

DER EISENBAHNER



Zentralorgan

des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss vier Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

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

Telephon Nr. 2325.

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

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährig Kr. 2'88
Ganzjährig „ 5'76
Für das Deutsche Reich ganzjährig Mk. 6.—. Für das übrige Ausland ganzjährig 9 Franken.

Wahlpruch:

Was wir begehren von der Zukunft fernem:
Dass Brot und Arbeit uns gerühret seien,
Dass unsere Kinder in der Schule lernen
Und unsere Greise nicht mehr betten gehen.
G. Berweg.

Die Karriere eines deutsch-radikalen Abgeordneten.

(Abg. Kroy.) Auf Grund eines vor längerer Zeit eingebrachten Ansuchens wurde, wie die „Deutschradikale Korrespondenz“ meldet, der Inspektor der Salzburger Lokalbahn Abgeordneter Kroy vom Verwaltungsrat der Oesterreichischen Nordwestbahn als Oberrevident in den Dienst dieser Bahn übernommen und zur Dienstleistung der Direktion in Wien zugewiesen.

Es stinkt. Der penetrante Geruch, der in der Tat von Zeit zu Zeit aus unserem öffentlichen Leben aufsteigt, hat es Herrn Kestranek, dem Zentraldirektor der Brager Eisenindustrie-Gesellschaft, leicht gemacht, den Unschuldslasten umzuhängen und die Pose des Sittenrichters zu mimieren. Das ist immer eine dankbare Aufgabe für die Rechtschreibwischen. Und so gingen denn die Herren von der deutschnationalen Parlamentsfraktion in der letzten Dienstagssitzung des Parlaments her und richteten, um zu zeigen, daß auch sie die Hüter der Reinheit des Parlaments seien, eine geharnischte Interpellation an den Finanzminister, in der gefragt wird, ob es wahr sei, daß von diesem ein Erlaß an die dem Finanzministerium untergeordneten ärarischen Betriebe ergangen sei, in welchem diese angewiesen wurden, im Falle von Bedarf an Schrauben und Nieten die Brdlische Eisen- und Metallwarenfabrik Aktiengesellschaft in Budweis zur Offertstellung einzuladen.

Herr Kroy, als Mitglied der deutschradikalen Vereinigung, hätte freilich besser daran getan, die moralische Entrüstungskomödie seiner Klubgenossen zu hintertreiben. Denn er war es, der just damals schon zu den Erwischten, zu den, die, wenn sich für die moralische Anrüchlichkeit ein strafbarer Tatbestand subsumieren ließ, „auf frischer Tat Betretenen“ gehörte.

Herr Kroy ist nämlich augenblicklich der Mann des Tages. Freilich nur deshalb, weil sich an seine sonst recht harmlose Person der penetrante Geruch heftet, den Herr Kestranek aus der parlamentarischen Körperschaft verspürt zu haben glaubt. Ein kleiner Herostrat, der keine Tempel anzündet, sich dafür aber durch ein vom Zufall verliehenes Reichratsmandat wie von einem lenkbaren Luftballon aus den Niedrigkeiten des kleinen Beamtenbasens zu den lichten Höhen der Regierungsgnadenzone emporziehen läßt. Wer ist Herr Otto Kroy? Die Antwort auf diese Frage hätte man noch vor etlichen Monaten im Schematismus der A. E. G. suchen müssen: ein Adjunkt, der als kleiner subalternen Beamter sein Dasein wie viele seiner Leidensgenossen heute noch kümmerlich an der Schattenseite des Lebens fristete. Dann schiffte sich der junge Mann und Absolvent der Mittelschule in Leitmeritz in das Phrasenwasser der deutschnationalen Bewegung ein. Er wurde Agitator von bescheidenstem Durchschnitt und recht mittelmäßiger Begabung. Und auch der Mut, der den deutschnationalen Jungmännern freilich nur nachgerühmt wird, scheint ihn nie zu Erzesen des Temperaments verleitet zu haben. Denn über die Ursachen, warum das damals zumeist deutschnationale Personal der A. E. B. im Jahre 1905 an der passiven Resistenz nicht teilgenommen hat, erzählte im Oktober 1907 ein deutschnationales Blatt, das „Alldeutsche Tagblatt“, folgendes:

Die Ursache sah in einer Beamtenklage der A. E. G. Herr Assistent Kroy, stiller Herausgeber des Deutschen Eisenbahners- und anonymen „Ein Führer“ des famosen „Wächterhäuschenfonds“ (Kroy sprach seinerzeit noch unter falschem

Namen in Versammlungen), wollte keine passive Resistenz unter den Angestellten der A. E. G., weil er um seinen Assistenten tragen fürchtete. Damals erschienen im Deutschen Eisenbahner heftige Aufsätze gegen die Ausbeutung der Südbahn, N. B. B., St. E. G. und so fort — nur gegen die vielbelobte A. E. G. wurde nichts geschrieben. In jener Zeit erhoffte eben Herr Kroy noch als zukünftiger Abgeordneter und Beamter der A. E. G. doppelte Diäten zu beziehen. Da nun dieser fromme Wunsch an der politischen Anständigkeit der Direktion der A. E. G. scheiterte, die auf das zweifelhafteste Vergnügen verzichtete, sich einen Abgeordneten zu halten, so mußte die weniger strupellose Regierung herhalten und dem Herrn Assistenten-Abgeordneten eine Stelle in Salzburg und zugleich das ersuchte Avancement erwirken. Und nun erlaubte sich dieser Ministerfavorit kürzlich in Wien in einer Eisenbahnerversammlung, sich als Führer der diesmaligen Resistenzbewegung aufzuführen. Ja das eine glauben wir wohl, daß sich der Herr Assistent seine Rache an der Direktion der A. E. G. durch Provokation einer Resistenzbewegung auslassen möchte. Sollte jedoch diesmal die Resistenz eingreifen, so ist hundert gegen eins zu wetten, daß gerade wiederum dort, wo Herr Kroy durch die Munizipalität des Herrn Derschatta seine doppelten Diäten schindet, bei jenem Salzburger Kleinbahnunternehmen, keine passive Resistenz durch den Herrn Inspektor geübt werden wird. Daher kann es durch die deutsche Eisenbahnerorganisation nicht zu einer Beförderung der Existenzverhältnisse kommen, so lange man eigentliche Streberseelen wie Herrn Kroy an der Spitze beläßt.

Man könnte sich füglich aller Reminiszenzen enthalten, wenn man die Geschichte, die ein deutschnationales Blatt über Herrn Kroys Werdegang vor zwei Jahren erzählte, der Vergessenheit entweihen. Aber es reizt allzusehr, nach den Gründen zu suchen, wie der einstige Kassier der allerkleinsten Station der Bielatalbahn zu den Höhen emporstamm, wo die Sonne der ministeriellen Begünstigung scheint. Herr Kroy fand, wie eine blinde Henne ein Saat Korn, im Jahre 1907 ein Reichratsmandat. Da aber die Verwaltung der Ausflugs-Elektrischer Bahn kein Bedürfnis empfand, sich einen Abgeordneten zu halten, stellte sie Herrn Kroy vor die Wahl, entweder auf das Mandat oder auf seine Stelle als Adjunkt zu verzichten. Herr Kroy tat das letztere. Und er tat es leichtem Herzens, nachdem er durch Einsufnahme des damaligen Eisenbahnministers Derschatta, der Herrn Kroys Parteigenosse war, sofort eine Stelle als Inspektor bei der Salzburger Lokalbahn erhielt. Die Salzburger Lokalbahn, die sonst ihren Angestellten nicht einmal die Ausübung eines Gemeinderatsmandats erlaubt, war diesmal sehr nobel und zahlte dem neugewonnenen Herrn Abgeordneten für eine sechsjährige Beurlaubung den Inspektorengehalt. Ein Abgeordneter wurde also dringend gesucht. . . .

Es gibt heute noch Leute und sogar ziemlich viel, die vor einem Rätsel stehen. Es gab ja eine Zeit, wo die Alchimisten behaupteten, Liebestränklein brauen zu können, die, wenn sie der Liebeswerber zu sich nimmt, sofort stürmische Gegenliebe bei der Angebeteten hervorrufen. Aber man hatte nie davon gehört, daß auch Abgeordnete dieses Mittel besitzen, wenn ihnen die Erregung der besonderen Zuneigung einer Privatbahn am Herzen liegt. Bestigt Alchimist Kroy dieses Mittel oder ist es nur das zaubergewaltige Exterieur, sein leuchtender Geist oder sein gewaltiges Wissen, durch das nicht nur Aktionäre, sondern auch Regierungen besiegt werden?

Diese Fragen, die sonst, wenn sie Dinge intimer Privatverhältnisse berühren, keinen Menschen etwas angehen, regen die Öffentlichkeit auf, wenn das Konkubinat eines Abgeordneten mit der Regierung zur Diskussion steht. Die Geschichte, wie Herr Kroy vom Inspektor einer Privatbahn zum Oberrevidenten einer Staatsbahn lancierte, kam eben gerade recht, um Herrn Kestranek, der gegen die Abgeordneten in ihrer Allgemeinheit den Vorwurf

der Unlauterkeit erhob, die richtige Gloriole zu geben. Denn an Herrn Kroy läßt sich erkennen, wohin mitunter ein Reichratsmandat führt, wenn auch damit noch nicht klargestellt ist, ob die Politik den Charakter oder manchmal auch der Charakter die Politik verdirbt. Zweifellos aber ist, daß jetzt die moralische Reinigungsanstalt beide, Herr Kroy und der Eisenbahnminister, notwendig hätten. Denn daß Herrn Kroys Ansuchen an die Nordwestbahn um Uebernahme als Oberrevident just einen Tag vor der Uebernahme der Bahn in das Staatseigentum beschlossen wurde, wäre zu sonderbar, auch wenn der von der „Eisenbahnbeamtenzeitung“ mitgeteilte vertrauliche Erlaß gar nicht bestehen würde, in welchem es heißt:

„Pro domo. Auf Wunsch des k. k. Eisenbahnministeriums wurde in der Sitzung des Verwaltungsrates der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn beschlossen, den Inspektor der Salzburger Eisenbahngesellschaft, Herrn Reichratsabgeordneten Otto Kroy, als Oberrevidenten mit dem Gehalte von 3600 Kr. und dem systemisierten Quartiergehd in die Dienste der Oesterreichischen Nordwestbahn zu übernehmen. Die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums hierzu wurde von dem bei dieser Sitzung anwesenden landesfürstlichen Kommissär erteilt.“

Diese Protektionsnote, an deren Bestand zu zweifeln niemand eine Veranlassung hat, ist so recht ein Dokument dafür, bis zu welchem Grade die Begriffe für Moral und Sittenreinheit geschwunden sind. Wessen Ansehen darunter mehr leidet, das des Abgeordneten, der sich protegiert, oder das der Regierung, die protegiert, mag noch unentschieden sein, sicher aber ist, daß Herrn Kroys Moral an Feingefühl vorläufig noch das Aufdämmern der richtigen Erkenntnis über die Tragweite seines Handelns verhindert. Denn „es ist un wahr“, so schreibt er in einer Berichtigung an die „Eisenbahnbeamtenzeitung“, „daß das k. k. Eisenbahnministerium mich als Oberrevidenten für die k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen gewonnen hat.“ Und „wahr ist nur, daß ich über mein vor längerer Zeit gestelltes Ansuchen vom Verwaltungsrat der Oesterreichischen Nordwestbahn übernommen wurde“. Was will Herr Kroy mit seinem an-den-Tatsachen-Vorbeiberichtigten? Um was es sich handelt und was die Beamtenzeitung behauptet hat, ist, daß Herr Kroy über ausserordentlichen Wunsch des Eisenbahnministeriums bei der Nordwestbahn angestellt wurde, was zu bestreiten nicht Herrn Kroys, sondern Sache des Eisenbahnministers ist. Und es ist weiter „unwahr“, so meint Herr Kroy, „daß er infolge seines Reichratsmandats eine Reihe von Adjunkten- und die ganzen Revidentenjahre übersprungen hat, wahr dagegen und in Beamtenkreisen allgemein bekannt sei, daß er trotz seines Mandats die Vertrauensstelle eines Inspektors der Salzburger Lokalbahngesellschaft erhielt. Und es ist auch wirklich wahr, daß Herr Kroy trotz seines Mandats die Stelle als Inspektor bei der Salzburger Lokalbahn erhielt. So spottet der Mann seiner selbst und weiß nicht wie. Trotz seines Mandats zahlte man Herrn Kroy für die ganze Legislaturperiode den Gehalt als Inspektor, und trotz des Mandats, in dem das edle deutsche Gemüt kein Hindernis sieht, um sich in die Gnadenzone der Regierung zu setzen — wünscht das Eisenbahnministerium auch jetzt wieder Herrn Kroy als Oberrevidenten bei der verstaatlichten Nordwestbahn zu sehen. Trotz des Mandats, so also folgert Kroy als Logiker, überspringt er eine ganze Reihe von altgedienten Beamten und stellt sich deren Beförderung in den Weg. Ueber seinen guten Geschmack ist Herr Kroy als Privatmann niemandem Rechenschaft schuldig. Aber auch nur

als solcher. Als Mitglied des Parlaments und als Führer der Eisenbahner, als der er sich so gerne aufspielt, hat freilich die Öffentlichkeit das Recht der Kontrolle, wie weit Herr Kroy in den Sumpf steigen darf. Es war schon öfters da, daß der höchste Aufstieg gleich der tiefste Fall war. Und so wird auch Herr Kroy noch erfahren müssen, daß der Sinn des Sprichwortes sich an ihm erfüllt, daß der, der vom Brote des Papstes isst, daran stirbt.

Die Kroy-Affäre im Parlament.

In der letzten Dienstagssitzung des Reichsrates haben Abgeordnete Müller und Genossen folgende Interpellation an den Eisenbahnminister überreicht:

Interpellation

des Abgeordneten Rudolf Müller und Genossen an den Herrn Eisenbahnminister betreffend:

Die über Intervention des k. k. Eisenbahnministeriums erfolgte Uebernahme des Reichsratsabgeordneten Otto Kroy als Oberrevidenten der verstaatlichten D. N. W. B.

Durch eine von der politischen Partei, deren Mitglied der Herr Abgeordnete Otto Kroy ist, herausgegebenen Zeitungskorrespondenz wurde in den letzten Tagen die Nachricht verbreitet, daß der Abgeordnete Kroy, der bisher die Stelle eines Inspektors bei der Salzburger Lokalbahn inne hatte, vom Verwaltungsrat der D. N. W. B. über eigenes Ansuchen als Oberrevident übernommen wurde. Wie nun den Befertigten zur Kenntnis gelangt ist, ist diese Ueberstellung eines Mitgliedes des hohen Hauses in einen in den Besitz des Staates übernommenen Betrieb auf den Wunsch des k. k. Eisenbahnministeriums hin erfolgt und trägt der sich auf die Verstaatlichung beziehende Akt vom 14. Oktober 1909 neben der Fertigung der Herren Tauffig und Behetner folgenden Vermerk:

„Pro domo. Auf Wunsch des k. k. Eisenbahnministeriums wurde in der Sitzung des Verwaltungsrates der D. N. W. B. und der S. N. D. W. B. beschlossen, den Inspektor der Salzburger Eisenbahngesellschaft, Herrn Abgeordneten Otto Kroy, als Oberrevidenten mit dem Gehalt von 3600 Kr. und dem systemisierten Quartiergeld in die Dienste der D. N. W. B. zu übernehmen.

Die Genehmigung des k. k. Eisenbahnministeriums hierzu wurde von dem bei dieser Sitzung anwesenden landesfürstlichen Kommissar erteilt.“

Eine solche Karriere, die wohl unter der österreichischen Eisenbahnbeamtenenschaft einzig dasteht, wäre nun gewiß begreiflich und bedürfte auch keinerlei weiterer Aufklärung, wenn mit der Persönlichkeit des auf solche seltsame Art Ernannten jene besonderen Verdienste oder fachlichen Qualifikation verknüpft wären, die ein derartiges Ueberspringen von altgedienten Beamten rechtfertigen könnten.

Erwägt man jedoch, daß von irgend welchen Leistungen des Herrn Abgeordneten Kroy als Eisenbahnsachmann, die über den bescheidenen Durchschnitt hinausreichen, weder in Fachkreisen noch in der breiten Öffentlichkeit etwas bekannt ist, so muß diese eigenartige lebighich durch das Wohlwollen der k. k. Regierung gestützte Karriere, deren sich ein Mitglied dieses Hauses erfreut, mit Recht das größte Befremden nicht nur in Eisenbahnerkreisen, sondern in der breiten Öffentlichkeit überhaupt hervorrufen. Erwägt man endlich, daß Herr Otto Kroy zur Zeit als Mitglied dieses hohen Hauses gewählt wurde, als Adjunkt der Aufsicht-Leitender Eisenbahn sofort als ein für die ganze Legislaturperiode dieses Hauses beurlaubter Inspektor von

der Salzburger Lokalbahn und zwar wie allgemein verlautete, auch damals auf Wunsch des k. k. Eisenbahnministeriums übernommen wurde, so muß die gegenwärtige Vorgangsweise geradezu als ein Akt parlamentarischer Korruption empfunden werden.

Gerade in einer Zeit, wo in der Öffentlichkeit gegen dieses Haus schwere Pauschalverdächtigungen erhoben worden sind, muß notwendigerweise das Bekanntwerden derartiger Vorkommnisse wie die angeführten, dazu beitragen, das öffentliche Rechtsbewußtsein und das Vertrauen in die unparteiische Objektivität dieses Hauses und seiner Mitglieder zu erschüttern, da dadurch der Anschein erweckt wird, als ob derartige schwere Anschuldigungen, wie sie gegen dieses hohe Haus pauschaliter erhoben wurden, in manchen Belangen nicht des realen Grundes entbehren.

Da auch weiters unter der Beamtenenschaft der k. k. österreichischen Staatsbahnen die Meinung besteht, daß weder in dem Umfange, daß Herr Abgeordnete Kroy bloß die Mittelschule in Leitmeritz absolviert hat, noch darin, daß er eifrig für den nationalen Chauvinismus Propaganda macht, ein Grund zu einem auf der Einsufnahme der Regierung begründeten älteren Beamten überspringenden Avancement gelegen ist, fragen die Befertigten:

Ist der Herr Eisenbahnminister geneigt, dem Hause darüber Mitteilung zu machen, weshalb er auf den Uebertritt des Herrn Abgeordneten Kroy in den Staatsbetrieb Wert gelegt habe?

Ist er geneigt, die besonderen Qualifikationen bekanntzugeben, die diese seltsame Bevorzugung eines Mitgliedes des hohen Hauses im Staatsdienste rechtfertigen?

In der gleichen Angelegenheit richtete Abgeordnete Dr. Ellenbogen ein Anfrage an den Präsidenten in der es heißt:

Abgeordnete Dobernig habe in der letzten Sitzung sehr richtig gesagt, die bekannte Aeußerung des Zentraldirektors Kretzner habe sich nicht gegen einzelne Abgeordnete, sondern gegen das ganze Parlament gerichtet. Der Präsident hat in Verantwortung jener Anfrage korrekt geantwortet, daß er Herrn Kretzner auffordere, jene Abgeordneten, die ihre Stellung zur Erlangung persönlicher Vorteile mißbrauchen, zu nennen. Kretzner hat es jedoch vorgezogen, in wenig männlicher Weise sich hinter allgemeine Redensarten zu verziehen, und sich in einer Form, die geeignet ist, die öffentliche Meinung irreführend, auf Aussprüche und Artikel von Abgeordneten zu berufen, die eine ganz andere Frage behandelt haben. Er hätte einen einzigen Fall anführen können, der aber schon öffentlich bekannt war, den Fall des Abgeordneten Simon Starck, der allerdings gegen Entgelt Interpellationen im Hause eingebracht hat. (Hört! Hört! bei den Sozialdemokraten.) Aber über die Qualifikation dieses Abgeordneten ist wohl das Urteil dieses Hauses gegenwärtig wenigstens vollständig einig. Wenn nun schon Kretzner die einzelnen Fälle nicht anführt, ist es Aufgabe jedes ehrenhaften Abgeordneten, jeden einzelnen Fall, der ihm auf diesem Gebiete bekannt wird, öffentlich kundzutun und zur Austragung zu bringen.

Es ist verwunderlich, daß Herr Kretzner, wenn er von politischer Korruption sprach, nur von den Abgeordneten sprach. Es wäre vielleicht noch mutiger gewesen, wenn er von der Korruption gesprochen hätte, die von der Regierung betrieben wird. Die Regierung hat bekanntlich eigene Institutionen zur Bekämpfung von Korruption, man nennt sie Landsmannministerien. (Weiterkeit und Zustimmung bei den Sozialdemokraten.) Diese Ministerien sind nicht bloß einfache Dienstvermittlungsbureaus (Weiterkeit), nicht bloß Institutionen zur Einführung von Protektionswirtschaft, sondern geradezu Korruptionsministerien. Die hohen Beamten der verschiedenen Ministerien singen die furchtbarsten Magelieder über die maßlose Korruption der Verwaltung, die von diesen Ministern begangen wird. Weder spreche nicht von der Korruption, welche diese Minister als Agenten der verschiedenen Volksräte, Narodna Rabas und dergleichen betreiben, auch nicht von jener Korruption, die in der Form der Korruption, die sich eines auf telegraphischem Wege erzeugten Volkswillens bediene, um mit einem mit 40.000 Kr. besoldeten Amte leben bleiben zu können. (Weiterkeit und Beifall bei den Sozialdemokraten.) Seit solche Landmann-

ministerien überhaupt bestehen, haben die Einschübe und andern Bergewaltungen, unter denen die Beamten zu leiden haben, keinen so hohen Grad erreicht, wie jetzt. Darum halte er es für seine Pflicht, einen Fall zur Kenntnis des Präsidenten zu bringen und auf seine Klärstellung zu dringen, so leid es ihm auch tue, das Vorgehen eines Kollegen in diesem Hause einer Erörterung unterziehen zu müssen.

Wedner machte den Präsidenten auf die Nummer 42 und 43 der „Eisenbahnbeamten-Zeitung“, letztere vom 24. d., aufmerksam. Dort wird mitgeteilt, daß der Abgeordnete Kroy am 20. August 1909 bei der Direktion der Oesterreichischen Nordwestbahn angefragt habe, als Oberrevident, womöglich unter Verleihung des Inspektortitels, aufgenommen zu werden. (Hört! Hört! bei den Sozialdemokraten.) Abgeordnete Kroy habe eine solche Aufnahme nicht zum erstenmal verlangt. Bekanntlich wurde er unmittelbar nach der Wahl im Jahre 1907, als er von der Aufsicht-Leitender Bahn entlassen wurde, als Inspektor — er war früher Oberrevident — bei der Salzburger Lokalbahngesellschaft angenommen.

Wir bemühen uns jahraus jahrein, die Stellung der Beamten und Bediensteten und anderer auch bei den Bahnen zu verbessern. Wir verlangen von der Staatsbahnverwaltung mit Recht, daß sie hierfür größere Beträge einstelle. Wir verlangen die Automatik des Avancements, damit keinem von den Beamten auch nur das kleinste Unrecht geschehe. Wenn wir solche Forderungen an die Staatsverwaltung stellen, die uns vom Finanzminister abgenommen werden und wegen deren wir von der Regierung und dem Herrenhause in der öffentlichen Meinung fortwährend herabgesetzt werden, haben wir alles Interesse, daß das Vertrauen der ganzen Bevölkerung in die Redlichkeit unserer Absichten nicht erschüttert werde. Es ist also ganz unangebracht, daß ein Abgeordneter nunmehr selbst den Anstoß zum Mißtrauen der Beamten gibt, indem er sich plüchlich ohne Recht einmischt und dadurch eine ganze Reihe von Beamten in ihrem Avancement schädigt. (Zustimmung und Beifall bei den Sozialdemokraten.) Es muß also in dieser Hinsicht im Interesse des Hauses und aller Abgeordneten Remedur geschaffen werden (Zustimmung bei den Sozialdemokraten) und wir alle haben ein Interesse daran, zu erklären, daß wir mit derlei Machinationen absolut nichts gemein haben. (Lebhafter Beifall und Händeklatschen bei den Sozialdemokraten.) Ich richte daher an den Präsidenten die Anfrage:

1. Hält der Herr Präsident dafür, daß — um mit dem von ihm in der letzten Sitzung gebrauchten Worte zu sprechen — dieses Vorgehen des Herrn Abgeordneten „gewiß nur in Ausübung seiner Pflicht“ erfolgt ist, oder meint er — um wieder mit seinen eigenen Worten zu sprechen — daß es sich hier „um einen unlauteren Einfluß, um Ausnützung unjener politischen Macht zur Erlangung persönlicher Vorteile“ handelt?

2. Was gedenkt der Herr Präsident zu tun, um die Ehre des in diesem Falle tief geschändeten Hauses zu fähnen?

3. Ist der Herr Präsident als Hüter der Ehre dieses Hauses bereit, den Herrn Eisenbahnminister zur Verantwortung zu ziehen, wie er die Hand dazu bieten konnte, daß durch seine Teilnahme an diesem Akt persönlicher Korruption das Ansehen des Hauses so schwer diskreditiert worden ist?

4. Ist der Herr Präsident auch bereit, das Haus gegen Angriffe auf seine Ehre und sein Ansehen, selbst wenn diese Angriffe von der Ministerbank oder von Abgeordneten erfolgen, auf das nachdrücklichste zu schützen? (Lebhafter Beifall und Händeklatschen bei den Sozialdemokraten.)

Herr Kroy verzichtet auf die „Eisenbahner-Rettung“.

Wie die „Deutsche Arbeiter-Korrespondenz“ mitteilt, hat Herr Kroy seinen Austritt aus dem „Reichsbund deutscher Eisenbahner“ angemeldet. Die Zeitung des letzteren hat auch bereits den Reichsverband deutscher Arbeitnehmervereinigungen verständigt, daß Herr Kroy nicht mehr als Vertreter des Reichsbundes fungieren könne, da er diesem nicht mehr angehört. Die deutschen Eisenbahner haben also jetzt hinter ihrem Oberrevidenten-Führer das Nachsehen. Das ist das Ende des Führers einer Partei, die die sozialdemokratische Organisation gar so gerne beschuldigt, daß sie die Eisenbahner verkauft und verraten habe...

Feuilleton.

Die Liebe ging vorbei.

Von Robert Keigel.

Es war einst ein Jünglingmann, der hatte die Hand an den Pflug gelegt und beschaute sich siegesgewiß das Feld, das er erobern, brechen und ausnützen wollte. Um ihn her brauseten die fröhlichen Winde das Lied von der unendlichen Ferne und durch das rauhe Getöse klang leise eine süße Stimme wie das unbedürftliche Klängen, mit dem der Morgenstern die Sonne grüßt. Es war die Liebe, die vorüberging. Aber der Mann am Pfluge verschloß ihr Ohr und Herz: Erst muß ich mein Feld bestellen, dann sollst du mir willkommen sein.

Und das Feld war bestellt, es dampfte die frisch aufgewühlte Erde. Kleine weiße und blaue Blümlein blinzelten aus den Heden am Ackertrand hervor, die Lerche stieg singend in die Luft. Da ging die Liebe vorbei, erdend, mit leuchten Wimpern die Sehnsucht verhallend. Aber der Ackermann rief: „Du kommst zu früh, ich muß mein Feld bestellen, ich muß säen, auf daß mir tausendfältige Frucht werde.“

Und die Saat schoß grün, und die Saat schoß goldgelb hervor. Stolz wandelte der Mann durch den reichen Segen. Die Luft erzitterte von Sonnenstrahlen und Finkengesang, rote Rosen nickten über die Mauer am Ackerstrand. Da kam die Liebe durch des Kornes Gassen; heiß duftig streifte ihr Atem den Mann, aus den voll aufgeschlagenen Augen loberte Sinneslosigkeit. Aber er wies sie zurück und freute sich seiner Stärke: Erst muß ich meine Arbeit einheimen, dann sollst du mit mir schmelzen am reich besetzten Tisch.

Die Scheunen sind gefüllt, die Tenne liegt glatt wie ein Tanzboden, und fernher klingt das Lied der feiernden Drescher zu dem Manne, der einsam durch die Stoppelfelder geht, wo das listig blinkende Mäuslein die letzten verlorenen Körner in sein unterirdisches Häuslein rettet. Da erfaßte ihn allgewaltige Sehnsucht, und er breitete die Arme aus nach Süden, von wannen die Liebe kam: Ich habe meine Pflicht erfüllt, ich habe gewonnen, was ich mein nennen wollte, ich habe alles und nichts. Hohn ist mir der Segen der Fröhlichen, ich sehe die Schatten kommen, die Erstarrung und ich bin allein. O, Liebe, wo bist du?

Aber nur das Seufzen des Waldes gab Antwort, rote,

gelbe, welke Blätter streute der Wind auf das Stoppelfeld, in Grau wandelte sich das Gold des Abendrotes: die Nacht brach herein.

Eine Viertelstunde am Telephon.

Wenn Berührungen der Drähte, falsche Verbindungen, andere Störungen der Leitung oder Verwechslungen auf der Zentrale eintreten, kann man beim Telephon oft die wunderlichsten und heitersten Dinge hören, wie nachfolgende Wiedergabe eines telephonischen Durcheinanders beweist, den wir anzuhören die Ehre hatten:

Klingklingkling. „Hallo! Hier Oberoffizial Rosenspeis.“ — „Hier Doktor Sargdeckel.“

Inzwischen klopft ein Abonnent der Gasanstalt die Kantelei der Anstalt auf: „Hallo! Hier Widel und Plunz. Bitte, schicken Sie sofort jemanden zu uns wegen der Leitung.“

Der Obige: „Herr Doktor, bitte, kommen Sie sofort zu meiner Frau.“

„Was ist denn passiert?“

„Es strömt Gas aus.“

Die Gasanstalt: „Was fehlt denn der Leitung?“

„Sie hat sich verfühlt und liegt im heftigen Fieber. Sie phantasiert!“

„Ich werde gleich einen Monteur schicken. Mittlerweile verstopfen Sie den Sprung mit Fegen und binden Sie ihn gut ab.“

Kling, kling, kling.

„Hallo! Hier Ostar Welbald.“

„Hier Frixi Ramsch.“

„Servus. Du, Frixi, ich kann dir mitteilen, daß meine Verta alles glücklich überstanden hat.“

„So, das freut mich. Was hat sie denn gekriegt?“

„Ein Paket Fünfviertler Schrauben, an Gesimshobel und a bißl weiß'n Leim.“

„Hallo! Ich versteh nicht, es spricht immer jemand dazwischen. Hier Tischlermeister Grantig.“

„So, Sie brauchen noch ein ganzes Paket Schrauben. Ja, wann werd'n S' denn mit dera Arbeit amol fertig. Was hab'n S' denn die ganze Zeit her g'macht?“

„Sinen fischen Duben.“

„Was, Sie Murksler, Sie woll'n mi pflanz'n auch noch. Raff'n S' d' Arbeit seh'n und hol'n S' Jhna Büschel!“

„Gratuliere, gratuliere. Ich lass' dein liebes Frauchen schön grüßen. Servus!“

Kling, kling, kling.

Kling, kling, kling.

„Hier Modestalon Fanni Zwitscher.“

„Hab' die Ehre, hab' die Ehre. Hier Tuchniederlage Gad'n u. Komp.“

„Bitte, haben Sie noch von dem blauen Seidenstoff?“

„Hier Orpheum. Geehrte Redaktion, wollen Sie nicht so freundlich sein und das morgige Programm aufnehmen. Ja, sind Sie so gut? Also: Die drei Girls werden verlängert.“

„Bitte, schicken Sie mir 20 Meter davon,“ fällt die Stimmt, der Schneiderin dazwischen.

Redaktion: „Also das Programm mit den drei Girls wird verlängert.“

„Leider es sind nur mehr Reste da,“ ist wieder als Antwort der Tuchhandlung zu vernehmen.

Mittlerweile haben einige traurige Hinterbliebene dieselbe Redaktion aufgeläutet und distieren ein Partezettel, während das Orpheum sein Programm durchs Telephon anzeigt, was dann ungefähr folgenden Wortlaut kriegt:

„Tiefgerührt von dem herben Verlust unseres Gatten, Waters, Onkels, respektive“ — „Bauchredner, Tierstimmens imitator u. c.“ — „des Herrn“ — „Minister Branen mit seinen drei Wunderaffen“ — „geben wir die geziemende Nachricht von“ — „Alfred und Sigrid Naes“ — „die berühmten Weltmeisterschaftskäufer auf Kollschlittschuhen, 270 Ehrenpreise, 46 goldene und silberne Medaillen. Meisterschaftsmedaille von Europa, Amerika und Norwegen“ — „dem Hinscheiden des Herrn Willybald Behwehlag, der nach kurzem Leiden in“ — „Casino de Paris. Täglich nach der Vorstellung von 11 Uhr ab“ — „verschieden ist“ — „Franz Amon“ — „Ehre seinem“ — „Mizi Popper und Frixi Sauerstod, Preisjockeypaar“ — „Separate Parte werden nicht ausgegeben.“

Kling, kling, kling.

Klassenherrschaft und Klassenkampf.

Apologeten des Klassenstaates und der Klassenherrschaft lieben es, den Klassenkampf des Proletariats als bewußten und zweckvollen Feind des Nationalismus zu interpretieren. Diesen preist man als der Tugend erste, um jenen als unmoralisch verwerfen zu können. Der Zweck der Übung ist, die Begriffe zu verwirren. Das ist der einzige Weg, die bestehende soziale, politische und rechtliche Unterdrückung der Arbeiterklasse zu rechtfertigen. Zweck und Mittel gehören eben auch zur Ethik der — Klassenherrschaft.

Die kapitalistischen Klopffechter geben ihren Nationalismus aus als die Wahrnehmung der einem Volke gemeinsam eignenden ideellen, geistigen und materiellen Güter. Und kaum zu bestreiten: jedes Volk hat seine eigene Kultur, seine Sprache, Sitte, Gewohnheit! Diese nationalen Güter finden ihren äußeren Daseinsnachweis in dem öffentlichen Leben, in der bildenden und darstellenden Kunst, in der Literatur und vor allem auch in der politischen, rechtlichen und sozialen Ordnung. Die Aufzählung der nationalen Güter bringt den Proletariats schon gleich auf den Gedanken, daß es sich dabei um teilweise wandelbare und gar nicht erhaltenswerte Einrichtungen und Erscheinungen nationalen Lebens handelt. Und zu diesen gehören auch die von der modernen Arbeiterbewegung bekämpften, und das sind die Fundamente der Klassenherrschaft!

Doch sehen wir erst einmal zu, wie es sich mit den historischen, in der völkischen Eigenart, teilweise durch geographische und geologische Verhältnisse bedingten nationalen Gütern verhält. Die Grundlage jeder nationalen Kultur ist die Sprache, die in der Literatur das mechanische Mittel gefunden hat, Gedanken, Gefühle, künstlerische und wirtschaftliche Bestrebungen und Erfolge einer Mit- und Nachwelt zu übermitteln. Die Sprache ist überhaupt das Mittel, das den ganzen Lebensinhalt des Menschen, sein Wissen und Wollen, seinen Charakter, sein moralisches und ethisches Streben bestimmend beeinflusst.

Die Empfindungs- und Charakterbildung, als Ausfluß der Abstammung und Sprache, bilden den Untergrund der Lebensgewohnheiten und Sitten eines Volkes, die den Hauptbestand seiner nationalen Kulturgüter ausmachen. Unter diesem Gesichtswinkel betrachtet, kann man die angestammten Bewohner eines Landes als einheitliche Masse, als eine durch gleiche Interessen und Bedürfnisse zu einem Ganzen zusammengefügte Vielheit von Menschen bezeichnen. Und dieses nationale Ganze, diese nationale Einheit finden wir in einer besonderen Eigenart in jedem Lande, in jedem Sprachgebiet wieder. Aber — wenn man schärfer zusieht, merkt man, daß diese Einheiten in sich eine Summe von Verschiedenheiten bergen, die in den verschiedenen Nationen die gleichen Ursachen haben, sich überall in gleicher Weise äußern und unbeschadet der nationalen Grenzen in ihrer Form und ihrem Wesen noch ganz konform sind.

Wir reden eine gemeinsame Sprache; wir sind Deutsche! Und doch redet der gebildete Mensch, das heißt derjenige, dessen Eltern Geldbeutel eine bessere formale Ausbildung, den Besuch höherer Schulen erlaubte, in Tatsache eine ganz andere Sprache als der Arbeiter, der nur mit den allennotdürftigsten Elementarkenntnissen ausgestattet ist. Der Unterschied ist oft so groß, daß zwei Menschen einer Nation sich kaum verständigen können. Der Konversationsston der sogenannten guten Gesellschaft ist weit verschieden von dem in Arbeiterschichten, die Ausdrucksmittel sind andere und was die Diktion verschärft: die Angehörigen der Bourgeois denken und fühlen anders als die unwissend erhaltene Bevölkerung, für welche manche Begriffsbestimmung in deutscher Sprache ebenso unverständlich ist als Latein oder Chinesisch. Man lege Deutschen, die nur die A-B-C-Schule besuchen konnten, ein Gesetzbuch vor oder ein nach wissenschaftlicher und fachlicher

Terminologie geschriebenes Buch — in 90 von 100 Fällen wird ihnen neun Zehntel des Inhalts unverständlich bleiben.

Ähnlich verhält es sich mit anderen nationalen Kulturgütern, zum Beispiel der Literatur. Ein großer Teil des Volkes kennt seine besondere nationale Literatur gar nicht; viele der Volksgenossen verstehen sie nicht, weil das Ausmaß ihres Intellekts und Wissens zur Erfassung der in den Büchern niedergelegten philosophischen und psychologischen Gedanken und Lehren nicht ausreicht. Und immer nur ein Bruchteil einer völkischen Gemeinschaft ist es, der die nationalen Güter auf dem Gebiete der Kunst mit vollem, mit ausschöpfendem Verständnis zu genießen versteht und aus materiellen Gründen genießen kann.

Der Enterbte, der Lohnsklave, ist eben überall enterbt! Und das ist keine nationale, sondern lediglich eine soziale Erscheinung. Wer das nötige Kleingeld hat, ist nicht gezwungen, sich auf den Genuß der nationalen Güter zu beschränken; er hat das Recht, international im Genuß zu sein. Er kann Sprachen lernen, durch Reisen in fremde Länder an jeder besonderen nationalen Kultur teilnehmen. Und gerade in den höchsten Kreisen übt die ausländische Kultur ja oft einen geradezu faszinierenden Einfluß aus. Jemand eine zufällige Prinzessin läßt sich von einem ausländischen Thronerben heimführen und ist gleich so stark in die fremde Kultur verliebt, daß sie sich sogar zu der angeheirateten nationalen Religion überzeugt: sie wird plötzlich russisch, griechisch, italienisch oder wie es der Zufall sonst will.

Die Reichen, die Angehörigen der herrschenden Klasse aller Nationen haben gemeinsam das Recht und die Macht des Genießens; die Lohnsklaven aller Länder verbindet die gleiche Notwendigkeit zu darben, zum Fußschemel, die Objekte der Ausbeutung zu sein. In dem Bestreben, sich die Tributpflicht der Beherrschten zu erhalten, bilden die Besitzenden der verschiedenen Nationen eine gewisse Einheit, vielmehr eine Masse mit gleichem Interesse, mit gleichem Wollen, mit gleichem Fühlen und Denken, als die Nichtbesitzenden und die Kapitalistengruppen einer Nation. Und manche der „nationalen Güter“, zum Beispiel die politische Verfassung, die Rechtspflege, der Kultus u. s. w., in den verschiedenen Staaten verschieden, haben überall die gleiche Zweckbestimmung, die der Besitzenden und Genießenden Herrschaft über die Armen, Darbenden und — Produzierenden zu erhalten.

Dem unter der Wucht der Zoll- und Steuerpolitik Leidenden braucht man wahrlich nicht erst noch auseinanderzusetzen, daß die Herrschenden die nationale Staatsverfassung zu ihren Gunsten, zum Schaden der Arbeiter ausnützen, daß die verschiedenen Staatsbürgerrechte das Instrument zu der Arbeiterunterdrückung und -Ausbeutung sind. Der arme Teufel, der ein Brot gestohlen hat, weil er nicht mehr arbeiten kann und so dann ins Gefängnis wandern muß, während der, der ihn durch rücksichtslosen Raubbau an seiner Arbeitskraft die Gesundheit stahl und dabei reich wurde, als gefeierter und geehrter Mann Gesele — gegen den Armen macht, spürt nichts von nationaler Kulturgemeinschaft. Was er schmerzend empfindet, ist die in allen Ländern gleiche brutale, egoistische, antikulturne Klassenherrschaft. Der um Verbesserung seiner Lage kämpfende Arbeiter, der sehen muß, daß die Angehörigen der Kapitalisten als Richter ihn ganz anders behandeln als den reichen Verbrecher, ihn schwerer bestrafen als den vornehmen Lumpen, der Streiter, der unter dem vereinten Wirken von Polizei und Streifbrechern zu leiden hat, empfindet solche Zustände doch gewiß nicht als nationale Kultur. Was die herrschende Gesellschaft hier wie dort schürt, was sie gegen die Arbeiter verteidigt, wird für diese zur nationalen Schmach. Für den Besessenen diktiert die herrschende Gesellschaft die Pflicht, sich kapitalistisch ausbeuten zu lassen, das gehende Drohmentum aber betrachtet jede Arbeit als Schande.

So sehen wir in der als nationale Einheit angesprochenen Masse G e g e n s ä t z e, die bei verschiedenen Abstufungen zwei Gruppen scheidet: die güttererzeugende und dabei rechtlose und die besitzende, die nicht produziert, aber das Verfügungsrecht über alle materiellen und geistigen Güter ausübt, von denen sie die Arbeiterklasse fernhält. Das hat diese erkannt und ihr Kampf richtet sich gegen die soziale Ungleichheit, gegen das soziale Unrecht, das innerhalb jeder Nation vorhanden ist. Mit den wirklichen nationalen Kulturgütern, wie sie durch Sprache und Lebensgewohnheiten gegeben sind, hat solcher Kampf nichts zu tun; doch, in einer Hinsicht! Die moderne Arbeiterbewegung will alle Kulturgüter, vorweg die nationalen, allen Menschen zugänglich machen. Da die soziale Ungleichheit kein spezifisch nationales Unrecht ist, sondern als internationale Plage alle Enterbten bedrückt und von den Herrschenden aller Nationen verteidigt wird, müssen die Proletariats, müssen die gewerkschaftlichen Organisationen im Kampfe gegen jene sich naturgemäß international verbinden und verständigen. Und gerade das wird von den Ausbeutern als Sünde, als Verbrechen wider den Nationalismus bezeichnet. Sie, die sich international zwecks gemeinsamer und erfolgreicher Unterdrückung und Ausbeutung des Proletariats verbinden, geben fälschlich Nationalitätenhaft als nationale Tugend aus. Für den Arbeiter soll es Pflicht sein, die Angehörigen anderer Nationen zu hassen, in jeder anderen nationalen Kultur etwas ihm Feindliches, Bekämpfenswertes zu erblicken. So versucht man die Begriffe zu verwirren, das was echt, schön, gut, edel ist in jeder nationalen Besonderheit und Charakteristik, in den Dienst der Klassenherrschaft zu stellen, durch skrupellose Fälschmünzerei Nationalitätenhaft als nationale Pflicht auszugeben. Und diese Praxis wird von den Kapitalisten aller Länder in verständnisvoller Uebereinstimmung, zur Wahrnehmung der sie verbindenden gleichen Interessen in gleicher Weise gegen die von ihnen nach denselben Methoden ausgebeuteten und unterdrückten Volksgenossen befolgt.

Das ist der Klassenkampf der Herrschenden aller Zungen gegen die Beherrschten aller Zungen. Dem stemmen die zur Erkenntnis gelangten Arbeiter sich entgegen. Während jener Ziel die Erhaltung der Klassenherrschaft ist, bezweckt der Klassenkampf des Proletariats Aufhebung der Klassenherrschaft und der sozialen Ungleichheit, erstrebt er die Demokratisierung der Welt der Weisheit eines jeden Volkes noch vorenthaltenen nationalen und allgemeinen Kulturgüter.

Zur Durchführung

der Zugeständnisse auf den k. k. Staatsbahnen.

Mit Ablauf des Monats Oktober 1909 ist es ein Jahr, daß das Eisenbahnministerium dem Exekutivkomitee der koalitierten Organisationen in mehrtägigen Verhandlungen eine Reihe von Zugeständnissen machte, die zur Verbesserung der Lage des Personals der k. k. Staatsbahnen dienen sollten. Von diesen Zugeständnissen hat nun das Eisenbahnministerium wohl den größeren Teil bisher zur Durchführung gebracht, wozu es wohl, und das soll hier festgestellt werden, fortwährender energischer Intervention seitens des Abgeordneten Genossen Tom sch i k bedurft hat. Aber ein namhafter Teil für das Personal wichtiger Verbesserungen, die zugestanden wurden, sind bis nun nicht zur Durchführung gelangt. Naturgemäß befindet sich deshalb das ganze Personal in einer großen Aufregung und wurde unsere Organisation beauftragt, die nötigen Schritte beim Eisenbahnministerium einzuleiten, damit endlich die gemachten Zugeständnisse zur Durchführung gelangen. Die Vertreter der koalitierten Vereine berieten nun in mehreren Sitzungen über die diesbezüglich einzuleitende Aktion und wurde beschlossen, daß eine Deputation der koalitierten Vereine dem k. k. Eisenbahnministerium nachstehendes Memorandum zu unterbreiten hat. In Ausführung dieses Beschlusses sprach am 8. Oktober l. J. eine Deputation, bestehend aus den Obmännern der koalitierten Organisationen und im Beisein der Reichsratsabgeordneten Genossen Tom sch i k und Genossen Müller beim Eisenbahnministerium vor und wurde dem Minister nachstehendes Memorandum unterbreitet:

Hohes k. k. Eisenbahnministerium!

Die koalitierten Organisationen der Eisenbahnbediensteten, und zwar der Allgemeine Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich, der Oesterreichische Eisenbahnbeamtenverein, der Lokomotivführerverein für Oesterreich, der Lokomotivführerverein für Böhmen, der Konduktorenverein und der Bahnmeisterverein, richten hiermit an das hohe k. k. Eisenbahnministerium das höchste, aber auch bringende Ersuchen, nachstehende, im Oktober vorigen Jahres gemachten Zugeständnisse, die bis nun entweder nicht oder nur teilweise durchgeführt wurden, bis 1. November l. J. zur Durchführung zu bringen. Dieses Verlangen wird allseits vom Personal gestellt und die koalitierten Organisationen wurden in unzähligen Versammlungen aufgefordert, an das hohe k. k. Eisenbahnministerium heranzutreten, um eine rasche Durchführung der im Vorjahre gemachten Zugeständnisse zu erreichen. In ein paar Tagen wird es bereits ein Jahr, daß die Zugeständnisse gemacht wurden und trotzdem hart noch eine Reihe derselben der Durchführung. Ein hohes k. k. Eisenbahnministerium muß es doch selbst begreiflich finden, daß eine so zögernde Durchführung beim Personal das größte Mißtrauen und den größten Anmut hervorruft und daß dadurch der Effekt der Zugeständnisse vollständig verloren geht.

Um nun dem allseitigen Wunsch und der Aufforderung des Personals zu entsprechen, ersuchen wir ein hohes k. k. Eisenbahnministerium bezüglich nachstehender Punkte um eine klare und präzise Antwort.

Folgende Zugeständnisse wurden bis jetzt nicht oder nur teilweise durchgeführt:

A. Allgemeines.

- | | |
|---|--|
| 1. Einführung einer Klassen- und Kalkulationszulage von 72 bis 144 Kr. jährlich. | Nicht durchgeführt. |
| 2. Regelung der Bewertung der Naturalwohnungen (Circa 20 Prozent Nachschuß). | Nicht durchgeführt. |
| 3. Verbesserung der Automatik. Kürzung der Vorrückungsfristen bei Unterbeamten bis zu inklusive 2000 Kr. von drei auf zwei Jahre, bei Dienern in der Gehaltsklasse von 1000 Kr. von drei auf zwei Jahre, in der Gehaltsstufe 1500, 1600 und 1700 Kr. von fünf auf drei Jahre. | Die Kürzung der Vorrückungsfristen bei Dienern in der Gehaltsstufe von 1000 Kr. von drei auf zwei Jahre wurde nicht durchgeführt. Das hohe k. k. Eisenbahnministerium erklärte mit Rücksicht auf den diesbezüglichen Antrag der Zentralpersonal-Kommission (Sektion Diener), in der Sitzung am 7. Juli 1909, sich bereit, allen bis inklusive 1. Jänner 1909 ernannten Dienern in der Gehaltsstufe von 1000 Kr. eine zweijährige Vorrückungsfrist zu gewähren und sich wegen der Bewilligung des hierfür notwendigen Betrages beim Finanzministerium in entsprechender Weise einzusetzen. Dieses Zugeständnis wurde aber bis jetzt nicht durchgeführt und verlangt daher das gesamte Personal, mit Rücksicht darauf, daß für die Diener in der neuen Automatik sehr wenig geschehen ist, daß das hohe k. k. Eisenbahnministerium die Verbesserung in kürzester Zeit, längstens aber bis 1. November im Amtsblatt zur Verlautbarung bringe, und zwar mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1909. |

Betreffend die zugestandene Verbesserung der Automatik für die Unterbeamten und Diener, erlauben wir uns in der Beilage A) dem hohen k. k. Eisenbahnministerium eine Reihe von berechtigten Beschwerden und zwar insbesondere bezugnehmend auf die bei den Verhandlungen abgegebenen Erklärung: „Der Entwurf der verbesserten Automatik wird dem Zentralauschuß zur Begutachtung vorgelegt werden.“ In Vorlage zu bringen.

Dieses Zugeständnis wurde nur teilweise durchgeführt. Die berechtigte Forderung des Beschäftigtenpersonals, daß bei der Durchführung der zugestandenen Verbesserung der Postennormierung beim Beschäftigtenpersonal unter allen Umständen als Grundlage zu dienen hat, daß bei jeder Verschlechterung 1 Platzmeister, 1 Oberverschieber und mindestens 4 Verschieber die Verschubpartie zu bilden haben, wurde bisher gang

- | | |
|--|---------------------|
| 4. Verbesserung der Normierung der Unterbeamten- und Dienerposten. | Nicht durchgeführt. |
|--|---------------------|

„Hallo! Hier Ingenieur Kurbelfreund.“
 „Hier Luftschiffahrtsgesellschaft Ding.“
 „Bitte, ist es Tatsache, daß am Sonntag kein Aufstieg stattfindet? ...“
 „Nein.“
 „Warum?“
 „Hier Hoftheaterkanglei.“
 „Hier Grazer Abonnent, Serie Grün.“
 „Ist das Gerücht vom Unglück unseres lieben Tenoristen wahr? — So, o weh. Ja, was ist ihm denn geschehen?“
 „Der Propeller ist verbogen und daher ...“
 Kling, kling, kling.
 *
 „Hallo! Hier Sanatorium „Egghinsgeld“. Kompliment, Frau Hofrat, mein Kompliment.“
 „Tag, Herr Professor. Wie geht's denn meinem Mann, dem Herrn Hofrat?“
 „Ich werde ihn gleich schneiden lassen.“
 „Wa—a—a—as?“
 „Pardon, ich hör' nicht recht, es ist heute wieder einmal ein Durcheinander. Hier Sägewerk Natan.“
 „Hier Tischlerei Magenweit. Wie steht's denn mit meinem Eichenposten?“
 „Danke, danke, der Herr Hofrat befindet sich verhältnismäßig gut.“
 „Oben ist er wohl schon ein wenig morsch?“
 „Der Herr Hofrat?“
 „Ach was, mein Eichenposten! Das ist heut' wieder eine Verbindung!“
 Kling, kling, kling.
 „Hier Versicherungsanstalt Pimpin.“
 „Hier Kanaklist Federl.“
 „Dav' die Ehre, Bezugs'n, Herrn Federl. Sie haben vergessen anzugeben, wie viel Kinder Sie haben.“
 „Hundertsiebzehn durch römisch VIII.“
 „Hahahaha! Pardon, ich frage, wie viel Kinder Sie haben?“
 „Hundertsiebzehn, fertig!“
 Kling, kling, kling.

unberücksichtigt gelassen. Wir verlangen daher, daß dieser minimalen berechtigten Forderung im Sinne der zugestandenenen Verbesserung der Postennormierung in kürzester Zeit Rechnung getragen werde.

Eine Reihe anderer, gleichberechtigter Beschwerden hinsichtlich der nicht entsprechenden Durchführung dieses Zugeständnisses liegt hinsichtlich der Anspruchsberichtigung der Nachdienstzulage und zwar von Blocksignaldienern, Wächterkontrolloren, Magazinsdienern, Stationsarbeitern zc. vor. In einer Reihe von Stationen sind zum Beispiel Blocksignaldiener- und Wächterkontrollorposten normiert, auf welchen Blocksignaldiener und Wächterkontrollore Nachdienst versehen, die aber keine Nachdienstzulage erhalten. Die Nichtgewährung der Nachdienstzulagen wird gewöhnlich damit begründet, daß in diesen Stationen entweder kein Stellwert errichtet oder der betreffende Dienst als minderwertig und daher für den Bezug der Nachdienstzulage als nicht gebührend zu betrachten sei. Diesbezügliche Beweise werden in der Folge dem hohen k. k. Eisenbahnministerium in Vorlage gebracht.

Bezüglich der Beschwerde der Magazinsdiener und Stationsarbeiter zc. ist in vielen Stationen der Umstand für den Nichtbezug der Nachdienstzulage maßgebend, daß die Dienstposten, auf welchen sie den für den Bezug der Nachdienstzulage in Betracht kommenden Nachdienst versehen, nicht normiert sind und sie daher auf diesen Posten nur als Tagelöhner in Verwendung stehen, für welche der Bezug der Nachdienstzulage ausgeschlossen ist.

In beiden Fällen wird daher im Sinne des gemachten Zugeständnisses eine entsprechende Verbesserung der Postennormierung verlangt.

B. Arbeiter.

1. Für die Erhöhung der Tagelöhne und zwar zur Aufbesserung der niedrigsten Löhne und zur Aufbesserung der Löhne für die älteren Arbeiter wurde ein Betrag von drei Millionen bewilligt und werden die im Zentralarbeiterausschuß vorgebrachten Wünsche nach Maßgabe dieses Betrages tunlichste Berücksichtigung finden.

2. Die Lohnerhöhung der Nordbahnwerkstättenarbeiter wird unter Berücksichtigung der Arbeitsverhältnisse erfolgen.

3. Das bereits derzeit bei der Mehrzahl der Staatsbahndirektionen bestehende Lohnersparnis wird im Einvernehmen mit der Arbeiterschaft im günstigen Sinn geregelt und allgemein eingeführt.

4. In dem Budget der nächsten Jahre werden so wie bisher auch weiterhin die Mittel für Tagelöhne in jenem sukzessive erhöhten Umfang zur Verfügung gestellt werden, welcher der naturgemäßen, das heißt den bestehenden Einrichtungen entsprechenden Erhöhungen des Bedarfs für Tagelöhne entspricht.

5. Arbeitszeit. Bei grundsätzlicher Feststellung einer wöchentlich 54 Stunden betragenden Arbeitszeit im Werkstättenbetrieb ist an Samstagen bereits um 12 Uhr mittags mit der in die Arbeitszeit fallenden Auszahlung zu beginnen und muß diese längstens um 1/2 2 Uhr nachmittags beendet werden; der einzelne Arbeiter kann sich jeweils nach Empfang seines Verdienstes nach Hause begeben. Somit haben die Arbeiter tatsächlich eine 52stündige wöchentliche Arbeitszeit.

Die für den Werkstättenbetrieb hinsichtlich Festlegung der Arbeitszeit gemachten Zugeständnisse gelten auch für die größeren Betriebswerkstätten, welche in der diesbezüglichen Verordnung nominativ auszuführen sein werden.

6. Inwiefern eine Regelung der Arbeitszeit auch für die im Bahnerhaltungs-, Materialdepots-, exekutiven Zugführungs- und Werkstättendienst verwendeten Arbeiter möglich sein kann, hängt mit der geplanten Einführung von Arbeitsordnungen für diese Dienstzweige zusammen. Diese Arbeitsordnungen werden mit größtmöglicher Beschleunigung unter vorheriger Beratung im Arbeiterzentralausschuß hinausgegeben werden.

7. Bezüglich der bereits im Zentralarbeiterausschuß geäußerten Wünsche nach Ein-

Die Auszahlung der von den Direktionsarbeitersauschüssen beschlossenen Lohnerhöhungen ist bis jetzt nicht erfolgt. Die zugestandene Lohnautomatik (Lohnerhöhungssystem) wurde in den meisten Sektionen der Direktionsarbeitersauschüsse seitens der k. k. Staatsbahndirektionen nicht in Vorlage gebracht, beziehungsweise haben Verhandlungen über dieses Zugeständnis noch nicht stattgefunden.

In mehreren k. k. Staatsbahndirektionen, wie zum Beispiel in Villach und Pilsen ist die Normierung der in Betracht kommenden Heizhauswertstätten als Betriebswerkstätten bis jetzt nicht erfolgt und wurde daher für die Arbeiter dieser Heizhauswerkstättenbetriebe dieses Zugeständnis noch nicht durchgeführt.

führung eines 12/24stündigen Turnusses für Kohlenarbeiter in jenen Orten, in welchen die örtlichen Verhältnisse dies zulassen, wurden bereits vom k. k. Eisenbahnministerium die nötigen Erhebungen eingeleitet und steht der Erfüllung dieses Wunsches nach Maßgabe des Ergebnisses der eingeleiteten Erhebungen kein Hindernis entgegen.

8. Die Dienstzeit der Stationsarbeiter wird durch oben erwähnte Erstellung von Arbeitsordnungen ihre Regelung finden.

9. Das k. k. Eisenbahnministerium wird über die Dienst- und Ruhezeiten im exekutiven Dienst weitere Verbesserungen der bestehenden Vorschriften eintreten lassen, wobei insbesondere auf die bereits angebahnte schrittweise Einführung des 12/24stündigen Dienstes in größeren Stationen unter Freigabe einzelner Tage außerhalb der turnusmäßig bestimmten freien Zeit hingewiesen wird.

10. Einführung von Normen zur möglichen Gewährung von Erholungsurlauben und dienstfreien Tagen für die Arbeiter.

Diese Zugeständnisse sind noch nicht durchgeführt; der Zentralarbeiterausschuß wurde bis jetzt nicht einberufen und wurden den Mitgliedern des Zentralarbeiterausschusses auch die diesbezüglichen Vorlagen über die Erstellung einer neuen Arbeitsordnung betreffend die Regelung der Arbeitszeit für die im Bahnerhaltungs-, Materialdepots-, exekutiven Zugführungs- und Werkstättendienst verwendeten Arbeiter sowie betreffend die Einführung der 12/24stündigen Dienstturnusse für die Kohlenarbeiter und die Stationsarbeiter und sonstigen Turnusarbeiter und betreffend die Einführung von Normen zur möglichen Gewährung von Erholungsurlauben und dienstfreien Tagen für die Arbeiter zur Beratung und Stellungnahme bisher nicht vorgelegt.

Zum Punkt 7 erlauben wir uns in der Beilage B den Beweis zu erbringen (wir haben noch mehrere vorrätig), wie wenig ernst man es mit der Erfüllung dieser Zusagen nimmt.

Gleichzeitig stellen wir das Ersuchen, diesem Uebelstand abzuhelfen.

C. Diener und Unterbeamte.

1. Das k. k. Eisenbahnministerium hat bereits gelegentlich der Regelung der Wächtergehälter die Zusage gegeben, daß es in weiterer Folge auch die Regelung der Naturalwohnungsfrage (Bewertung der Naturalwohnungen und Auszahlung der Differenz) dieser Bediensteten im Sinne der bestehenden Bestimmungen durchführen wird.

2. Die Zuerkennung von Reisepauschalen (Signalhelfer und Pumpenwärter) wird im entsprechenden Ausmaß zur Erfüllung gebracht werden.

3. Dem Verlangen nach Revision der Vorschriften über die Dienst- und Ruhezeiten im exekutiven Dienste wird das k. k. Eisenbahnministerium entsprechen, und zwar weitere Verbesserungen der bestehenden Vorschriften eintreten lassen, wobei insbesondere auf die bereits angebahnte schrittweise Einführung des 12/24stündigen Dienstes in größeren Stationen unter Freigabe einzelner Tage außerhalb der turnusmäßig bestimmten freien Zeit hingewiesen wird.

Letzteres gilt auch von der Forderung der Maschinen- und Werkmeister nach einem durchwegs 12/24stündigen Dienstturnus.

Bezüglich der Dienst- und Ruhezeiten des Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonals wird bemerkt, daß die bestehenden Turnusse fast durchgehends größere Ruhepausen und geringere Dienstzeiten aufweisen, als die diesbezüglichen Vorschriften beinhalten und erklärt das k. k. Eisenbahnministerium, daß eine Verschlechterung der gegenwärtigen tatsächlich bestehenden Prozentsätze auch in Zukunft nicht eintreten wird, sondern, wie bereits oben bemerkt, weitere Verbesserungen der bestehenden Vorschriften eintreten zu lassen.

Das Verlangen der Bahnmeister um Freigabe zweier Tage im Monat wird bei Durchführung der geplanten Maßnahmen betreffend die Ermöglichung der Ausnützung der Erholungsurlaube und der Gewährung einzelner dienstfreier Tage Berücksichtigung finden.

4. Erhöhung des Streckenpauuschales für Signalmeister von 720 auf 960 Kr.

5. Das k. k. Eisenbahnministerium hat bereits das Studium der bei der St. C. G. in Geltung stehenden Norm über

das Ausmaß der Kohlenprämien in Angriff genommen; der ehestigen Präzisierung der Bestimmungen des § 1, Punkt 4, der neuen Norm betreffend den Materialverbrauch steht nichts im Wege.

6. Das k. k. Eisenbahnministerium wird die Frage, inwiefern den einzelnen Unterbeamtenkategorien das Aufsteigen in den Beamtenstand ermöglicht werden kann, nach Abschluß der bereits im Zuge sich befindlichen und energisch betriebenen Studien die bessere Ausbarmachung des gewerbeschulmäßigen Bildungswesens für das Anstellungswesen im Staatsbahndienst in reifliche Erwägung ziehen.

7. Einführung von Normen zur möglichen Gewährung von Erholungsurlauben.

Von der Durchführung dieses Zugeständnisses wurde bis jetzt nichts verlautbart.

Nicht durchgeführt.

D. Beamte.

1. Systemisierungsverbesserung für die Beamten durch Vermehrung der Posten, vornehmlich von der VIII. in die VII. Dienstklasse.

Eine Vermehrung der Posten von der VIII. in die VII. Dienstklasse wurde den Vertretern der Beamenschaft bis heute nicht bekanntgegeben. Es wird das Ersuchen gestellt, dies an der Hand einer genauen Zusammenstellung nachträglich zu veranlassen. Außerdem ist sofort Abhilfe zu schaffen dahingehend, daß diejenigen Beamten, welche im Konkurrenzwege auf Posten der V., VI. und VII. Dienstklasse berufen worden sind, beim nächsten Avancementtermin auch tatsächlich in die mit der Ausschreibung verbundene Dienstklasse befördert werden, da die betreffenden Beamten durch die Hinauschiebung der Beförderung eine bedeutende materielle Schädigung erleiden.

2. Gleichstellung der Gehaltsstufen der V. und VI. Rangsklasse der Staatsbahnbeamten jener der VI. und VII. Rangsklasse der Staatsbeamten.

Die Gleichstellung der VI. und V. Dienstklasse mit der der VII. und VI. Rangsklasse der k. k. Staatsbahnbeamten ist insofern noch nicht durchgeführt, als bei beiden Dienstklassen die Gehaltsstufe von 6400 Kr., beziehungsweise 8800 Kr. bisher noch nicht zur Einführung gelangte.

3. Einführung von Normen zur möglichen Ausnützung der Erholungsurlaube und Regelung der Amtsstunden.

Obzwar die Regelung der Amtsstunden bei allen k. k. Staatsbahndirektionen mit Wirksamkeit vom 1. Juni 1909 — und hier nur provisorisch — zur Einführung gelangte, harret die Maßnahme bei der k. k. Nordbahndirektion bis heute noch der Verwirklichung. Nur bei der Abteilung VII dieser Direktion wird ab 1. Oktober l. J. die sechsstündige ununterbrochene Amtszeit — ebenfalls nur provisorisch — eingeführt, während bei den übrigen Abteilungen die siebenstündige ununterbrochene Amtszeit weiter besteht. Hier wäre sofort, und zwar unter entsprechender Verwendung des für diesen Titel ausgesetzten Kredites von 1.000.000 Kr. Remedur zu schaffen und gleichzeitig bei allen k. k. Staatsbahndirektionen, der k. k. Nordbahndirektion und der k. k. Betriebsleitung in Czernowitz die Einführung der definitiven sechsstündigen ununterbrochenen Amtszeit zu verfügen.

Indem die Gelernten ein hohes k. k. Eisenbahnministerium noch um eine mündliche als auch schriftliche Mitteilung über die Erledigung dieses Memorandums bis zum 15. Oktober 1909 höflichst ersuchen, zeichnen

Wien, am 1. Oktober 1909.

Sochachtungsvoll

Für die isolierten Organisationen: Folgen die Unterschriften.

Beilage A.

Wie bereits im Memorandum bemerkt ist, hat das hohe k. k. Eisenbahnministerium betreffend die Forderung über die Verbesserung der Automatik der Unterbeamten und Diener erklärt, daß der ganze Entwurf dem Zentralausschuß der Personalkommissionen zur Beratung und Begutachtung vorgelegt wird.

Dem Zentralausschuß der Personalkommissionen (Sektion Unterbeamte und Diener) wurde der Entwurf der verbesserten Automatik wohl zur Begutachtung vorgelegt, jedoch wurde den Mitgliedern der ganze Entwurf derart in Vorlage gebracht, daß ihnen absolut keine Zeit zu einer entsprechenden Beratung und Stellungnahme blieb. In den Sitzungen der beiden Sektionen wurde seitens der Herren Vorsitzenden ein Vorgang gepflogen, der den Personalkommissionsmitgliedern eine eingehende und den Interessen ihrer Mandatäre Rechnung tragende Stellungnahme zur Vorlage unmöglich machte und erbließ daher das Gesamtpersonal in dem ganzen Vorgang eine nicht entsprechende Erfüllung der zitierten Erklärung des hohen k. k. Eisenbahnministeriums. Demzufolge werden sowohl von den Unterbeamten wie von den Dienern eine ganze Reihe berechtigter Beschwerden erhoben, wovon insbesondere jene hervorgehoben werden sollen, daß den älteren Dienern und Unterbeamten durch die Nichtgewährung entsprechender Vorrückungsfristen nicht die Möglichkeit geboten ist, alle Vorteile der neuen verbesserten Automatik, wie zum Beispiel die erhöhten Endgehälter zu genießen.

Dies trifft insbesondere bei den Kategorien zu, denen die 1/2fache Anrechnung ihrer Dienstjahre gewährt wurde und bei den länger dienenden Bediensteten aller Kategorien.

Das hohe k. k. Eisenbahnministerium hat bei der Erstellung der neuen Automatik der langjährigen und berechtigten Forderung der länger dienenden Unterbeamten und Diener um entsprechende Stärkung der Vorrückungsfristen, damit eine Gleichstellung mit den jüngeren Bediensteten vermieden wird, nicht in jener Weise Rechnung getragen, wie dies seitens des hohen k. k. Eisenbahnministeriums wiederholt in Aussicht gestellt wurde. Statt einer Verbesserung hat das hohe k. k. Eisenbahnministerium, um eine Gleichstellung der jüngeren Bediensteten mit den länger dienenden nicht zu vermeiden, einer großen Anzahl von jüngeren Bediensteten, die in der neuen Automatik vorgesehenen kürzeren Vorrückungsfristen um 1/2, 1 und auch um 1 1/2 Jahre verlängert. Den Blocksignaldienern, Wächterkontrolloren und Wächtern, die feinerzeit mit 576 Kr. angestellt wurden, wurde die Be-

Nicht durchgeführt.

Nicht durchgeführt.

Die Zugeständnisse — Punkt 3, 1. und 2. Absatz — sind noch nicht durchgeführt. Bezüglich der Nichterhaltung der gemachten Zusage, Absatz 3 des Punktes 3 bringen wir hiermit in der Beilage C dem hohen k. k. Eisenbahnministerium ein krasses Beispiel zur Kenntnis, wie sich aber in der Lage, mehrere solcher Beispiele anzuführen, welche wir in der Folge zum Beweise dem hohen k. k. Eisenbahnministerium auch zur Kenntnis bringen werden.

Nicht durchgeführt.

Nicht durchgeführt.

D. Beamte:

Ad 1. Unläßlich der mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1909 durchgeführten Erweiterung der Personalfestmiserung wurde die Umwandlung von 309 Stellen der VIII. Dienstklasse der Staatseisenbahnbeamten in solche der VII. Dienstklasse bewilligt.

Die erbetene Aufstellung des Grundsatzes, daß die Beförderung jener Beamten, welche im Konkurrenzweg auf einen in der VII. oder einer höheren Dienstklasse systemisierten Posten eingesezt wurden und nicht ohnehin bereits in der betreffenden Dienstklasse stehen, in allen Fällen zu dem auf die Verleihung des ausgeschriebenen Dienstpostens nächstfolgenden Advancementstermin zu vollziehen sei, kann nicht in Aussicht genommen werden, da für Beförderungen nicht allein die Systemisierung des betreffenden Postens maßgebend sein kann, sondern auch die Rangverhältnisse in Rücksicht gezogen werden müssen und überdies nach den gemachten Erfahrungen behufs Wahrung der ökonomischen Interessen geboten erscheint mit der Beförderung der im Konkurrenzweg auf Posten höherer Dienstklassen eingesezten Beamten in der Regel eine gewisse Zeit zu warten, um sich zunächst die Ueberzeugung zu verschaffen, daß der Beamte sich auf seinem neuen Dienstposten auch tatsächlich bewährt, zumal sonst im Falle einer etwaigen bald darauf notwendig werdenden Abziehung des Betreffenden von diesem Posten dessen anderweitige Einteilung durch die mittlerweile erfolgte Beförderung in die höhere Dienstklasse wesentlich erschwert werden würde.

Ad 2. Die Einführung der Gehaltsstufe von 6400 Kr. in der VI. Dienstklasse, beziehungsweise 8800 Kr. in der V. Dienstklasse der Beamten könnte nur gleichzeitig mit der Einführung der im Staatsbeamtenschema eingefügten Zwischenstufen von 2200 Kr. in der X. Dienstklasse, 2800 Kr. in der IX. Dienstklasse, 3400 Kr. und 3600 Kr. in der VIII. Dienstklasse und 4800 Kr. in der VII. Dienstklasse in Aussicht genommen werden.

Nachdem aber in Stattgebung des von den Vertretern der Beamtenschaft diesbezüglich erhobenen Protestes von dieser Interpolierung seinerzeit abgesehen wurde, mußte bei der im November verlaufenden Erhöhung der Gehaltsstufen in der VI. und V. Dienstklasse von der Einschlebung der Zwischenstufen auch in diesen Dienstklassen im wohlverstandenen Interesse der gesamten Beamtenschaft Umgang genommen werden.

Ad 3. Die Einführung der sechsstündigen Amtszeit bei der Nordbahndirektion konnte bisher aus dem Grunde nicht erfolgen, weil die durch die Verstaatlichung entstandenen besonderen Verhältnisse eine erhöhte Zuanpruchnahme ihrer Arbeitskräfte erforderlich erscheinen lassen.

Dieses Uebergangsstadium ist bei der Nordbahndirektion bermalen noch nicht beendet, doch ist zu erwarten, daß in der Folge auch dort an die Einführung der sechsstündigen Amtszeit utzesehne wird geschritten werden können.

Eine Personalvermehrung gerade für dieses Uebergangsstadium eintreten zu lassen, erscheint aus personalwirtschaftlichen Gründen nicht angängig.

Insofern sich die neue Einführung bei den Staatsbahndirektionen bewähren wird, wird an derselben jedenfalls keine Aenderung vorgenommen werden.

Zu der vorstehenden Antwort des Eisenbahnministeriums haben wir nun folgenden zu bemerken:

Es wurde auch unsererseits nie verkannt, daß die Durchführung der Zugeständnisse einen bestimmten Zeitraum beanspruchen muß, weil tatsächlich eine Reihe von Berechnungen und Erhebungen damit verbunden war. Wenn nun das Eisenbahnministerium in der Einleitung der Antwort sagt, daß die Durchführung nur teilweise nach Maßgabe des jeweiligen Arbeitsergebnisses erfolgen konnte, so muß doch einmal von dieser Stelle aus dazu gesagt werden, daß gerade die Maßgabe des jeweiligen Arbeitsergebnisses bei der Durchführung die grundlegende Ursache war und ist, daß die Herausgabe der Zugeständnisse so lange verzögert wurde. Den Herren beim Eisenbahnministerium, beim Finanzministerium und bei anderen in Betracht kommenden Dienststellen muß neuerdings von der Tribüne des Parlaments aus eine ernste Mahnung dahin zuteil werden, daß das jeweilige Arbeitsergebnis in den einzelnen Bureaus und Dienststellen andere Resultate zeitigen muß, sollen die Interessen des Personals und der Staatsbahnverwaltung nicht auch weiterhin in schwerster Weise Schaden nehmen. Diesbezüglich könnten sich die maßgebenden Faktoren einmal ein Beispiel an dem von der Staatsbahnverwaltung geforderten Arbeitsergebnis der unteren Bedienstetenkategorien nehmen. Jedenfalls würde in Nachahmung dieses Beispieles die Durchführung der Zugeständnisse eine im Interesse beider Teile gelegene raschere Durchführung erfahren haben.

Nach der zitierten Selbstanklage des Eisenbahnministeriums wegen der bisher nicht erfolgten Durchführung aller Zugeständnisse folgt nun, gleichsam als Erinnerung an bestandene Zeiten, eine starke Entgleisung. Es heißt wörtlich, daß die Rückwirkung der noch durchzuführenden Zugeständnisse möglichst auf den Beginn dieses Jahres erfolgen soll. Dazu müssen wir schon erklären, daß wir uns eine bloße mögliche Rückwirkung auf den Beginn dieses Jahres unter keinen Umständen bieten lassen, sondern wir vielmehr entsprechend dem gemachten Zugeständnis darauf bestehen müssen, daß alle noch ausstehenden Zugeständnisse zum Ende des Jahres auf den 1. Jänner 1909 rückwirkend gemacht werden müssen. Dazu sei noch bemerkt, daß die Durchführung einiger Zugeständnisse, wie zum Beispiel die Einführung einer Klassen- und Kalkulationszulage mit Rückwirkung auf den 1. Oktober 1908 und die Bewertung der Naturalwohnungen mit Rückwirkung auf den 1. November 1908 zu erfolgen hätte. Beide Zugeständnisse sind in dem vom Eisenbahnministerium beauftragten Elaborat über die Aufteilung des vom Parlament bewilligten 8-3 Millionen-Nachtragskredites für das Jahr 1908 enthalten und müßten dieselben daher auch mit Rückwirkung auf die genannten Zeitpunkte zur Durchführung gelangen.

Es wird daher Aufgabe der Vertreter der koalitierten Organisationen sein, dem Eisenbahnministerium nahelegen, daß sich das Personal eine derartige Umgehung gemachter Zugeständnisse unter keinen Umständen gefallen lassen wird und nötigenfalls gezwungen wäre, die Konsequenzen daraus zu ziehen.

In der Erwiderung auf Punkt 3 des Memorandums erklärt das Eisenbahnministerium, daß in wohlwollender Berücksichtigung und dank dem Entgegenkommen des Finanzministeriums für jene vor dem 1. Jänner 1909 definitiv angestellten Diener u. s. w. die normale Vorrückungsfrist aus der Gehaltsstufe von 1000 Kr. in die Gehaltsstufe von 1100 Kr. von drei auf zwei Jahre herabgesezt werde. Wir müssen dazu bemerken, daß es in diesem Falle sowie bekanntlich immer mit der wohlwollenden Berücksichtigung des Personals seitens des Eisenbahnministeriums nicht so ist, als es

das Eisenbahnministerium darzustellen versucht. Wenn die wohlwollende Berücksichtigung seitens des Eisenbahnministeriums ernst gemeint wäre, dann hätte man wohl auch jene Bediensteten dieses Zugeständnisses teilhaftig machen können, die am 1. Jänner d. J. definitiv angestellt wurden, um so mehr, als auch bei den Unterbeamtenkategorien alle bis inklusive 1. Jänner 1909 zu Unterbeamten ernannten Bediensteten die gefürzten Vorrückungsfristen erhielten. Wichtig ist, daß mit dem Wortlaut dieser Antwort der diesbezügliche Antrag des Zentralausschusses der Personalkommission zur Durchführung gelangte. Es wäre aber wohl nur eine Sache der Billigkeit gewesen, wenn das Eisenbahnministerium diese Verbesserung auch auf die am 1. Jänner 1909 ernannten Diener ausgedehnt hätte. Es darf nicht vergessen werden, und das muß hier nochmals festgestellt werden, daß das Eisenbahnministerium die Kürzung der Vorrückungsfrist in der Gehaltsstufe von 1000 Kr. von drei auf zwei Jahre für alle Bediensteten in den Dienerkategorien in Aussicht gestellt hat, und zwar bei der Bekanntgabe des Elaborates über die Aufteilung des vom Parlament bewilligten Nachtragskredites im Betrag von 8-3 Millionen Kronen. Diese gemachte Zusage wurde bekanntlich vom Vorsitzenden der Personalkommission bei der Beratung über den Entwurf der neuen Automatik in Abrede gestellt und erst dank der Tätigkeit der Personalkommission und der wiederholten Interventionen der beiden Reichsratsabgeordneten Genossen Tomjisk und Müller ist es gelungen, zumindestens die teilweise Durchführung der in Aussicht gestellten Verbesserung zu erreichen. Jedenfalls wird sich die Organisation die geschilderte Haltung der Regierung in dieser Frage für künftige Aktionen merken und auch dementsprechend vorgehen.

Nicht unerwähnt soll bleiben, daß das k. k. Eisenbahnministerium in seiner Antwort unsere schweren Anklagen in der Beilage über den Vorgang betreffend die Vorlage des Entwurfes der neuen Automatik an die Personalkommissionsmitglieder vollständig unbeantwortet läßt. In ähnlicher Weise werden die berechtigten Wünsche der älteren Bediensteten um entsprechende Kürzung der Vorrückungsfristen, damit sie ebenfalls aller Vorteile der neuen Automatik teilhaftig werden können, mit einigen nichtsagenden Phrasen erledigt.

Diesbezüglich wird mit den beteiligten Faktoren im Eisenbahnministerium noch ein sehr ernstes Wort geredet werden müssen. Es geht doch nicht an, und nach unserer Ansicht liegt es auch gar nicht im Interesse der Staatsbahnverwaltung, daß eine ganze Reihe länger dienender Bediensteter mit jüngeren Bediensteten in den Bezügen vollständig gleichgestellt ist. Das Eisenbahnministerium hätte bei einigem guten Willen, um eine unbillige Gleichstellung der älteren Bediensteten mit den jüngeren infolge der erhöhten Anfangsgehälter zu verhindern, den älteren Bediensteten gefürzte Vorrückungsfristen gewähren können. Also auch hier hätten die beruflichen Faktoren Gelegenheit genug gehabt, ihr Wohlwollen und ihr Entgegenkommen gegenüber dem Personal zu betätigen und zu beweisen. Statt dem haben sie den neuangestellten Bediensteten die im Schema vorgesehenen Vorrückungsfristen um ein halbes, ein und anderthalb Jahre verlängert. Das war natürlich billiger und nach Ansicht des Eisenbahnministeriums soll auch der beachtliche Zweck damit erreicht worden sein.

Auffallend kleinlich erscheint der Standpunkt des Eisenbahnministeriums zu den berechtigten Forderungen des Wächterpersonals. In keiner Weise wird hinsichtlich der baldigen Gewährung der Nachdienstzulage eine Erwähnung getan. Es ist doch ein geradezu aufreizendes Verhältnis, daß den Wächtern, die genau so Nachdienst auf verantwortungsvollen und schwierigen Dienstoposten versehen, wie die Bediensteten anderer Kategorien, die Nachdienstzulage noch länger vorenthalten werden soll. So viel Einsicht könnte man schon im Eisenbahnministerium aufbringen. Allem Anscheine nach wird es zum Durchbringen dieser Forderung noch eines festen Nachdruckes seitens des gesamten organisierten Personals bedürfen, damit dieses unhaltbare Verhältnis durch Gewährung der Nachdienstzulage an das gesamte Wächterpersonal baldigst aufgehoben wird. Um so mehr wird dies notwendig sein, als das Eisenbahnministerium auch die Forderung der länger dienenden Wächter um Gewährung entsprechend gefürzter Vorrückungsfristen vollständig unberücksichtigt läßt.

Die Erklärung des Eisenbahnministeriums zu Punkt 7, und zwar betreffend die Einführung des 12/24 stündigen Dienstturnus für die Kohlenarbeiter kann unter keinen Umständen zur Kenntnis genommen werden. In dem diesbezüglichen Zugeständnisse des Eisenbahnministeriums heißt es ausdrücklich, daß der Erfüllung des Wunsches nach Einführung eines 12/24 stündigen Dienstturnus für die Kohlenarbeiter in jenen Orten, in welchen die örtlichen Verhältnisse dies zulassen, nach Maßgabe der eingeleiteten Erhebungen kein Hindernis im Wege steht. Und nun lese man die Antwort des Eisenbahnministeriums und man wird gewahr, daß man auf einmal gefunden hat, daß die Erfüllung dieses Wunsches eine Rückwirkung auf die Privatindustrie und andere Taglohnbedienstete zeitige u. s. w. Da müssen wir doch fragen, was diese Begründung mit der Durchführung des gemachten Zugeständnisses zu tun hat. Das Eisenbahnministerium hat die Aufgabe, das Zugeständnis durchzuführen, so wie es gemacht wurde, und diesen Standpunkt wird auch die Organisation in energischer Weise vertreten. Wir begrüßen die in der Antwort angeführten Verbesserungen der Dienstzeiten der Kohlenarbeiter, die zur Einführung geplant sind, wir bemerken aber ausdrücklich, daß wir unbedingt an der Durchführung des Wortlautes des Zugeständnisses festhalten und daher verlangen, daß für die Kohlenarbeiter in größeren Stationen und wo es die örtlichen Verhältnisse zulassen, der 12/24 stündige Dienstturnus zur Einführung gebracht wird.

Auch hinsichtlich der Erstellung der Turnusse für das Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonal wird die Organisation noch manche schwere Arbeit zu leisten haben, damit die Turnusse nicht verschlechtert und weitere Verbesserungen eingeführt werden. Hier gilt es ein besonders wachames Auge zu haben, was schon daraus hervorgeht, daß in der Antwort des Eisenbahnministe-

riums mit keinem Worte auf unsere sachlichen Ausführungen betreffend den Erlaß des Eisenbahnministeriums, der eine Verschlechterung der Dienstturnusse im Villacher Direktionsbezirk bedeutet, reagiert wurde.

Im allgemeinen muß die Antwort des Eisenbahnministeriums auf das überreichte Memorandum als unbefriedigend erklärt werden. Es wird den berufenen Vertretern der koalitierten Organisationen noch ein schweres Stück Arbeit kosten, den berufenen Faktoren in der Regierung begreiflich zu machen, daß die gemachten Zugeständnisse voll und ganz zur Durchführung zu gelangen haben. Aber um so notwendiger ist es, daß die große Masse der Eisenbahner geschlossen hinter ihren Vertretern steht, damit dem Personal kein Fota von den gemachten Zugeständnissen vorenthalten werden kann.

Regelung der Fahrgebühren für das Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonal der k. k. Staatsbahnen.

Im nachstehenden bringen wir den Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums zum Abdruck, welcher die Einführung neuer, beziehungsweise Verbesserung bestehender Fahrgebühren für das Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonal der k. k. Staatsbahnen enthält. Diese vom Personal lang ersehnte Regelung der Fahrgebühren hat bekanntlich seine eigene Geschichte, insbesondere die Regelung der Fahrgebühren für das Zugbegleitungspersonal. Die alte Forderung der Zugbegleiter ist bekanntlich die Gleichstellung der Stundengelder beim Personen- und Lastzug. Der Zentralausschuß der Personalkommission hat demzufolge auch in den Sitzungen vom Dezember des Jahres 1907 folgenden Antrag eingebracht und angenommen: „Erhöhung des Stundengeldes des gesamten Zugspersonals nach folgenden Normen: Für Zugführer und Manipulanten bei allen Zügen 30 G. im Dienst, 10 Heller außer Dienst. Für alle übrigen Zugbegleiter bei allen Zügen im Dienst 20 G., außer Dienst 8 G. Diese Forderung wurde auch von den sozialdemokratischen Abgeordneten im Parlament, und zwar im Budgetausschuß und im Plenum des Hauses, bei den Verhandlungen über den 20 Millionen-Antrag vertreten. Der 20 Millionen-Antrag wurde von den bürgerlichen Parteien abgelehnt, was eine große Erregung des Personals der k. k. Staatsbahnen zur Folge hatte. Dadurch sah sich die Regierung genötigt, eine Gesetzesvorlage einzubringen, wodurch den Bediensteten der k. k. Staatsbahnen zur Aufbesserung ihrer Bezüge der Betrag von 8-3 Millionen Kronen gewährt werden sollte. Bei der Bekanntgabe des Elaborates über die Aufteilung dieses Betrages wurde vom Eisenbahnministerium eine Erhöhung der Fahrgebühren für das Maschinen- und Zugbegleitungspersonal um zirka 20 Prozent in Aussicht gestellt. Bei den hierauf folgenden Verhandlungen des Exekutivkomitees der koalitierten Organisationen mit der Regierung gelang es nur zu dem für die 20prozentige Erhöhung der Fahrgebühren nominierten Betrag von 2 Millionen Kronen eine weitere Million Kronen herauszuschlagen und wurde somit die Erhöhung der Fahrgebühren um 30 Prozent durchgesezt. Wohl haben die Vertrauensmänner des Personals auch bei diesen Verhandlungen energisch verlangt, daß die Regelung der Fahrgebühren im Sinne des von der Personalkommission gestellten Antrages auf Gleichstellung durchgeführt wird. Das Eisenbahnministerium erklärte aber, über die 30prozentige Erhöhung nicht hinauszugehen zu können und werde es voraussichtlich nach den gepflogenen Berechnungen möglich sein, mit dem für die 30prozentige Erhöhung ausgemessenen Betrag die endgültige Regelung der Fahrgebühren auf Grund der geforderten Gleichstellung durchzuführen. Diese Annahme erwies sich aber später als unrichtig, nachdem die 3 Millionen, mit welchen eine 30prozentige Aufbesserung erzielt werden sollte, auf Grund der Budgetvorlage vom Jahre 1908 angenommen wurden, jedoch die ins Verdienen gebrachten Fahrgebühren im Jahre 1908 höher waren, als in der Budgetvorlage angenommen war und daher der vorhandene Betrag von 3 Millionen Kronen zur Durchführung der 30prozentigen Erhöhung nicht ausreichte, noch viel weniger aber mit diesem Betrag das Auslangen zur Durchführung der geforderten Gleichstellung gefunden werden konnte. Dazu hätte es eines weiteren Betrages von 700.000 Kr. für das Zugbegleitungspersonal und von 500.000 Kr. für das Maschinenpersonal, zusammen also eines Betrages von 1-2 Millionen Kronen, bedurft, welcher Betrag aber vom Finanzministerium trotz wiederholter Interventionen nicht zu erlangen war. Das Finanzministerium nahm hierbei den Standpunkt ein, daß die 30prozentige Erhöhung der Fahrgebühren zugestanden wurde, dieses Zugeständnis sei die Regierung verpflichtet durchzuführen, aber darüber hinaus könne nicht gegangen werden. Demgemäß hat auch das Finanzministerium den zur Durchführung der 30prozentigen Erhöhung der Fahrgebühren noch fehlenden Betrag von 500.000 Kr. für das Zug- und Maschinenpersonal bewilligt, aber auch keinen Heller mehr, und konnte daher die berechtigte Forderung des Personals nach vollständiger Gleichstellung der Fahrgebühren dormalen nicht durchgesezt werden. Es ist dies gewiß ein sehr engherziger Standpunkt, den die Regierung da eingenommen hat, und spricht dieser Standpunkt gewiß nicht dafür, daß seitens der Regierung die berechtigten Forderungen des Personals wohlwollend und mit besonderer Berücksichtigung behandelt werden, wie ja gegenüber der breiten Öffentlichkeit immer gestikert wird, wenn es sich um Einführung von Verbesserungen für das Personal handelt. Es wäre gewiß nur billig und gerecht gewesen, wenn dem Lastzugskondukteur die 2 G. draufgegeben worden wären und wenn man auch die Manipulationskondukteure schon mit Rücksicht darauf, daß sie bisher hinsichtlich der Fahrgebühren mit dem Zugführer gleichgestellt waren, im neuen Fahrgebührensatz mit dem Zugführer gleichgestellt hätte. Auch die Gewährung der geforderten Erhöhung der Fahrgebührensätze für die Fahrdauer ohne Dienst von 8 auf 10 G. beim Zugführer und Manipulanten und von 6 auf 8 G. beim Kondukteur hätte erfolgen können. Das Budget des Staates wäre dadurch gewiß nicht ins Wanken gekommen und dem Herren Finanzminister wäre deshalb jedenfalls von den Volkstrettern kein Haar gekrümmt worden. Man braucht sich bei diesem engherzigen Standpunkt nur daran zu erinnern, wie für andere Zwecke Milliarden hinausgeworfen werden, wo der Herr Finanzminister keine so zugewandten Taschen hat. Es wäre also nur eine billige Sache für die Herren

Obwohl diese vollkommen klarlautenden Bestimmungen jeden Zweifel über deren Anwendung ausschließen, wurden doch bei der Durchführung der Einreichungsgrundsätze in zahlreichen Fällen entweder ganze Kategorien oder einzelne Bedienstete nicht nach dem Wortlaut dieses gegenseitigen Uebereinkommens behandelt. Eine besonders empfindliche Schädigung der eingereichten Bediensteten wurde durch die fehlerhafte Durchführung der Einreichungsgrundsätze in folgenden Fällen zugefügt:

1. Magazinsaufseher.

Die Magazinsaufseher der k. k. N. B. sollten im Sinne der Einreichungsgrundsätze folgendermaßen eingereiht werden: Magazinsaufseher (für den Magazinsdienst) als Magazinsaufseher, Magazinsaufseher (geprüft im Telegraphendienst) als Stationsmeisteranwärter, Magazinsaufseher (geprüft im Verkehrsdienst) als Stationsmeisteranwärter.

Zum richtigeren Verständnis dieser Bestimmung muß man die besonderen Verhältnisse bei der ehemaligen k. k. N. B. in Betracht ziehen. Bei dieser Anstalt existierten keine Magazinsaufseher nach den Normen der k. k. Staatsbahnen, sondern es muß jeder Magazinsaufseher aspirant, bevor er stabilisiert wurde, sowohl die Magazinsaufseher- als auch die Telegraphenprüfung mit Erfolg abgelegt haben und wurde dann je nach Bedarf beim Magazins- oder Telegraphendienst verwendet.

Bei Durchführung der Einreichungsgrundsätze wurde jedoch eine Schablone angewendet und alle Magazinsaufseher, welche in demselben Zeitpunkt den Telegraphendienst zu verlassen hatten, als Stationsmeisteranwärter, jene aber, welche damals zum Magazinsdienst eingeteilt waren, als Magazinsaufseher eingereiht. Diese Methode war gegenüber einem großen Teile der Magazinsaufseher ungerecht, wozu ein einfaches Beispiel einen klaren Beweis liefert. In einer Station stand zum Beispiel je ein Magazinsaufseher geprüft und autorisiert zu beiden Dienstzweigen, der eine beim Telegraphendienst, der andere beim Magazinsdienst in Verwendung. Nun wurde der eine beim Magazinsdienst in Verwendung stehende Magazinsaufseher infolge Unfähigkeit oder infolge eines Vergehens von seinem Dienst abgezogen und zum Telegraphendienst zugeteilt, während der bisher Telegraphendienst verlassende Magazinsaufseher den erledigten Posten einnehmen mußte. Es kam die Einreichung nach dem von der k. k. Nordbahndirektion zurechtgelegten Wobus und mit ihr das wunderbare Fazit: der bestkaste, beziehungsweise unfähige Magazinsaufseher wurde durch eine verhältnismäßig gute Einreichung belohnt, während der zweite Magazinsaufseher als Belohnung für seine tadellose und vielseitige Verwendbarkeit — im Wange zurückbleiben mußte. Jedoch abgesehen von jedem individuellen Erfolg ist diese Durchführungsart der Einreichungsgrundsätze entschieden vollkommen falsch. Der Passus in den Einreichungsgrundsätzen, daß die Magazinsaufseher geprüft im Telegraphendienst als Stationsmeisteranwärter einzureihen sind, ist vollkommen klar und ist nur die eine Auslegung desselben zulässig, und zwar folgende: Die Verwendungsart der Magazinsaufseher ist für deren Einreichung nicht maßgebend. Jene Magazinsaufseher, welche nur für den Magazinsdienst autorisiert sind, gehören in die Kategorie der Magazinsaufseher der k. k. Staatsbahnen; wenn aber ein Magazinsaufseher durch Ablegung einer Prüfung zum Telegraphendienst autorisiert wurde, so muß derselbe in die Kategorie der Stationsmeisteranwärter eingereiht werden. Das Unrecht, die enorme Schädigung einer großen Anzahl bestqualifizierter Magazinsaufseher tritt durch die neue Automatik und mit dieser im Zusammenhang stehenden Ueberführung der Stationsmeisteranwärter in den Unterbeamtenrang noch erlanger zutage und ruft unter den betroffenen Magazinsaufsehern eine ungeheure Erregung hervor. Die k. k. Nordbahndirektion muß, wenn sie den vielseitigen Vorwurf der Ungerechtigkeit nicht auf sich beruhen lassen will, das begangene Unrecht durch Rettifizierung der durchgeführten Einreichung wieder wettmachen und einer Kategorie, an deren Angehörige die größten Anforderungen sowohl in physischer als auch in geistiger Hinsicht gestellt werden, dasjenige zukommen lassen, was ihr gebührt, nämlich den Rang eines Stationsmeisteranwärters, beziehungsweise nach der neuen Automatik eines Stationsmeisters.

2. Stationsaufseher.

Die Stationsaufseher sollten je nach ihrer Verwendung eingereiht werden, und zwar: Stationsaufseher (zur Wageninstandhaltung) als Wagenaufseher, Stationsaufseher (für Rangier- und Sicherheitsdienst) als Verschubaufseher, Stationsaufseher (für Rangierdienst) als Verschubaufseher, Stationsaufseher (für Sicherheitsdienst) als Wächterkontrollore.

Schon bei der Durchberatung der Einreichungsgrundsätze anlässlich der ersten Sitzung der Personalkommission bildete diese Kategorie den Gegenstand besonderer Erörterungen. Es wurde auch diesbezüglich in den ersten von der Personalkommission als unannehmbar bezeichneten und vom Eisenbahnministerium zurückgezogenen Einreichungsgrundsätzen eine Veränderung vorgenommen, und zwar durch Einschaltung der Post: „Stationsaufseher (für Rangier- und Sicherheitsdienst) als Verschubaufseher.“ Auf diese Feststellung legten die Mitglieder der Personalkommission besonderen Wert, da auf den Linien der k. k. Nordbahn Stationsaufseher für den reinen Sicherheitsdienst nach Staatsbahnnormen „Wächterkontrollore“ nicht existierten, sondern infolge des enormen Verkehrs auf unserem Bahnnetze diese Organe überall nebst der Ausübung des Sicherheitsdienstes intensiv beim Verschubdienst tätig sein müssen. Diese Anschauung wurde damals auch von der k. k. Nordbahndirektion geteilt, Beweis dessen vom Direktionsvertreter Herrn Inspektor Wittichel in vorerwähnter Sitzung der Personalkommission abgegebene Erklärung: „Wir haben bei der Nordbahn keine Stationsaufseher für den Sicherheitsdienst.“

Zum lebhaften Erstaunen sowohl der Personalkommissionsmitglieder als auch des gesamten Personales erfolgte jedoch die Einreichung der Stationsaufseher entgegen den Bestimmungen der Einreichungsgrundsätze und den mündlichen Versicherungen des k. k. Nordbahndirektors, indem alle Stationsaufseher für den Rangier- und Sicherheitsdienst als Wächterkontrollore eingereiht wurden. Einen Irrtum von Seiten der k. k. Nordbahndirektion voraussetzend, wurde in der nächsten Sitzung der Personalkommission ein Antrag auf Nichtigstellung dieses Fehlers eingebracht und mit einem vollständigen Namensverzeichnis der fehlergereihten Stationsaufseher belegt. Seitens der k. k. Nordbahndirektion wurden bezüglich dieses Antrages auch gewisse Zusagen gemacht, jedoch ist bis jetzt keine einzige Nichtigstellung erfolgt, im Gegenteil, durch eine vielschicht unbedachte Aenderung eines Vertreters der Direktion erfuhr das Personal unzweifelhaft, daß die k. k. Nordbahndirektion überhaupt nicht beabsichtigt, die geforderte Nichtigstellung vorzunehmen. Der betreffende Direktionsvertreter, Herr Oberreident Frömlich, äußerte sich nämlich dahin, daß man in Stationen, wo täglich ein Wagen abgestellt werde, keine Verschubaufseher systemisieren kann, eine Aenderung, welche nebstbei gesagt, zeigt, daß die Direktion von Referenten beraten wird, die von den tatsächlichen Verhältnissen auf der Strecke keine Kenntnisse haben oder aber nicht haben wollen. Das Personal aber will über die Nichtigkeit der zitierten Aenderung nicht rechten, sondern steht auf dem Standpunkt, die k. k. Nordbahndirektion müsse dieser auf verantwortungsvollen Posten stehenden Kategorie geben, was ihr gebührt analog dem Wortlaut der Einreichungsgrundsätze: Die Einreichung als Verschubaufseher.

3. Manipulanten.

Die Einreichung der Manipulanten hatte entgegengesetzt der Einreichung der Magazinsaufseher nicht nach den abgelegten Prüfungen, sondern nach deren dienstlicher Verwendung zu erfolgen. Die diesbezügliche Bestimmung der Einreichungsgrundsätze lautet:

Von den Dienern der Nordbahndirektion werden in den Personalkategorien der k. k. österreichischen Staatsbahnen eingereiht: Die Manipulanten je nach ihrer tatsächlichen Dienstverwendung und Qualifikation

- als Labelfeinschreiber,
- „ Lampisten,
- „ Magazinsaufseher,
- „ Magazinsdiener,
- „ Stationsdiener,
- „ Wagenputzer,
- „ Wagenschreiber,
- „ Tag- und Nachtwächter,
- „ Bahnrichter,
- „ Wertgehilfe,
- „ Drucker.

Bei der Durchführung der Einreichungsgrundsätze wurden nun zwar nicht ganze Kategorien, jedoch zahlreiche einzelne Bedienstete zu ihrem Schaden nicht im Sinne der einschlägigen Bestimmungen behandelt. Es dürfte wohl meistens die Unkenntnis der tatsächlichen Dienstverwendung bei den kompetenten Stellen die Ursache der vorgenommenen Fehleinreichungen gewesen sein, nichtsdestoweniger kann jedoch in vielen Fällen wahrgenommen werden, daß die Bestimmungen der Einreichungsgrundsätze falsch interpretiert wurden. Auch anlässlich einer Intervention wurde seitens der k. k. Nordbahndirektion an der unrichtigen Auslegung festgehalten. Als Beispiel wurde damals angeführt, daß ein gewisser Manipulant Rudolf Vocel in Rausniz-Slawowitz durch lange Jahre als selbständiger Magazinsaufseher in Verwendung stand, jedoch nicht als Magazinsaufseher, sondern als Magazinsdiener eingereiht wurde. Die k. k. Nordbahndirektion wendete damals ein, daß Vocel deshalb nicht als Magazinsaufseher eingereiht wurde, weil er angeblich keine Magazinsaufseherprüfung habe. Es ist schon charakteristisch genug, daß man ein Organ jahrelang ohne vorgeschriebene Prüfungen einen bestimmten Dienstzweig versehen läßt, den Mangel der Prüfung aber sofort bemerkt, wenn für das betreffende Organ auch ein feiner dienstlicher Verwendung entsprechender Rang verlangt wird. Uebrigens aber entschied die k. k. Nordbahndirektion in diesem Falle ganz unrichtig, denn die Bestimmungen der Einreichungsgrundsätze schreiben vollkommen klar vor, daß die Einreichung nach der tatsächlichen Dienstverwendung, nicht nach den abgelegten Prüfungen zu erfolgen hat. Der Manipulant Vocel wäre daher richtig als Magazinsaufseher und nicht als Manipulant einzureihen gewesen. Da solche Fälle wie der vorangeführte mehrere vorgekommen sind, hat die Personalkommission den Antrag eingebracht, es sei die Einreichung der ehemaligen Manipulanten einer Revision zu unterziehen und die vorgenommenen Fehleinreichungen richtigzustellen. Das Personal besteht auf die Durchführung dieses Antrages, da mit demselben nur die strikte Einhaltung der Einreichungsgrundsätze verlangt wird.

4. Bei einzelnen Bediensteten.

Außer den bereits in den ersten drei Fällen angeführten Fehleinreichungen, durch welche ganze Kategorien in Mitleidenschaft gezogen wurden, ist noch einzelnen Bediensteten durch Einreichung in mindere Kategorien ein oft folgenschweres Unrecht zugefügt worden. Insbesondere seien hier die bei der ehemaligen k. k. N. B. in Verwendung gestandenen Portiere, Saalbiener und Torwächter erwähnt. Während diese Bediensteten im Sinne der Einreichungsgrundsätze als Portiere in den Status der k. k. Staatsbahnen aufgenommen werden sollten, geschah die Einreichung de facto ganz willkürlich in bedeutend mindere Kategorien. Nicht genug an dem, wurden die betroffenen Bediensteten durch nachträgliche Postnormierung neuerdings in andere oft wieder schlechter gestellte Kategorien überstellt. Besonders schlecht sind hierbei auch die extra statum geführten Diener abgesehen, wie es besonders drastisch folgender Fall beweist:

Der Stationsaufseher Thomas Gottwald, dienstlich als Portier in Lundenburg in Verwendung, wurde als Stationsdiener, also rangniedriger eingereiht und brachte deshalb durch die Personalkommission eine Beschwerde ein. Der Beschwerde wurde auch wirklich stattgegeben, jedoch in einer Weise, wie es der Beschwerdeführende jedenfalls nicht gewünscht hat. Gottwald wurde nämlich nach vorgenommener Postnormierung zum Stationswächter überstellt, eine administrative Anordnung, welche nur als eine Maßregelung betrachtet werden kann. Die Ueberlegung in die Stationswächterkategorie zieht außer dem Verluste der mit einer höheren Verwendungskategorie verbundenen Rechte auch die Einbuße der Nachdienstzulagen nach sich, so daß diese Anordnung der Nordbahndirektion für den Betroffenen geradezu eine katastrophale Wirkung nach sich zieht. Bei solchen und ähnlichen Fällen kann es sich jedenfalls nicht um ein Sparsystem handeln, da ja die eventuell resultierende Gesamtsomme der vorgekommenen Verkürzungen im Verhältnisse zu dem großen Subjekt der k. k. Nordbahn wirklich zu gering wäre. Es darf daher die unter dem Personal mehr und mehr Platz greifende Anschauung nicht als vollkommen unwahrscheinlich bezeichnet werden, daß ein das Individuum schädigender Einreichungsmodus nur bei jenen Bediensteten angewendet wurde, welche sich bei einzelnen maßgebenden Faktoren entweder zufolge ihrer politischen Gesinnungsrichtung oder infolge eines anderen Umstandes keines besonderen Wohlwollens erfreuen.

Die Personalkommission erlaubt sich daher der Erwartung Ausdruck zu verleihen, die k. k. Nordbahndirektion werde diesbezügliche Beschwerden des Personals einer baldmöglichen Ueberprüfung unterziehen und einer gerechten Erledigung zuführen.

III. Die Anwendung der Einreichungsgrundsätze bei den von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn im provisorischen Verhältnisse übernommenen Bediensteten.

Im Punkte 2, letzter Absatz der Einreichungsgrundsätze, wurde die Bestimmung zum Ausdruck gebracht, daß die bis zur Einführung der Prüfungsordnung für die k. k. Staatsbahnen abgelegten Fachprüfungen seitens der k. k. Staatsbahndirektion voll anerkannt werden. Bei strikter Einhaltung dieser Bestimmung müßten im Zusammenhange mit dem generellen Grundsätze, daß kein übernommener Bedienstete geschädigt werden dürfe, diese Prüfungen auch mit den gleichen Rechten verbunden sein, wie dies bei der k. k. N. B. der Fall gewesen wäre.

Dieses Prinzip ist bei den von der Verwaltung der k. k. N. B. aufgenommenen und in den Staatsbahnstatus im provisorischen Verhältnisse eingereihten Bediensteten nicht voll eingehalten worden. Besonders hart sind hierbei die seit der Verstaatlichung stabilisierten Zugbegleiter betroffen worden. Während dieselben im Sinne der zitierten Bestimmungen unter Wahrung der bei der k. k. N. B. erworbenen Rechte mit dem Anfangsgehälte von 900 Kr. angestellt werden sollten, geschah de facto die Stabilisierung mit dem Anfangsgehälte von 800 Kr. Der ohnehin hart fühlbare Schaden dieser gegen die Grundsätze verstoßenden Behandlung tritt nach dem Inkrafttreten der neuen Automatik noch eklatanter zutage, da infolge dieser Aenderung die betroffenen Bediensteten ein bis zwei Jahre in der Gehaltsklasse von 800 Kr. zugebracht haben und nur mit dem nach der neuen Automatik Angestellten ohne Entschädigung für die längere Dienstzeit gleichgestellt sind. Nachdem durch eine eventuelle Nichtigstellung im Sinne der vorgebrachten Beschwerde für die k. k. Staatsbahndirektion nur geringe Kosten entstehen würden, hoffen die Gerechtigen, die k. k. Nordbahndirektion werde diese Angelegenheit schleunigst einer gerechten Erledigung zuführen.

IV. Die Bezüge der von der Kaiser Ferdinands-Nordbahn übernommenen Bediensteten.

Im Punkt 5 der Einreichungsgrundsätze, 1. bis 3. Absatz, wurde festgesetzt, daß die einzureichenden Unterbeamten und Diener an ihren ständigen Bezügen keine Einbuße erleiden dürfen. Zu diesem Zwecke wurden Gehalts-, beziehungsweise Quartiergeldzulagen vorgesehen, um etwaige zu Ungunsten der Bediensteten sich ergebende Differenzen zwischen dem Befoldungsschema der k. k. N. B. und der k. k. Staatsbahn auszugleichen. Es wurden nach vollzogener Einreichung auch wirklich einer Reihe von Bediensteten diese Zulagen angewiesen, so daß man auf eine klagefreie Durchführung dieser Bestimmung hoffen durfte. Jedoch auch in diesem Falle wurde infolge nachträglicher fehlerhafter Auslegung der Einreichungsgrundsätze einzelnen Bediensteten ein namhafter Schaden zugefügt. Es wurden nämlich allen jenen Unterbeamten und Dienern, welche sich im Genuß einer Naturalwohnung befinden, diese Zulagen wieder eingestellt. Diesen Vorgang muß die Personalkommission entschieden als unrichtig bezeichnen, denn obwohl bei der k. k. N. B. die Auszahlung von Quartiergeldzulagen an solche Bedienstete, welche eine Naturalwohnung zugewiesen hatten, nicht in Geltung war, kann man doch nicht verlangen, daß der eingereihte Bedienstete durch seinen Uebertritt in den k. k. Staatsbahnstatus auf die Vorteile aller zukünftigen sozialpolitischen Maßnahmen, deren Durchführung auch bei der k. k. N. B. in kürzester Zeit geschehen wäre, verzichten sollte. Die Personalkommission verlangt daher die unverzügliche Auszahlung der auf Grund des Punktes 5, Absatz 1 bis 3, gebührenden Zulagen, ohne Unterschied, ob der Anspruchsberechtigte im Genuß einer Naturalwohnung ist oder nicht.

Die Personalkommission erlaubt sich hierbei noch auf die schonungslose Art, mit welcher diese wie gesagt unberechtigte Anordnung durchgeführt wurde, hinzuweisen. Es genügt der k. k. Nordbahndirektion nicht, die besagten Gebühren einzustellen, sondern es wurden von den betroffenen Bediensteten die bereits durch einige Monate ausbezahlten Zulagen rückverlangt und im Wege des Gehaltsabzuges eingebracht, wie zum Beispiel beim Stationsmeister Kasparec in Watselbrunn und Dostal in Stizenbrunn und mehreren anderen. Es wäre naiv, anzunehmen, daß es den Unterbeamten und Dienern bei den bisherigen, kaum für die notdürftigste Lebensweise genügenden Befoldungen möglich gewesen wäre, Ersparnisse beiseite zu legen. Die notorische Verschuldung nicht nur unter den Unterbeamten und Dienern, sondern auch bei einem großen Teile von Beamten bildete ja schon des öfteren Gegenstand öffentlicher Diskussionen und ist gewiß nicht übertrieben, wenn man sagt, daß es den Familien unserer Unterbeamten und Diener oft sogar an den bescheidensten Lebensmitteln mangelt, insofern nicht in einzelnen Fällen Privatvermögen oder Nebenverdienste der Frau, beziehungsweise anderer erwerbsfähiger Familienmitglieder zur Verfügung stehen. Die Folge der geschilderten unmenschlichen Vorgangsweise der k. k. Nordbahndirektion konnte daher wieder nur zweierlei zur Folge haben, nämlich neuerliche Verschuldung, oder aber Unterernährung und dadurch Aufopferung der Gesundheit der Familienangehörigen.

Die k. k. Nordbahndirektion wolle daher im Sinne der vorgebrachten Beschwerden schleunigst das Entsprechende veranlassen, um diese ebenso ungerechte als harte Maßregel ungeschehen zu machen.

Weiters wurde die zitierte Bestimmung durch die Neuklassifizierung der Stationen nach dem Quartiergeldschema der k. k. Staatsbahnen infolgedessen nicht richtig gehandhabt, als durch Einreichung in prozentual niedrigere Quartiergeldklassen in vielen Stationen das frühere Verhältnis zu den Bezügen der Station Wien zu Ungunsten der Bediensteten verschoben wurde. Nach dem Schema der k. k. N. B. bestanden drei Quartiergeldklassen, und zwar:

Quartiergeldklasse I für die Stationen Wien, Floridsdorf, Brunn, Mährisch-Drauz-Dorf, Mährisch-Drauz-Rangierbahnhof, Ditzau-Witkowitz, Bielitz, Kratau, inklusive der Haltestelle Zwierzyznice.

Quartiergeldklasse II für die Stationen Lundenburg, Göding, Gaha, Kremsier, Prerau, Dlmütz, Montanbahn exklusive Mährisch-Drauz-Rangierbahnhof, Dberberg, Troppau, Teschen und Teschen-Bobertal, Biata.

In der Quartiergeldklasse II betrug das Quartiergeld 80 Prozent des Quartiergeldes I. Klasse, des sogenannten Wiener Quartiergeldes.

Alle übrigen Stationen gehörten in die Quartiergeldklasse III. In dieser betrug das Quartiergeld $\frac{2}{3}$ oder 66 2/3 Prozent der Wiener Quote. Demzufolge müßten daher, um das prozentuelle Verhältnis beizubehalten, alle Stationen der ehemaligen Quartiergeldklasse I das volle 100 Prozent Wiener Quartiergeld, die Stationen der ehemaligen Quartiergeldklasse II mindestens 80 Prozent des Wiener Quartiergeldes und die Stationen der ehemaligen Quartiergeldklasse III 70 Prozent des Wiener Quartiergeldes erhalten. Nachstehend eine Uebersicht:

Stationen	Kaiser Ferdinands-Nordbahn	k. k. Staatsbahn
Brunn	100 Prozent	80 Prozent
Mährisch-Drauz-Dorf	100	80
Mährisch-Drauz-Rangierbahnhof	100	80
Ditzau-Witkowitz	100	80
Bielitz	100	80
Kratau und Zwierzyznice	100	80
Troppau	80 Prozent	70 Prozent

Alle übrigen hier nicht angeführten Stationen müßten im Sinne der Einreichungsgrundsätze, insofern sich nicht schon bis jetzt die Notwendigkeit ergeben hat, einzelne derselben in eine höhere Quartiergeldklasse einzureihen, zumindest in die Quartiergeldklasse von 70 Prozent des Wiener Quartiergeldes kommen. Die k. k. Nordbahndirektion wird daher ersucht, im Sinne dieser Beschwerde die Ueberführung der durch die Neuklassifizierung zurückgesetzten Stationen in die ihnen gebührende Quartiergeldklasse ehebezüglich zu veranlassen. Es wird hierbei noch bemerkt, daß die Bediensteten auch bei der angeführten Regelung noch immer einen Schaden erleiden, da die Quartiergeldquote nach dem Schema der k. k. Staatsbahnen bedeutend kleiner ist als bei der ehemaligen Kaiser Ferdinands-Nordbahn.

Die letzten zwei Absätze des Punktes 5 der Einreichungsgrundsätze enthalten die Bestimmungen über den Fortbestand bestimmter Funktionszulagen, wie zum Beispiel Klassen- und Skatulationszulagen. Auch die Durchführungsart dieser Bestimmung ruft unter den betroffenen Bediensteten lebhaften Unwillen hervor. Die k. k. Nordbahndirektion steht nämlich auf dem Standpunkt, daß nur ununterbrochene Klassenleistung zu dem Genuß der Klassenzulagen berechtigt. Gegen diese Auslagen müssen nun die Personalkommissionsmitglieder sowohl vom rechtlichen, logischen als auch rein menschlichen Standpunkt protestieren.

Die Ansicht der k. k. Nordbahndirektion widerspricht vor allem schon den kardinalen Prinzipien für die Einreichung des Nordbahnpersonals, nämlich dem sowohl in den beiden gegenseitigen Häusern zum Beschluß erhobenen, als auch von der k. k. Staatsbahndirektion wiederholt betonten Grundsatz, daß durch die Einreichung in den k. k. Staatsbahnstatus kein Bediensteter geschädigt werden dürfe. Nun liegt es aber klar auf der Hand, daß ein Bediensteter, welcher wegen kurzer oder längerer Unterbrechung des Klassenbestandes die Klassenzulage verliert, einen Schaden erleidet. Dieser Schaden ist nur auf die Einreichung in den k. k. Staatsbahnstatus zurückzuführen, da ja bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn die Auszahlung der Klassenzulage unbedingt beibehalten worden wäre. Es ist daher nur folgende Auslegung dieser Bestimmung möglich und zulässig:

Jene Bediensteten, welche schon bei der k. k. N. B. Klassenleistungen geleistet haben, erhalten diese Klassenzulage bei Ausübung des staftendienstes ohne Rücksicht auf etwaige Unterbrechungen durch anderweitige Dienstverwendung auch im Status der k. k. Staatsbahnen ausbezahlt. Die durch die k. k. Nordbahn

direktion eingeführte Beschränkung hat nur für jene Bediensteten Gültigkeit, welche erst im Status der k. k. Staatsbahnen zum Kasfendienst autorisiert wurden.

Die Einstellung der Kasfenzulagen bei Unterbrechungen des Kasfendienstes entbehrt jedoch auch jeder Logik, da dadurch Fleiß und vielseitige Verwendbarkeit bestraft werden. Ein Bediensteter, welcher nur die Kasfenzulagen bestanden hat und zu keinem anderen Dienstzweig autorisiert ist, kann sich unbesorgt seiner Kasfenzulage erfreuen. Wehe aber demjenigen Bediensteten, welcher die Fähigkeit nachgewiesen hat, auch andere Dienstzweige versehen zu können: sein Interesse an dem Dienst, das mühevollste Studium, die aufgeopfert Ruhezeit wird durch das Entziehen der Kasfenzulage bestraft!

Die Einstellung der Kasfenzulagen wird jedoch auch unbedeutend zur Folge haben, daß sich bewährte Kasfiere weigern werden, eine Kasfe zu übernehmen, oder zumindest, wenn dazu gezwungen, daß sie diesen Dienst mit Unwillen, daher zum Schaden der Bahnanstalt und der Parteien versehen werden. Diese Feststellung wolle nicht als eine leere Phrase betrachtet werden, denn jeder, der auf den Linien der k. k. Nordbahn den Kasfendienst mitgemacht hat, wird dieser Ansicht beipflichten. Die Wahrscheinlichkeit eines Kasfenabganges ist bei dem kolossalen Verkehr auf der Nordbahn immer vielfach größer als die einer vollkommen glatten Rechnung. Haben doch erst in der letzten Zeit zwei Kasfiere aus einer und derselben Station aus eigenen Mitteln einen Abgang von je 100 Kr. ersetzt. Kann man es nun einem Bediensteten, welcher mit seinem kleinen Gehalt oft kaum die Familie ernähren kann und auch auf den bescheidensten Luxus verzichtet muß, zumuten, daß er die unausweichlichen Kasfenabgänge in Ermangelung einer Kasfenzulage aus eigenem Beutel bestreitet? Wenn er's wollte, so wird er's meistens nicht tun können und läuft dann Gefahr, bei einer eventuellen Kontrierung als Dieb gezeichnet zu werden.

Es sei hier noch erwähnt, daß speziell die Substituten die Einstellung der Kasfenzulagen bitter empfinden. Die Möglichkeit eines Kasfenabganges ist bei einem Substituten noch bedeutend größer, da ja bei diesem die Unternehmung des Lokalverhältnisses in den ersten Tagen ebenfalls eine große Rolle spielt. Auch wurden die Substituten schon durch Reduzierung der Diäten empfindlich verführt und fühlen aus der ewigen Phrase: "Es darf niemand durch die Einreichung geschädigt werden!" nur Spott und Hohn heraus.

Die Personalkommission stellt daher das Ersuchen, die k. k. Nordbahndirektion wolle auch bezüglich der Kasfenzulagen eine gerechte Durchföhrung veranlassen.

V. Das außerordentliche Avancement.

Anlässlich der im Jahre 1907 stattgefundenen ersten Sitzung der Personalkommission erschien ein Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums, demzufolge der k. k. Nordbahndirektor die Ermächtigung erhalte, anlässlich der Einreichung des Nordbahnpersonals in den k. k. Staatsbahnstatus, von dem Rechte der außerordentlichen Beförderung auf Grund vorzüglicher Qualifikationen ausgedehnten Gebrauch zu machen. Dieser Erlaß wurde den Mitgliedern der Personalkommission in einem Zeitpunkt bekanntgegeben, als die Verhandlungen bezüglich der Bestimmungen für die Uebernahme des Nordbahnpersonals in den k. k. Staatsbahnstatus nahezu als geschleitet betrachtet werden mußten. Die Bestimmung dieses Erlasses sollte nun das Mittel bilden, um die Gegensätze zwischen den Vertretern der Staatsbahnerverwaltung und den Vertrauensmännern des Personals zu überbrücken. Die Vertrauensmänner des Personals, gegen jedes Kreuzsystem, ein System des Protektionswesens und der Ungerechtigkeit, von vornherein mit Mißtrauen erfüllt, konnten sich erst nach längeren eingehenden Beratungen entschließen, der Vorlage des Eisenbahnministeriums beizustimmen und zwar erst dann, als sie von den Vertretern der Staatsbahnerverwaltung gewisse bindende Erklärungen erhielten. Den Vertrauensmännern wurde versichert, daß das außerordentliche Avancement nur als Mittel zur Milderung der eventuell durch die Einreichung entstehenden Härten angewendet werden sollte. Weiters wurde den Vertrauensmännern die Zusicherung gegeben, daß diejenigen Bediensteten die Qualifikation zum außerordentlichen Avancement erhalten sollten, welche gewisser in den Einreichungsgrundlagen enthaltenen Bestimmungen nicht teilhaftig werden. Die Qualifikation der Dienstvorstände sollte daher nicht maßgebend sein. Schließlich wurde die Zusicherung gegeben, daß dieses außerordentliche Avancement durch mehrere Termine eingehalten werden wird, um eine gerechte Ausgleichung zu ermöglichen.

Dieser Bestimmung wurde nun trotz vielfacher Vorbrachen und Anträge in den Sitzungen der Personalkommission nicht im Sinne obiger Zusicherungen entsprochen. Wohl konnte das erste darauffolgende Avancement prozentuell als ein starkes bezeichnet werden, doch fehlte die wichtigste Voraussetzung — der Wille zur Ausgleichung der Härten. Es wurden außerordentliche Avancements planlos vorgenommen und so konnte es nicht ausbleiben, daß sich viele geschädigt und zurückgesetzt fühlen mußten. Die k. k. Nordbahndirektion gab daraufhin die Zusage, daß die Unregelmäßigkeiten beim nächsten Avancement ausgeglichen werden. Doch jedes neue Avancement enttäuschte immer wieder unsere Erwartungen und wenn wir beim ersten Avancement nur den Mangel an guten Willen bemängelten, so mußten wir erkennen, daß in den nächsten Avancements die Absicht vorherrschte, systematisch Unfrieden unter das Personal zu tragen. Bei den Schlussverhandlungen bezüglich der Einreichungsgrundlagen waren uns die Vertreter der Staatsverwaltung die Gewähr dafür, daß wir in unserem Vertrauen nicht getäuscht werden sollten. Dürften wir denselben Vertretern, derselben Staatsbahnerverwaltung heute mißtrauen?

Anlässlich der letzten Vorbrachen bei der k. k. Nordbahndirektion wurde uns angedeutet, wir müßten Vorschläge einbringen, ein Antrag, welcher eigentlich gar nicht ernstgenommen werden kann. Der k. k. Direktion stehen bessere Vebelje zur Verfügung als uns Vertrauensmännern, und wenn der gute Wille vorhanden ist, so kann auch eine gerechte Durchföhrung der gemachten Zusicherung nicht allzuschwer sein. Dagegen bitten wir aber, die k. k. Nordbahndirektion wolle sich auch jedem anderen äußeren Einfluß entziehen und insbesondere bei persönlichen Vorbrachen und Beteuerungen nur dann während vorgehen, wenn dadurch andere gleichwertige Bedienstete nicht präteriert werden.

Ein kleiner Auszug aus einer Gehaltsklasse der Stationsmeister liegt bei zum Beweise, in welcher willkürlichen Art die außerordentlichen Beförderungen vorgenommen wurden, wobei betont wird, daß natürlich in allen anderen Gehaltsklassen und Kategorien das gleiche Verhältnis vorherrscht.

Wien, am 1. Oktober 1909.

Für die Exekutive der Personalkommission für Unterbeamte und Diener der k. k. Nordbahn:

- Hans Mattl m. p. Moiss Kubicek m. p.
Robert Kupnik m. p. Karl Galle m. p.
Karl König m. p. Julius Neumann m. p.

Die Antwort der k. k. Nordbahndirektion.

Mit Bezug auf das vom Exekutivkomitee der Personalkommission für die Unterbeamten und für die Diener überreichte Memorandum teilt die k. k. Nordbahndirektion folgendes mit:

Ad I. Das k. k. Eisenbahnministerium hat anlässlich der Einreichung der Unterbeamten und Diener das Einhalten des festen Usus hinsichtlich der bis inklusive 1. Jänner 1908 ernannten Unterbeamten und Diener zugestanden. Der ursprüngliche Vorbehalt der Postennormierung ist vom Eisenbahnministerium bei der Herausgabe der Einreichungsgrundlagen fallen gelassen worden. Hierbei hat das Eisenbahnministerium als festen Usus hinsichtlich

der Ernennung von Unterbeamten zu Beamten bekanntlich drei Fälle anerkannt:

1. Die Ernennung der Absolventen der Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte.
2. Die Ernennung der bis 1. Jänner 1908 ernannten Stationsleiter und Telegraphisten mit mindestens zehnjähriger definitiver zufriedenstellender Dienstzeit und allen drei Beamtenprüfungen.

3. Die Ernennung der bis 1. Jänner 1908 ernannten Unterwerksführer (Aufsichtsorgane) der Werkstätten.

Wenn nun in dem Memorandum bezüglich der sub 2 angeführten Fälle in der Richtung Beschwerde geführt wird, daß jetzt mit der Ernennung zum Beamten nicht mehr der gleiche Vorteil wie bei der alten Verwaltung verbunden ist, so ist drauf zu entgegnen, daß das Eisenbahnministerium anlässlich der Erstellung konkreter Anträge den Nachweis, daß freie Beamtenposten vorhanden sind, das heißt also die Einhaltung der Postennormierung verlangt hat. Infolgedessen kann die Nordbahndirektion nur wenige, und zwar die rangsältesten gewesenen Stationsleiter und Telegraphisten, vorschlagen, also jumeist solche, welche sich schon in höheren Gehaltsstufen befanden; zu letzterem Umstand haben auch die Einreichung und die jetzige bessere Automatik beigetragen. Die Folge hiervon ist naturgemäß die, daß die Ernennung zum Beamten nicht mehr den gleichen materiellen Vorteil bringen kann wie früher. Tatsache ist, daß unter den Avancementsprinzipien, welche das Eisenbahnministerium aufgestellt hat, insbesondere jene zu leiden haben, welche schon vor der Ernennung zu Beamten 1600 Kr. Gehalt oder mehr gehabt haben.

Der Wunsch der Personalkommission, daß auch den gewesenen Unterbeamten, welche zu Beamten ernannt werden, der für die Volontäre und Beamtenaspiranten normierte Uniformierungsbeitrag von 330 Kr. gegeben werde, wird von der Nordbahndirektion als billig bezeichnet. Das k. k. Eisenbahnministerium hat zwar in einem konkreten Falle mit Erlaß vom 24. April 1908, Z. 22465/13, ein bezügliches Ansuchen aus prinzipiellen Gründen abgewiesen, doch wird die Nordbahndirektion nach Klarstellung der finanziellen Tragweite einen allgemeinen Antrag neuerlich einbringen.

Einen Usus bezüglich der Ernennung der Kanjlisten zu Beamten hat das Eisenbahnministerium nicht anerkannt und es kann die Nordbahndirektion sich nur dahin aussprechen, daß seitens der früheren Verwaltung Kanjlisten, welche nicht die Fortbildungsschule für Eisenbahnbeamte besucht hatten, nur in einzelnen Fällen zu Beamten wurden, so daß von einem Usus faktisch nicht gut die Rede sein kann.

Ad II. Punkt 1. Maßgebend für die Einreichung war nach den Einreichungsgrundlagen die dienstliche Verwendung. Die abgelegten Prüfungen kamen somit so weit in Betracht, als sie die Voraussetzung für die Verwendung bilden. Nach diesem festgelegten Grundsatz waren die im Magazinsdienste verwendeten Magazinsaufseher als "Magazinsaufseher", während die im Telegraphendienste verwendeten als Stationsmeisteranwärter, eventuell auch als Stationsaufseher eingereiht waren.

Es muß auch hervorgehoben werden, daß beim Telegraphen- und Verkehrsdiensie nur die qualifizierteren Magazinsaufseher verwendet wurden, weshalb es nur richtig ist, daß diese auch in die qualifiziertere Kategorie eingereiht wurden. Im übrigen können auch jetzt nur jene ehemaligen Stationsmeisteranwärter Stationsmeister werden, beziehungsweise bleiben, welche noch eine zweite Beamtenprüfung ablegen. Ferner ist darauf hinzuweisen, daß die Magazinsaufseher ebenfalls zu Magazinsmeistern ernannt werden, sofern sie entsprechend qualifiziert sind.

Punkt 2. Es ist richtig, daß bei der Personalkommissionssitzung über Antrag eine Revision und Nichtigklärung der Einreichung der Stationsaufseher zugesagt wurde.

Dieses ist auch tatsächlich erfolgt. Es wurden 28 ehemalige Stationsaufseher im Amtsblatte XXXVIII, Stück ex 1909 von Wächterkontrolloren zu Versuchsaufsehern überstellt. Auch unter den übriggebliebenen Wächterkontrolloren wurde genaue Revision vorgenommen. Auf Grund dieser Revision wurden weitere 97 Wächterkontrolloren zu Versuchsaufsehern ernannt werden. Die bezüglich der Verlautbarung wird demnächst erfolgen.

Punkt 3. Für die Einreichung der Manipulanten war nach den Einreichungsgrundlagen nicht nur die faktische Verwendung, sondern auch die Qualifikation maßgebend. Magazinsaufseher konnten nur jene Manipulanten werden, welche hierzu qualifiziert waren. Die Qualifikation wurde beim kommerziellen Dienste durch die abgelegte Magazinsaufseherprüfung nachgewiesen. In anderen Dienstzweigen, in welchen diese Prüfung auch bei der k. k. N. B. nicht gefordert wurde, wie zum Beispiel im Materialdienste, konnte davon abgesehen werden und sind dort Manipulanten auch ohne Magazinsaufseherprüfung als Magazinsaufseher eingereiht worden.

Bezüglich der Reklamation im Fall Bocel ist zu bemerken, daß dieser im Stationsdienste verwendet wurde, aber keine Magazinsaufseherprüfung hatte, weshalb er nicht als Magazinsaufseher, sondern als Magazinsdiener eingereiht werden mußte.

Punkt 4. Die Portiere und Scaldienner der k. k. N. B. sind alle als Portiere eingereiht worden. Simtliche Torwächter sind ebenfalls bis auf drei als Portiere eingereiht worden, beziehungsweise als Türsteher und durch die neue Automatik sind die Türsteher auch zu Portieren überstellt worden.

Was die Einreichung des Thomas Gottwald anlangt, so war derselbe seit 5. September 1891 Tagwächter beim Postitor in Lundenburg und versteht diesen Dienst noch heute.

Am 1. Jänner 1903 wurde er allerdings vom Torwächter II/1 zum Stationsaufseher 1/3 ernannt. Allein diese Ernennung erfolgte nicht auf Grund seiner Verwendung oder Qualifikation, sondern bloß gnadeweise, um ihm, der bereits die höchste Gehaltsstufe erreicht hatte, die Möglichkeit zu geben, noch einmal vorzurücken. Da er, wie gesagt, seit 1890 nur Tagwächterdienst verrichtete, war er auch als Wächter einzureihen.

Punkt 5. Bei der k. k. N. B. hatten die Bediensteten gemäß § 38 Dienstpragmatik bloß Anspruch auf die Naturalwohnung. Der Anspruch auf Quartiergeid war nur dort vorhanden, wo dem Bediensteten eine Naturalwohnung nicht gegeben werden konnte. Da in den Einreichungsgrundlagen festgelegt ist, daß die Differenz zwischen der Summe aus Gehalt und Quartiergeid nach Nordbahnschema einerseits und der Summe aus Gehalt und Quartiergeid nach Staatschema andererseits den eingereihten Bediensteten jeweils auszugahen ist, so kann bei jenen Bediensteten, welche gerade eine Naturalwohnung haben, also kein Quartiergeid beziehen, nur von einer allfälligen Differenz zwischen dem Gehalte nach Nordbahnschema und dem Gehalte nach Staatsbahnschema die Rede sein. Ein Quartiergeid hätte nämlich diesen Bediensteten nach Nordbahnschema nicht gebührt und nach § 5 der Einreichungsgrundlagen sind nur jene Bezüge zu berücksichtigen, welche diesen Bediensteten im Falle seines Verbleibens im Stande der Nordbahnbediensteten in demselben Zeitpunkt gebührt hätten.

Der Hinweis darauf, daß auch die k. k. N. B. die Vergütung der Differenzwerte der Naturalwohnung und dem Quartiergeid zugestagt hat, erledigt sich damit, daß die k. k. N. B. eine Abänderung dieser Bestimmung der Dienstpragmatik nicht durchgeföhrt hat.

Da für die Vergütung der in Rede stehenden Differenz die Gehaltsvorschriften der k. k. N. B. maßgebend sind, kann eine Vergütung der Differenz, die sich aus dem Quartiergeid ergeben würde, dort, wo eine Naturalwohnung benützt wird, nicht erfolgen.

Es ist richtig, daß in einzelnen Fällen Rückersätze verlangt wurden, weil eine irrthümliche Verrechnung stattgefunden hat. In diesen Fällen mußte nach den Berechnungsvorschriften, die bindend sind, vorgegangen werden und die Rückzahlung verlangt werden.

Punkt 6. Die Einklassierung der Stationen der k. k. Nord-

bahn ist seitens des k. k. Eisenbahnministeriums erfolgt, und zwar nach denselben Gesichtspunkten, wie sie für die Stationen der alten k. k. Staatsbahndirektionen maßgebend sind. Diese Einklassierung ist auch im Eisenbahnministerial-Amtsblatte XL, Stück ex 1907 verlautbart worden. Eine Veränderung in dieser Beziehung könnte daher nur vom Eisenbahnministerium durchgeföhrt werden.

Punkt 7. Was die Kasfe- und Kalkulationszulage anlangt, so ist durch den Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 10. Februar 1909, Zahl 47.041/4, verfügt worden, daß bei einer Neuzuteilung zu diesem Dienste nach der Einreichung nunmehr nur die Staatsbahnvorschriften angewendet werden können, welche eben keine diesbezüglichen Zulagen gewähren. Die eingereihten Bediensteten sollen nur von einer effektiven Schwärmerung ihrer Bezüge gewahrt werden. Diese Zulagen wurden auch tatsächlich den Bediensteten, welche im Zeitpunkt der Einreichung im Genusse derselben standen, durch die Einreichung allein nicht entzogen. Nur wenn der Bedienstete von dem Posten, mit dem die Zulage verbunden war, verweist wurde, hat er so wie bei der alten k. k. N. B. diese Zulage verloren. Die Nordbahndirektion ist rücksichtlich dieser Zulagen gegenwärtig durch den Eisenbahnministerialerlaß vom 10. November 1908, Zahl 47.041/4, gebunden. Uebriens ist eine Aktion beim k. k. Eisenbahnministerium im Zuge, welche die Einföhrung der Kasfe- und Kalkulationszulage allgemein bezweckt.

Punkt 8. Die Einreichungshärten wurden durch das Avancement per Jänner 1909 tunclich ausgeglichen. Dasselbe ist deshalb auch sehr ergebnis ausgefallen. Von den Dienern sind 1080 vorgeführt, darunter waren 714 außerordentliche Beförderungen, von den Unterbeamten rüdten 617 vor, darunter 307 außerordentlich. Sollten trotzdem noch Härten vorkommen, so werden dieselben durch das kommende Jänneravancement entsprechend ausgeglichen werden.

Sichtlich der Vorrichtungen in den Gehaltsklassen der Stationsmeister wird mit Bezug auf die vorgelegte Tabelle erklärt, daß von den ehemaligen Telegraphisten bloß jene, welche bei der Einreichung nach zweijähriger Wartezeit in der Gehaltsklasse von 1300 Kr. in die Gehaltsstufe von 1400 Kr. gelangten, also staatsbahnmäßig ganz normal vorgeführt aber außerordentlich qualifiziert sind, eben mit Rücksicht auf diese außerordentliche Beförderung, um dieselbe zur Geltung zu bringen, ein halbes Jahr früher als turnusmäßig vorgeführt sind. Bei den ehemaligen Stationsleitern ist die normale zweijährige Vorrückungsfrist bereits bei der Einreichung geföhrt worden, indem dieselben nach anderthalb, ja sogar einjähriger Wartezeit aus der Gehaltsklasse von 1300 Kr. in die Gehaltsklasse von 1400 Kr. gelangten.

Wien, am 11. Oktober 1909.

Gegenüberung der Personalkommissionmitglieder der k. k. Nordbahn.

Mit Bezugnahme auf die Mitteilung der üblichen k. k. Nordbahndirektion vom 11. Oktober 1909 betreffs Einreichung des Nordbahnpersonals in den k. k. Staatsbahnstatus erlauben sich die gefertigten Mitglieder der Personalkommission für Unterbeamte und Diener der k. k. Nordbahn folgendes zu erwidern:

Ad 1. Die Gefertigten nehmen mit Befriedigung zur Kenntnis, daß die k. k. Nordbahndirektion der im Memorandum vom 1. Oktober 1909 zum Ausdruck gebrachten Ansicht betreffs Ueberlieferung in höhere Kategorien nach dem aktuellen Rechte der k. k. N. B. zustimmt. Sie erwarten daher eine ehebaldigste Nichtigklärung aller auf Grund der bezüglichlichen Bestimmung bereits vorgenommenen Ernennungen, sowie die zeitigste Ueberlieferung aller noch anspruchsberechtigten Bediensteten in die ihnen gebührende höhere Kategorie. Insofern es zur Vermeidung von Schädigungen einzelner Bediensteter notwendig erscheint, wäre die Ueberlieferung mit rückwirkender Geltung zu vollziehen.

Was die ehemaligen Kanjlisten anbelangt, erlauben sich die Gefertigten zu bemerken, daß wohl bei der k. k. N. B. nicht alle Kanjlisten berückichtigt wurden, welche auf qualifizierten Posten den Dienst versehen haben. Diese Tatsache wird sich bei einer Revision der Ernennungen aus dieser Kategorie seit dem Jahre 1891 leicht erweisen lassen, wobei die Gefertigten noch folgende Gründe einer Berücksichtigung empfehlen:

Daß die Verwaltung der St. E. W. kurz vor der Verstaatlichung sämtlichen Kanjlisten den Beamtenrang verliehen hat, daher dieselben unsere zumindest gleichwertigen Kanjlisten im Range übersteigelt haben;

Daß eine größere Anzahl von Kanjlisten der ehemaligen k. k. N. B. die gleiche Beförderung durch eine oder mehrere Prüfungen erfüllt haben, wie die Stationsmeister derselben Bahnanstalt (Beispiel Offiziant Gregor Stefan in Lundenburg); daß den Kanjlisten bei der k. k. N. B. seit Kreierung der Kategorie eine exklusive Behandlung zuteil wurde, daß dieselben schon vor der tatsächlichen Ernennung als Beamte betrachtet wurden, was insbesondere durch Hinweis auf die jährlich veröffentlichten Beamtenchematismen, in welchen auch sämtliche Kanjlisten verzeichnet waren, erwiesen erscheint.

Die Gefertigten ersuchen daher, alle auf die Ernennung der Nordbahnkanjlisten bezughabenden Eingaben einer neuerlichen Behandlung unterziehen zu wollen.

Ad 2. Die Ansicht der k. k. Nordbahndirektion, es seien bei der k. k. priv. k. k. N. B. nur qualifizierte Magazinsaufseher zu Telegraphendienste verwendet worden, ist entschieden eine vollkommen irrige.

Der Magazinsaufseheraspirant der k. k. N. B. mußte vor seiner Stabilisierung sowohl die Magazinsaufseher- als auch die Telegraphenprüfung mit Erfolg abgelegt haben. Für seine spätere Verwendung war teilweise die persönliche Reizung, meistens jedoch der momentane Bedarf maßgebend. Gegen die Ansicht, es seien die Magazinsaufseher des Telegraphendienstes besser qualifiziert gewesen, müssen die Gefertigten namens der Magazinsaufseher beim Magazinsdienste entschieden protestieren. Abgesehen von dem im Memorandum angeführten, keineswegs vereinzelten Falle, wonach ein Magazinsaufseher vom Magazinsdienste strafweise zum Telegraphendienste versetzt wurde, widerlegt sich die Ansicht der k. k. Nordbahndirektion von selbst, wenn man die dienstlichen Obliegenheiten der beiden Verwendungskategorien in Betracht zieht.

Die Magazinsaufseher des Telegraphendienstes mußte allerdings in Anbetracht des enormen Verkehrs über eine nicht zu übertreffende Fertigkeit im Telegraphieren aufweisen. Doch auch der Magazinsaufseher, welcher im Magazinsdienste verwendet wurde, mußte jederzeit instand sein, den Telegraphendienst, zu dessen Ausbildung er autorisiert war, zu übernehmen. Es haben auch alle von der k. k. N. B. beim Magazinsdienste übernommenen Magazinsaufseher in einem früheren Zeitpunkt je nach Bedarf den Telegraphendienst versehen.

Zieht man jedoch die dienstlichen Obliegenheiten des Magazinsaufsehers in Betracht, so muß man zugeben, daß die von der k. k. Nordbahndirektion ausgesprochene Ansicht eine Ungerechtigkeit genannt werden kann. Der Magazinsaufseher, welcher über bedeutende kommerzielle Kenntnisse verfügt, welcher auch mit den Bestimmungen des internationalen Wagenübereinkommens vollkommen vertraut sein mußte, welcher für die Einhaltung der Sicherheits- sowie der sanitätspolizeilichen Vorschriften verantwortlich war, welcher überhaupt die kommerzielle Gebarung sowie die auf die Verladung und den Transport der Güter und die Benützung der Wagen bezughabenden Vorschriften genauestens kennen mußte — dieser Magazinsaufseher sollte geringer qualifiziert sein als sein Kollege beim Telegraphendienste? Der Magazinsaufseher, welcher für die persönliche Sicherheit der ihm untergebenen Arbeiterpartien persönlich verantwortlich war, er sollte minderwertiger sein als der Telegraphist? Dem Magazinsaufseher vom Magazinsdienste wurden Güter von oft unermesslichem Werte anvertraut, es wurde von ihm ein taktvolles Benehmen gegenüber den Parteien gefordert, er war aber auch

verpflichtet, die Interessen der Bahnanstalt gegenüber den Parteien zu wahren und oft konnte die Bahnanstalt unberechtigte Schadenersatzansprüche der Parteien nur auf Grund eines korrekten Vorgehens des Magazinsaufsehers zurückweisen — dieser Magazinsaufseher sollte minder qualifiziert sein? Der Transitsdienst, das Postwesen, die Rechnungslegung das Reklamationswesen etc., alles Dienstzweige, welche eine bedeutende Intelligenz, einen unermüdblichen Fleiß und große Geistesgegenwart erfordern, in allen diesen Dienstzweigen mußte der Magazinsaufseher des Magazinsdienstes die Verantwortung tragen. Es ist unmöglich daß die k. k. Nordbahndirektion im Ernste daran denkt, diese Dienstpflichten geringer zu qualifizieren als die Arbeit beim Telegraphendienst.

Die Antwort der k. k. Nordbahndirektion muß daher unbedingt als nicht stichhaltig bezeichnet werden und besteht die Personalkommission der k. k. Nordbahn auf ihrer im Memorandum vorgebrachten Forderung: „Alle Magazinsaufseher mit Telegraphenprüfung sind im Sinne der Einreichungsgrundsätze als Stationsmeisteranwärter einzureihen.“

Punkt 2. Die gefertigte Personalkommission nimmt die Mitteilung der k. k. Nordbahndirektion zur Kenntnis, erklärt sich jedoch auch mit dieser Verantwortung des Memorandums nicht einverstanden und betont nochmals ihren Standpunkt: „Alle Stationsaufseher, welche im Zeitpunkt der Einreichung den Rangierdienst oder aber den Rangier- und Sicherheitsdienst versehen haben, sind als Verschubaufseher einzureihen.“

Punkt 3. Die gefertigte Personalkommission nimmt mit Bedauern zur Kenntnis, daß die k. k. Nordbahndirektion eine langjährige zuvörderst stehende Verwendung unberücksichtigt läßt und einem im Dienste ergrauten Bediensteten die in den Einreichungsgrundsätzen festgesetzten Rechte vorenthält. Nachdem jedoch im Sinne der Einreichungsgrundsätze nur die Verwendung, nicht aber die abgelegten Prüfungen die Grundlage für die Einreichung bilden sollten und die betroffenen Bediensteten in einem Zeitpunkt stabilisiert wurden, als die Ablegung von Prüfungen noch nicht obligatorisch war, hält die gefertigte Personalkommission den im Memorandum zum Ausdruck gebrachten Wunsch aufrecht.

Die Einreichung der ehemaligen Manipulanten ist zu überprüfen und die Angehörigen dieser Kategorie ihrer Verwendung entsprechend einzureihen.“

Punkt 4. Die Gefertigten erlauben sich die Angaben der Direktion wie folgt richtigzustellen:

- Thomas Gottwald wurde
 - am 1. November 1884 ernannt zum Weichenwächter,
 - „ 1. Juni 1886 „ „ Zentralweichenwächter,
 - „ 1. Jänner 1888 „ „ Stationsaufseher III/1,
 - „ 1. Jänner 1889 vorgeführt zum „ II/1.
- Im Jahre 1891 bei Ausübung des exekutiven Dienstes berunglückt und
- am 1. November 1891 überfetzt zum Torwächter 1/2,
 - „ 1. Jänner 1896 vorgeführt zum Torwächter I/1,
 - „ 1. Jänner 1903 überfetzt zum Stationsaufseher I/1,
 - „ 1. Jänner 1907 eingereiht als Stationsdiener
 - „ 1. Oktober 1909 überfetzt zum Stationswächter.

Weiters erlauben sich die Gefertigten zu konstatieren, daß die Angaben der k. k. Nordbahndirektion betreffs Dienstverwendung des Thomas Gottwald nicht entsprechen. Thomas Gottwald war im Zeitpunkt der Einreichung nie auch gegenwärtig kein Tagewächter, sondern Torwächter und versieht Tag- und Nachtdienst. Sein Vorgesetzter Vincenz Wicena, vorher Zentralweichenwächter, krankheitshalber zum Torwächterdienste eingeteilt, wurde als Portier eingereiht. Diese Daten genügen wohl zum Beweis, daß dem Thomas Gottwald ein Unrecht geschehen ist.

Die übrigen Angaben konnten infolge der durch die neue Automatik verursachten Veränderungen noch nicht auf ihre Richtigkeit geprüft werden. Daß jedoch auch diesfalls noch nicht alle Fehler der Einreichung gutgemacht wurden, zeigt folgendes Beispiel:

Johann Falk verließ als Zentralwächter in Lundenburg den Dienst als Fährleiter im Wartesaal, und zwar schon seit zwei Jahren vor der Einreichung. Während seine Wächter und die übrigen Fährleiter als Portiere übernommen wurden, bekam Johann Falk die Einreichung als Stationsdiener.

Die Gefertigten halten daher ihre im Memorandum vorgebrachte Beschwerde aufrecht.

Punkt 5. Der Ansicht der k. k. Nordbahndirektion bezüglich der Auszahlung von Quartiergeldzulagen an jene Bedienstete, welche im Genusse von Naturalwohnungen sind, kann sich die gefertigte Personalkommission nicht anschließen. Maßgebend für die Zuerkennung einer Quartiergeldzulage ist die Differenz zwischen dem Summen des Gehaltes und des Quartiergeldes laut dem Schema der k. k. Nordbahn und der k. k. S. N. B. Eine Ausnahme ist in den Einreichungsgrundsätzen nicht vorgesehen und verharret die gefertigte Personalkommission auf der im Memorandum eingebrachten Forderung.

Punkt 6. Die gefertigte Personalkommission verlangt nicht eine teilweise Milderung der Quartiergeldklassifizierung, sondern die Aufrechterhaltung des status quo ante, daher für die Stationen der ehemaligen Quartiergeldklasse I 100 Prozent, für die Stationen der ehemaligen Quartiergeldklasse II 80 Prozent (Minimum) und für die Stationen der ehemaligen Quartiergeldklasse III 70 Prozent des Wiener Quartiergeldes.

Punkt 7. Es ist richtig, daß bei der k. k. S. N. B. jene Bedienstete, welche von einem mit einer Kassenzulage verbundenen Posten versetzt wurden, diese Zulage verloren haben. Die k. k. Nordbahndirektion unterläßt es jedoch in Betracht zu ziehen, daß diese Bediensteten sofort wieder in den Genuß dieser Zulagen getreten sind, sobald sie entweder unmittelbar oder in einem späteren Zeitpunkt wieder auf einen entsprechenden Posten versetzt wurden. Durch die Entziehung der Klasse- und Kalkulationszulagen ist daher den betroffenen Bediensteten eine effektive Schädigung und somit ein Unrecht zugesügt worden, weshalb die gefertigte Personalkommission um die unverzügliche nachträgliche Auszahlung der vorenthaltenen Zulagen ersucht.

Punkt 8. Durch das Versprechen, die noch vorhandenen Härten beim kommenden Jänneravancement auszugleichen, hat die k. k. Nordbahndirektion indirekt zugegeben, daß die bisherigen außerordentlichen Vorrückungen nicht in der Weise vorgenommen wurden, als es das Personal nach den Bestimmungen der Einreichungsgrundsätze erwartet hat. Ohne sich hierbei auf bestimmte Vorschläge einzulassen, erwartet die gefertigte Personalkommission eine gründliche Revision der seit der Einreichung stattgefundenen Avancements und endgültige Regelung dieser Frage. Zur Erwidern der k. k. Nordbahndirektion bezüglich der mit dem Memorandum vorgelegten Tabelle erlaubt sich die Personalkommission zum besseren Verständnis folgendes Beispiel aus der Tabelle anzuführen:

Stationsleiter k. k. S. N. B., Stationsmeister k. k. Staatsbahn Anton Dostal wäre, nachdem die Stationsleiter bei der k. k. S. N. B. zweijährige Vorrückungsfristen hatten, am 1. Jänner 1911 in die Gehaltsklasse von 1600 Kr. vorgeführt.

Telegraphist k. k. S. N. B., Stationsmeister k. k. Staatsbahn Alois Nowy hätte die Gehaltsklasse von 1600 Kr. am 1. Jänner 1913, also um zwei Jahre später erhalten.

Durch das außerordentliche Avancement erhielt nun der rangsniedrigere Alois Nowy die Gehaltsklasse von 1600 Kr. am 1. Juli 1909, während sich der rangshöhere Anton Dostal noch immer in der Gehaltsklasse von 1400 Kr. befindet.

Es wird bemerkt, daß der präterierete Stationsleiter Stationsmeister Anton Dostal ebenfalls eine außerordentliche Qualifikation besitzt, gleich den anderen in der Tabelle angeführten und im Range von jüngeren und rangsniedrigeren Kollegen übersprungenen Stationsmeister. Die Antwort der k. k. Nordbahndirektion muß daher als unbefriedigend bezeichnet werden und erwartet die gefertigte Personalkommission zwer-

stichlich, daß mit Unrecht zurückgesetzten Bediensteten beim Jänneravancement rückwirkend in den ihnen gebührenden Rang überfetzt werden.

Zum Schluß erlaubt sich die Personalkommission noch zu bemerken, daß bei allen im Memorandum vorgebrachten Beschwerden die rechtsgültige Durchführung der Einreichungsgrundsätze nur dann als vollendet betrachtet werden kann, wenn die zur Grundlage der Uebernahme in den k. k. Staatsbahnstatus festgesetzten Bestimmungen nicht nur bei der Mehrzahl, sondern bei allen eingereichten Bediensteten gerecht und objektiv vollinhaltlich eingehalten werden.

Bezüglich der Auszahlung von Uniformierungsbeiträgen erlaubt sich die gefertigte Personalkommission zu bemerken, daß es sich diesfalls um ein bei der Kaiser Ferdinands-Nordbahn erworbenes Recht handelt, daher diese Angelegenheit nicht Gegenstand eines Ansuchens, beziehungsweise eines diesbezüglichen neuen Vorschlages bilden sollte. Die Anspruchsberechtigten stehen daher auf dem Standpunkte, daß ihnen der Uniformierungsbeitrag nach dem verbrieften Rechte der Nordbahn gebührt und verlangen die unverzügliche Liquidierung des entfallenden Betrages per 330 Kr. sowohl an die ernannten, als auch an die noch zu ernennenden Beamten, welche aus der Unterbeamtenkategorie hervorgehen.

Die gefertigte Personalkommission kann den Begriff „Qualifikation“, insofern sich derselbe auf die Einreichung der einzelnen Bediensteten in die Verwendungskategorie der k. k. Staatsbahnen beziehen, nur in der Richtung gelten lassen, daß darunter die dienstliche Verwendbarkeit, eventuell das Betragen, keineswegs aber die abgelegten Prüfungen verstanden werden sollten.

Es wird noch bemerkt, daß, insofern bei der Beschwerde bezüglich des außerordentlichen Avancements einzelne Beispiele angeführt wurden, die gleichen Mängel auch in allen anderen Kategorien und Gehaltsklassen in gleicher Weise vorkommen.

Wien, am 23. Oktober 1909.
Karl König, m. p. Alois Kubizek, m. p.
Robert Kupnik, m. p. Julius Neumann, m. p.
Karl Galle, m. p. Hans Watzl, m. p.

Den Bericht über die Sitzung der Personalkommission der k. k. Nordbahn im Eisenbahnministerium bringen wir in nächster Nummer.

Die Uebernahme des Personals der verstaatlichten Staatseisenbahngesellschaft, der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn in den Status der k. k. Staatsbahnen.

Wie bekannt, tagte am 27. Juni 1909 in Böhmisch-Trübau eine Konferenz der Vertrauensmänner der Bediensteten und Arbeiter der St. G. G. und der O. N. W. B. und S. N. D. B. B., in welcher beschlossen wurde, daß die Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich betreffend die Einreichung des Personals der beiden Bahnen in den Status der k. k. Staatsbahnen im Einvernehmen mit den Personalkommissionen beider Bahnen ein entsprechendes Elaborat auszuarbeiten hat, welches den Vertrauensmännern der Bediensteten und Arbeiter der beiden Bahnen in Konferenzen, welche im Oktober nach Deutsch-Brod und Böhmisch-Trübau einzuberufen sind, zur Beratung und Stellungnahme vorzulegen ist.

Diesem Beschlusse ist die Zentrale nachgekommen und hat in Ausführung desselben für Sonntag den 3. Oktober I. J. nach Deutsch-Brod eine Konferenz der Vertrauensmänner der Bediensteten und Arbeiter der O. N. W. B. und S. N. D. B. B. und für Sonntag den 10. Oktober I. J. eine gleiche Konferenz für das Personal der St. G. G. nach Böhmisch-Trübau einberufen.

Die von der Zentrale ausgearbeiteten Anträge für die Personalkommissionen der beiden Bahnen betreffend die Einreichungsgrundsätze wurden den Ortsgruppen und Zahlstellen sowie den Personalkommissionsmitgliedern vor dem Stattfinden der Konferenzen zur Beratung und Stellungnahme, beziehungsweise zur Stellung entsprechender Abänderungsanträge übermittelt. Bemerkenswert ist, daß in dem Elaborat der Einreichungsgrundsätze naturgemäß keine Forderungen enthalten sein können, die ihrem Wesen nach insofern neu erscheinen, daß sie etwas fordern, was auf den k. k. Staatsbahnen nicht eingeführt ist, ausgenommen den Fall, daß hinsichtlich der Vorrückung oder sonstigen Beförderung in höhere Gehaltsstufen, beziehungsweise Gehaltskategorien bei den beiden Bahnen ein fester Mißstand, der für das Personal der verstaatlichten Bahnen im Verhältnis zu dem der k. k. Staatsbahnen vorteilhafter erscheint. Es konnten daher die berechtigten Forderungen des Personals, wie Ueberstellung in höhere Gruppen, Erhöhung der Anfangs- und Endgehälter, Gewährung von zweijährigen Vorrückungsfristen, Abschaffung des außerordentlichen Avancements, Erhöhung der Quartiergeldsätze etc. in dem Einreichungselaborat nicht aufgenommen werden. Damit ist natürlich nicht gesagt, daß diese Forderungen nun fallen gelassen wurden. Sie werden vielmehr auch weiterhin von den berufenen Vertrauensmännern des Personals in energischer Weise vertreten werden. Aber mit Rücksicht auf die Machinationen der Gegner erscheint es notwendig, bei diesem Anlaß festzustellen, daß die Aufnahme der besprochenen, gewiß berechtigten Forderungen im Einreichungselaborat eine bloße Augenwischerei des Personals bedeutet hätte, weil von vornherein feststeht, daß diese Forderungen im gegenwärtigen Moment, und zwar bei der Einreichung, nicht durchzusetzen sind.

Hinsichtlich der Forderungen wegen der Nebengebühren, wie Fahrgebühren, Prämien, Zulagen u. s. w., sowie Monturforderungen, Regelung der Dienst- und Ruhezeiten, sieht die Sache so, daß die diesbezüglichen Anträge von den Personalkommissionsmitgliedern beider Bahnen als separate Anträge im Anschluß an die Einreichungsgrundsätze einzubringen und bei der Sitzung, in welcher die Einreichungsgrundsätze zur Verhandlung gelangen, in Beratung zu ziehen sind. In gleicher Weise fällt den Personalkommissionsmitgliedern die Aufgabe zu, bei der Verhandlung der Einreichungsgrundsätze die zu den einzelnen Punkten noch nötigen, konkreten Fälle behandelnden Anträge betreffend die Aufrechterhaltung des Mißstandes etc. in Vorlage zu bringen. Naturgemäß konnten alle diese Einzel- und Ergänzungsanträge im Einreichungselaborat selbst nicht aufgenommen werden.

Betreffend die Uebernahme der Arbeiter der beiden Bahnen sind die nötigen Erklärungen am Schluß unseres Berichtes enthalten. Wir lassen nun in der Reihenfolge die Berichte über die stattgefundenen Besprechungen und Konferenzen folgen.

Die Konferenz der Vertrauensmänner der Bediensteten und Arbeiter der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn in Deutsch-Brod am 2. und 3. Oktober 1909.

Am Samstag den 2. Oktober 1909, und zwar von 3 Uhr nachmittags bis 8 Uhr abends, fand im Hotel „Port Arthur“ in Deutsch-Brod die Vorbereitende der Personalkommissionsmitglieder der drei Sektionen: Unterbeamte, Diener und Arbeiter der O. N. W. B. und S. N. D. B. B. statt. Zu der Vorbereitenden waren 18 Personalkommissionsmitglieder erschienen. Von der Zentrale waren anwesend der Obmann Genosse Schwab, Reichsratsabgeordneter Genosse Tomschik und Genosse Adolf Müller. Die Einreichungsgrundsätze wurden einer gründlichen Prüfung unterzogen und gelangten dieselben in der nachstehend abgedruckten Weise zur einstimmigen Annahme. Betreffend die Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse für das im Taglohn stehende Personal wurde nach längerer Debatte im Sinne der Ausführungen des Genossen Tomschik beschlossen, daß im Anschluß an den Bericht über die Beratungen der Einreichungsgrundsätze im „Eisenbahner“ ein entsprechender aufklärender Artikel zu erscheinen hat. Im übrigen ist sofort das nötige Material betreffend die Milderung der Verhältnisse der Arbeiter zu sammeln und in ein entsprechendes Elaborat auszuarbeiten. Ende November, beziehungsweise Anfangs Dezember I. J. sind sodann die Vertrauensmänner der Arbeiter neuerlich zu einer Konferenz einzuberufen, welcher das diesbezügliche Elaborat zur Stellungnahme und Beschlußfassung zu unterbreiten ist.

Nachdem noch im Monat Oktober I. J. von der Direktion der O. N. W. B. und S. N. D. B. B. eine Sitzung der Personalkommission einberufen war, benützten die Personalkommissionsmitglieder diese Gelegenheit, um gleich eine entsprechende Beratung über die im Anschluß an das Einreichungselaborat einzubringenden Initiativanträge zu pflegen. Der besseren Uebersichtlichkeit wegen bringen wir anschließend an die Anträge betreffend die Einreichungsgrundsätze die von den Personalkommissionsmitgliedern aller drei Sektionen beschlossenen und bereits eingebrachten Initiativanträge zum Abdruck.

Am Sonntag den 3. Oktober, von 9 Uhr vormittags bis 6 Uhr abends, fand im gleichen Lokal die Konferenz der Vertrauensmänner der Bediensteten und Arbeiter der O. N. W. B. und S. N. D. B. B. im Weisem sämtlicher Personalkommissionsmitglieder und der genannten Vertreter der Zentrale statt. Erschienen waren von 23 Ortsgruppen 27 Delegierte. Außerdem wohnten der Konferenz aus den Reihen des organisierten Personals 31 Gäste bei. Vom Sekretariat in Prag waren Genosse Brodecki und Genosse Sebel anwesend. Nach einem einleitenden Referat des Abgeordneten Tomschik über das Wesen der Einreichungsgrundsätze im Sinne der vorstehenden Ausführungen wurden die Einreichungsgrundsätze und die von den einzelnen Ortsgruppen, beziehungsweise Bediensteten gestellten Abänderungsanträge Punkt für Punkt in Beratung gezogen. Das Ergebnis der Verhandlungen war die Annahme der nachstehend zum Abdruck gebrachten Einreichungsgrundsätze.

Personalkommissionsmitglied Genosse Beck sprach hierauf über die Anträge der Sektion Arbeiter sowie über den Unterstützungsfonds, den Provisionsfonds, Lebensmittelmagazin und Krankentafel. Die unterstehenden Anträge der Sektion Arbeiter sowie der Beschluß der Personalkommissionsmitglieder betreffend die Aktion für die Arbeiter wurden von der Konferenz ebenfalls einstimmig abgelehnt. Außerdem wurden noch einige Anträge betreffend die Verwendung des Unterstützungsfonds der O. N. W. B. und der Wahrung der neuen Rechte der Bediensteten und Arbeiter hinsichtlich der Krankenversicherung im Sinne der Ausführungen des Genossen Beck zum Beschluß erhoben. Abgeordneter Genosse Tomschik gab noch eine eingehende Darstellung betreffend den Provisionsfonds. Diesbezüglich sei die Verschmelzung mit dem Provisionsfonds der k. k. Staatsbahnen in Aussicht und ist zu erwarten, daß dem Personal der O. N. W. B. und S. N. D. B. B. baldigt die Möglichkeit geboten wird, der Benefizienz des Provisionsfonds der k. k. Staatsbahnen teilhaftig zu werden.

Beim zweiten Punkt der Tagesordnung: „Durchführung der zugestandenen Nebenbezüge“, erstattete Abgeordneter Genosse Tomschik das Referat. Er betraute auf die abgegebene Erklärung des Ministers, wonach die verbesserten Nebenbezüge der k. k. Staatsbahnen den Bediensteten der verstaatlichten Bahnen mit Rückwirkung auf den 1. Juli 1909 zugestanden wurden. Eine Reihe dieser verbesserten Nebenbezüge sind auch bei der O. N. W. B. und S. N. D. B. B. bereits zur Einführung gebracht worden, naturgemäß jedoch nur in dem Ausmaß, als dieselben auf den k. k. Staatsbahnen eingeführt wurden. Dies betrifft insbesondere die Nachdienstzulage, wo eine Reihe Beschwerden vorliegen, und zwar insbesondere von Wächterpersonal, aber auch von anderen Kategorien, welchen die Nachdienstzulage nicht gewährt wurde. Der Redner erklärte, daß dem Wächterpersonal der k. k. Staatsbahnen im Vorjahre die Nachdienstzulage seitens des Finanzministeriums mit der Begünstigung nicht gewährt wurde, daß für die Wächter durch ihre Einreichung in die III. Dienerkategorie eine weitgehende Reform geschaffen wurde, und man zwei Reformen von so weittragender Bedeutung nicht auf einmal machen kann. Die Gewährung der Nachdienstzulage für das Wächterpersonal wurde seitens des Eisenbahnministeriums für einen späteren Zeitpunkt in Aussicht gestellt. Wir werden also auch für die Wächter die Nachdienstzulage in einem späteren Zeitpunkt durchsetzen, aber bis jetzt war uns dies nicht möglich. Es konnte daher, nachdem die Wächter der k. k. Staatsbahnen die Nachdienstzulage bis jetzt nicht erhielten, dieselbe auch für das Wächterpersonal der verstaatlichten Bahnen nicht erreicht werden. Hinsichtlich der Fahrgebührenregelung für das Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonal sowie der Regelung der Prämienfrage ist bis jetzt auf den k. k. Staatsbahnen eine endgültige diesbezügliche Regelung nicht erfolgt und muß daher dieser Zeitpunkt abgewartet werden, bevor über diese wichtigen Fragen endgültig entschieden werden kann. Diesbezüglich beschloß die Konferenz, an dem bereits eingebrachten Resolutionsantrag der Personalkommission, den wir hier zum Abdruck bringen, festzuhalten:

Resolution. Die Personalkommission der Oesterreichischen Nordwestbahn würde eine Reformierung der Fahrgebühren für das Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonal analog der beabsichtigten Reform der Fahrgebühren für das Zugbegleitungspersonal auf den k. k. Staatsbahnen gegenüber den jetzt bestehenden Fahrgebühren im allgemeinen als eine Verbesserung betrachten.

Aus diesem Grunde stellt die Personalkommission den Antrag — „Erhöhung der Fahrgebühren für das Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonal um 30 Prozent“ — mit der Voraussetzung zurück, daß die vorgenannte Reform rückwirkend für den 1. Jänner 1909 erfolgt.

Außerdem verlangt die Personalkommission für jene Zugbegleiter, welche durch die Einführung der Stundengehälter in ihren jetzigen Fahrgebühren geschädigt wurden, ein Ergänzungsstundengeld in jenem Ausmaß, daß eine Schädigung in ihren jetzigen Fahrgebühren nicht eintreten kann.

Das Ergänzungsstundengeld wird für die betreffenden Zugbegleiter eingeführt, wenn durch die Vorrückungen in eine höhere Diensteskategorie der Verlust gedeckt wird oder wenn eine Beförderung auf eigenes Ansuchen stattfindet.

Nachdem noch die unten folgenden Initiativanträge der Personalkommission, Sektion Unterbeamte und Diener, zur Kenntnis genommen waren, wurde die Konferenz, nachdem die Tagesordnung erschöpft war, geschlossen.

Wir lassen nun der Reihe nach die bereits von den Mitgliedern der Personalkommission der O. N. B. v. überreichten Anträge betreffend die Einreichung sowie die übrigen eingebrachten Initiativanträge folgen:

Anträge der Personalkommission, Sektion Unterbeamte und Diener betreffend die Einreichung der Bediensteten der O. N. B. v. und S. N. D. B. in den Personalstatus der k. k. Staatsbahnen.

1. Die Einreichung der Unterbeamten und Diener der O. N. B. v. und der S. N. D. B. in den Personalstatus der k. k. Staatsbahnen darf nur mit ihrer freien Zustimmung erfolgen.

2. Unterbeamte und Diener, welche der ihnen angebotenen Einreichung nicht zustimmen, sind unter Wahrung der ihnen bisher zugefallenen Rechte auch weiterhin nach den bisher bei der k. k. privilegierten O. N. B. v. bestanden Normen zu behandeln.

3. Insofern durch die Dienstvorschriften der O. N. B. v. und S. N. D. B. die Ueberführung einzelner Bediensteten in höhere Dienststufen, beziehungsweise die Ueberstellung einzelner Kategorien in höhere Gruppen nicht verbietet war, diesfalls aber eine regelmäßige Gepflogenheit (Ums) bestand, soll auch seitens der Staatsbahnverwaltung hinsichtlich aller bis 1. Jänner 1910 ernannten Unterbeamten und Diener an diesem Ums festgehalten werden.

4. Die Einreichung der Unterbeamten und Diener der O. N. B. v. und S. N. D. B. in den Personalstatus der k. k. Staatsbahnen hat mit Rückwirkung auf den 1. Juli 1909 zu erfolgen.

5. Von den Unterbeamten der O. N. B. v. und S. N. D. B. werden in den Personalstatus der k. k. österreichischen Staatsbahnen eingereiht:

Die Werkmeister in Haupt- und Betriebswerkstätten und die Maschinenmeister in die Gruppe A der Unterbeamten.

Die Bahn-, Brücken-, Gebäude- und Signalmeister und die Werkmeister in Beleuchtungsanstalten in die Gruppe B I der Unterbeamten.

Die Lokomotivführer, Krahnbedienstete als Krahnmeister, Offizianten, Skontisten, Stations- und Wagenmeister, Stationsmeister, Wärter und die Zugrevisorien in die Gruppe B II der Unterbeamten.

Die Beleuchtungsmeister, Magazinmeister, Oberkondukteure und Platzmeister in die Gruppe C der Unterbeamten.

6. Von den Dienern der O. N. B. v. und S. N. D. B. werden in den Personalstatus der k. k. Staatsbahnen eingereiht:

Die Beleuchtungsaufseher, Krahnbedienstete als Krahnführer, Fahrkartendrucker und Drucker unter der einheitlichen Bezeichnung „Drucker“, Lokomotivführeranwärter, Magazin-aufseher, Dampfesswärter, Maschinenwärter, Signal-schlosser, Verschubsaufseher, Wagenaufseher, Stanzleigehilfen und Oberheizer in die Gruppe A der Diener.

Die Brückenmauteinnehmer, Kanzleidiener, Kondukteure, Lokomotivheizer, Oberverschieber, Portiere, Wertmänner, Wagenschreiber und Blocksignaldiener in die Gruppe B der Diener.

Die Lampisten, Stationsdiener, Verschieber und Wächter in die Gruppe C der Diener.

7. Gewährung von zweijährigen Vorrückungsfristen für alle jene Bediensteten, die auf die Bestimmung im Gehalts-schemata der O. N. B. v. und S. N. D. B.: „Die aus dem Dienstanstand hervorgegangenen Unter-beamten rücken in zweijährigen Fristen vor“, Anspruch haben, das heißt für alle jene, die bis zum Zeitpunkt der Einreichung, das ist der 1. Juli 1909, nach den bei der O. N. B. v. und S. N. D. B. bestanden Normen ange-stellt wurden.

8. Allen bis einschließlich 1. Jänner 1909 unmittelbar zu Unterbeamten ernannten Bediensteten sind ferner die drei- und fünfjährigen Fristen um je ein Jahr zu kürzen.

9. Ermöglichung der Erlangung des Unterbeamtenranges allen Dienern, welchen er früher unvollständig gewährt war, bei Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr., insbesondere die Ernennung von Lokomotivführeranwärtern, die eine Lokomotive selbständig führen und von Kondukteuren, die den Dienst eines Zugführers oder Manipulanten versehen, bei der Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr. zu Unterbeamten; Aufrechterhaltung des Ums betreffend die Ernennung der Wagenschreiber zu Wagenverschiebern.

10. Allen Dienern, die bis zum 1. Jänner 1909, und zwar inklusive 1. Jänner 1909 definitiv angestellt wurden und die bis zu diesem Zeitpunkt die Gehaltsstufe von 1100 Kr. nicht erreicht haben, soll in der Gehaltsstufe von 1000 Kr. statt der dreijährigen eine zweijährige Vorrückungsfrist gewährt werden.

11. Ferner ist allen Dienern, die feinerzeit in der Gehalts-stufe von 600 Kr. oder 720 Kr. stabilisiert wurden, sofern sie nicht bereits Unterbeamte sind oder außertourlich befördert wurden (die Vorrückung am 1. Oktober 1907 nicht gerechnet), die nächste Vorrückung um ein Jahr zu kürzen.

12. Die Gärten, welche sich aus der Gehaltsregulierung vom Jahre 1907 ergaben und deren künftige Ausgleichung seitens der Direktion der O. N. B. v. zugesagt wurde, sind bei der Einreichung bei allen Bedienstetenkategorien durch Einreichung in eine entsprechende höhere Gehaltsstufe, beziehungsweise durch Gewährung gekürzter Vorrückungsfristen weitgehendst zu berücksichtigen.

13. Jene Unterbeamte, beziehungsweise Diener der O. N. B. v. und S. N. D. B., welche vor ihrer definitiven Anstellung eine mindestens siebenjährige provisorische Dienstzeit aufzuweisen haben, werden nach ihrer Einreichung mit Wirksamkeit vom 1. Juli 1909 in die nächsthöhere Gehaltsstufe des Besol-dungsschemas der Unterbeamten, beziehungsweise Diener jener Kategorie, welcher der Betreffende angehört, überstellt.

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

Im Falle ein solcher Bediensteter bereits den für seine Kategorie vorgesehenen Gehalt erreicht hat, so ist ihm, wenn er der Unterbeamtenkategorie angehört, eine anrechenbare Dienst-alterspersonalzulage von 200 Kr. und wenn derselbe der Diener-kategorie angehört, eine solche von 100 Kr. zu gewähren.

14. Für die Einreichung der Unterbeamten und Diener hat der von dem Einzuleihenden im Zeitpunkt der Einreichung ihm zuzurechnende Jahresgehalt maßgebend zu sein. Hierbei wird die in einer bestimmten Gehaltsstufe des bisherigen Schemas der O. N. B. v. bereits zugebrachte Dienstzeit für die Erreichung der nächsthöheren Gehaltsstufe des Staatsbahnschemas unter Zugrundelegung der Fristen, des letzteren in der Weise in An-rechnung gebracht, als ob der betreffende Bedienstete schon bei Eintritt in die Gehaltsstufe, in der er sich am 1. Juli 1909 be-fand, nach den Normen der für das Personal der k. k. Staats-bahnen gültigen Automatik zu behandeln gewesen wäre, so daß

jeder, welcher in einer bestimmten Gehaltsstufe die nach Staatsbahnnormen für die Vorrückung vorgeschriebene Zeit am 1. Juli 1909 bereits zurückgelegt hat, in die nächsthöhere Gehaltsstufe des Staatsbahnschemas eingereiht wird.

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

Für die der Einreichung nachfolgende Vorrückung hat in allen Fällen, in welchen die Einreichung in eine höhere Gehaltsstufe stattfindet, der 1. Juli 1909 als Anfangspunkt des Vorrückungsstermines zu gelten.

15. Grundförmlich ist daran festzuhalten, daß die einzuleihenden Unterbeamten und Diener an ihren ständigen Bezügen (Gehalt und Quartiergeld) keine Einbuße erleiden.

Wenn in einem der Einreichung nachfolgenden Zeitpunkt die einem eingereihten Bediensteten auf Grund des Gehalts- oder Quartiergeldschemas der k. k. Staatsbahnen gebührenden ständigen Bezüge (Gehalt und Quartiergeld zusammengekommen) geringer sein sollten als die analogen Bezüge, welche diesem Bediensteten im Falle seines Verbleibens im Stande der Bediensteten der O. N. B. v. und S. N. D. B. in demselben Zeitpunkt auf Grund des Gehalts- und Quartiergeldschemas der O. N. B. v. und S. N. D. B. gebührt hätten, so wird diese Differenz auf die Dauer ihres Bestehens durch Zuerkennung entsprechender Zulagen ausgeglichen werden, welche in jener Höhe, in der sie eine Gehaltsdifferenz zu ergeben bestimmt sind, als für den Pensions-, beziehungsweise Provisionsanspruch anrechenbare, im übrigen aber als nicht anrechenbare Personalzulagen zuzubilligen sind.

16. Bedienstete, die bei der O. N. B. v. im Genuße von Zulagen sind, beziehungsweise für deren Dienstleistung Zulagen in irgend einer Art festgesetzt sind, bleiben auch weiterhin im Genuße dieser Gehälte.

17. Anrechnung der anderthalbfachen Dienstzeit für das Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonal analog den k. k. Staatsbahnen.

18. Die nach den Normen der O. N. B. v. abgelegten Prüfungen sind von der Staatsbahnverwaltung voll und mit allen damit verbundenen Rechten anzuerkennen.

19. Alle bis Ende des Jahres 1909 über das Personal verhängte Strafen werden mit 1. Jänner 1910 gelöscht.

20. Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, allen Unterbeamten und Dienern denen nicht zufolge der Einreichungs-grundzüge oder der auferthorlichen Vorrückung auf Grund außer-gewöhnlicher Qualifikation bei der Einreichung ein Vorteil zu-gute kommt, eine einmalige Unterstützung von mindestens 50 Kr. zu gewähren.

21. Die Verwaltung des Pensionsfonds der O. N. B. v. und S. N. D. B. ist von einem Ausschuss zu besorgen, der zur Hälfte ernannt und zur Hälfte von den Mitgliedern des Pensionsfonds gewählt wird.

Initiativanträge der Personalkommissionsmitglieder der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, Sektion Unterbeamte.

1. Die eingebrachten Anträge bezüglich der Abschätzung der Dienstzeit auf 30 Jahre sowie Einrechnung der unverschuldet in provisorischer Eigenschaft zugebrachten Dienstzeit gegen Nachzahlung wäre bei den Verhandlungen mit den Pensionsangelegenheiten zu behandeln.

2. Abänderung des Rangstatus für das Maschinenpersonal der O. N. B. v. und S. N. D. B.

3. Kürzung der Tragdauer der Dienstkleider der Unter-beamten und Einführung des Uniformpauschales bei den Ma-schinenmeistern.

4. Regelung des Prämien-systems des Lokomotivpersonals analog der St. E. G.

5. Für eine bessere Beleuchtung der Dienstwagen ist in nächster Zeit Vorfrage zu treffen.

6. In Rücksicht, daß von Zugbegleitern die Achskilometerausweise zu führen sind, sollen bei den Zügen Manipulanten in genügender Zahl beigelegt werden.

7. Mit Rücksicht auf die Zusage des Eisenbahnministeriums, die erhöhten Nebenbezüge, welche für die Bediensteten der k. k. Staatsbahnen eingeführt wurden, mit Giltigkeit vom 1. Juli 1909 auch auf die Bediensteten der O. N. B. v. und S. N. D. B. zur Einführung zu bringen, erlauben sich die Geseftigten die Anfrage zu stellen, warum bisher diese Zusage für das Zug- und Maschinenpersonal nicht in Kraft getreten ist?

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

8. Erteilung des Ruhepauschales von 960 Kr. den Reserve-signalmeistern der Wächterhaltung, das ist in derselben Höhe, wie es bereits die Signalmeister (frühere Telegraphenmeister) auch bei der O. N. B. v. beziehen.

9. Die Personalkommissionsmitglieder stellen das Ersuchen, um Durchführung der in den früheren Sitzungen gestellten An-träge, insbesondere der Anträge 3, 12, 15, 20, 24, 25 und 26 der ersten Sitzung.

Die Anträge 14 der zweiten Sitzung und die Anträge 12, 23, 24, 25 und 27 der dritten Sitzung erlauben sich die Personal-kommissionsmitglieder (Sektion Unterbeamte) hiermit zu urgieren.

Initiativanträge der Personalkommissionsmitglieder der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Ver-bindungsbahn.

(Sektion Diener.)

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

2. Abänderung des Rangstatus für das Maschinenpersonal der O. N. B. v. und S. N. D. B.

3. Für eine bessere Beleuchtung der Dienstwagen ist in nächster Zeit Vorfrage zu treffen.

4. In Rücksicht, daß von Zugbegleitern die Achskilometerausweise zu führen sind, sollen bei den Zügen Manipulanten in genügender Zahl beigelegt werden.

5. Regelung des Prämien-systems für das Lokomotiv-personal.

6. Nominierung einer entsprechenden Anzahl von Wagen-meisterposten analog der k. k. Staatsbahnen.

7. Zuerkennung der Nachdienstzulage für die Weichen-wächter in jenen größeren Stationen, wo die Ausübung des Dienstes mit besonderer Anstrengung und Verantwortlichkeit verbunden ist; ohne Rücksicht auf die Einrichtung dieser Sta-tionen.

8. Möbelerschädigungen für die Streckenwächter bei Ber-segung auf jene Wächterposten, die mit gesellschaftlichen Ein-richtungsgegenständen ausgerüstet sind.

9. Einführung der Wechsel- und Schnellzugprämie ana-log der k. k. Staatsbahnen.

10. Regelung der Dienstzeit für Kraumwärter und Ge-währung von Elundengelbern.

11. Kanzleidiener, die zu qualifizierteren Dienstleistungen herangezogen werden, sollen von den Reinigungsarbeiten befreit und in die Gruppe A der Diener eingereiht werden.

12. Mit Rücksicht auf die Zusage des Eisenbahnministeriums, die erhöhten Nebenbezüge, welche für die Bediensteten der k. k. Staatsbahnen eingeführt wurden, mit Giltigkeit ab 1. Juli 1909 auch auf die Bediensteten der O. N. B. v. und S. N. D. B. zur Einführung zu bringen, erlauben sich die Geseftigten die An-frage zu stellen, warum bisher diese Zusage für das Zug- und Maschinenpersonal nicht in Kraft getreten ist.

Betreffs der Durchführung dieser Zusage müssen die Ge-

fertigten nochmals auf jene Stelle ihres Resolutionsantrages auf-merksam machen, wo gefordert wird, daß bei Durchführung dieser Reform eine Schädigung nicht erfolgen darf.

13. Die Personalkommissionsmitglieder stellen das Ersuchen, die in den früheren Sitzungen gestellten Anträge, insbesondere die Anträge 1, 11 b, 26, 29, 30 und 35 der ersten Sitzung, die Anträge 1, 5, 7 und 13/14 der zweiten Sitzung und die Anträge 8 und 10 der dritten Sitzung einer glükigen Erledigung zuzu-führen.

Initiativanträge der Personalkommissionsmitglieder der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Ver-bindungsbahn.

(Sektion Arbeiter.)

1. Errichtung von Badeanstalten für Werkstätten und Heiz-häuser.

2. Erbauung von hygienischen Aborten.

3. Die Personalkommission Sektion Arbeiter weist im ü-brigen auf die gestellten Anträge Punkt 5, 6, 16 und 21 der ersten Tagung sowie auf die Punkte 2, 3, 4 und 8 der zweiten Tagung hin, und ersucht um Beantwortung, respektive Durchführung derselben.

Konferenz der Vertrauensmänner der Bediensteten und Arbeiter der Staatseisenbahngesellschaft am 9. und 10. Oktober in Böhmisoh-Träbau.

Am 9. Oktober l. J. fand in Böhmisoh-Träbau in Restra-nets Saalkalitäten, und zwar von 3 Uhr nach-mittags bis 7 Uhr abends die Konferenz der Personal-kommissionsmitglieder der St. E. G. (Sektion Unterbeamte und Diener) statt. Anwesend waren elf Personal-kommissionsmitglieder und von der Zentrale der Obmann Genosse Schwab, Abgeordneter Genosse Tom-schik und Genosse Adolfs Müller.

Die Einreichungsgrundzüge wurden punktwel-se gründlich durchberaten, ebenso die von den Ortsgruppen und von einzelnen Bediensteten eingelangten Abänderungs-anträge. Das Resultat der Verhandlungen bildeten die An-nahme der untenstehenden Anträge betreffend die Ein-reichungsgrundzüge und den Beschluß, dieselben der Ver-trauensmännerkonferenz zur Annahme zu unterbreiten. Auch bei der St. E. G. fällt den Personalkommissionsmit-gliedern die Aufgabe zu, das Material betreffend die ein-zubringenden Ergänzungsanträge zu den einzelnen Punkten der Einreichungsgrundzüge zu sammeln, wie zum Beispiel betreffend den Ums hinsichtlich der Ernennung und Vor-rückung der einzelnen Kategorien, hinsichtlich der Aus-gleichung der Gärten u. s. w. Alle diese gesammelten Beschwerden sind von den Personalkommissionsmitgliedern sofort der Zentrale zur Ausarbeitung der Initiativanträge zu übermitteln und dieselben dann ohne Rücksicht darauf, daß bis jetzt keine Sitzung der Personalkommissionsmit-glieder der St. E. G. einberufen wurde, der Direktion der St. E. G. als Initiativanträge zu überreichen. Das gleiche gilt hinsichtlich der Ueberreichung der Anträge betreffend die Einreichungsgrundzüge. Dieselben können sofort nach der Ausarbeitung in Manuschrift bei der Direktion der St. E. G. eingebracht werden.

Am 10. Oktober l. J. fand in den gleichen Lokalitäten in Böhmisoh-Träbau die Konferenz der Vertrauens-männer der Bediensteten und Arbeiter statt, und nahmen die Verhandlungen ebenfalls den ganzen Tag in Anspruch. Zur Konferenz waren von 29 Ortsgruppen 44 Delegierte erschienen. Vom organisierten Personal waren außerdem 34 Gäste anwesend. Auch die Personalkommission war voll-ständig vertreten. Außer den genannten Vertretern der Zentrale waren noch anwesend: Vom Sekretariat in Prag Genosse Brodecky und Genosse Chel, vom Brünnner Sekretariat Genosse Moutka, Genosse Tom-schik er-stattete vor Eingang in die Beratung der Einreichungs-grundzüge ein klares Referat über das Wesen der Ein-reichungsgrundzüge im Sinne der bereits gebrachten Aus-führungen. Hinsichtlich der Uebernahme der Arbeiter der St. E. G. gilt dasselbe, was bei den Arbeitern der O. N. B. v. und S. N. D. B. gesagt wurde und verweisen wir diesbezüglich auf die nachstehenden Aus-führungen. Die Errichtung des Arbeiteraus-schusses bei der St. E. G. ist ein Zugeständnis und bildet daher nur eine Frage der nächsten Zeit. Die Organisation wird selbstverständlich nach der Uebernahme der St. E. G. in den Staatsbahnbetrieb, die mittlerweile bereits erfolgt ist, das Nötige veranlassen, daß die Errichtung des Arbeiteraus-schusses bei der St. E. G. seitens der Direktion bahnmöglichst verlaubt wird. Es wird daher auch für die Arbeiter der St. E. G. analog der O. N. B. v. Ende November noch eine Konferenz einberufen werden, welche zu allen die Uebernahme der Arbeiter zc. betreffenden Fragen Stellung zu nehmen und entsprechende Beschlüsse zu fassen hat.

Die Ausführungen des Genossen Tom-schik wurden zur Kenntnis genommen und hierauf in die Beratung der Einreichungsgrundzüge eingegangen, die, wie nachstehend verlaubar, zur Annahme gelangten. Im Anschluß an die Einreichungsgrundzüge sind einzelne Anträge abgedruckt, welche von der Konferenz zu den einzelnen Punkten des Einreichungs-selaborats beschloffen wurden und welche die Personalkommissionsmitglieder einzubringen und zu ver-treten haben.

Beim zweiten Punkt der Tagesordnung erstattete ebenfalls Genosse Abgeordneter Tom-schik das Referat. Hinsichtlich der Gewährung der verbesserten Nebengebühren für die Bediensteten der St. E. G. gilt dasselbe, was bereits im Bericht über die Verhandlungen der Bediensteten und Arbeiter der O. N. B. v. gesagt wurde. Dazu sei noch bemerkt, daß vom Zugbegleitungspersonal von Wien und Stadlau eine Aktion betreffend die Aufrechterhaltung der bestehenden Zulagen in den Streden Wien-Marchegg und Wien-Bruck, ferner wegen der Prozentsatzigen Er-höhung der Fahrgebühren, der Anstellung der provisorischen Aushilfskondukteure u. s. w. dahingehend beschloffen war, daß eine Deputation diesbezüglich beim Eisenbahnminister vorzusprechen hat. Abgeordneter Genosse Tom-schik er-klärt, daß bei dieser deputativen Vorschau nicht nur die Zugbegleiter von Wien und Stadlau, sondern von der ganzen Strede vertreten sein sollen. Die deputative Vor-sprache im gegenwärtigen Moment, können überhaupt keinen positiven Erfolg zeitigen, weil die Fahrgebühren-regelung auf den k. k. Staatsbahnen noch nicht end-gültig fertiggestellt sei und man daher noch keinen richtigen Ueberblick über die ganze Angelegenheit haben könne. Die Vorschau soll daher auf einen günstigeren Moment verlegt werden, wo die Deputation auch eine bestimnte Antwort verlangen kann. Die Konferenz beschloß dies-bezüglich im Sinne der vorstehenden Ausführungen des Abgeordneten Genossen Tom-schik, Genosse Krieg,

Inland.

Herabsetzung der Vorrückungsfrist der vor dem 1. Jänner 1909 definitiv angestellten Diener aus der Gehaltsstufe von 1000 Kr. Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 12. Oktober 1909, Z. 14.535/4.

An die k. k. Nordbahndirektion, alle k. k. Staatsbahndirektionen und die k. k. Betriebsleitung Czernowitz.

Ich finde mich bestimmt, mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1909 zu verfügen, daß für jene vor dem 1. Jänner 1909 definitiv angestellten Diener, welche zu diesem Termin die Gehaltsstufe von 1100 Kr. noch nicht erreicht haben, die normale Vorrückungsfrist aus der Gehaltsstufe von 1000 Kr. in die Gehaltsstufe von 1100 Kr. von drei Jahren auf zwei Jahre herabgesetzt werde.

Eine eventuell weitere Kürzung dieser Frist durch außerordentliche Beschreibungen ist unzulässig.

Die Dienststellen haben Vorkehrungen zu treffen, daß vorstehende Verfügung in entsprechender Weise sofort zur Kenntnis des unterstehenden Personals gelange.

Der k. k. Eisenbahnminister: R b a m. p.

Regelung der Reisepauschalen für die Signalmeister und Signalschlosser.

Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 21. Oktober 1909, Z. 15.738.

In teilweiser Abänderung der mit dem Erlaß vom 20. Jänner 1908, Z. 45.855 ex 1907, getroffenen Verfügungen wird mit Gültigkeit vom 1. November 1909 das Reisepauschale für die Signalmeister und Signalschlosser festgesetzt wie folgt:

1. Für diejenigen Signalmeister, welche sowohl die Sicherungsanlagen als auch die Telegrapheneinrichtungen auf einer bestimmten Strecke erhalten, mit dem Monatsbetrag von 80 Kr.

2. Für diejenigen Signalmeister, welchen entweder nur die Telegrapheneinrichtungen oder nur die Sicherungsanlagen auf einer bestimmten Strecke zur Erhaltung zugewiesen sind, mit dem Monatsbeitrag von 60 Kr.

3. Für diejenigen Signalschlosser, welchen die Erhaltung des mechanischen Teiles der Signal- und Sicherungsanlagen auf einer bestimmten Strecke zugewiesen ist, mit dem Monatsbeitrag von 50 Kr.

Die Altpensionisten der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn sprachen am 15. Oktober d. J. unter Führung des Abgeordneten Genossen Müller beim Eisenbahnministerium vor, um dem Ministerium die Wünsche der Altpensionisten der beiden verstaatlichten Bahnen zu übermitteln. In Verhandlung des Ministers empfing die Deputation der Fachreferent Herr Ministerialrat Dr. Pollak, welcher das Memorandum freundlichst übernahm und das eingehende Studium der einzelnen geäußerten Wünsche zusicherte.

Ein Defizitbudget. Der Staatsvoranschlag für 1910, der dieser Tage im Abgeordnetenhause eingebracht wurde, zeigt folgende trübe Zahlen:

Table with 2 columns: Item, Kronen. Total deficit: 42,042,736.

Aber das ist nur der Abgang in den Budgetziffern; der wahre Abgang ist unheimlich größer. Auch zu diesem Defizit, obwohl es doch schon eine ganz nette Höhe zeigt, ist man erst gekommen, nachdem man die Tarife der Staatsbahnen tüchtig erhöhte; das Budget, das dieses Defizit aufweist, hat den Betrag der Tarifreform mit 47 Millionen Kronen bereits verschluckt. Aber weiter. Unter den Einnahmen befindet sich auch eine Einnahme von 100 Millionen Kronen, die dadurch herbeigeführt werden soll, daß man eine — Anleihe in dieser Höhe macht; also ist das wirkliche Defizit schon um 109 Millionen höher. Diese 109 Millionen Kronen werden zum größten Teile (89 Millionen) für Eisenbahninvestitionen gebraucht (40 Millionen für Waggon und 49 Millionen für den Neubau von Stationen); dann 18 Millionen für Tilgung von Staatsschulden und 2 1/2 Millionen für Erfordernisse der Landwehr. Dazu kommen noch folgende Posten: 30 Millionen Kronen schuldet der Staat der St. G. G. als „Manto“ während der Zeit, da sie den Betrieb für Rechnung des Staates führte (davon sollen 27 Millionen für Investitionen verwendet worden sein, 3 Millionen wäre das Gebarungdefizit: ein Beweis, wie ersprießlich die Eisenbahnverstaatlichung durchgeführt wurde).

Alles in allem fehlen in dem nächstjährigen Staatsvoranschlag fast 400 Millionen Kronen! Von diesem Mehrbedarf sollen durch eine Anleihe 326 Millionen „bedeckt“ werden (109 Millionen für Investitionen und Tilgungsrente, 182 Millionen Annerkennungskosten, 27 Millionen für Investitionen der St. G. G., 8 Millionen für Petroleumreservoirs) und 69 Millionen müssen durch neue Steuern aufgebracht werden.

Der Finanzminister hat denn auch seinen Wunschzettel dem Parlament bereits unterbreitet, aus dem hervorgeht, daß zu der allgemeinen Lebensmittelpreissteigerung auch noch höhere Steuern treten sollen. Das also ist der Weisheit letzter Schluß österreicherischer Regierungskunst!

Ausland.

Eine beachtenswerte Verkehrserscheinung. Im Eisenbahnverkehr der hauptsächlichsten Kulturstaaten macht sich eine auffallende Erscheinung bemerkbar. Wie wohl bekannt sein dürfte, ist der Güterverkehr allenthalben der Hauptträger der Einnahmen; aber je weiter in einem Lande der Verkehr vorwärts schreitet, um so mehr nähern sich den aus dem Güterverkehr erzielten Einnahmen die des Personenverkehrs. In minder entwickelten Ländern steigt zunächst der Prozentsatz des Güterverkehrs und der des Personenverkehrs geht zurück, wohingegen industriell vorgeschrittene Länder eine Zunahme des Personenverkehrs und einen Rückgang des Güterverkehrs aufweisen.

Beginnen wir zur Veranschaulichung dieses Gegenstandes mit unentwickelteren Ländern, so zeigt sich bei den russischen Vollenbahnen, daß im Jahre 1885 der Personenverkehr 18 7 Prozent und der Güterverkehr 79 9 Prozent der Einnahmen brachte. Im Jahre 1906, dem letzten, für welches aus Rußland eine allgemeine Statistik vorliegt, waren die Einnahmen aus dem Personenverkehr auf 14 2 Prozent gesunken und die aus dem Güterverkehr auf 85 1 Prozent gestiegen. Auch in Schweden, wo der Personenverkehr sehr viel stärker ist als in Rußland, kamen 1885 auf den Personenverkehr 39 1 Prozent, auf den Güterverkehr 56 5 Prozent der Gesamteinnahmen, im Jahre 1906 war das Verhältnis wie 31 8 zu 67 0.

Das entgegengesetzte Bild bieten die industriell entwickelten Länder. Beginnen wir mit Deutschland, so zeigt sich von 1885 bis 1906 ein Steigen des Personenverkehrs von 25 5 auf 29 2 und ein Sinken des Güterverkehrs von 67 3 auf 66 0 Prozent. In Frankreich verhielten sich Personen- und Güterverkehr im Jahre 1885 wie 38 4 zu 57 6 Prozent, im Jahre 1906

dagegen wie 44 5 zu 55 6 Prozent. In dem industriell am meisten vorgeschrittenen europäischen Staatswesen Großbritannien ist der Personenverkehr dem Güterverkehr fast gleich und es scheint, als ob hier schon seit langem sich das Stabilitätsverhältnis herausgebildet hat. 1906 kamen hier auf den Personenverkehr 42 6 und auf den Güterverkehr 49 8 Prozent der Gesamteinnahmen.

Ein besonderes Bild bietet noch die Schweiz mit ihrem sich ständig entwickelnden Touristenverkehr. Hier entfielen 1885 auf den Personenverkehr 42 4 Prozent, auf den Güterverkehr 50 8 Prozent. Im Jahre 1906 waren die Verhältniszahlen 48 8 zu 48 8 Prozent. Auch wenn man die Schweiz als eigentliches Reiseland außer Betracht läßt, kommt man auf Grund der hier wiedergegebenen Zahlen zu dem auf den ersten Blick überraschenden Ergebnis, daß die wirtschaftliche Entwicklung eines Landes nicht so sehr im Güterverkehr als im Personenverkehr zutage tritt. Im zurückgebliebenen Rußland ist der Güterverkehr fast sechs mal so stark wie der Personenverkehr, in dem industriell außerordentlich weit entwickelten britischen Königreich gleicht sich beides fast aus.

Aus der Eisenbahnerbewegung in Deutschland. Die nächste Session des preussischen Landtages wird sich, wie eine parlamentarische Korrespondenz meldet, mit einem neuen Beamtenorganisationsgesetz beschäftigen. Die Grundzüge des Entwurfes sind folgende: Die Beamtenorganisation ist erlaubt, aber sie darf sich nicht betätigen, wenn diese Tätigkeit eine Einwirkung auf die Öffentlichkeit zur Aenderung der bestehenden Zustände bedeuten würde. Nur aktive Beamte dürfen künftig Mitglieder einer Beamtenorganisation sein. Falls Fachblätter herausgegeben werden, hat die Redaktion ein aktiver Beamter zu übernehmen, der für das Organ verantwortlich zeichnet. Denjenigen aktiven Beamten, die Organisationsgeschäfte zu erledigen haben, können Dienstleistungen gewährt werden. Die Festsetzung der Disziplinarstrafen und Untersuchungen wird einer Kommission überwiesen, so daß Staatsanwalt, Richter und Volkstribunal nicht mehr in einer Person vereinigt sind. Alle Disziplinargerichte sind mit mittleren Beamten zu besetzen.

Aus dem Gerichtssaal.

Unser Prozeß.

Abgebligte deutschnationale Kläger.

„Wer Butter am Kopfe hat, soll nicht in die Sonne gehen.“ Hätten die beiden Reichsbändler Hermann und Borsdorfer in Tetschen die tiefe Wahrheit dieses Spruches beachtet, es wäre ihnen Geld, tiefe Bitternis und Blamage erspart geblieben. So aber gingen sie im beleidigten Stolze her und klagten uns wegen einer in der Nummer des „Eisenbahner“ vom 1. Jänner l. J. enthaltenen Korrespondenz aus Tetschen, in der zunächst von einer Szene in der Bahnhofrestauration erzählt wird, bei der Herr Hermann in angeheiterten Zustand anwesende Gäste mit Sodawasser bespritzt haben sollte. Von Borsdorfer wurde behauptet, daß er einmal den Koffer eines Lokomotivführers in den Puzkanal warf und ihn so zertrümmerte; ferner daß er sich einmal geäußert habe, einen Reisenden, der eine Schuld einmahnen kam, die Treppe hinabgeworfen habe. In diesen Mitteilungen erblickten die beiden Herren den Tatbestand der Ehrenbeleidigung und beantragten ein hochnotpeinliches Verfahren, das, wie bereits mitgeteilt, am 19. v. M. vor dem Bezirksgericht Wien-Josefstadt mit dem Freisprüche unseres Redakteurs seinen Abschluß fand. Wir recapitulieren hier kurz das Beweisverfahren:

Von den im Requisitionsmeege einvernommenen Zeugen über die in dem infrimierten Artikel geschilderten Vorfälle, bringt der Richter Oberlandesgerichtsrat v. Heide folgende Aussagen zur Verlesung:

Zeuge A n d e r: „Die fragliche Nacht war Hermann in bester Laune. Ob er angetrunken war, konnte ich nicht wahrnehmen, da ich mit ihm nicht näher verkehrte.“

Zeuge W o l o u n: „Hermann war nach meiner Wahrnehmung angeheitert.“

Zeuge Anton B r o d: „Ungefähr im Jänner erzählte mir der Weichenwächter Pokorny, er habe den Hermann in total betrunkenem Zustand zwischen den Geleisen liegend gefunden, ihn aufgehoben und weitergeführt; Hermann sei jedoch zusammengesürzt und liegen geblieben. Schließlich habe er ihn auf die Straße gebracht, wo Hermann liegen blieb. Ich selbst ging dann auf die Straße und traf vor der Ausgangstür tatsächlich den Hermann in vollends betrunkenem Zustand liegen. Ich erbarmte mich seiner und führte ihn nach Hause. Hermann konnte kaum sprechen, hat mich nicht erkannt, konnte kaum gehen, so daß ich ihn beinahe tragen mußte. Hermann hätte leicht überfahren werden können, da er auf einem Geleise lag, welches zur Zeit befahren wurde. Der Vorfall war nach dem Tagdienst, welcher um 7 Uhr abends endete, und sollte Hermann wieder um 7 Uhr früh im Dienste sein, hat sich aber krank gemeldet.“

Zeuge P o k o r n y berichtet über den Vorfall mit der vollständigen Trunkenheit des Hermann genau so wie der Zeuge Brod und bemerkt, der Vorfall war im Winter zur Zeit der strengsten Kälte.

Zeuge S t u r m: „Ungefähr vor einem Jahre erzählte mir Borsdorfer vor dem Seizhaufe, es sei ein Reisender zu ihm gekommen und er habe denselben über die Stiege hinuntergeworfen.“

Zeuge N a z a r deponiert, daß Borsdorfer einmal über ein dem Lokomotivführer Vogel gehöriges Kistchen gestolpert sei. Er geriet in Zorn, begann zu schimpfen, erfaßte das Kistchen und schleuderte es in den Puzkanal, wobei dasselbe entzweigt und die Trümmer herumslogten.

Zeuge S t a b e l e: „Borsdorfer erzählte mir einmal, daß er einen Mann, der ihn mahnen kam, packte und über die Stiege herunterwarf.“

Zeuge U r b a n berichtet über die Szene im Gasthause zwischen Hermann und Fohrie. Hermann war angeheitert und es kam nach dem Ansprüngen zwischen ihm und Fohrie zu einem Wortwechsel, welcher jedoch gütlich beigelegt wurde.

Zeuge H e g e n b a r t bestätigt gleichfalls die Szene zwischen Hermann und Fohrie und über einen zwischen den beiden entstandenen Wortwechsel.

Borsdorfer selbst als Zeuge vernommen, behauptet, daß er seinerzeit den Koffer des Vogel nur in der Aufregung mit dem Fuße in den Puzkanal geworfen hat. Es sei ihm nicht

erinnerlich, daß er jemandem erzählt habe, er hätte einen lästigen Reisenden, der ihn mahnen kam, über die Stiege geworfen. Dies sei auch niemals geschehen.

Privatkläger H e r m a n n als Zeuge vernommen gibt an, er habe in der Meinung, daß Fohrie das Bierglas absichtlich gegen ihn schleudern wollte, die Beschwerde in das Ereignisprotokoll eintragen wollen, sah aber später davon ab, da er hörte, daß es nur ein Spaß gewesen sei.

Zeuge J o s e f M a r t s bestätigt, daß es zwischen Hermann und Fohrie zu einer Auseinandersetzung gekommen sei. Hermann wollte ursprünglich eine Beschwerde in das Protokoll eintragen, sah jedoch über Jureden davon ab.

Zeuge F o h r i e bestätigt gleichfalls als Zeuge, daß sich Hermann ursprünglich beschweren wollte, später jedoch davon abstand.

Zeuge S a h n deponiert, B o r s d o r f e r hätte ihm einmal erzählt, daß er einen Reisenden, der eine Schuld einmahnen kam, hinausgeworfen habe.

Aus den bahnmännlichen Erhebungen wird weiter konstatiert: Die Aussage des M a r t s, wonach Hermann zuerst mit dem Sodawasser den Portier Wenzel H e i n angespritzt habe, dann sei er zum Tische gegangen, an welchem Fohrie saß und hätte diesen angespritzt. Nach dem Vorfalle mit dem Bierglas sagte Hermann, er werde die Anzeige erstatten.

Lokomotivführer Vogel gab an: „Die Kiste, welche Borsdorfer in den Puzkanal geworfen habe, sei stark beschädigt gewesen, der Deckel war gespalten, aus den Scharnieren gerissen und die Seitenbretter seien auseinander gewesen.“

Nachdem damit das Beweisverfahren geschlossen war und der Anklagevertreter seinen Strafantrag aufrecht hielt, setzte der Verteidiger Herr Dr. G a r p n e r in einem glänzenden Plaidoyer auseinander, daß für die in unserem Artikel aufgestellten Behauptungen der Beweis in allen Richtungen erbracht sei und hat um einen Freispruch. Der Richter schloß sich den Ausführungen des Verteidigers an und sprach unseren Redakteur von der Anklage frei, wogegen der Vertreter der Anklage die Berufung anmeldete. Was hätte er sonst auch machen sollen?

Streiflichter.

„Reichsbund“-Geschäftshuber. Von Zeit zu Zeit füllt der „Reichsbund“ das Bedürfnis, daß etwas geschehen muß. Sei es auch nicht zur Rettung der Eisenbahner, so doch zur Hebung des eigenen Ansehens, das durch die allerneueste Geschichte vom Herrn Oberreferenten von Regierungsnadens wieder beträchtlich gelitten hat. Und so geht denn der „Reichsbund“ her und läßt vier Seiten seines Organs für Gedankenblöde mit einer Eingabe an den Staatsbienenrat des Parlamentes ausfüllen, in der alle jene Forderungen mit einem Phrasenbrei garniert wiedergegeben sind, deren Bewilligung auf wiederholte Beschüsse und Interventionen der sozialdemokratischen Organisation hin bereits in Aussicht gestellt ist. An sich wäre ja gegen die kindische Wichtigmacherei nichts einzuwenden. Da aber die Herren in der Regel hinter jedem Erfolg der wirklichen Organisation her sind, um ihn für sich zu reklamieren, so muß man rechtzeitig auf das Spiel aufmerksam machen, das an dem schlaunen Jgel erinnert, der sich beim Wettlaufen einfach in einer Ackerfurche niederlegt und bei der Ankunft seines schnelleren Mitläufers ruft: „Ich bin schon da!“ Vielleicht wäre es doch für den „Reichsbund“ besser, sich mit dem Erfolg seines Otto Kroh zufriedenzugeben. Der ist wenigstens eine konkrete Tatsache.

Schaffung eines Provisionsinstituts für Arbeiter der k. k. priv. Südbahngesellschaft. Anlässlich der Lohnbewegung im Jahre 1907 wurde unter anderem auch abermals die Forderung nach Schaffung eines Provisionsinstituts gestellt. Gleichzeitig wurde von der Organisation ein diesbezüglicher Statutenentwurf der Generaldirektion mit dem Ersuchen überreicht, im Sinne dieses Entwurfes ein Provisionsstatut zu erstellen.

Mit Zirkular 385, gültig ab 1. Oktober 1907, wurde seitens der Südbahnverwaltung das Zugeständnis gemacht, längstens bis 1. Jänner 1910 ein Provisionsinstitut zu schaffen.

In Durchführung dieses Zugeständnisses hat nun die Generaldirektion der Südbahn einen von ihr ausgearbeiteten Statutenentwurf dem Verwaltungsrat zur Genehmigung vorgelegt, welcher auch in der Verwaltungsratsitzung vom 21. Oktober 1907 genehmigt wurde. Im Sinne dieses genehmigten Entwurfes wird nun das Provisionsfondsstatut erstellt und tritt dasselbe mit 1. Jänner 1910 in Kraft.

Wie uns inoffiziell bekannt ist, soll dieses Statut Bestimmungen enthalten, mit welchen wir uns absolut nicht einverstanden erklären können. Wir müssen daher heute schon aufmerksam machen, daß im Falle das Inoffizielle den Tatsachen entsprechen sollte, wir dagegen energisch Stellung nehmen werden. Wir werden daher trachten, den Inhalt des Provisionsstatuts kennen zu lernen, und werden in der nächsten Nummer darüber berichten.

Der Verkehrsdiens bei der Oesterreichischen Nordwestbahn. Ein alter Bekannter schreibt uns: Bei der Direktion der D. N. W. ist das Sparen zur Epidemie geworden. Auf der ganzen Strecke sieht man nichts als junge — sehr junge Beamte. Die älteren Beamten werden unter verschiedenen Modalitäten vom Verkehrsdiens abgezogen. Man wartet förmlich mit Ungeduld auf den Moment, wo der praktisch noch unerfahrene Jüngling die Prüfung im Eisenbahnsach ablegt, und flugs ist er auf der Hauptstrecke draussen und macht, so gut er es eben in der kurzen Zeit gelernt (?) hat, selbständig Verkehrsdiens. Gewiß sind die jungen Kräfte bedeutend billiger und können unter normalen Verhältnissen den Verkehrsdiens zur Not versehen. Der junge Mann versieht auch diesen Dienst, er ist doch nicht gar so schwer; übrigens muß er den Dienst machen, da er dazu befohlen wurde.

Der junge Mann muß Dienst machen „auf Befehl“. Doch wenn außergewöhnliche Ereignisse eintreten, nur eine ganz einfache Zugverpätung oder dergleichen, schon da fehlt dem jungen Mann die Verkehrspraxis — kein Wunder, wenn sich dann die Fälle à la Oberhollabrunn mehren. Der junge Beamte ist bei einem Unglück vollkommen unschuldig, denn er mußte ja auf Befehl selbständig Dienst machen.

Die Inauserige Bahnverwaltung, die durch billige Arbeitskräfte und unmenfliche Dienstüberbürdung die Sicherheit des Verkehrs und der Passagiere gefährdet, fühlt sich ebenfalls ungeschuldig, da sie sich durch die herausgegebenen Instruktionen den Rücken gedeckt hat.

Die Verwaltung De. N. W. B. sowie das gesamte reisende Publikum können nur von Glück reden, daß der heilige Schutzpatron der De. N. W. B. so wachsam ist.

Ein jeder Verkehrsbeamter, der den Schlandrian auf der De. N. W. B. kennt muß sagen: Tatsächlich muß eine höhere Macht in den gefährlichen Augenblicken eingreifen, um ein Unglück abzuwenden! Wenn bis heute größere Katastrophen auf der De. N. W. B. verhindert wurden, so ist dies nur auf Konto des Schutzpatrons (Umsicht des Personals) zurückzuführen, die Verwaltung hat keinen Anteil daran, denn sie ist ja die ungeschuldige Schuldige.

Zur Uniformierungsfrage bei der Südbahn. Verteilung der Verschleber und Verschubarbeiter mit Kommissärpelzrocken. Nr. 32084/V I. 463. In alle österreichischen Stationen der Südbahn samt Nebenlinien. Mit Genehmigung des Generaldirektors finden wir uns bestimmt, den auf systemisierten Posten befindlichen Verschlebern und Verschubarbeitern ab der kommenden Winterperiode außer den ihnen bereits bisher gebührenden Monturfäden auch noch einen Kommissärpelzrock mit der Tragzeit von vier Jahren zu gewähren.

Hieron sind die in Betracht kommenden Bediensteten in Kenntnis zu setzen.

Die Bezugsdokumente für die Pelzröcke sind von den betreffenden Stationen bis 1. November l. J. im Dienstwege vorzulegen und von den Betriebsinspektoren nach entsprechender Überprüfung gesammelt anher weiterzuleiten.

Die Dienstkleiderabgabebücher sind an die hierfür vorgesehene Stelle handschriftlich zu ergänzen.

Bei diesem Anlaß wird in Erinnerung gebracht, daß bei einem Wechsel im ständigen Verschubpersonal die Dienstkleider des abfallenden Arbeiters stets dem Erfahmann zu übergeben sind, es sei denn, daß die Körpermaße dieser beiden so bedeutend voneinander abweichen, daß ein Tragen der betreffenden Kleidungsstücke nicht tunlich erscheint.

In diesem Falle sind die entbehrlichen Monturfäden mit Faktura F. 48 an das Magazin Wien abzuführen und gleichzeitig die erforderlichen neuen Dienstkleider unter Vorlage eines weißen Bezugsscheines hierorts anzufordern.

Auch über jede Dienstkleiderübergabe unter dem vorbezeichneten Personal ist stets hierher zu berichten.

Die nur vorübergehend beziehungsweise als Substituten beim Verschubdienst verwendeten Arbeiter haben nach wie vor keinen Anspruch auf den Bezug von Dienstkleidern.

Wien, am 10. Oktober 1909.

Die Verkehrsdirektion: In Vertretung: Albert m. p.

Die organisierten Signalmeister in Böhmen haben am 3. Oktober l. J. in Prag die obligate Monatsversammlung unter zahlreicher Beteiligung abgehalten. In derselben wurden außer anderen Angelegenheiten die allgemeinen Forderungen der Signalmeister durchberaten und wie folgt aufgestellt:

1. Einweihung der Signalmeister in die Unterbeamtenkategorie A (Verkehrsmittel) mit einem Endgehalt von 3400 Kr. jährlich.

2. Erhöhung des Reisepauschales der Signalmeister auf 960 Kr. jährlich im Sinne der vom k. k. Eisenbahnministerium im Monat September 1908 zugesagten Aufbesserung der Bezüge für Unterbeamte und Diener. Einführung des Reisepauschales bei jenen Direktionen, beziehungsweise bei jenen Bahnen, wo es bisher nicht eingeführt, ist und zwar in der Höhe von 960 Kr. jährlich.

3. Angemessene Einteilung der den Signalmeistern zur Erhaltung zugewiesenen Dienstbezirke gemäß Anzahl der vorhandenen Apparate, Größe der Einrichtungen und Länge der Strecke.

4. Signalmeister auf normierten Posten sollen in der Regel für Substitutionen und Ausschleusen auf anderen Strecken, welche mehr als 14 Tage in Anspruch nehmen, nicht verwendet werden. Im Falle Verwendung außerhalb des Dienstbezirkes gebührt dem Signalmeister nebst des Reisepauschales ein Gehalt von 2 Kr. täglich. Die Reservesignalmeister haben bei Substitutionen und Ausschleusen Anspruch auf Gehalt in der Höhe von 6 Kr. bis zur Gehaltsstufe von 2000 Kr. und 8 Kr. über 2000 Kr. jährlich.

5. Errichtung von Fachgruppen für Block- und Telegraphenwesen bei den einzelnen Direktionen, beziehungsweise Betriebsinspektoraten, denen die Signalmeister direkt unterstellt werden und gleichzeitige Trennung von den Bahnerhaltungssektionen.

Es wurde beschlossen, diese Forderungen der Organisation behufs weiterer Behandlung abzutreten.

Nächste Versammlung der organisierten Signalmeister findet Sonntag den 7. November, um 3 Uhr nachmittags, in Prag, Restaurant Vigalitz, Jerusalemská ulice, statt, und werden alle Genossen Signalmeister in Böhmen zur zahlreichsten Beteiligung eingeladen.

Zur Beachtung!

Mit Rücksicht auf eine Reihe von wichtigen Artikeln, die die vorliegende Nummer enthält, mußte diesmal die Rubrik Korrespondenzen ganz entfallen. Wir werden alle Berichte nach Maßgabe des Raumes nachtragen.

Versammlungsberichte.

Brünn. So wie in Wien und Prag, wurde auch in Brünn eine Protestversammlung gegen das geplante Attentat auf die erworbenen Rechte der Eisenbahnbediensteten in Bezug auf die Beschränkung der Fahrbegünstigungen für Bedienstete und deren Angehörige seitens der Zentrale einberufen. Diese Versammlung, die am 8. Oktober 1909 in den Lokalitäten des Elektrizitätstheaters am Dornich, trotz der gleichzeitig in Brünn tagenden Versammlung der „Zemská Jednota“, in welcher Presl seine Schimpfreden gegen unsere Organisation zum besten gab, sehr zahlreich besucht. In der Versammlung, die von Genossen Mouta eröffnet und den Genossen Janousek, Ludwig, Japletal und Hubacek geleitet wurde, referierten Genosse Dussek aus Wien, Mouta und Habranek aus Wessely a. d. March unter großer Teilnahme und allgemeinem Beifall. Zum Schluß wurde eine Resolution einstimmig angenommen, in der die Anwesenden gegen jedwede Vertüzung energisch protestierten.

Wessely a. d. March. Am 23. Oktober l. J. fand im großen Saale des Hotel „Janik“ eine öffentliche Volksversammlung statt, in welcher Genosse Dussek aus Wien über die Verfassung der St. C. G. und Einreichung des Personals sprach. Zum weiteren Punkte, „Der Dienst des Eisenbahners und seine Entlohnung“, sprach Genosse Havranek. Zum dritten Punkt, der auf die Tagesordnung gesetzt werden mußte, weil es der literarischen Clique in Wessely gefallen hat, unseren Genossen im letzten Augenblick den Saal abzutreiben, sprach ebenfalls Genosse Havranek, welcher die Arbeit der Paffen und ihrer Tra-

banen brandmarkte. Die Versammlung, welche auf die Verhältnisse in Wessely sehr zahlreich besucht war, sollte beiden Rednern für ihre sachlichen Ausführungen reichlichen Beifall.

Kojetein. Am 16. Oktober fand in Kojetein eine 2-Veranstaltung statt, in welcher die Verhältnisse der Station Kojetein eingehend besprochen wurden. Genosse Dussek, der als Vertreter der Zentrale erschien, gab den Versammelten die nötigen Direktiven und Auskünfte über das weitere Vorgehen des Personals und forderte die Anwesenden auf, ihre Aufmerksamkeit dem Ausbau der Organisation zu widmen.

Wien XV. Eine sehr gut besuchte Versammlung des Verschubpersonals fand am 7. Oktober d. J. in Salomons Gasthaus statt, in welcher die Genossen Schneider und Decker referierten. An der hierauf folgenden Debatte beteiligten sich mehrere Redner, die sämtlich für die Anrechnung der 1/2fachen Dienstzeit für das Verschubpersonal eintraten. Zum Schluß wurde ein Komitee gewählt, welches die Urgierung der Zugeständnisse durchzuführen hat.

Wien-Fleischmarkt. Am 18. Oktober fand in Weicharts Saal eine Versammlung der Bahnerhaltungsarbeiter statt, in welcher die Genossen Schneider und Hofbauer referierten.

Wess. Am 23. Oktober fand hier eine Vereinsversammlung statt, in welcher das Mitglied der Personalkommission Genosse Pollendorfer den Bericht über die am 16. Oktober stattgefundene Sitzung der Personalkommission brachte. Zum zweiten Punkt sprach Genosse Waizer aus Linz über die Schädlichkeit des Alkohols. Beide Redner ernteten lebhaften Beifall.

Zandbrunn. Am 18. Oktober fand im Saale des „Adamsbräu“ eine außerordentlich stark besuchte Eisenbahnerversammlung statt, wo gegen die geplante Entziehung der Fahrbegünstigungen in energischer Weise Stellung genommen wurde.

Sigmundsherberg. Das Mitglied der Personalkommission Genosse Decker sprach Sonntag den 11. Oktober in einer gut besuchten Verschieberversammlung und erntete für sein Referat lebhaften Beifall.

Brean. Am 21. September d. J. fand hier eine Versammlung der Zugbegleiter statt, in welcher die Personalkommissionsmitglieder Genossen König und Kubitschek den Bericht erstatteten.

Wien-Venzing. Am 21. Oktober d. J. fand in Marisch's Gasthaus eine Vertrauensmännerversammlung der Wächter statt, wo die Genossen Hartl und Sommerfeld den Bericht über die am 6. Oktober d. J. stattgefundene Personalkommissions-sitzung brachten.

Aus den Organisationen.

Widwiz. Sonntag den 10. Oktober, 3 Uhr nachmittags, fand die konstituierende Versammlung der Ortsgruppe Widwiz statt. In den Ausschuss wurden folgende Genossen gewählt: Anton Jackl, Weichenschwager, Widwiz Nr. 47, Obmann, Martin Schwoboda, Heizer, Widwiz, Stellvertreter; Josef Jil, Bahnrichter, Widwiz, Kassier, Josef Franz, Weichenschwager, Neudau, Stellvertreter; Marcellus Himmel, Zimmermann, Widwiz, Schriftführer, Ludwig Schmid, Bahnwächter, Widwiz, Stellvertreter; Max Callupla, Lokomotivführer, Widwiz, Bibliothekar; Josef Kauer, Bahnwächter, Widwiz, erster Revisor, Josef Müller, Bahnwächter, Widwiz, zweiter Revisor; Josef Börg, Heinrich Göhler und Josef Kunde, Ausschussmitglieder.

Nach der Wahl der Ortsgruppenleitung erstattete Genosse Kraus aus Falkenau ein ausführliches Referat über „Unsere Organisation und ihre Segner“, welches mit großem Beifall aufgenommen wurde. Die Ausschusssitzungen finden nach Bedarf statt, die Monatsversammlungen werden mittels Zettel bekanntgegeben. Die Mitglieder werden ersucht, sich besser an den Versammlungen zu beteiligen. Alle jene Mitglieder, welche mit ihren Beiträgen länger als zwei Monate im Rückstand sind, wird die Zeitung eingestellt; jene, welche länger als drei Monate im Rückstand sind, verlieren jeden Anspruch auf Rechtsschutz.

Alle Zuschriften sind an Genossen Anton Jackl, Weichenschwager in Widwiz Nr. 47, in Gebirgsangelegenheiten an Genossen Josef Jil, Bahnrichter in Widwiz Nr. 55, zu richten.

Sigmundsherberg. Sonntag den 3. Oktober fand hier eine freie Vereinsversammlung statt, in welcher Genosse Spiech und Reichratsabgeordneter Hackenberg sprachen.

Zandbrunn III. Bei der am 16. Oktober d. J. stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Nikolaus Hohenegger, Obmann, August Ballestrang, Wilhelm Sterz, Stellvertreter; August Mandler, Schriftführer, Josef Gruber, Josef Hochfeichter, Stellvertreter; Rudolf Rapp, Kassier, Anton Gus, Johann Danil, Stellvertreter; Christian Mandler, Ignaz Reissig, Kontrollor; Franz Neumann, Franz Urban, Vinzenz Werhousel, Bibliothekar; Valentin Suppanz, Gottfried Bögerer, Anton Kapfer, Oswald Speckbacher, Johann Wagenecker, Johann Madl, Beisitzer.

Klosterneuburg. Am 16. Oktober fand hier die Generalversammlung mit Vortrag von Genossen A. Müller statt. Bei der hierauf vorgenommenen Wahl wurden folgende Genossen gewählt: Karl Feltnel, Obmann, Josef Fröhlich, Stellvertreter; Franz Böhm, Ignaz Stupka, Schriftführer; Franz Marit, Kassier, Röß, Stellvertreter; Franz Alima, Ludwig Holz Müller, Ausschüsse; Franz Wolf, Karl Kriz, Kontrolle. Sämtliche Zuschriften sind an den Obmann Karl Feltnel in Klosterneuburg, Martingasse 3, 1. Stod, Tür 12, zu richten.

Literatur.

Oesterreichischer Arbeiter-Notizkalender 1910. Diese bereits im 15. Jahrgange stehende, äußerst praktische Taschenkalender hat sich bei der österreichischen Arbeiterschaft einen dauernden Platz gesichert. Er ist insofern Handlichkeit ein steter Begleiter der Parteigenossen. Wir beschränken uns darauf, aus dem reichen Inhalte des Kalenders einiges hervorzuheben. In dem Artikel „Wie macht man den Anspruch auf eine Unfallrente geltend?“ finden die Parteigenossen eine erschöpfende Darstellung alles dessen, was ihnen in dieser Frage wichtig er-

scheinen wird. Wir bemerken ferner das Weiberbotsgeheß, das Gesetz betreffend das Phosphorverbot, das Gesetz zur Verhütung von Unfällen der Arbeiter auf Hochbauten, ferner einen Artikel über die Aufgaben der Vertrauensmänner. Durch den überaus billigen Preis von 80 Hellern wird es jedem Arbeiter ermöglicht, sich den gut eingebundenen Arbeiter-Notizkalender anzuschaffen und empfehlen wir aufs wärmste den Kauf desselben. Der Kalender ist durch die Wiener Volksbuchhandlung Ignaz Brand & Komp., Wien, 6. Bez. Gumpendorferstraße 18, zu beziehen.

Eingefendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

An alle Ortsgruppen und Zahlstellen.

In Ober-Ober-Perispig bei Brünn hat sich eine Zahlstelle des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Desterreich gebildet. Da es der jungen Organisation noch an den nötigen Mitteln fehlt, um eine entsprechende Bibliothek anzukaufen, so richtet die Zahlstellenleitung an die Ortsgruppen und die einzelnen Genossen die innigste Bitte um Ueberlassung und Zusendung zweckentsprechender Bände oder Werke.

Für die Zahlstelle:

Johann Rohringer, Perischubaufseher in Ober-Perispig, (Mähren).

Mitteilungen der Zentrale.

Zentralauschusssitzung am 21. Oktober 1909. Bericht der Provinzkontrolle über die am 21. Oktober 1909 in der Zentrale vorgenommene Revision. Beratung über die auf die Anlage des Vereinsvermögens bezughabenden Beschlüsse der Kontrolle. Debatte über die Durchführung der Regelung der Kilometer- und Stundengelder des Maschinen- und Zugbegleitungspersonals. Erledigung der vorliegenden Zuschriften der Ortsgruppen. Beschlußfassung über die Einleitung einer Aktion betreffend die Lebensmittelmagazine auf den Eisenbahnen. Interpellationsbeantwortungen.

Sprechsaal.

Achtung, Kanzleidiener aller Kategorien der k. k. Staatsbahndirektionen in Wien!

Am Freitag den 5. November 1909 um 7 Uhr abends, findet in Schefbeck's Gasthaus, X V., Märzstraße 19, eine

Kanzleidienerbesprechung

mit folgender Tagesordnung statt:

- 1. Die Lage der Kanzleidiener, deren Wünsche und Beschwerden.
 - 2. Die Organisation.
 - 3. Anträge und Anfragen.
- Sämtliche Kanzleidiener werden ersucht, an dieser wichtigen Besprechung teilzunehmen.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Desterreich.

Ortsgruppe Wiener-Neustadt. Unseren geehrten Mitgliedern zur Kenntnisnahme, daß jeden 1. und 15. im Monat von 7 bis 9 Uhr abends im Arbeiterheim Bücher aus unserer Bibliothek entliehen werden können. Wir erwarten, daß die Genossen den ausgiebigsten Gebrauch davon machen werden.

Ortsgruppe Furkersdorf. Die Generalversammlung der Ortsgruppe wird am 6. November d. J., um halb 8 Uhr abends in Bubenbergers Gasthaus abgehalten. Die Mitglieder werden ersucht, die entliehenen Bibliotheksbücher sowie die noch ausstehenden Mitgliedskarten und Bücher behufs Kontrolle an den Kassier Genossen Wadura abzugeben. Die Kollegen werden aufgefordert zur Generalversammlung zahlreich zu kommen, da wichtige Angelegenheiten besprochen werden. Referent aus Wien.

Zahlstelle Sawrath. Die Monatsversammlung findet Montag den 2. November d. J., um halb 8 Abends in Herrn Winzigs Gasthaus statt. Referent aus Wien. Die dienstfreien Kollegen werden ersucht, bestimmt zu dieser Versammlung zu kommen und die Frauen mitzubringen.

Ortsgruppe Böhmisches-Leipa. Da es notwendig ist über die Wintermonate eine regere Versammlungstätigkeit zu entfalten, so hat der Ausschuss in seiner letzten Sitzung beschlossen, daß jeden Samstag nach dem 1. eine Vereinsversammlung stattfinden soll, fällt der 1. auf einen Samstag, so findet an diesem Tage die Versammlung statt. Die nächste Versammlung findet mitbin am 6. November, um 8 Uhr abends, im Vereinslokal statt und ist es notwendig, daß jeder dienstfreie Genosse sich an derselben beteiligt.

Ortsgruppe Pielitz. Die Mitglieder werden freundlichst ersucht, ihre Mitgliedsbücher behufs Abstemplung so bald wie möglich dem Kassier Genossen Wiodonski zu übergeben.

Ortsgruppe Apling. Die Generalversammlung findet am 6. November l. J., um 7 Uhr abends, im Hotel „Post“ in Apling statt. Genossen ersucht vollständig!

Ortsgruppe Alpa. Die nächste Mitgliederversammlung wird am 4. November d. J., um 8 Uhr abends im Vereinslokal abgehalten. Derselbst werden die Eisenbahnerkalender ausgegeben. Zahlreiches Erscheinen erwünscht.

Ortsgruppe Saaz. Die für den 2. November d. J. anberaumte Versammlung entfällt, dafür findet am 8. November, um 8 Uhr abends, in Patrovsky's Gasthaus eine freie Vereinsversammlung statt, in welcher ein Referat aus Prag sprechen wird.

Ortsgruppe Heiligenstadt. Am Mittwoch den 3. November 1909, um 8 Uhr abends, findet im Vereinslokal, Pürzelmeiers Gasthaus, XIX., Bachofengasse 5, eine Vereinsversammlung mit Vortrag

				
Photogr. Apparate Stativ- u. Handkameras neueste Typen zu bill. Preisen gegen bequeme	Goerz' Trieder - Binocles für Reise, Sport, Jagd, Theater, Militär, Marine usw. gegen bequeme	Grammophone und Schallplatten, nur prima Fabrikate, Automaten usw. gegen ger.	Zithern aller Systeme, Violinen nach allen Meistermod., Celli, Mandolinen, Gitarren gegen geringe	Waffen Doppelflint., Drillinge, Scheibenbüchs., Revolver usw. geg. bequeme
Monatsraten von 3 Kr. an. Illustr. Kameras-Katalog grat. u. freel. Postkarte genügt.	Monatsraten Andere Gläser m. bester Paris. Opt. zu all. Preis. Ill. Gläserkatalog, grat. u. frel.	Monatsraten von 3 Kr. an. Illustr. Grammophon - Katalog grat. u. frel. Postkarte genügt.	Monatsraten v. 3 Kr. an. Ill. Katalog über Saiteninstrumente grat. u. frel. Postkarte genügt.	Monatsraten Fachmann. Leitung. Ill. Scheibenbüchs., Revolver usw. geg. bequeme
Bial & Freund Wien VI/50	Bial & Freund Wien VI/50	Bial & Freund Wien VI/50	Bial & Freund Wien VI/50	Bial & Freund Wien VI/50

eines Referenten der Zentrale statt. Die Mitglieder werden er-
sucht vollständig zu erscheinen.

Ortsgruppe Marchegg. Freitag den 5. November d. J.,
findet im Reichs Gasthaus, um 7 Uhr abends, eine außer-
ordentliche Generalversammlung, mit der Tagesordnung: 1. Be-
richte. 2. Neuwahlen. 3. Vortrag. 4. Eventuelles, statt. In An-
betracht der Wichtigkeit, ist zahlreiches Erscheinen notwendig.

Ortsgruppe Humberg. Sonntag den 7. November d. J.,
um 3 Uhr nachmittags, findet in Herrn Starnbergers Gasthaus
in Grammat-Neusiedl eine öffentliche Eisenbahnerversammlung
statt. Zahlreiches Erscheinen erwünscht.

Ortsgruppe Klosterneuburg. Am Donnerstag
den 4. November 1909, halb 8 Uhr abends, findet in
Klosterneuburg, Stadtplatz 6, Strakers Gast-
haus, eine Mitgliederversammlung mit folgender
Tagesordnung statt: 1. Die Sozialversicherung. Referent
aus Wien. 2. Ausbau des Vertrauensmännersystems. Die Mit-
glieder werden ersucht, vollständig zu erscheinen.

Ortsgruppe Rudweis. Die nächste Versammlung findet
Sonntag den 7. November, um 9 Uhr vormittags im Vereins-
lokal „zum roten Herz“ statt. Ferner werden die Mitglieder des
Sterbefonds verständigt, daß am 4. September das Mitglied der
Ortsgruppe Johann Barth, Nowotny und am 19. Oktober
Wenzel Nava, Mitglied der Ortsgruppe Rudweis gestorben ist.

Zahlskelle Tepitz. Sonntag den 7. November d. J., um
8 Uhr abends, findet im Gasthaus „zur roten Amsel“ die
Monatsversammlung mit Vortrag von Genossen Gjerma
statt. Zahlreiches Erscheinen notwendig.

Ortsgruppe Franzensfeste. Genosse Berger wird
mit 1. November d. J. seine Funktion wiederum aufnehmen.
Sämtliche Zuschriften, auch solche in Unfallsangelegenheiten, sind
an dessen Adresse zu senden.

Ortsgruppe Leoben. Am Samstag den 6. No-
vember 1909, um 7 Uhr abends, findet im Vereins-
heim, Zwiedls Gasthaus, ein Familienabend mit Musik-
und Gesangsvorträgen statt. Dieser Familienabend wird ab-
gehalten, um das 35jährige Dienstjubiläum des
Genossen Heuberger zu feiern. Die Festrede wird
als Vertreter der Zentrale Genosse Adolf Müller halten. Nach
Schluß der offiziellen Feier Tanzkränzchen. Die umliegenden
Ortsgruppen werden gebeten, an dieser Feier durch Delegierte
teilzunehmen.

Zahlskelle Brunek. Den Mitgliedern der aufgelassenen
Zahlskelle Brunek wird hiermit zur Kenntnis gebracht, daß
sie ihre Beiträge von nun ab an die Ortsgruppe Wien abzu-
führen haben, wohin sie sich auch in allen Organisations- und
Vereinsangelegenheiten wenden wollen. Als Vertrauensmann
für die Mitglieder in Brunek wurde Genosse Ignaz Uran,
Konduktur in Wien, aufgestellt. Außerdem können sich die Mit-
glieder auch direkt an den Obmann der Ortsgruppe Wien Ge-
nosse Anton Dblater, Wien, Hofengasse 146, wenden.

Ortsgruppe Feldkirch. Die Monatsversammlungen
werden regelmäßig jeden ersten Samstag im Monat abgehalten.
Jene Mitglieder, die sich mit ihren Monatsbeiträgen im Rück-
stand befinden, werden ersucht ehestens zu zahlen. Ferner ergeht
an alle Mitglieder die freundliche Mahnung, die Versammlungen
besser zu besuchen sowie neue Mitglieder der Organisation zuzu-
führen.

Ortsgruppe Wilsen. Die nächste Vereinsversammlung
findet Dienstag den 2. November, um 8 Uhr abends, im Vereins-
lokal, Gasthaus Juna, statt.

Die Ausschreibungen, an denen sich die Mitglieder be-
teiligen können und Einzahlungen entgegengenommen werden,
finden am 8. und 22. November von halb 7 bis 8 Uhr abends statt.

Ortsgruppe Leobersdorf. Die nächste Monatsver-
sammlung findet am 2. November d. J. in Haidens Gasthaus
statt. Referent Genosse Schöber aus Wien.

Jene Mitglieder, die sich mit den Monatsbeiträgen im
Rückstand befinden, werden freundlichst ersucht, ehestens nach-
zugahlen, um nicht gänzlich gestrichelt zu werden.

Ortsgruppe Badenbach. Unser langjähriges Mitglied
Genosse Ignaz Erödl, Wächter der St. E. W., ist am 20. Ok-
tober gestorben. Derselbe war Mitglied der Sterbefasse, weshalb
die Mitglieder 20 Sch. für den Sterbefonds zu entrichten haben.
Im Interesse der Mitglieder des Sterbefonds ist es gelegen, mit
den Beiträgen niemals im Rückstand zu bleiben, da für jene
Mitglieder, die sich im Rückstand befinden, auf keinen Fall die
Sterbequote mehr ausbezahlt wird.

Freie Eisenbahnerversammlungen.

Südbahner, Achtung! In der Zeit vom 6. bis 16. No-
vember d. J. wird über die Tätigkeit des Vorstandes der beruf-
genossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen
Eisenbahnen der Bericht erstattet. Die Versammlungen finden
statt: am 6. in Innsbruck, am 7. in Franzensfeste, am
8. in Wien, am 10. in Laibach, am 11. in Steinbrunn, am
13. in Warburg, am 14. in Graz, am 15. in Mürzzu-
schlag. Berichterstatter: das Vorstandsmitglied Josef Sondl
aus Wien.

Festgen. (Achtung, Eisenbahner!) Dienstag den
2. November findet im Arbeiterheim (vormals Bad. Kuchelba)
eine große Eisenbahnerversammlung statt. Wir machen schon
hier unsere Genossen Eisenbahner aufmerksam und stellen an
jede das Ersuchen, eine rege Agitation in Eisenbahnkreisen zu
entfalten, damit die Versammlung zahlreich besucht werde.
Alles Nähere auf den Flugzetteln.

Briefkasten der Redaktion.

Wiener-Neustadt. Mit dem Assistenten R. werden wir
uns in nächster Nummer befassen. — P. S. in Bamö. Wir
werden uns im Wiederholungsfall bei der t. t. Postdirektion in

Innsbruck beschweren. — In die Ortsgruppen. Der Bericht
über die Reichskonferenz der Werkstätten- und Heizbauarbeiter
konnte wegen Raummangels in dieser Nummer nicht mehr ge-
bracht werden und folgt deshalb in der nächsten. — Zur Be-
achtung. Da der Raum in dieser Nummer unseres Blattes vor-
wiegend mit wichtigen Artikeln und Mitteilungen von allgemeiner
Interesse ausgefüllt ist, mußte eine Reihe von Berichten und
Korrespondenzen zurückgestellt werden. Wir bitten also um Geduld
bis zu den nächsten Nummern.

Inferate
Für den Inhalt der In-
ferate übernimmt die
Redaktion und Admini-
stration keine Ver-
antwortung.
Für den Inhalt der In-
ferate übernimmt die
Redaktion und Admini-
stration keine Ver-
antwortung.
PHOTOS 350 Miniatur, 30 Visu. Kabinett K 130 (Briefm.)
O. Schladitz & Co., Berlin W. 57/21.

Zur Herbst- u. Wintersaison

empfehlen wir unsere Neuheiten in Woll- und Halbwollstoffen, Kleiderbar-
cheits, Blusenmanillo, Wäschebarcheits, Tiroler Loden. Grosses Lager in Bett-
Stieppdecken, Garnituren, Teppichen, Vorhängen und alle Sorten Leinenwaren.
Herrnwäsche, fertige, blaue Schlosseranzüge zu bekannt billigsten Fabrikspreisen.

„Zum Bischof“
Hedzetz & Koritnik, Görz
Via Corso Verdi Nr. 5.
Filiale: Via Arcivescovado.
Auf Verlangen Muster und Beträge über K 20 — per Nachnahme, franko.

KOS-TEN-LOS
einen selbstspielenden
Konzert-Apparat
Schallplattensystem
mit Blumentrichter.
Der Versand erfolgt gratis, jedoch un-
frankiert innerhalb der Staaten Europas.
Näheres auf Anfrage!
Exporthaus Hannich
WIEN 55, Margarethenstrasse 122 E.
Telephon 4755. Telephon 4755.

TUCH und Modewaren
f. Herrenkleider
kauft man am bes-
ten u. billigsten bei
M. Kretschmer
WIEN I/1, Postfach.
Kompl. Herrenanzug Choviet 12, 15, 18 K. Kompl. Herrenanzug
Kammgarn 9, 11, 13 K. Winterrock, glatt od. genustert 10, 15, 20 K.
Prompt per Nachnahme. Muster zur Auswahl franko.

2 Kronen per Stück
LEINTÜCHER bester Sorte,
kräftig, dauerhaft, 150x200 cm gross, aus Ia. Lederleinen.
LEINTÜCHER aus echter, schönster, kerniger Flach-
garnleinenwand in Qualität jede Konkurrenz schlagend,
1 Stück 150x200 cm gross K 2.20
1 150x225 2.48
oder extraschwer 1 Stück 180x225 cm gross K 2.70.
Mindestabgabe 6 Stück gegen Nachnahme. Nichtkonvenien-
des nehme zurück. 40jähriges Renommee bürgt für Solidität.
Mechanische Leinenfabriken **JOS. KRAUS, NACHOD VII, Böhmen.**
Musterkollektion jeder Art Webwaren für Haushalt
und Ausstattung gratis.

Unentbehrlich für jeden Herrn Eisenbahner

ist eine gute Dienstuhr
wer also eine solche sich aneignen will,
der schreibe an
Adolf Birka, Uhrmacher
in Krummau a. d. Moldau.
um eine **Doxauhr**, welche sich in
den Kreisen
der Herren Eisenbahner allgemeiner
Beliebtheit erfreut.
Preis einer Doxauhr wie Abbildung im
Metallgehäuse, oxydiert, zahlbar in
10 Monatsraten 26 Kr., dieselbe im
glatten Nickelgehäuse 22 Kr., gegen-
bar 10 Prozent Nachlaß.

Das Grossartigste für den Weihnachtsbaum.

Glas-Christbaumschmuck
Nur Primaware aus erster Hand. Letzte Neu-
heiten! Per Karton mit 12 Stück schön
sortiert v. K. — 25 bis K 1. — p. Karton
mit 6 Stück von K. — 35 bis K 1.15;
Glasglocken per Karton 23, 29, 46 h. Glas-
glocken p. Kart. 40 u. 56 h. Baumspitzen
zu 23, 25 u. 56 h. Gold-Weihnachtskerzen
12 Stück 20 h. Patentkugeln 13 Stück,
40 h. Wachsglocken: 12, 15, 18 cm gross,
23, 35, 62 h. Ferner prächt. Neuheit:
in Goldschmelz- u. Lamellabauschmuck,
Baus, Sterne, Engelshaar, Silberornate etc.
Kein Risiko! Umtausch gestattet! zurück-
Versand p. Nachnahme oder Vorauszahlung.
Der Zoll beträgt lt. Tarif für 1 Kilo Glasschmuck im Werte von ca. K 7. —
nur 26 h. für Wiederverkäufer u. bei Sammelauftrag, hohe Vergünstigung.
A. O. Wagner, Christbaumschmuck-Industrie, Lauscha (S.-M.) No. 216.
Reichillust. Weihnachts-Preisliste auf Wunsch kostenlos an jedermann.

Pichler's
patent. zusammenklappbare
Uniformkappe.
Widerstandsfähig gegen Druck, Fall,
Stoss, Schlag u. Wetter, bequem für den
Transport, luftdurchlässig, daher nicht gesund-
heitschädlich, leicht und preiswert. Wo nicht erhältlich, direkt durch
die Fabrik **Gebrüder Pichler, Krinsdorf-Klostergrab I. B.** zu beziehen.

Pathéphon-Sprechapparate ohne Nadelwechsel
sind von Fachmännern bezüglich Reinheit und
wunderbarer Klangfülle als die anerkannt besten
befunden worden. Jeder Genosse verjügte daher,
bevor er sich von marifischenden Schleuderern
Schundware anhängen läßt, ein Pathéphon für
die Familie anzuschaffen. Gebiegene Ausstattung
der Apparate von 45, 65, 90 bis zu 200 Kr. Platten
ohne Nadelwechsel spielbar, völlig unabh. von
Kr. 2.50 und 4.50. — Gramophon, Platten, Wa-
deln, Dämon-Dauernadel, 200mal zu spielen. —
Aufheverte, Zugheber, Telephonartikel, Schnell-
Locher, keine Feuergefahr, erlischt beim Umstürzen,
alle Eisenbahnerartikel, Stappen etc. und di-
verse Sportartikel zu den billigsten Preisen bei
L. M. Gallo, Mürzzuschlag, Bahnstrasse 302.
Kataloge gratis! — Man wende sich an Genossen
Gallo, Mürzzuschlag, der jede Auskunft gern erteilt.

Postentausch.
Portier der Wiener Stadtbahn wünscht mit einem Kollegen vom
Lande in gesunder, milder Gegend zu tauschen. — Zuschriften
an die Redaktion des „Eisenbahner“.

Erklärung.

Ich Endesgefertiger erkläre, daß die von mir verbrei-
teten Gerüchte über ein Manko in der Kassa der Ortsgruppe
Favoriten I. vollständig aus der Luft gegriffen sind und habe
gar keine Beweise für meine Behauptungen und nehme diese
Anwürfe vollständig zurück und bereue, dieselben gegen den Orts-
gruppenauschuss, die Kontrolle sowie den Kassier Genossen
Chwojka erhoben zu haben.
Ich danke dem Ortsgruppenauschuss, der Kontrolle sowie
Genossen Chwojka, daß der Klageweg nicht betreten und ich dar-
durch vor einer Strafe bewahrt wurde.
Johann Moser,
Wagner der Werkstätte Wien-Südbahn.

**Wund-
Therapie
u. Labur**
leiden und ihre Heilung. — Schrift
hierüber mit 100 antlich bo-
glaubigten Dankschreiben v. Geist-
lichen beider Konfessionen, Juristen
etc. vollständig umsonst durch
A. STROOP,
Heuenkirchen Nr. 306,
Kreis Wiedenbrück, Westfalen.
Betrifft auch Wucherungen und Geschwulste jeder Art,
Ansteckung und Vererbung von Krebs, Zusammenhang von
Gallenstein und Krebs, Skrofulose, Hämorrhoiden,
Beinfrass, Lupus und besonders Blutreinigung.

Baumwoll- u. Schafwollstrickgarne
für Hand- und Maschinenstrickerei
kauft man am besten und billigsten in der
Ersten Strick-
garnfabrik **Brosdie & Co., Reidenberg i. B.**
Niederlage: Wien, VII. Schottenfeldgasse 21 Musterkarten gratis

Heile die Trunksucht
ehe der Trunksüchtige das Gesetz verletz.
Rette ihn, ehe der Alkohol seine Gesundheit, Arbeitslust und Ver-
mögen zerstört, oder ehe der Tod die Rettung unmöglich gemacht hat.
COOM ist ein Surrogat für Alkohol und bewirkt, dass der Trunksüchtige
geistige Getränke verabscheuen wird.
COOM ist vollkommen unschädlich und wirkt so intensiv, dass auch stark
trunksüchtige Personen einen Rückfall niemals bekommen.
COOM ist das neueste, was die Wissenschaft in dieser Beziehung hervor-
gebracht hat und hat derselbe bereits Tausende von Menschen aus der Not,
dem Elend und Ruin errettet.
COOM ist ein leicht lösliches Präparat, das z. B. die Hausfrau ihrem Gatten
im Morgengetränk geben kann, ohne dass er das geringste davon merkt. In
den meisten Fällen versteht der Betreffende gar nicht, weshalb er plötzlich
Spiritus nicht vertragen kann, sondern glaubt, dass der übertriebene Genuss
davon der Grund dazu sein wird, wie man oft eine gewisse Speise verabscheuen
kann, wenn man dieselbe zu oft genossen hat.
COOM sollte jeder Vater seinem Sohne, dem Studenten, geben, ehe er beim
Examen durchfällt; wenn er dem Trünke auch nicht besonders ergeben ist, so
schwächt der Alkohol dennoch sein Gehirn. Ueberrumpelt sollte ein jeder, der
nicht willenskräftig genug ist, sich dem Genuss geistiger Getränke zu enthalten,
eine Dose **COOM** einnehmen. Selbiges ist völlig unschädlich. Der Betreffende
konserviert dadurch seine Gesundheit und erspart sehr viel Geld, das sonst zu
Wein, Bier, Brantwein oder Likör verwendet worden wäre.
Das **COOM**-Präparat kostet 10 Kronen und wird versandt gegen Vorauszahlung
oder gegen Nachnahme nur durch:
COOM-INSTITUT Kopenhagen 314, Dänemark.
Briefe sind mit 25 Heller, Postkarten mit 10 Heller zu frankieren.

Preise in Kronen. Telegramm! Preise in Kronen.

Die geehrten Leser dieses vielgelesenen Blattes werden auf die besond. deren Gelegenheitskaufe bei unterzeichnetem Firmenaufmerksam gemacht, garantiert solide, gute Ware, von konstantem namengebend, daher so billig, Nichtpassendes wird anstandslos umgetauscht. Am eigenen Interesse wird erlucht, sich mit Bestellungen zu versehen. Von allen angegebenen Artikeln sind ungefähr 6000 bis 6000 Stück oder Paare lagernd.

„Kaufhaus zur Südbahn“ Graz, Annenstraße 68/19.

Trotz dieser so billigen Preise erhält jede Kunde, die über 10- bestellt, eine praktische Beigabe umsonst, über 20- wird portofrei gesendet per Nachnahme. Nichtpassendes wird anstandslos umgetauscht. - Es wird um genaue, deutliche Adressen gebeten.

Gelegenheitskauf 3 Monate Kredit! Diese hochfeine, echt silb. Remontoir-Herrenuhr, mit doppeltem Goldrand, kostet nur K 21-.

Grässlich hohe Preise werden oft für Kogon- und Damenstoffe bezahlt. Dies können Sie nur vermeiden, wenn Sie direkt vom Tuchfabrikanten kaufen.

Dankagung. Spreche sämtlichen Beileidtragenden für die so zahlreiche Teilnahme sowie jenen Eltern für die Bewachung der vielen weissen Mädchen anlässlich meiner so rasch nacheinander verstorbenen lieben Kinder.

Kaufleute, Papierhändler, Krämer, Kantineneure, Cafésanten = welche viel Geld verdienen wollen = verlangen unsere neueste illustrierte Preisliste gratis und franko über Eine Million.

Gut! Billig! Edel-Remontoir-Uhr... K 25.00. Amerik. Rostfrei-Uhr... K 3.50. Schweizer Rostfrei-Uhr... K 4.-.

5000 GÜLDEN Belohnung für Bartlose und Kahlköpfige.

Bart und Haar tatsähehlich in 8 Tagen durch echt dänischen „Mos Balsam“ hervorgerufen. Alt und Jung, Herren und Damen brauchen nur „Mos Balsam“ zur Erzeugung von Bart, Augenbrauen und Haar.

Mos-Magasinet, Copenhagen 308, Dänemark. Postkarten sind mit 10 Heller-Marken und Briefe mit 25 Heller-Marken zu frankieren.)

Billige böhmische Bettfedern! 5 Kilo neue, gefüllene Nr. 900, bessere 12 Kilo, weiße baumwollene, gefüllene 18 und 24 Kilo, schneeweiße baumwollene, gefüllene 30 und 36 Kilo.

Petroleum-Heiz- und Kochofen

mit Zierplatte wenn er als Heizofen benützt u. mit Kochplatte für 3 Töpfe, wenn er als Kochofen benützt werden soll, liefere ich einschliesslich Zier- u. Kochplatte für nur K 23- gegen 3 Monate Ziel.

Wenn Sie husten

wenn Sie heiser sind, wenn Sie schwer atmen, wenn Sie nachts schwitzen, wenn Sie verschleimt sind, wenn Sie verschluckt sind, wenn Sie Schmerzen in der Brust empfinden, so nehmen Sie das von vielen Aerzten empfohlene Hausmittel Örkény's Lindenhonig (Sirup).

Nicht einen Heller kostet Sie meine Instruktion, wie man Brüche heilt. Viele Dankschreiben. Schreiben Sie sofort an C. Wallner, Spezialist, Wien, VII. Mariahilferstrasse 78/21

Günstiger Gelegenheitskauf für Händler und Hausierer mit Schnittwaren; sende auch an Private: 40-45 Meter à K 15-

fortiert. Stoffe auf Blusen, 78 Bm. breit, feine neueste Mode-Dezins, Hemden- und Hosen-Repar., vorzügliche rohe Hemdenhemden, Kanakas, Bettzeug, Etyard auf Männerhemden, Frauenstrickstoffe, Handtücher, Blausätze auf Schürzen und Hauskleider, hübsche moderne Dezins.

Rasiermesser prima ausgesuchte und ausprobierte Ware, das Stück 7 Kronen, versendet Josef Polorny, Amnietten, Bahnhofstrasse 24 c.

Billiger und besser als überall kaufen Sie bei Carl Meyer, Gold- und Silber-Ausfüß Nr. 129 (Böhmen).

Billiger und besser als überall kaufen Sie bei Carl Meyer, Gold- und Silber-Ausfüß Nr. 129 (Böhmen). Größtes u. ältestes Verlagsgeschäft der Monarchie für Uhren, Gold- und Silberwaren nur bester Qualität.

Wilhelm Beck & Söhne k. u. k. Hof-Uniformierungsanstalt u. Uniformsortenfabrik. Uniformen, Kappen, Uniformsorten, Pelze, Felzblusen und Zivilkleider.

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen mit einem Schläge überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, dieselben zu obigem billigen u. gros-Preis ohne Nachnahme zur Probe zu senden!

Beste böhmische Bezugsquelle Billige Bettfedern! 1 kg grane, gute, gefüllene K 2-; bessere K 2.40; prima halbweiße K 2.80; weiße K 4-; weiße, saumige K 5.10;

MÖBEL Aufruf an die Herren Eisenbahner!

M. Eisenhammer 142 Wien, XV., Mariahilferstrasse Nr. 142 (neben der Löwendrögerie Sohaworda) holsterte Zimmereneinrichtungen à Kr. 130, 150, 170, 200 u. 240.

Fleisch! Fleisch! Verfeuchte gutes fleisches Fleisch in Postpaketen à 5 Kilogramm per Nachnahme franko jeder Station, und zwar Rindfleisch hinteres Kr. 5.20, Kalbfleisch vom Schlegel Kr. 5.-, Gänsefleisch Kr. 6.-.

Druckarbeiten jeder Art verfertigt die Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Swoboda & Co.

Herausgeber Josef Tomšik. - Verantwortlicher Redakteur Franz Lili. Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Swoboda & Co. Wien, VI., Mariahilferstrasse 89a.