen Wechselstrom erregt werden, einige Millimeter über den Schienen schwebend erhalten wird. Einen wichtigen Bestandteil der Anlage bilden ferner mehrere Solenoiden (vom Strome durchflossene Drahtspiralen, die „wie Magnete verhalten), die das Fahrzeug anziehen, damit vorwärts bewegen und es gleichzeitig lenken. Das Geheimnis der Bahn beruht also darin, daß die durch den Wechselstrom erregten Magnete auf den aus Aluminium oder Eisen konstruierten Wagen eine abstoßende Kraft ausüben, deshalb der Schwerkraft entgegengesetzt wirken und das Fahrzeug — das auf Bachelets Versuchsanlage acht Kilogramm wiegt und eine Last von zwanzig Kilogramm tragen kann — etwa zwölf Millimeter über den Schienen schwebend erhalten, während das System der Solenoiden die rasend schnelle Vorwärtsbewegung besorgt. Nach Annahme des Erfinders könnte der Wagen durch Luftschrauben ähnlich wie ein Flugzeug mit derselben Stundengeschwindigkeit von 500 Kilometern getrieben werden. Ob die seltsame Bahn jemals praktische Anwendung finden wird? — Dazu mag auf eine nachdenkliche Bemerkung des berühmten Technikers Geheimrats Max Geitel verwiesen sein, der zur Kritik der Bacheletschen Schnellbahn bemerkt: „Die Versuchsanlage scheint die Verwirklichung des zugrunde liegenden Gedankens zu beweisen; trotzdem erscheint es uns ausgeschlossen, daß die Anlage, so hübsch sie ausgedacht ist, jemals über den Versuch hinaus gelangen wird; doch darf andererseits nicht außer acht gelassen werden, daß man in technischen Dingen mit Prophezeiungen über die Durchführbarkeit eines Gedankens der zunächst noch so phantastisch erscheint, nicht vorsichtig genug sein kann.“ Die Versuche Bachelets werden fortgesetzt und die weiteren Ergebnisse später zusammengestellt werden.

### Verchiedenes

Zweierlei Kinder. Am selben Sonntagmorgen waren zwei Zeitungsnotizen zu lesen. Im „Deutschen Volksblatt“ stand:

Ein Wiegenlied für Erzherzog Franz Josef Otto. Frau Erzherzogin Rita hat ein von Frau Elfa Nij, der Gattin des k. u. k. Hauptmannes im Infanterieregiment Nr. 57, Koloman Nij, komponiertes Wiegenlied entgegengenommen und der Dame ihren Dank ausdrücken lassen.

In der „Sulinger Kreiszeitung“ aber veröffentlichte ein Herr Waiserrat folgende Anzeige:

Zwei hübsche kleine Mädchen im Alter von zwei und vier Jahren sollen am Sonntag den 29. Dezember um 9 Uhr morgens im Riedererschen Gasthause in gute Pflege mindestens untergebracht werden.

Wenn du als Erzherzog auf die Welt kommst, dann komponieren dir Hauptmannsgattinnen Wiegenlieder. Wenn du aber nur irgend ein verarmtes armes Kindlein bist, dann wirst du in einem Gasthaus öffentlich versteigert. Und je weniger einer fordert um so schneller wirst du ihm übergeben. Wenn es Dichter geben sollte, die nach Märchenstoffen suchen, da wären zwei: „Es kam einmal ein Kind zur Welt, dem starb die verlassene Mutter bei der Geburt. Da setzte sich die Gattin des k. u. k. Hauptmannes im Infanterieregiment Nr. 57, Koloman Nij, hin und komponierte ein Wiegenlied, um das Kindlein zu trösten“. Das andere Märchen kann man sich hingedenken.

### Literatur.

Aus Sturmzeit. Dieser Titel führt der Hauptroman, mit dem die bestens bekannte Zeitschrift „In Freien Stunden“ ihren 17. Jahrgang beginnt. Der Roman spielt zur Zeit der russischen Revolution. Er zeigt, mit welcher beispiellosen Brutalität die russische Regierung gegen die Kämpfer für eine neue Zeit wütete. Der Willkür und Rohheit der Regierung und ihrer Trabanten stellt sich die freudige Aufopferung des Volkes im Kampfe um Freiheit und Recht entgegen. Männer und Frauen aus der Intelligenz und dem Volke gehen schließend in den Kerker, in die Verbannung, in den Tod. — Der Roman bringt uns eine Reihe solcher Helden der Revolution menschlich näher; er zeigt, was für prächtige Menschen auf dem bulgarischen Boden der zarischen Despotie erwachsen. Selbstverständlich lernen wir auch die Schattengewächse des verfaulten Kiefernreiches kennen. So befindet sich unter anderem eine Epigonenepisode von unheimlich wirkender Kraft in dem Buche. Die den Text belebenden Illustrationen sind von der bekannten Malerin Ilse Schütz-Schur.

Neben dem Hauptroman wird zunächst eine passende Novelle von E. A. Hoffmann, betitelt Das Fräulein von Scuderi, zum Ausdruck gebracht.

In jedem Heft sind ferner kurze populär-wissenschaftliche Abhandlungen aus den verschiedenen Wissensgebieten. Auch dem Humor ist in jedem Heft eine Ecke gewidmet.

Die Zeitschrift „In Freien Stunden“ kostet trotz ihrer Vielfältigkeit nur 10 Pf. per Heft. Der billige Preis ermöglicht es jeder Arbeiterfamilie, diese gute Zeitschrift in ihrem Hause zu haben.

Bestellungen nehmen alle Buchhandlungen, Spediteure und Kolporture entgegen. Probenummern kostenlos vom Verlag Buchhandlung Vorwärts Paul Singer & M. B. Berlin.

Von der „Neuen Zeit“ ist soeben das 14. Heft des 31. Jahrganges erschienen. Aus dem Inhalt des Heftes heben wir hervor: Zum Freudentag. Von Max Quard (Kranfurt am Main). — Landflucht, Sechsmachung der Landarbeiter und Sozialdemokratie. Von Otto Braun. — Die Gewerkschaften in der Wirtschaftskrisis. Von Rich. Seidel. — Die Junter als Vorkämpfer des Dreiklassenwahlsystems. Von Robert Leinert. — Literarische Rundschau: Wilhelmine Rohz, Das fittlich vermahrende Mädchen. Von Therese Schlesinger. — Die „Neue Zeit“ erscheint wöchentlich einmal und ist durch alle Buchhandlungen, Postanstalten und Kolporture zum Preise von Mk. 3.25 per Quartal zu beziehen; jedoch kann dieselbe bei der Post nur per Quartal abonniert werden. Das einzelne Heft kostet 25 Pfg. Probenummern stehen jederzeit zur Verfügung.

### Eingefendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Neue Aktiengesellschaft. Wie uns mitgeteilt wird, wurde das Unternehmen Kathreiner von den bisher dabei beteiligten gewesenen Firmen in eine Aktiengesellschaft unter der Firma „Kathreiners Malzkaffee-Fabriken A. G.“ umgewandelt. Das Aktienkapital beträgt 4 Millionen Kronen. Kathreiners Kneipp-Malzkaffee ist nunmehr seit über 22 Jahren im Handel und ist, wie aus der neuen Gründung wohl am besten hervorgeht, zu einem bedeutenden Industrieartikel geworden. Wie wir weiter hören, befindet sich eine neue große Fabrik im Bau, die demnächst in Betrieb gesetzt werden soll.

Gratis-Kochkurse für Frauen und Mädchen. In anerkanntester Weise werden jetzt in fast allen größeren und mittleren Städten Kochkurse für Frauen eingerichtet, in denen gelehrt wird, wie man billig und dabei doch gut und schmackhaft kocht. Bemerkenswert dabei ist, daß in fast allen Kochschulen der Unterricht aufgenommen ist, wie man Kathreiners Kneipp-Malzkaffee zubereitet. Entsprechend der Kochschulung, die auf jedem der bekannten Originalpakete Kathreiner zu lesen ist, wird den Schülerinnen das richtige Kochen dieses besten Kaffeegutes und Ertrages durch die verständigen und einsichtsvollen Kochlehrerinnen beigebracht. Wie erfreulich ist es, zu sehen, welcher Segen sich in den Städten verbreitet, wo die Kochkurse eingerichtet sind! Ganze Familien werden durch die richtige Belehrung über Speise und Trank glücklich gemacht.

### Ausweis des Vereines „Eisenbahnerheim“.

An Spenden für das „Eisenbahnerheim“ sind bei uns aus folgenden Orten in der Zeit vom 1. bis 31. Dezember 1912 eingelaufen, und zwar: Theodor Örlinger, Dniebecin, 20 Kr., Johann Toth, Prerau 11, 20 Kr., Ortsgruppe Rudolfsheim 30 Kr., Ortsgruppe Simmering 50 Kr.

### Versammlungsanzeigen.

In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt: Dornbirn Am 12. Jänner um 8 Uhr nachmittags im Gasthaus Wagner Generalversammlung. Gänserndorf Am 11. Jänner um 7 Uhr abends in Krautwills Gasthaus, Generalversammlung. Böhmisch-Kamnitz Am 12. Jänner um 3 Uhr nachmittags in Dörfls Gasthaus, Generalversammlung. Gannsdorf Am 12. Jänner um 8 Uhr abends in Weiths Gasthaus in Goppersdorf. Triesen Am 12. Jänner um 8 Uhr nachmittags im Gasthaus Gaishorn. Trief I. Am 15. Jänner um 8 Uhr abends im Arbeiterheim (Trief I. Madonina 15), Generalversammlung.

Ober-Lentendorf Am 19. Jänner um 9 Uhr vormittags in Scharffs Gasthaus, Sterbefallversammlung. Nied im Zunkreis Am 19. Jänner um 3 Uhr nachmittags in Hummers Gasthaus in Nied. Komotau Am 19. Jänner um 1/2 Uhr nachmittags in Dids Gasthaus in Oberdorf, Generalversammlung. Hühlsdorf Am 19. Jänner um 3 Uhr nachmittags in Brunners Gasthof, Generalversammlung. Branowitz Am 19. Jänner um 3 Uhr nachmittags in Fialas Gasthaus, Generalversammlung. Bischofshofen Am 26. Jänner um 1/8 Uhr abends im Gasthaus Haub, Generalversammlung. Briesen Am 26. Jänner um 8 Uhr nachmittags in Appelmans Gasthaus, Generalversammlung. Oberberg Am 19. Jänner um 1/8 Uhr abends, Versammlung im Vereinslokal. Mistek Am 20. Jänner um 7 Uhr abends im Hotel Deutscher, Generalversammlung. Smichow Am 28. Jänner um 7 Uhr abends Mitgliederversammlung, anschließend daran die Generalversammlung. Gans Am 12. Jänner um 3 Uhr nachmittags in Fran Forsters Gasthaus. Turnau Am 12. Jänner um 8 Uhr abends im Vereinslokal in Ohrazenic.

### Sprechsaal.

#### Unser Hinterbliebenenunterstützungsfonds.

Vom 18. Dezember bis 31. Dezember 1912 wurden für folgende Sterbefälle Unterstützungen ausbezahlt.

- 288. Anton Dikanowski in West-Privor.
  - 289. Maria Bida in St. Pölten.
  - 290. Matth. Smerdu in Laibach.
  - 291. Johanna Fischer in Böhmisch-Kamnitz.
  - 292. Katharina Matena in Pardubitz.
  - 293. Magdalena Kocwara in Neu-Sandez.
  - 294. Franz Pawel, Leopoldstadt-Nordbahn.
  - 295. Franz Ganslit in Kening.
  - 296. Engelbert Reich in Landbed.
  - 297. Franz Reischer in Laubtel.
  - 298. Katharina Toud in Bilin.
  - 299. Agnes Erb in Hütteldorf.
  - 300. Watausz Steczel in Suda.
  - 301. Josef Kohl in Auverschin.
  - 302. Franziska Müller in Trautenau.
  - 303. Rosina Morawer in Auverschin.
  - 1913/12. Robert Trapp in Neufattl.
- Beigetreten sind zur S. U. bis inklusive Oktober 1912 17.500 Mitglieder.
- Vom 1. Jänner bis inklusive 31. Dezember 1912 sind an die Hinterbliebenen 21.650 Kr. ausbezahlt worden.

### Offene Anfragen.

An die Maschinen- und Heizhausdirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Wien.

Das gesamte Maschinen- und Heizhauspersonal des Heizhauses Franzdorf erlaubt sich die höfliche Frage zu stellen, warum in den Lebensmittel-Freisfahrtschein die Begünstigung zur Benützung der Schnellzüge gestrichen wurde? Das betroffene Personal ersucht, ihm die gebührende Begünstigung ebenfalls zu gewähren, wie dies auch dem Personal der Verkehrs- und Paupredirektion der Nordbahn anstandslos gewährt wurde.

An die k. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft in Wien.

Das Personal der Station Kunowitz wurde am 10. Februar 1911 um Einreichung in eine höhere Quartiergeldklasse bitlich.

Da seit der Eingabe — welche im Dienstweg geleitet, am 10. Februar 1911, unter Ekt. Nr. 569 bidiert von der k. k. Bezirkshauptmannschaft Ungarisch-Grabisch, der k. k. Bahn-erhaltungsdirektion Ungarisch-Grabisch, den Gemeinden Kunowitz und Dörfel — volle zwei Jahre verfloßen sind und weder die fragliche Erhöhung, noch ein Bescheid von der k. k. Direktion herabgelangt ist — obzwar der damalige Herr k. k. Direktor, Hofrat Trnka, einer in dieser Angelegenheit bei ihm erschienenen Deputation die Quartiergelderbhöhung versprochen hat, bitten wir um gütigen Bescheid.

Das Personal der Station Kunowitz.

### Briefkasten der Redaktion.

Trief II. Zur Ausnahme nicht geeignet. — Gerechtigkeit. Sie haben keinen Anspruch auf zwei Hätrenausgleiche, da Sie nur acht Differenzjahre aufweisen, rüden jedoch, da Ihnen diesmal nur ein halbes Jahr im Hätrenausgleich gutgebracht werden konnte, in die 1200 Kr. am 1. Juli 1914 vor. — Knechtel. Wir werden der Sache nachgehen. — U. M. in G. Sie haben für die Kündigungsrufe keinen höheren Zins zu bezahlen als den, zu dem Sie die Wohnung gemietet hatten. — Mitglied Nr. 15 in M. Sie müssen uns den Tag der Ziehung bekanntgeben.

<p>Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung.</p>	<h2 style="margin: 0;">Inserate</h2>	<p>Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung.</p>
--	--------------------------------------	--

**Danksagung.**  
Auserhande gelebt, jedem einzelnen für die Teilnahme an dem Leichenbegangnis meines verstorbenen Gatten sowie für die schönen Kranzpenden meinen Dank sagen zu können, gestatte ich mir auf diesem Wege meinen herzlichsten Dank auszusprechen. Besonders danke ich dem Herrn Dr. Wilhelm Gottsch für die liebevolle Behandlung meines verstorbenen Mannes während seiner Krankheitsdauer.  
Nachachtungsvoll Stefia Uhlitz, Wwe. Wärszufflag, im Dezember 1912.

**! Von Versatzämtern!**  
Mittelalter von K 12 — Winterböcke, Herrenanzüge von K 14 — Kasubenanzüge, Uster von K 9 — Peizakko K 24 — Modobose K 4 — feine Herren- und Damenwäsche, Tisch- und Bettwäsche K 5 — Vorhänge K 8 — Leinwand, Peiz-Kollern, alles in größter Auswahl. Erstaunlich billig.  
**Goldstein, Kaiserstr. 50.**

**! 500 Kronen!**  
sahle ich Ihnen, wenn meine Barzelverfüger „Rialto“ Ihre Abnehmer, Waffen, vorant in drei Tagen nicht ihmzios entleert. Preis eines Fiegels samt Garantiebrief 1 Krone.  
**Kemény, Kaschau**  
L. Woffach 12 115, Ungarn.

**Versende Waffen aller Art**  
auf 10 Tage zur Probe u. Ansicht, Einläufige Lancastergewehre von K 20 —, Doppelläufige Lancastergewehre von K 30 —, Hammerlessgewehre von K 70 —, Robert-Kewehre von K 8 —, Revolver von K 8 —, Pistolen von K 2 — aufw. — Reparaturen schnell und billig. Illustrierte Preislisten gratis. **F. Dušek, Waffenfabrik, Opocno Nr. 2008, an der Staatsbahn, Böhmen.**

