

Wahlspruch:
Was wir begehren von der Zukunft Fernern
Dass Brot und Arbeit uns gerüstet stehen,
Dass unsere Kinder in der Schule lernen
Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.
O. Hermwegh.

Telephon Nr. 2325, 10.526 u. 10.542.

Der

Scheidkonto 38.415.

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales

Redaktion: Wien V/1, Bräuhausgasse 84.

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

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

Abonnements-Bedingungen:

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

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

Nr. 26

Wien, den 10. September 1913.

21. Jahrg.

Der Deutsche Nationalverband, die Reichsbundstübe.

Die deutschnationalen Eisenbahner haben ihre Sache auf den Deutschen Nationalverband gestellt. Rührende deutsche Liebe und nicht minder rührende deutsche Treue umschließen den Deutschen Nationalverband und den Reichsbund deutscher Eisenbahner. Nicht immer zwar, zeitweilig grollen die Herrschaften miteinander, man verleugnet sich dann gegenseitig und man will dann voneinander nichts wissen. Aber man findet sich schließlich wieder und man versteht sich wieder.

Der Nationalverband und der Reichsbund deutscher Eisenbahner ergänzen sich gegenseitig verständnisvoll und man spielt mit gut verteilten Rollen. Da der Nationalverband über das 17 Millionen Hindernis nicht hinüber konnte, half der Reichsbund deutschen Eisenbahner seinen deutschen Nationalverbandsbrüdern. Der Reichsbund entthron den Nationalverband der Verpflichtung, in der Frage der Bewilligung der restlichen 17 Millionen Kronen offen Farbe zu bekennen, indem sich der Reichsbund mit dem Versprechen der Regierung zufriedengab, sie werde etappenweise 15 Millionen Kronen für die Staatsbahnbediensteten aufwenden. Die Nationalverbandsleute wiederum sorgen für außertourliche Avancements der Reichsbundsführer, sie sorgen für amtliche Protektion des Reichsbundes, verhelfen den Reichsbundleuten zu Reichsrats- und Landtagsmandaten, kurz, es wäscht die eine Hand die andere.

Hat der Reichsbund deutscher Eisenbahner sich damit abgefunden, daß das Eisenbahnministerium nicht den ihm vom Parlament erteilten Auftrag, 38 Millionen Kronen für das Staatsbahnpersonal aufzuwenden, restlos erfüllt, so ist dies zweifellos zugunsten des Nationalverbandes geschehen. Der Nationalverband wäre sonst vor die eiserne Notwendigkeit gestellt worden, sich entweder für die Regierung oder für die Eisenbahnerforderungen zu entscheiden. Wie er sich auch entschieden hätte, beides wäre ihm übel bekommen. Im ersteren Fall hätte er bei den nächsten Wahlen wohl nicht übermäßig viele Eisenbahnerstimmen für seine Kandidaten aufgebracht. Im letzteren Fall wäre sein sich ihm recht verlohndes Verhältnis zur Regierung als Regierungspartei gelöst worden. Damit wäre die Regierungsmöglichkeit selbst in Frage gestellt worden, als weitere Konsequenzen wären die Parlamentsauflösung und Neuwahlen gefolgt. Neuwahlen, bei welchen der Nationalverband ohne Regierungshilfe dagestanden wäre!

Nach allen Gesetzen der Logik und Moral hätte auch der Nationalverband dadurch, daß er sich vom Reichsbund deutscher Eisenbahner diesen Freundschaftsdiens des Verzichts auf die restlichen 17 Millionen erweisen ließ, Gegenverpflichtungen zu erfüllen. Von den Gegengeschenken an den dienstbereiten Reichsbund, die hinter den Kulissen gependelt werden, soll hier nicht die Rede sein; wir glauben recht gern, daß sich da der Nationalverband nicht schuldig erweist. Aber dem Nationalverband erwächst durch diese Geschichte schon im Interesse des durch seinen Verzicht schwer an seinem Ansehen und an seinem Einfluß bei den Eisenbahner gelittenen Reichsbundes die moralische Verpflichtung, zumindest dafür mit der Garantie zu übernehmen, daß die Regierung ihre Zusicherung der etappenweisen Aufwendung von 15 Millionen kluglos erfüllt.

So der Nationalverband eine beratige Verpflichtung anerkennen und erfüllen wollte, stände er bald wieder vor der Notwendigkeit, in Opposition gegen die Regierung zu treten; man kennt doch die Art und Weise, in der dem Staatsbahnpersonal Zusicherungen erfüllt werden. Dafür, daß es der Nationalverband unter allen Umständen und auch in Ange-

legenheiten, die ihm viel näher stehen als Eisenbahnerforderungen, vermeidet, der Regierung Opposition zu machen, erbrachte er in der letzten Zeit einen bezeichnenden Beweis.

Die Komotauer Tagung der Vertrauensmänner aller deutschbürgerlichen Parteien Böhmens am 17. August hatte dem Nationalverband in einer Entschließung aufgetragen, aus der gegenwärtigen Regierungsmajorität auszutreten, in schärfster Weise gegen die Regierung Stellung zu nehmen und in dieser der Regierung gegnerischen Stellung so lange zu verharren, als dies notwendig erscheint. Die Vertrauensmänner der deutschbürgerlichen Parteien Böhmens hatten diese Entschließung aus dem Grunde gefaßt, als die Deutschbürgerlichen Böhmens durch die Einsetzung der Landeskommission des Einflusses auf die Verwaltung Böhmens verlustig wurden und als diesen durch den von der Regierung angefügten Otkoi einer Erweiterung des Landtagswahlrechtes eine Verkürzung ihres politischen Einflusses drohte.

Die Sache der Deutschbürgerlichen Böhmens ist viel mehr Sache des Nationalverbandes, als es die Eisenbahnerforderungen sind. Wie erfüllte nun der Deutsche Nationalverband das Verlangen der deutschböhmischen Vertrauensmännerversammlung nach Austritt aus der Regierungsmajorität und nach der entschiedensten Bekämpfung der gegenwärtigen Regierung?

Am 20. August fand eine Sitzung des Deutschen Nationalverbandes in Wien statt, die einberufen worden war, zur böhmischen Frage Stellung zu nehmen. Der Deutsche Nationalverband nahm eine Entschließung an. Diese Entschließung enthält kein Wort vom Austritt aus der gegenwärtigen Regierungsmajorität, kein Wort davon, daß der Nationalverband in die Opposition zu gehen beabsichtige, und auch kein scharfes Wort gegen die Regierung überhaupt. Der Deutsche Nationalverband erklärt die Regierung für die Verfügungen der eingesetzten Kommission verantwortlich. Das soll entschieden ausreichen, tut der Regierung aber gewiß nicht weh. Dann enthält die Entschließung die landläufigen Versicherungen vom unverbrüchlichen Festhalten an der Gemeinbürgerlichkeit. Der Nationalverband hütete sich wohlweislich, in irgendeiner Art sich zu einer ernsteren Stellungnahme gegen die Regierung zu verpflichten. Der Nationalverband hat also selbst für die Deutschbürgerlichen Böhmens nichts anderes übrig als leere Worte, abgestandene Phrasen. Es war übrigens von den Leuten, die gewohnheitsmäßig Steuern bewilligen und Wehr- und Kriegslistungsgesetze zugunsten der Regierung beschließen, nichts anderes zu erwarten. Viel weniger noch als die Deutschbürgerlichen Böhmens haben die Eisenbahner vom Deutschen Nationalverband eine entschiedene Haltung gegenüber der Regierung zu erwarten.

Der Reichsbund deutscher Eisenbahner hat also seine Sache auf nichts gestellt, wenn er mit dem Nationalverband gemeinsame Sache macht. Er hat keinerlei Garantien dafür geschaffen, daß dem Staatsbahnpersonal Zusicherungen überhaupt eingehalten werden. Wenn Verbesserungen eintreten werden, und man kann solche dem Staatsbahnpersonal nicht länger vorenthalten, werden sie nicht um des Reichsbundes und des Nationalverbandes willen, sondern der gefährlichen Stimmung unter dem Personal wegen erfolgen. Die Höhe der Verbesserungen wird nicht vom Nationalverband und vom Reichsbund, sondern von der Machtgröße der kampffähigen, der sozialdemokratischen Eisenbahnerorganisation bestimmt.

Der Reichsbund mag sich damit über die für ihn entstandenen Verlegenheiten hinwegsetzen, daß er konsequent das verlogene Gerücht von den drei Häusern des Genossen Tamschik weiterverbreitet, er mag einzelnen Bedienstetengruppen vorgaukeln, sie

würden bei der etappenweisen Erledigung der Eisenbahnerforderungen günstiger abschneiden als durch die parlamentarische Annahme des Antrages des Genossen Tamschik auf Aufwendung der restlichen 17 Millionen Kronen für das definitive Personal und die Arbeiter der k. k. Staatsbahnen, das Strafgericht wird nicht ausbleiben. So wie der Nationalverband hatte sich auch der Reichsbund zwischen der Regierung und den Eisenbahner zu entscheiden, und er wählte die Regierungsgunst und die Nationalverbandskunst und entschied sich damit gegen die Eisenbahner. Ueber diese Tatsache vermag ihm keine Gaukelei und kein diplomatisches Kunststück hinwegzuhelfen.

Die deutschgelbe Schwindelaktion

gegen die zweijährigen Vorrückungsfristen der Diener und die Lohnerhöhung der Arbeiter in ziffermäßiger Beleuchtung.

Wir haben in unserem Blatte bereits aufgezeigt, wie der Reichsbund deutscher Eisenbahner, die gelbe Organisation der Deutschnationalen und die nationale Koalition, unter dem Motto: „Diener voran!“ eine Schwindelaktion ärgster Sorte inszeniert hat und damit der Regierung in ihrem ablehnenden Verhalten in der Frage der Gewährung der zweijährigen Vorrückungsfristen eine kräftige Unterstützung angedeihen läßt. Die Deutschgelben schrieben im „Deutschen Eisenbahner“ und in einem in Massen verbreiteten Flugblatt, daß sich die Bediensteten der Staatsbahnen jetzt, und zwar anlässlich der Aufteilung des 15 Millionen-Betrages, ihre Kraft auf die Erreichung einer Quartiergeldregelung konzentrieren sollen. Diese Quartiergeldregelung soll in einer Gleichstellung der Quartiergelder der Staatsbahnen mit den Aktivitätszulagen der Staatsbediensteten bestehen, an welcher vor allem die Diener den meisten Anteil haben würden. Die Diener sollten dafür auf die zweijährigen Vorrückungsfristen verzichten. Wir haben bereits ziffermäßig beleuchtet, daß die Diener durch diese Quartiergeldregulierung in den niederen Gehaltsstufen nichts und in den anderen Gehaltsstufen sehr wenig profitieren würden, während die Unterbeamten in den höheren und höchsten Gehaltsstufen bedeutende Erhöhungen des Quartiergeldes bekommen würden. Diese Aufdeckung des ungeheuren Schwindels unsererseits hat die Deutschgelben stumm gemacht. Sie glaubten eben, daß es wirklich keinen Menschen mehr gäbe, der sich der Mühe unterziehen würde, nachzurechnen, ob es mit der bombastisch angekündigten Aktion auch seine Nichtigkeit habe. Mit der Dummheit und Indolenz eines Leiles der großen Masse der Eisenbahner rechnend, hofften sie ungestraft den Frevel an den Interessen der schlecht entlohnenden Diener und Unterbeamten vollziehen zu können.

Das ist das Ende jenes schrecklichen Radikalismus der Deutschnationalen und der nationalen Koalition.

Diese Tatsache verblüfft aber keineswegs. Die deutschnationale Organisation hatte einerseits alle Ursache, gegen die Annahme des Antrages Tamschik zu agitieren, da die Annahme desselben eine moralische Niederlage der nationalen Organisationen und eine bedeutende Stärkung des Vertrauens zur einseitlichen internationalen Organisation des Eisenbahnpersonals bedeutet hätte. Außerdem betreffen die im Antrag Tamschik enthaltenen Forderungen — bis auf bestimmte Ausnahmen — fast ausschließlich die niederen Kategorien der Bediensteten und die Arbeiter der k. k. Staatsbahnen. Die nationalen Organisationen sind aber Organisationen der „besseren“ Klassen des Eisenbahnpersonals, hauptsächlich aus den Kreisen der Unterbeamten und Beamten, wie die Deutschgelben in ihrem Flugblatt ganz offen einbekennten, und die niedrigeren Kategorien sind hier nur zahlendes Material.

Es darf auch nicht außer Augenmerk gelassen werden, daß sich die nationalen Organisationen, wie die Dinge heute stehen, nur dann beim Eisenbahnministerium zur Geltung bringen kann, wenn sie etwas anderes durchzusetzen vermögen, als das, was unsere Organisation stärkt. Da aber nicht mehr durchzusetzen ist, als das, was eben unsere Organisation vertritt, bemühen sich die Deutschgelben, durch Einfluß unserer Organisation auf das Ministerium dadurch zu entziehen,

— Sorget dafür, daß der „Eisenbahner“ auch vom reisenden Publikum gelesen werde! —

dass sie sich direkt in den Dienst der Eisenbahnverwaltung stellen. Und diese rein parteiischen Gründe, das ist die Furcht vor einer Verstärkung des Einflusses unserer Organisation, die Furcht vor einer neuen Erbitterung in den Reihen jener Leute, die die nationale Organisation zusammenhält, und schließlich das Bestreben, wenigstens scheinbar eine einflussreiche Rolle zu spielen, reichen dazu hin, dass die Deutschgelben und mit ihr die nationale Koalition neuerdings die niederen Bediensteten auf der ganzen Linie beriet.

Davon, wie schädlich diese gelben Organisationen für die Bediensteten sind, geben gerade die letzten, eingangs besprochenen Ereignisse das beste Zeugnis. Die gelbe Koalition erklärt, dass sie von den zweijährigen Vorrückungsfristen und Erhöhung des Endgehaltes für alle Diener darum Abstand genommen habe, weil keine Aussicht vorhanden ist, diese Forderung durchzusetzen.

Wie verhalten sich aber diese Dinge in der Wirklichkeit? Wenn eine Aussicht auf Durchsetzung der Aufhebung des Quartiergeldes und Einführung der Aktivitätszulage mit einem Aufwand von 8 bis 10 Millionen Kronen vorhanden sein soll, so muß bei einem entschiedenen Auftreten des Personals gewiß auch Aussicht auf Erreichung der zweijährigen Vorrückungsfristen für alle Diener und Unterbeamte und auf Beseitigung der Gehaltstufe von 1300 Kr. im Unterbeamtenschema mit einem um mehr als die Hälfte niedrigeren Aufwand vorhanden sein.

Die Aktivitätszulage bedeutet gegenüber den zweijährigen Vorrückungsfristen keinen Vorteil, sondern sie bedeutet in Wirklichkeit eine Verkürzung der Diener; wir wollen dies ziffermäßig feststellen. Nehmen wir als Grundlage eine 16jährige Dienstzeit. Beginnend mit dem Anfangsgehalt von 900 Kr. mit je zweijährigen Vorrückungsfristen, Verweilen bis zur Endgehaltstufe von 1600 Kr. und 80 Prozent Wiener Quartiergeld, so sehen wir, daß ein solcher Bediensteter bei zweijährigen Vorrückungsfristen an Verbesserung Kr. 137.50 gewinnt. Bei Einführung der Aktivitätszulage und Beibehaltung der dreijährigen Vorrückungsfristen würde er im gleichen Zeitraum nur durchschnittlich jährlich Kr. 52.50 gewinnen, und er würde sich dann erst in der Gehaltstufe von 1400 Kr. befinden. Es bedeutet also die Aktivitätszulage für die Diener gegenüber den zweijährigen Vorrückungsfristen eine durchschnittliche Schädigung von 85 Kr. jährlich und einen weiteren fühlbaren Verlust an den Anspruch an den Provisionsfonds.

Aber auch für die niederen Kategorien der Unterbeamten und Beamten bedeutet die Aktivitätszulage eine sehr bescheidene Verbesserung, wogegen die Unterbeamten und Beamten in den höchsten Gehaltsstufen (Wermeister, Maschinenmeister, Bahnmeister u. s. w. und Beamte von der 7. Rangklasse aufwärts) sehr freigebig beteiligt würden. So würden zum Beispiel mit der Aktivitätszulage die Unterbeamten von 1200 Kr. bis 2000 Kr. Gehalt 115 Kr. bis 300 Kr. jährlich (auf Wien berechnet) gewinnen. Die Unterbeamten mit einem Gehalt von 2200 Kr. bis 3000 Kr. würden aber 410 Kr. bis 770 Kr. jährlich gewinnen. Die Beamten vom Assistenten mit dem Gehalt von 1600 Kr. bis zum Oberreferenten mit dem Gehalt von 3600 Kr. würden 40 Kr. bis 280 Kr. jährlich, die Beamten mit dem Gehalt von 4000 Kr. bis 12.000 Kr. (Zentralinspektor) würden in der Aktivitätszulage schon 520 Kr. bis 4400 Kr. jährlich gewinnen!

Rechnen wir ein ganzes Drittel der Beamten und Unterbeamten unter jene glücklichen Sterblichen, die bei der Aktivitätszulage 410 Kr. bis 4400 Kr. gewinnen würden, was sehen wir dann? Ungefähr gerechnet würden

bei der Aktivitätszulage $\frac{1}{3}$ des gesamten definitiven Personals (das sind die Diener, die niedrigeren Unterbeamten und die niedrigeren Beamten) zwei Drittel der ganzen Summe und das eine Neuntel der höheren Beamten und Unterbeamten würden allein ein Drittel der ganzen Summe erreichen. 93.000 Bedienstete würden rund 6 Millionen und 13.000 Bedienstete rund 3 Millionen Kronen erhalten.

Damit erscheint aber die ganze Angelegenheit noch nicht ausgetragen. Das Eisenbahnministerium verspricht bloß 15 Millionen Kronen. Davon verspricht es zunächst: den Ausgleich bei den Beamten der VII. und VI. Rangklasse, den Ausgleich bei den Unterbeamten, die Erledigung dringender Fragen bei dem Lokomotivpersonal und die Regulierung der Arbeiterlöhne in Orten, wo dies notwendig sei, zu erfüllen. Und dieselbe deutschgelbe Organisation mit der nationalen Koalition, die für die hohen und höchsten Kategorien den Löwenanteil von der ganzen Summe, 3 Millionen Kronen für 13.000 Bedienstete, beansprucht, mutet den Arbeitern zu, die demütige Bitte zu stellen, die Löhne um 10 S. zu erhöhen. Da nach dem Ausspruch des Eisenbahnministeriums die Löhne nur in einzelnen Orten reguliert werden sollen (und die Aktion der gelben Organisation beschränkt sich fast ausschließlich auf die Oesterreichische Nordwestbahn und Staatsbahngesellschaft), berechnen wir, daß durchschnittlich 10 S. Aufbesserung auf einen Arbeiter entfallen würden. Und was ist das Resultat dieser Berechnung? Bei den Staatsbahnen sind 120.000 Arbeiter beschäftigt, davon sind 34.000 Nichtständige, Ausbildungsarbeiter und Jugendliche. Rund 90.000 Arbeiter sollen nach dem Plan der gelben Koalition durchschnittlich je 30 Kr., zusammen 3 Millionen Kronen jährlich erhalten.

Also: 183.000 Bedienstete der niederen Kategorien sollen von jenen 15 Millionen Kronen 9 Millionen Kronen erhalten. 13.000 Bedienstete mit den höchsten Gehältern sollen 6 Millionen Kronen erhalten. So versteht die gelbe Koalition ihre „soziale“ Aufgabe.

Weitere Zahlen sind nicht mehr notwendig. Wenn daran liegt, daß diese Aktion der gelben Koalition zu nichts gemacht wird, wenn daran liegt, daß die notwendigen Bediensteten der Bahn nicht zugunsten ihrer Antreiber bis auf die Knochen ausgeschunden werden, stellt sich auf den Standpunkt unserer Organisation: zweijährige Vorrückungsfristen, Erhöhung der Grundlöhne für alle Arbeiter und Erhöhung des Endgehaltes für alle Diener nebst den anderen im Antrag Tomischil enthaltenen Forderungen.

Wer sich drücken und betrügen lassen will, wer mit seiner und seiner Familie Existenz die Gunst bezahlen will, die das Eisenbahnministerium den Führern der Gelben bezeugt, der wird weiter mit seiner Mitgliedschaft den „Reichsbund“ stärken und wird sich mit dem Broden begnügen, den er beim Teufel erbettelt.

Das Schicksal der Eisenbahner ist in ihre eigenen Hände gelegt worden. Haben sie zur eigenen Stärke ihr Vertrauen verloren und überlassen sie die Entscheidung ihrer Lebensinteressen den Führern der gelben Koalition, dann müssen sie über sich selbst klagen. Vereinen sie sich in der internationalen Organisation und werden sie alle wie ein Mann darauf dringen, daß der Betrag ausbezahlt werde, welchen ihnen die Bahnverwaltung schuldet, muß es zu einem guten Erfolg kommen, sie müssen die 17 Millionen Kronen erhalten, auf die sie Anspruch haben, und dieser Betrag muß auch so verteilt werden, wie es in dem vom Parlament am 16. Dezember

1911 angenommenen Antrag vereinbart wurde, das ist hauptsächlich die Rücksichtnahme auf die niederen Kategorien.

Es ist noch Zeit, das Schlimmste zu verhindern.

Die Lage der Portiere der Wiener Stadtbahn.

Zu den Kategorien, denen dienstlich am meisten zugemutet wird, gehören unstreitig die Portiere der Wiener Stadtbahn. Den Dienst dieser Kategorie in einem Artikel zu beschreiben, ist unmöglich. Denn der Dienst ist in jeder Station so verschieden von der anderen, daß ihn in seiner Gesamtheit zu kennen fast eine Wissenschaft ist. Eines aber ist dem Kenner klar: Der Dienst ist in den einzelnen Stationen nur deshalb so verschieden, weil der Dienst der Portiere den örtlichen Verhältnissen in den einzelnen Stationen möglichst angepaßt ist, was keinen anderen Sinn hat, als den, die Portiere möglichst viel auszunutzen. Wie rücksichtslos dabei vorgegangen wird, mag folgendes Beispiel beweisen. Eines Tages hatte die f. f. Direktion aus einem Vorfall, der sich ereignet hatte, ersehen, daß es notwendig ist, daß bei Nacht zwei Portiere in der Station sein müssen, während es vordem auch mit einem Mann getan war. Das war vor der Einführung der Nachtdienstzulage. Als dann die Nachtdienstzulage kam, wurde sofort wieder verfügt, daß nur ein Mann in der Station zu verbleiben hat.

Mit diesem Beispiel ist ersichtlich, wie — objektiv die f. f. Direktion vorgeht, wenn es sich um das Wohl der Portiere handelt. Wäre die Nachtdienstzulage nicht gekommen, mühten sich überall zwei Portiere die ganze Nacht in der Station anzuwenden sein. Weil sie kam, genügt auch einer. Dabei ist der Dienst so, daß es zumeist für denjenigen, der nach Hause gehen muß, damit er eben die Nachtdienstzulage nicht bekommt, eine Qual ist, nach Hause zu gehen.

Um 1/4 1 Uhr in der Nacht kommt so ein Portier oft von der Station weg. Seine Einkünfte sind natürlich nicht derart, daß er sich neben der Station eine Wohnung nehmen kann. Elektrische erreicht er auch keine mehr und so heißt es denn laufen. Um halb 2 Uhr kommt er nach Hause. Um 6 Uhr früh muß er wieder im Dienst sein, da heißt es spätestens um 1/6 6 Uhr früh von der Wohnung wieder in den Dienst laufen. Gute drei Stunden hat er geschlafen und soll schon wieder Dienst machen! Unter solchen Umständen ist jeder froh, wenn er in der Station verbleiben kann, denn er kann dann etwas länger schlafen und erhält die Nachtdienstzulage, während demjenigen, der nach Hause geht, die Zeit, die er aus und in den Dienst laufen muß, als — Ruhezeit angerechnet wird, zufolge welcher Unrechnung er dann eben keine Nachtdienstzulage erhält.

Der Dienst wird im allgemeinen im 24/24stündigen Turnus geleistet. Und das ist es, was den Dienst so überaus anstrengend macht. Denn während des ganzen langen Dienstes gibt es für den Portier kein Ausspannen; Schauen, Kontrollieren, Zwickeln, Kontrollieren; Schauen, das geht so ununterbrochen fort. Wenn so ein Portier ist, braucht er eigentlich drei Hände. Mit der einen hält er die Gabel, mit der zweiten das Säferl (von einem Teller ist natürlich keine Rede) und die dritte, die mißt die Zange halten. Da er aber nur zwei Hände hat und die Zange nicht auslassen darf, so kann er eben nicht

Feuilleton.

Lebt immer Körperpflege!

Von Rudolf Müller.

Die Notwendigkeit, den Körper wie eine Pflanze zu hegen und zu pflegen, erwächst nicht allein aus dem Bedürfnis nach Reinheit und Schönheit. Die beständige Fürsorge der Körperpflege hat in erster Linie ihre große Bedeutung für die Gesundheit und deren dauernde Erhaltung. Die Hygieniker wissen das und werden nicht müde, in Wort und Schrift, in Theorie und Praxis über den Wert und die Bedeutung der Körperpflege zu lehren und zu predigen. Staat, Land und Kommune halten sich eigene Sanitätskommissionen, auf der Universität sind Lehrstühle für diese Disziplin errichtet; Dichter, Volkswirte und Politiker beschäftigen sich fortgesetzt mit dieser wichtigen Frage, der sie die größte Bedeutung für den Menschen beimessen. Wer je die Statuen der Griechen und Römer beiderlei Geschlechts, die in den Museen der Nachwelt aufbewahrt werden, gesehen hat, der kann sich an der Harmonie der edlen Schönheit aller Glieder nicht sattsehen, denn so vollkommen, so gottähnlich waren sie gebaut. Diesen schönen Wuchs, diese edle Gestalt, die kraftvolle Entwicklung ihrer Muskulatur verdanken sie — und das ist ihr Vermächtnis — den Leibesübungen, der Körperpflege! Nur der Kleineren Fragen der Körperpflege sei heute Erwähnung getan. Haut, Zähne, Haare, Nägel, das sind Körperpartien, die bei dem Gros der arbeitenden Menschen stündlich vernachlässigt werden, weil sie anscheinend ohne nachteilige Folgen vernachlässigt werden dürfen. In Wirklichkeit kann es aber gerade bei dieser Außerachtlassung der notwendigen Pflege zu ganz bedeutenden Gesundheitsstörungen kommen, die oft nicht wieder zu beseitigen sind. Arm sein heißt durchaus nicht unrein sein müssen. Wie freuen wir uns, einen schönen Menschen zu sehen, und neidvoll begleiten ihn unsere Blicke. Rein sein heißt, eben schön sein, heißt gesund sein. Wer will dies nicht? Seht doch die Menschen der herrschenden Klassen an! Wenn wir auch nicht die Zeit und das Geld dazu haben, die überflüssige und übertriebene Körperpflege nachzuahmen, aber Wasser, Seife und Handtuch haben wir, das genügt für unsere Zwecke, und davon muß ausgiebig Gebrauch gemacht werden.

Sehen wir zunächst den großen Komplex der Hautkrankheiten an, denen leider so viele arbeitende Menschen durch ihren Beruf unterworfen sind. Hier könnte manche Entstellung des äußeren Menschen, wodurch er zum Abscheu, ja zum Ekel wird, vermieden werden. Auch dauernde Krankheiten und Folgeerscheinungen würden, wenn rechtzeitige und entsprechende

Hauptpflege geübt würde, weghleiben. Eine Erkrankung der Haut wird bei den meisten Arbeitern als keine ernste Gesundheitsstörung aufgefaßt und legen sie solchen Erscheinungen nicht jene Bedeutung bei, die ihnen zukommt. Dennoch ist die Haut beim Menschen eines der wichtigsten Organe und versieht nebstbei noch denselben Dienst wie die Lunge. Denn mit Hilfe der Haut werden Giftstoffe, die im Innern des Körpers schwere Verheerungen (Wicht, Gelenkentzündungen etc.) anrichten, ausgeschieden. Diese Funktion kann die Haut aber nur dann ausüben, wenn die Namine (Poren) für den Abzug frei, also durchgängig sind. Das kann nur durch eine regelmäßige Reinigung der Körperhaut geschehen. Wo sich Widerstände ergeben, wo die Giftstoffe im Körper auf dem Wege durch die Haut nicht entweichen können, suchen sie sich im Fieber einen gewaltsamen Ausweg. Der Ofen explodiert dann. Dann kommt es zu den vielfachen Krankheitserscheinungen der Haut, die dem Betroffenen zur Qual und zur Schande werden können. Schweißfüße, Schnupfen, Raßheit des Kopfes, krankhafte Hautgebilde sind die üblichen Strafen, mit denen die Natur den vernachlässigten Körper bestraft. Die Natur ist ein strenger Richter und kein Vergehen läßt sie ungestraft. Hat man schwere Sünden an ihr begangen, dann setzt sie darauf in der Regel die Todesstrafe oder läßt zum warnenden Beispiel Verküppelung eintreten. Kleine Ursachen zeitigen oft große Wirkungen. Die kleinste Öffnung der Hautoberfläche genügt und schon dringen Krankheitserreger, die im Schmutz ihr Lager aufgeschlagen haben, in den Körper ein, um dort Infektionen schwerer Art hervorzurufen, die oft zum tödlichen Ausgang führen. Die Haut ist aber nicht bloß Ausscheidungs-, sondern auch Atmungsorgan. Sie führt dem Körper ebenso Sauerstoff zu wie die Lunge. Wenn mehr als ein Drittel der Haut verletzt oder verbrannt wird, so kann die Funktion des Lebens aufhören. Daraus ersieht man ihre wichtige Funktion. Was ist zu tun, um die Haut stets reaktionsfähig zu erhalten? Man nehme täglich ein Schöpf mit Wasser und Seife und wasche sich gründlich. Das ist alles. Man gebe niemals zu Bett, ohne die Hände, das Gesicht und den Hals vorher gewaschen zu haben; überhaupt alle Organe, die dem Staub ausgesetzt sind. Vor allem aber die Füße. Auf den Fußsohlen hat der Mensch mehr Poren als in der ganzen Körperhaut. Die Füße müssen immer Arbeit leisten, den Körper tragen, haben daher beständig die Ermüdungsstoffe auszuscheiden. Die lästigen und für die Umgebung widerwärtigen Schweißfüße sind nichts anderes als „Fußschnupfen“ infolge von Unreinlichkeit und Verweilung. Im Sommer ein bißchen Aneipfen, im Winter Wassercreme, bequeme Schuhe und poröse Socken tragen, verschonen den unlieblichen Gast bald. Aus grober Leinwand Sock und Unterhosen tragen, empfiehlt sich besonders. Durch die weiten Maschen

der Hausleimwand kann die Luft ungehindert der Haut zufließen und durch ihre Grobheit massiert und reizt sie beständig die Oberfläche zu neuer Tätigkeit und führt damit den zarten peripherischen Hautnerven beständig Blut zu. Dadurch wird der Hauterwärmung vorgebeugt. Daß Frauen das „Selbstmördermieder“ nicht tragen dürfen, glaube ich als allgemein bekannt nicht erst erwähnen zu müssen. Mit einem Wort: Tue alles, was zur Reinheit führt, denn eine alte Kavallerieregel sagt: Gut gepuht, ist das halbe Feuert. Daß die Fingernägel immer ordentlich beschnitten werden sollen, ist nicht nur eine ästhetische, sondern eine eminent hygienische Pflicht. Unter den Fingernägeln sammelt sich stets Schmutz an, und wird dieser durch Kratzen auf die anderen Hautpartien, insbesondere in die Nase übertragen, so erzeugt dies dann Eiterungen und Entzündungen. Der Mensch ist kein Raubtier, das lange Krallen benötigt und wie eine Katze unter denselben schwarze Mäuler trägt. Was ein eingewachsener Nagel bedeutet, der durch elende Pflege entsteht, wissen viele.

Ebenso wie die Körperhaut muß die Kopfhaut und müssen die Haare gepflegt werden. Mindestens zweimal in der Woche muß der Kopf mit Seife gewaschen, ordentlich mit reinem Wasser abgespült und dann mit den Ballen und Daumen der Hände massiert werden. Wird das Haar etwas trocken oder struppig, so genügt es, es wöchentlich ein- oder zweimal mit reinem Olivenöl ein bißchen einzusetzen. Wer seinem Kopf diese einfache Pflege angebeihen läßt, wird, wenn ihn nicht inphöse Krankheiten befallen, sein Haar, den schönsten Kopfschmuck, bis zum Tode behalten. Es wird eine Zeit kommen — und sie ist nicht allzufern — wo Raßköpfigkeit ebenso als Schande und schwere Vernachlässigung beurteilt werden wird, wie es bisweilen schon bei der Nagel- und Zahnpflege geschieht.

Die Zahnpflege ist nicht minder nötig für die Erhaltung der Gesundheit wie die Hautpflege. Bis vor kurzem war die Zahnpflege ein Vorrecht der Reichen und Besizenden und es ist dies zum Großteil auch heute noch so. Bei den Reichen steht die Pflege und Angewöhnung an dieselbe schon im jüngsten Alter des Kindes ein. Die regelmäßige und sachmännliche Untersuchung entdeckt den kleinsten Zahnbefehl, kann diesen beheben und weiters vorbeugend eingreifen. Manche „Zahnruine“ kann durch die Zahnheilkunde dauernd als gutes Kauwerkzeug erhalten werden. Der Mangel an Aufklärung für die wichtigsten Konsequenzen der fehlenden Zahnpflege und die tristen materiellen Verhältnisse sind schuld, daß junge Arbeiterinnen und Arbeiter so zeitlich die Zähne verlieren. Zwei Reihen schöner Zahnpurken haben oft ein sonst ganz unschönes Gesicht und machen daselbst sehr wertvoll. Umgekehrt benutzen schadhafte und schlechte Zähne die schönsten Gesichtsförmern. Fast widerwillig blickt man auf einen Mund, dessen Zähne gleich den

wie ein Mensch essen, sondern muß nur schlucken. Die Zuspelien trinkt so ein Portier!

Nur wenn die Portiere eine Ablöse eingeführt haben, das heißt, wenn diejenigen, die zu Hause sind und Ruhetag haben, die Ruhe unterbrechen, den weiten Weg von der Wohnung in den Dienst antreten und ihre dienstverrichtende Kollegen ablösen, nur dann kann der Portier wie ein Mensch essen. Er muß es aber auf Kosten seiner Ruhezeit tun; den nächsten Tag muß ja der, der heute, um essen zu können, abgelöst worden ist, abgelöst und damit seine Ruhezeit verkürzen. Auch muß so ein Portier das Essen meist kalt verschlingen, da es an Wärmeverrichtungen fehlt.

Man sollte glauben, daß die Portiere, die ohnehin einen so schweren Dienst zu verrichten haben, zu keinem anderen Dienst herangezogen werden. Aber auch das geschieht. In einzelnen Stationen müssen die Portiere die Signalfahnen stellen. Und wenn sie diesen verschiedenen Anforderungen nicht so nachkommen, daß alles klappt, dann sind sie, nach der Ansicht der Vorgesetzten, tadelnswert und erleiden Geldstrafen.

Am allerunverantwortlichsten ist es aber, den Portieren Botengänge verrichten zu lassen. Wer die Verhältnisse der Wiener Stadtbahn kennt, der weiß, daß in der Regel zwei Dekoupierstühle vorhanden sind. Der eine steht auf der linken Seite des Bahnhofes, der andere rechts. Aus einem dieser Stühle einen Portier zuzunehmen und den anderen allein den Dienst auf beiden Seiten verrichten zu lassen, scheint unmöglich zu sein. Und doch geschieht es. Gänge auf die Post und für den Herrn Vorstand müssen die Portiere verrichten. Der Diensthabeende ist während der Zeit, während welcher der eine die Gänge zu besorgen hat, einfach der Verweisung preisgegeben. Wehe, wenn in solchen Momenten ein einfältiger, eingebildeter oder sonstwie Menschlichkeit und menschliche Klugheit nicht kennender, langweilig fragender Fahrgast daherkommt. Er bekommt von dem zu Hälften gezwungenen Portier natürlich nicht so genügsam umständliche Antworten, wie er es, der gerade nichts zu tun hat, wünscht, und Anzeige wegen ungebührlichen Benehmens der Portiere sind in solchen Fällen die Regel. Es ist aber auch keine Kleinigkeit, was so ein Portier da leisten soll. Er soll nach zwei Seiten hin Auskunft geben, verhindern, daß jemand auf den gefehlten Perron gelangt, dabei soll er die Karten revidieren, und zwar Tageskarten, Wochenkarten, Monatskarten, Vorverkauf- und Schülerkarten, und das alles bei Zügen, die nur einige Minuten Intervall haben.

Die Behandlung, die die Portiere seitens ihrer Vorgesetzten genießen, ist in einzelnen Fällen direkt infam. Mit einigen der Herren Vorgesetzten soll noch separat gesprochen werden. Zum Loben wird es dabei nicht viel geben.

Sehr viel zu leiden haben die Portiere auch vom Publikum. Es ist ganz unglaublich, was manche Leute alles zu fragen haben, und es würde sich wirklich empfehlen, durch Anschläge oder dergleichen das Publikum darauf aufmerksam zu machen, daß es an die Portiere nur die allernotwendigsten Fragen in möglichst kürzester Form richten soll. Manche Fahrgäste sind direkt Plagegeister.

Fakt man das alles zusammen und zieht man in Betracht, daß die Portiere durchwegs wegen Krankheit von anderen Dienstposten abgezogene und zum großen Teil alte Männer sind, so muß man erklären, eine Milderung des Dienstes der Portiere der Wiener Stadtbahn ist unbedingt notwendig. Trotzdem geschieht für die

Ruinen der Bachau ausgehöhlt und verpestend kreuz und quer im Munde stehen. Dem Munde soll nur Schönes und Gutes entströmen, und wer seinen Mund zur Unratgrube macht, verlegt sich schwer gegen seine mit ihm verkehrenden Mitmenschen. Deshalb soll man einem Kinde niemals das Frühstück vorsetzen, bevor es nicht grünlich Zähne und Mund gereinigt hat und es nicht früher zu Bette bringen, bis das Reinigen wiederholt wurde. Eine Zahnbürste, eine Schachtel Dr. Salders Zahnpulver (Schlemmkreide), im Notfall Seife, genügen, die Zähne vor zeitiger Fäulnis zu bewahren und zu konservieren. Alle anderen Mittel hiezu vermeide man. Das Ziehen der Zähne soll nur im äußersten Notfall vorgenommen werden, wenn Plombierung und andere Behelfe keinen Erfolg auf Erhaltung mehr versprechen. Durch häufiges Ziehen fallen die Wangen ein und geben dem Gesicht den Ausdruck des frühen Verwelkens und Alterns. Die Zähne sind die Mühle der Nahrung. Je besser diese mahlen, desto leichter ist die Verdaulichkeit. Die Mehrzahl aller Magenkrankungen — und das bestätigen uns alle Ärzte — kommen durch schlechte Verkleinerung der Speisen infolge schadhafter Zähne oder durch gänzliches Fehlen derselben her. Gut gekaut ist halb verdaut, sagt ein altes, stets wahres Sprichwort. Je älter der Mensch, desto besser muß er die Speisen für den Magen im Munde zubereiten, wenn eine gute Ausnützung und leichtere Verdaulichkeit, die vom Körper wenig Kraft fordert, konstatieren sollen.

Dieser Uebelstand wird jetzt zum Teil durch kassenärztliche Einrichtungen, teils durch die öffentliche Fürsorge behoben. Unsere Ausschußmitglieder in den Betriebskrankenkassen müssen daher in Ansehung des großen Wertes stets und immerdar dafür eintreten, daß die Zahnheilkunde für die Mitglieder und ihre Familienangehörigen eingeführt werde. In den Instruktionsstunden des Personals sollen mindestens jedes Quartal einmal von einem sachverständigen Arzt über „Gaut- und Zahnpflege“ u. dgl. Unterweisungen gegeben werden. Dieser Unterricht müßte als ein Teil vernünftiger Personalpolitik gefordert werden, weil er Einfluß auf den Dienst und die Sozialfürsorge der Bediensteten ausübt. Eine ernste und gründliche Abhilfe auf diesem Gebiete wird erst dann Wandel schaffen, wenn im arbeitenden Volk selbst das Bedürfnis nach Zahnpflege geweckt sein wird und wenn es diese überall energisch fordert.

Die besitzenden Klassen, die frei von materiellen Sorgen sind, haben weit mehr Sinn für Körperpflege als das Proletariat. Die Bedürfnisse des Proletariats nach Hygiene, nach Pflege der Schönheit, die gleichzeitig Kraft bedeutet, werden sich aber heben und steigern in dem Maße, als die gewerkschaftlichen Organisationen imstande sein werden, den Proletarier über die wirtschaftlichen Sorgen emporzuheben.

Portiere nichts, und zwar zum Teil eben deshalb, weil sie meist alte Leute sind. Nicht etwa deshalb, weil die Direktion meint, daß die Alten die Mühsale besser ertragen, sondern deshalb, weil sich die Alten, die den Geist der neueren Zeit nicht mehr so recht in sich aufnehmen können, nicht zu wehren verstehen. Und wo sich Weibens-tete ihrer Haut nicht selber erwehren, dort geschieht für sie nichts: das ist ein alter Erfahrungssatz.

Wollen die Portiere, daß ihre Lage verbessert werde, dann muß man ihnen zurufen: „Pacht selber an! Wie du dich bettest, so wirst du liegen. Wohl an, bettet euch besser, wenn ihr jetzt schlecht liegt! Und solltet ihr dabei Hilfe brauchen, die wird euch schon werden. Schaffen aber müßt ihr für euch selber. Selbst ist der Mann! Und sogar unsere Frauen sind schon selbst; auch sie organisieren sich schon. Geht hin und lernt von ihnen und ihr werdet es nicht zu bereuen haben!“

Zur Frage der Stabilisierung der Arbeiter.

Die Elektrizitätsarbeiter.

II.

Wir haben in dem Artikel unserer vorigen Nummer nachgewiesen, daß für die Elektrizitätsarbeiter nur 300 Arbeitstage bestehen können, beziehungsweise bestehen dürfen. Es ist demnach eine schon vorgenommene oder erst vorzunehmende Stabilisierung solcher Arbeiter ausschließlich, ob nun diese in der Zentrale selbst oder auf der Strecke beschäftigt sind, mit 300 Tagen festzusetzen, ein Prinzip, von welchem kein Zota nachgelassen werden kann, soferne alle die Rechte, die diesen Arbeitern zugute kommen, unverkürzt bleiben sollen. Seit Jahren aber reden wir stets von „Entrechtung“ dieser Arbeiter. Wir reden deshalb davon, weil ihnen der Lohn verkleinert wurde, und trotz dieser Lohnverminderung ihnen noch der Sonntag als normaler Arbeitstag aufgedrängt wird, so daß sie bemüßigt werden, im Jahr 365 Arbeitstage zu haben. Wir reden davon, daß man ihnen die geleisteten Ueberstunden nicht bezahlt, was nun mit dem Wort: „Entrechtung“ schon nicht mehr richtig ausgedrückt ist, sondern heißen soll, daß der von diesen Arbeitern durch geleistete Ueberstunden verdiente Betrag, der bei jedem Arbeiter in die Hunderte von Kronen geht, von der Staatsbahnverwaltung bewußt und schon lange Monate hindurch gewalttätig zurückgehalten wird. Wir sagten aber auch in unserem Artikel der vorigen Nummer, daß die zum Bewußtsein durchgedrungenen Arbeiter sich selber zu schützen befähigt sind, und gerade die Elektrizitätsarbeiter werden ihre Rechte entweder erkämpfen, oder sie werden jene Arbeitsstellen meiden, wo ihnen für ihre qualifizierten Leistungen nur finanzielle Schädigung und gewalttätiges Unrecht geschieht. Denn es ist eine nicht zu leugnende Tatsache, daß es die Staatsbahnverwaltung mit einem hochentwickelten Arbeiterstand bei den Bediensteten der Elektrizitätsbetriebe zu tun hat, weil dieser Stand ungeachtet der vorzüglich erlernten Profession noch mit den Kenntnissen der Elektrotechnik ausgerüstet und in der Praxis einer besonderen Gefährdung des Lebens ausgesetzt ist, was zur Folge hat, daß das, was diese Arbeiter auf Grund ihres Könnens als spezielle Leistungen der Bahnverwaltung zu geben in der Lage sind, zu weit einfach einzuschätzen ist, und zwar in professioneller Hinsicht schon einmal doppelt wegen der Art ihrer fachtechnischen Ausbildung und zum andermal besonders deswegen, weil sie durch die Art ihrer Leistungen und der an sie gestellten, von ihnen sicherlich jederzeit bewältigten Anforderung jene Stufe der Intelligenz einnehmen, wo auch Aufklärung und politische Reife zusammenfällt!

Dreihundert Arbeitstage also sind es, die nicht nur nach dem Gesetz und gerichtsordnungsgemäß, sondern auch nach der Qualität der Arbeitskraft und des Arbeitsproduktes für die Elektrizitätsarbeiter Geltung haben müssen, das heißt Arbeitstage, die nach dem Billigkeits-Erlaß als feste Norm in der Stabilisierungsfrage an sich in Rechnung gezogen zu werden haben. Diese Tatsache ist unbestreitbar. Nun aber hat die k. k. Staatsbahnverwaltung mit dem Augenblick, als sie die Elektrizitätsarbeiter in ihr der Zeit und der Teuerung durchaus nicht entsprechendes und sogar der Qualität des von den Elektrizitätsarbeitern zu leistenden Arbeitsproduktes hochsprechendes Lohnsystem eingeschoben hat, derartig niedrige Löhne festgesetzt, daß die Elektrizitätsarbeiter mit dem 300fachen dieses auf kunstvoll schlaue Weise verminderten Taglohnes nicht einverstanden sein können. Demnach bestehen in Hinsicht finanzieller Berechnung des Arbeitsjahresverdienstes Schwierigkeiten, die die k. k. Staatsbahnverwaltung einzig und allein ihrem von ihr erstellten Lohnsystem zuschreiben muß, einem Lohnsystem, das wohl in keinem anderen Reiche so schändlich existiert, dem sie aber doch auch die Elektrizitätsarbeiter untergeordnet hat. Zur Gänze allerdings gelang das nicht und es mußte daher mit einem Teil der Elektrizitätsarbeiter vereinbart werden: daß die über 300 Arbeitstage hinausgehenden 65 freien Tagen nunmehr mit bezahlt erscheinen. Dieses Uebereinkommen ist ein ganz spezielles, das zwar nur einen Teil der Elektrizitätsarbeiter betrifft, das aber, auf Grund der vorliegenden hochwichtigen Argumente, für alle Elektrizitätsarbeiter ausgedehnt werden muß und daher bei der Stabilisierung nicht übersehen werden darf! Und die Konsequenz dieser Abmachung ist aber auch durchaus logisch: es darf die finanzielle Berechnung des Jahresverdienstes nicht mehr auf Grund des 300fachen, sondern des 365fachen Taglohnes erfolgen!

Diese Erkenntnis ist durchaus nicht erst etwa reif geworden. Bei dieser Gelegenheit müssen wir das k. k. Eisenbahnministerium erinnern, daß während der nun abgelaufenen Funktionsperiode der Zentralpersonal-Kommission das Mitglied Leopold Ksöck folgenden Antrag stellte:

„Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, alle in den elektrischen Zentralen beschäftigten Werkmänner, welche auf Grund eines 300fachen Taglohnes stabilisiert wurden, rückwirkend vom Tage der Ernennung zum Werkmann so vorrückend zu lassen, daß der Anfangsgehalt einem 365fachen Taglohn entspricht.“

Ueber drei Jahre ist es, daß dieser Antrag gestellt wurde. Seit über drei Jahren haben wir in verschiedenen Interventionen die Angelegenheit beim Eisenbahnministerium betrieben. Am 29. Juli 1911 hat Abgeordneter Genosse Tomšik den Eisenbahnminister in derselben Angelegenheit im Parlament interpelliert. Und wenn wir nun fragen, was in dieser Angelegenheit geschah, so erhalten wir die Auskunft, daß sich dieselbe noch im „Stadium des Studiums“ befinde. Indessen läuft natürlich die angetane Schädigung der Entziehung der Ueberstundengelder täglich weiter und weiter. Hunderte von Kronen Schaden haben sich bereits bei jedem dieser betroffenen Arbeiter angehäuft und im Eisenbahnministerium steht man kalt und gleichgültig im „Stadium des Studiums!“ Es ist echte österreichische soziale Fürsorge, die man natürlich nicht durch die bürgerlichen Tagesblätter hinausposaunt. Aber der Vorgang des Eisenbahnministeriums ist um so bedauerlicher, als diese materielle Schädigung in die Verhältnisse der Elektrizitätsarbeiter so tief einschneidet. Die hier geschilderten, bis nun noch geduldig ertragenen, weiter aber nicht mehr zu ertragenden Mißstände dürfen jedoch unter keinen Umständen noch länger andauern. Eine Klärung ist nur möglich auf Grund der dargelegten Verhältnisse und jeder Elektrizitätsarbeiter ist heute noch sicherlich bereit, auf die Einsicht der k. k. Staatsbahnverwaltung zu hoffen und an sie zu appellieren, es mögen endlich diese unseligen Zustände behoben werden. Allerdings wünschen die Elektrizitätsarbeiter, daß nur im gerechten Sinn entschieden werde und sie sind vollständig mit der Organisation einig, wenn diese auspricht, daß es nur zwei Grundsätze sind, die in der Frage der Elektrizitätsarbeiter hinsichtlich ihres Arbeits- und Stabilisierungsverhältnisses eingenommen werden können. Diese zwei Grundsätze sind:

1. Die Elektrizitätsarbeiter zählen auf den Stand der in Silfsanstalten beschäftigten Arbeiter, das heißt es gelten hinsichtlich ihrer Arbeit und Arbeitszeiten die vom Gesetz vorgeschriebenen Arbeitstage (300), so daß ihre Rechte auf den freien Sonntag (Sonntagsruhe), beziehungsweise zu einem dieser Bestimmungen entsprechenden Erjaß und Bezahlung der geleisteten Ueberstunden gewahrt bleiben.

2. Die Stabilisierung der Elektrizitätsarbeiter erfolgt auf Grund des 365fachen Taglohnes unter ausdrücklicher Wahrung ihrer unter dem 1. Punkt inbegriffenen Rechte.

Nur wenn diese zwei Grundsätze, die ausführlich in den vorliegenden beiden Artikeln begründet sind, als Basis genommen werden, die Verhältnisse der Elektrizitätsarbeiter auf den k. k. Staatsbahnen endgültig zu regeln, kann eine bindende Vereinbarung zwischen diesen Arbeitern und der k. k. Staatsbahnverwaltung getroffen werden. Die anderen lokalen Verhältnisse, die das auf der Strecke beschäftigte Personal betreffen, würde sich gewiß regeln lassen. Die Organisation wird die diesbezüglichen Forderungen der Elektrizitätsarbeiter in eine fest Norm bringen, sind es doch auch noch andere Fragen, welche außer der so dringenden Stabilisierungsfrage endlich einer Lösung zugeführt werden müssen. Die Kraft der Elektrizitätsarbeiter aber muß sich derzeit in der Stabilisierungsfrage konzentrieren, denn diese Frage allein ist der Grundstein, auf welchem künftighin aufgebaut werden kann!

F. S.

Verhandlungen des VIII. internationalen Transportarbeiterkongresses.

Abgehalten zu London am 26. August 1913 und den folgenden Tagen.

Eröffnung des Kongresses.

Der Kongreß wird am 26. August 1913 um 1/11 Uhr vormittags eröffnet. Das Kongreßlokal befindet sich in der Cayton Hall, vormals das Stadthaus von Westminster.

Reichstagsabgeordneter Schumann (Berlin) eröffnet den Kongreß und führt aus: Ich heiße die Kollegen aller Länder im Namen des Zentralrates der internationalen Transportarbeiter herzlich willkommen. Trotz aller entgegenstehenden Schwierigkeiten ist es uns gelungen, eine internationale Föderation ins Leben zu rufen. Mag auch noch manches an der Organisation zu wünschen übrig lassen, sie hat doch gezeigt, daß sie leistungsfähig ist, dem internationalen unternehmerischen Entgegenzutreten. Es ist nicht das erstmal, daß der Kongreß in London zusammentritt. Hier steht die Wiege der internationalen Föderation. Hier in London wurde der erste Kongreß abgehalten. Heute haben wir nahezu eine Million organisierter Transportarbeiter zu Wasser und zu Land in unserer internationalen Organisation. Aufgabe des Kongresses wird es sein, die Berichte der angeschlossenen Organisationen über ihre Tätigkeit in den letzten drei Jahren entgegenzunehmen, zu beraten, nach welcher Richtung hin unsere Organisation verbessert werden kann, wie sie ausgebaut werden muß, um überall ratend und helfend eingzugreifen. Unsere internationale Bewegung hat befruchtend auf die Organisationen in den verschiedenen Ländern gewirkt. Sie hat die Entwicklung zur Einheit gefördert, die so notwendig ist, in Anbetracht der Tatsache, daß das Unternehmertum seine Organisation immer mehr zentralisiert und über die Landesgrenzen ausdehnt. Es muß unsere Aufgabe sein, unsere internationale Organisation immer kampffähiger und schlagfertiger zu gestalten. Die internationale Transportarbeiterföderation wurde im Jahre 1897 in dieser Stadt gegründet. Unsere englischen Kollegen können stolz auf den Anteil sein, den sie an diesem Werk gehabt haben. Unser aller Wunsch wird sein, daß die internationale Transportarbeiterföderation gefestigt und gekräftigt aus diesem

Kongress herbeigeholt wird. Im Namen des Zentralrates der Internationalen Transportarbeiterföderation heiße ich Sie alle zu diesem Kongress herzlich willkommen. (Lebhafte Beifall.)

Delegierter Ven Tillet (London) begrüßt die Delegierten im Namen der englischen Kollegen: Diese Bewegung, der wir angehören, die Europa und Amerika umfaßt, kann wohl eine Weltbewegung genannt werden. Die Kapitalisten der Transportindustrie, gegen die wir kämpfen müssen, stellen wohl die mächtigste Körperschaft dar, die das Geld zu schaffen fähig ist. Sie bekämpfen uns geschlossen überall, bei allen Streiks und Aussperrungen, in welchem Lande diese auch stattfinden mögen. Sie beherrschen auch die Regierungen und können diese bewegen, Militär gegen streikende Arbeiter aufmarschieren zu lassen. Während der letzten großen Lohnbewegungen in Großbritannien haben die Regierungen mehr Gewalttätigkeiten gegen die Arbeiterklasse verübt als in irgendeinem anderen Land. Ich kann diese Gelegenheit nicht vorbegehen lassen, ohne des großen Führers August Bebel zu gedenken, den wir vor kurzem durch den Tod verloren haben. Durch seine große Aufrichtigkeit, seinem hohen Idealismus inspirierte er nicht allein die Bewegung Deutschlands, sondern auch die aller anderen Länder. Er war einer der ersten, der die hohe Bedeutung der Emanzipation der Frau im Befreiungskampf der Arbeiterbewegung erkannte und der mit glühender Seele für den Völkerverein und die Völkerverbrüderung stritt. Wir vermissen unseren teuren Toten schmerzlich in diesem Kampf gegen die Kriegsgewalt und Volksfeinde, den wir in allen Ländern führen müssen. Was unser Freund Liebknecht vor einiger Zeit über die Treibereien der Rüstungskapitalisten vorbrachte, findet auch bei uns und in anderen Ländern sein Gegenstück. Auch wir haben neben unserem Neberpartei ein Panzerplattenkartell, vor dem die Regierung sich fürchtet und deren Agenten die Presse bearbeiten und zum Krieg gegen Deutschland aufhetzen, während die deutschen Seher ihrerseits zum Krieg gegen England auffordern. Ich möchte, daß unsere Föderation stark genug werde, um Kriege zu verhindern, daß wir, wenn die Zeit kommt, einen Streit zur Verhinderung des Krieges erklären können. Man glaubt im Ausland vielfach, wir leben hier in England unter der Regierung einer philanthropischen Despotie, die uns jede Bewegungsfreiheit erlaube. Gewiß können wir so ziemlich alles reden, was wir wollen. Aber sobald es zum Handeln kommt, dann zeigt sich, wie beschränkt unsere Freiheit ist; dann kommen die Polizeihäufel und der Säbel und die Plünder des Soldaten zum Vorschein.

Ich bin stolz darauf, daß meine Organisation die Mitbegründerin der Internationalen Föderation ist, dessen ältestes Mitglied ich hier bin. Ich danke den Kollegen vom Zentralrat von ganzem Herzen für die geschäftstunliche und gewissenhafte Weise, in der sie bisher die Angelegenheiten der Föderation verwaltet haben. Seit dem letzten Kongress haben wir uns in Großbritannien zu einer Landesföderation zusammengetan, und ich hoffe, auf dem nächsten Kongress berichten zu können, daß in Großbritannien aus der Föderation eine Verschmelzung geworden ist, wie in Deutschland. Es freut mich, konstatieren zu können, daß die britischen Transportarbeiter heute mehr Interesse an der internationalen Bewegung haben als früher. Was auch die Veränderungen sein mögen, die wir in unserer Verwaltung vornehmen werden, so werden die Geschäfte hoffentlich dennoch wie bisher in derselben geschäftstunlichen und gewissenhaften Weise geführt werden.

Ich heiße im Namen der britischen Transportarbeiter die Kameraden aller Länder aufs herzlichste willkommen. Wir haben schwere Kämpfe hinter uns und schwere Kämpfe stehen uns bevor. Mehr denn je ist man geneigt, gewalttätig gegen uns vorzugehen. Ich beanspruche für mich und meine Freunde das Recht, der Gewalttätigkeit der Regierung mit Gewalt zu begegnen. Das soll keine Drohung sein, aber das ist die unabwendbare Entwicklung, wenn die Regierenden nicht damit aufhören, streikende Arbeiter durch Polizei und Militär niederzuknüppeln und niederzuschlagen zu lassen. Wir bilden eine große brüderliche Gesellschaft, die die Bande der Nation und der Rasse durchbrechen. (Lebhafte Beifall.)

Der Vorsitzende dankt dem Delegierten Tillet für die herzliche Begrüßung des Kongresses. Tillet's Worte über Bebel haben auf die deutschen Delegierten den tiefsten Eindruck gemacht. Seine Arbeiterklasse kann einen so schweren Verlust erleiden, als wie die deutsche durch den Tod Bebel's erlitten hat. Das Proletariat der ganzen Welt empfindet den Verlust mit, denn Bebel hat nicht nur für Deutschland gelebt, sondern für das ganze internationale Proletariat, und darum wird sein Andenken überall in Ehren gehalten werden.

Im Namen der französischen Delegierten schließt sich Delegierter Bridégaray (Paris — Eisenbahner) den Worten Tillet's über Bebel an.

Delegierter Appleton (Sekretär des Britischen Gewerkschaftsbundes) begrüßt den Kongress im Namen seiner Organisation, die sich aus 160 verschiedenen Gewerkschaften mit 878.000 Mitgliedern zusammensetzt. Wir vertreten denselben Gedanken wie Sie. Wir sind wie Sie für den Zusammenschluß der Organisation und gegen die Einzelaktion. Auch wir haben erkannt, daß wir unsere Tätigkeit über die Landesgrenzen hinaus ausstrahlen müssen. Was der Arbeiterbewegung nützt, ist ein weites Volk, eine größere Intelligenz und tiefere Bildung in den Reihen unserer aktiven Mitglieder. Wir könnten schon heute den Kapitalisten manche Betriebe aus der Hand nehmen und sie im Interesse der Arbeiterklasse verwalten, als Stufe zu dem Gesellschaftszustand, in dem jeder, der arbeiten will, das vollkommenste Leben und das höchste Maß des möglichen Glücks genießen kann. Glauben Sie nicht, daß wir nicht mit ganzem Herzen bei Ihnen sind, weil meine Rede kurz ist. Ich halte mehr vom Handeln als vom Reden. Es wird mich stets freuen, an Ihren Zusammenkünften teilzunehmen und ich wünsche Ihren Beratungen vollen Erfolg. (Lebhafte Beifall.)

Delegierter Williams (London) heißt den Kongress im Namen der Britischen Transportarbeiterföderation und des Londoner Distrikts herzlich willkommen. Ich wurde Sekretär der Transportarbeiterföderation zu einer Zeit, als wir in London einen großen Kampf zu bestehen hatten. Das brachte mich sofort in Verbindung mit der internationalen Bewegung. Durch die Vermittlung des Internationalen Sekretariats der gewerkschaftlichen Landeszentralen wurden wir von unseren ausländischen Brüdern in jenen schweren Zeiten mit 4000 bis 5000 Pfund Sterling unterstützt. Wir danken unseren Kameraden dafür. Ich möchte auch den deutschen Kollegen für den überaus freundlichen Empfang danken, den sie mir bei meinem Besuch Deutschlands zuteil werden ließen. Leider haben wir hier in London keine so schönen und imponierenden Gewerkschaftsgebäude, wie Sie in Deutschland. Mögen unsere Beratungen vom Geist der Einigkeit geleitet sein. Wir leben in schweren Zeiten, wir haben die vereinigten Kapitalisten der Transportindustrie gegen uns. Lassen Sie uns insbesondere darauf achten, daß wir uns nicht mit politischen Fragen befassen, wodurch unsere wirtschaftliche Tätigkeit gehindert werden könnte. Unsere internationale Bewegung ist noch in den Kinderschuhen. Hoffen wir, daß dieser achte Kongress ein Markstein in der Geschichte unserer Bewegung wird.

Der Kongress konstituiert sich.

Schumann (Berlin), Lindley (Schweden) und Gosling (England) werden zu gleichberechtigten Vorsitzenden gewählt. Gosling wird sein Amt erst am Donnerstag antreten, da er bis dahin an einer wichtigen Sitzung des parlamentarischen Komitees in Manchester teilnimmt.

Als Tagungszeit werden die Stunden von 10 bis 1 und von 3 bis 6 Uhr festgesetzt.

Auf Vorschlag des Vorsitzenden wird ein Komitee eingesetzt, das die Anträge zu beraten hat, die sich auf eine Abänderung der Geschäftsordnung beziehen. Das Ergebnis soll dem nächsten Kongress unterbreitet werden. Das Komitee setzt sich aus je einem Mitglied der fünf Gruppen der verschiedenen Nationen, den Antragstellern und einem Vertreter des Zentralrates, zusammen, und zwar aus Lindley (Schweden) als Antragsteller, Döring vom Zentralrat, Ribelli (Italien), Catby (England), Mahmann (Antwerpen), Gulbrandson (Schweden) und Schwab (Wien).

Die englische Delegation beantragt den Ausschluß der Presse mit dem kurzen Hinweis, daß „ernste Gründe dafür vorhanden seien“.

Korstiner (Wien) bekämpft den Antrag mit aller Entschiedenheit. Wir haben bei unseren Verhandlungen die Öffentlichkeit nicht zu scheuen. Ja, wir sind es unseren Kollegen schuldig, vor aller Öffentlichkeit zu verhandeln. (Lebhafte Zustimmung bei der Mehrheit des Kongresses.)

Guinchard (Paris) schlägt vor, die Arbeiterpresse zuzulassen, die bürgerliche aber auszuschließen.

Für den Antrag der Engländer stimmen 10, für den Antrag der Franzosen 24 Delegierte. Die Anträge werden damit abgelehnt und mit 20 Stimmen die volle Öffentlichkeit beschlossen.

Signorino (Mailand [Eisenbahner]) beantragt, Italienisch und Spanisch als gleichberechtigte Kongresssprachen zuzulassen. Der Kongress beschließt, an der Dreisprachigkeit der Verhandlungen festzuhalten, den italienischen und spanischen Delegierten aber ausnahmsweise zu gestatten, wichtige Anträge in ihrer Landessprache zu begründen.

Begrüßungsgramme sind eingetroffen von den Transportarbeitern Rumaniens und den Eisenbahnern Spaniens.

Der Kongress setzt sich aus 61 Delegierten und 5 Mitgliedern des Zentralrates zusammen. Vertreten waren: England (Eisenbahner, Seeleute, Schiffer, Hafen- und Transportarbeiter), Amerika (Seeleute), Belgien (Eisenbahner, Dockarbeiter, Schiffer, Hafenarbeiter), Frankreich (Eisenbahner, Dockarbeiter, Seeleute, Transportarbeiter), Finnland (die vereinigten Organisationen der Transportarbeiter), Dänemark (Eisenbahner, Seeleute, Dockarbeiter), Holland (Eisenbahner, Seeleute, Dockarbeiter, Transportarbeiter), Deutschland (die vereinigten Transportarbeiter aller Kategorien), Norwegen (Seeleute, Dockarbeiter), Österreich (Eisenbahner, vertreten durch die Genossen Josef Schwab, Josef Tomasil und Rudolf Müller, Wilhelm Brodecky und Karl Weran, und die vereinigten Transportarbeiter, vertreten durch die Genossen Gustav Korstiner und Karl Weigl), Schweden (die vereinigten Transportarbeiter), Schweiz (Eisenbahner, Transportarbeiter), Spanien (Eisenbahner) und Rußland (Seeleute). Vertreten sind 700.000 Mitglieder.

Die Tagesordnung des Kongresses lautet:

1. Eröffnung und Konstituierung des Kongresses.
2. Bericht des Zentralrates:
 - a) allgemeines und Rasse;
 - b) organisatorische und taktische Fragen;
 - c) Presse und
 - d) Anträge.
3. Die rechtliche Stellung der Angestellten und Arbeiter in den Verkehrsbetrieben.
4. Schiedsgerichte für Arbeitsstreitigkeiten.
5. Wahlen und Bestimmungen des nächsten Kongresses.

Nachmittags-sitzung.

Der Bericht des Zentralrates.

Der Sekretär Genosse Fochade der internationalen Transportarbeiterorganisation legt einen ausführlichen gedruckten Bericht vor.

Der Bericht des Zentralrates bespricht zunächst die Lage des Wirtschaftsmarktes in den letzten drei Jahren und weist darauf hin, daß die nahende Krise viele Abwehrkämpfe nötig machen wird. Der Bericht würdigt die großen Transportarbeiterstreiks der Berichtszeit, stellt den großen Einfluß des marxistischen Sozialismus auf die Entwicklung des deutschen Gewerkschaftswesens fest und vergleicht das gewerkschaftliche Zusammenwirken der englischen Arbeiter mit dem festen Bunde, das die deutschen Gewerkschaften umschlingt. Nur so ist es zu verstehen, daß die Engländer bei zweieinhalb Millionen Organisierten 1912 schon nach einem sechswöchigen Kampf von 50.000 Streikenden die internationale Solidarität anerkennen mußten, während die Deutschen, auch wo sie mehrere Hunderttausende von Mitgliedern monatelang im Kampfe hielten, das Ausland nicht in Anspruch nahmen. Der Bericht bespricht dann den Gegensatz zwischen deutscher und französischer Kampfmethode, zwischen einem starken Zentralismus und einem ohnmächtigen Syndikalismus, der in Paris die schlechtesten Arbeitsverhältnisse dulden muß. In England hat man in den letzten Jahren syndikalistische Massenaktion mit zentraler Organisationsform kombiniert, womit man große Erfolge erzielte, freilich nur unter günstigen Umständen der äußeren und inneren Politik, der Kriegsgefahr und der Herrschaft der liberalen Mittelpartei, während zum Beispiel der unter nicht so günstigen Umständen unternommene Kampf im Londoner Hafen trotz der Unparteilichkeit der Regierung mißlang. Auf solche günstigen Umstände aber kann man um so weniger in Ländern bauen, wo die Bürokratie und die Maschinengewehre regieren, wie in Deutschland und schließlich auch in Oesterreich. Die Auffassung der Arbeiter selbst ist ebenfalls von großer Bedeutung und deshalb erlahmen die deutschen Gewerkschaften nie in der täglichen politischen und gewerkschaftlichen Organisationsarbeit. — Der Bericht bespricht dann die technische Entwicklung und die Verbreitung arbeitssparender Maschinen, insbesondere im Eisenbahnbetrieb, in der Fischerei, in der Hafenarbeit, beklagt dann den geringen Fortschritt der Hygiene auf den Eisenbahnen, im Schiffsweesen steht es damit noch schlimmer. Die Fortschritte der Rettungseinrichtungen wurden auf der Dresdener Hygieneausstellung vorgeführt. Noch wenig ausgebildet ist der Rettungsdienst bei Unglücksfällen in den Seehandelsstädten. Von großen Kämpfen nennt der Bericht den der Seeleute auf den großen Seen Nordamerikas, die aufeinanderfolgenden Eisenbahnerstreiks in England, in Kanada, in Bosnien, wo durch das instruktionsmäßige Arbeiten (passive Resistenz) kolossale Verspätungen und ein völliges Durcheinander hervorgerufen wurden. Trotz aller Verschärfungen der Dienstordnung erlangte das Personal schließlich doch erhebliche Zugeständnisse und die Anerkennung der Organisation. Freilich hat der Belagerungszustand während der Sturmkrisis den Zustand wieder verschlechtert. Der Bericht erwähnt dann den Streik von ganzen 141 Kohlenarbeitern in Berlin, der zu der Arbeiter „Revolution“ und den unergieblichen Taten der Berliner Polizei geführt hat. In Warschau streikten die Straßenbahner, während in Dänemark ein Seeleutestreich durch den Rücktritt des Scharfmachers Kronman bemiendet wurde. Der gewaltige Eisenbahnerstreik in Frankreich ist noch in allgemeiner Erinnerung. Im Verkehrsgewerbe Newports gab es gewaltige Streiks, in Konstantinopel erlangten die Kohlenarbeiter zwar einige Zugeständnisse, aber die Abräumer der jungtürkischen Behörden brachte sie um den Erfolg. So bespricht der Zentralrat alle Kämpfe, die im Transportgewerbe der Kulturstaaten in den letzten Jahren geführt wurden, und analysiert überall die dabei befolgten Methoden, um immer wieder zu dem Schluß zu kommen, daß nur streng disziplinierte, starke Gewerkschaften die Arbeiterfrage vorwärtsbringen können.

Ueber die Entwicklung der Internationalen Transportarbeiterföderation wird berichtet, daß sie heute in 18 Ländern 50 Organisationen mit 881.950 Mitgliedern, in Wirklichkeit sogar schon über eine Million Mitglieder zählt, das ist fast doppelt so viel als vor drei Jahren. An der Spitze steht der Deutsche Transportarbeiterverband mit 231.400, der englische Eisenbahnerverband mit 180.000, die englische Transportarbeiterföderation mit 159.000, der österreichische Eisenbahnerverband mit 55.000, der spanische Eisenbahnerverband mit 40.000, der italienische mit 25.000, der französische mit 22.000 und der schwedische mit 21.000 Mitgliedern.

Der Redner fügt dem schriftlichen Bericht mündlich folgendes hinzu:

Werte Kongressmitglieder! Nach einer längeren Zwischenpause sind wir wieder einmal aus allen Ländern versammelt, um hier an der Geburtsstätte unserer internationalen Föderation über neue Mittel und Wege zur Durchführung unseres Programms zu beraten. Damit soll nicht gesagt sein, daß die bisher angewandten Mittel schlecht geworden oder veraltet sind; im Gegenteil, wir sind in der getreuen Befolgung aller in unserem Programm aufgestellten Grundfäden groß und stark geworden. Unser Programm ist das Resultat von sieben Kongressen, die dem heutigen Kongress in einem Zeitraum von 16 Jahren, also seit 1898, vorausgegangen sind. Unsere internationale Föderation hat Zeiten der schwersten Krisen durchgemacht, Zeiten, in denen es fraglich schien, ob sie überhaupt noch existierte. Aber auch über diese Sturm- und Drangperiode sind wir hinweggekommen. Nur die älteren Kameraden unter uns wissen, welche Schwierigkeiten zu überwinden waren, um das zu erreichen, was wir heute in der F. T. F. (Internationale Transportarbeiterföderation) verkörpert sehen. Ich habe dies deshalb besonders hervor, weil hier eine Anzahl Vertreter anwesend sind, die erst in den letzten Jahren zu uns kamen, also nicht wissen können, wie die Entwicklung der F. T. F. Schritt für Schritt vor sich gegangen ist. Diese Entwicklung ist das Resultat einer jahrelangen zähen und planmäßigen Arbeit, nicht nur des Zentralrates, sondern aller Kameraden, die im Vordergrund der internationalen Bewegung standen. Deshalb bitte ich alle die Vertreter, die heute zum erstenmal unter uns sind, die geleistete Arbeit zu respektieren. Unsere internationale Föderation bleibt doch immerhin auf eine Vergangenheit zurück und ihr Programm ist aus den Verhältnissen heraus entstanden. Es sollte daher möglichst vermieden werden, an dieser Grundlage zu rütteln, wenn nicht die unbedingte Notwendigkeit dazu vorliegt. (Zustimmung.) Wir können alle auf den Bau stolz sein, den wir errichtet haben. Seit 1910 hat sich die F. T. F. beinahe verdoppelt. Am 1. Juni 1910 zählte sie 42 Organisationen mit 467.918 Mitgliedern in 16 Ländern. Heute 50 Organisationen mit 881.950 Mitgliedern in 18 Ländern. Die Mitgliederzahl ist also um 414.032 gestiegen. In der Berichtsperiode haben sich 16 Organisationen mit 246.794 Mitgliedern der F. T. F. angeschlossen; ausgeschieden sind zwei Organisationen mit zusammen 2800 Mitgliedern. Interessant ist die Zusammenfassung der internationalen Föderation nach ihren Berufsgruppen. Soweit es möglich war, festzustellen, wieviel Mitglieder den in der internationalen Föderation befindlichen Berufsgruppen angehören, haben wir es versucht. Die Zahl der Eisenbahner stieg seit 1910 von 268.516 auf 378.188, der Straßenbahner, Fuhrleute und anderer Transportarbeiter von 89.016 auf 241.006, der Hafenarbeiter, Binnen-schiffer und Flößer von 84.536 auf 169.883, und der Seeleute von 27.850 auf 92.878. Hieraus ergibt sich, daß die Gruppe der Eisenbahner um etwa 30 Prozent zugenommen hat, die Gruppe der Hafenarbeiter hat sich verdoppelt, die Gruppe der Transportarbeiter und Seeleute verdreifacht. Die Gruppe der Eisenbahner ist vorläufig noch die stärkste in der internationalen Föderation, aber sie wird bald durch andere Gruppen, die sich in einer rapiden Entwicklung befinden, wahrscheinlich überholt werden.

Den Hauptanteil an der Zunahme der Gruppe Eisenbahner haben die Eisenbahner in Großbritannien und Spanien. Hier in Großbritannien schlossen sich drei Organisationen zu einer Einheitsorganisation zusammen, in der National Union of Railwaymen, die heute über 200.000 Mitglieder zählt. Es stehen nur noch die Lokomotivführer und Seizer in der Associated Society mit etwa 20.000 Mitgliedern und die Railway Clerks mit 12.000 Mitgliedern außerhalb der Union. Erstere wünschten ein förderatives System an Stelle einer Einheitsorganisation, letztere hielten einen Anschluß noch für verfrüht. Alle drei Organisationen wirken in wichtigen Fragen jedoch zusammen. So zeigt sich uns die Eisenbahnerbewegung in Großbritannien in einer Geschlossenheit, wie sie kaum in einem anderen Lande erreicht wird. Und Spanien? Ich hätte es vor Jahren nicht für möglich gehalten, in diesem Lande, das seit Jahren unter der Herrschaft der Aristokratie stand und von einer reaktionären Regierung geleitet wird, überhaupt eine Eisenbahnerorganisation zu schaffen. Ich mußte zu diesem Glauben kommen, weil die Organisation, die vor einem Jahrzehnt bestand und ihren Sitz in Barcelona hatte, in einem verunglückten Streit vollständig vernichtet wurde. Trotzdem gelang es den unermüdbaren Bemühungen der Kameraden Barrio und Corboncillo, die hier sind, in ganz kurzer Zeit eine Organisation von 70.000 Mitgliedern zu schaffen. Was mich aber am meisten freute, war, daß diese Organisation durch ihr Statut bestimmte, sie habe sich sofort der F. T. F. anzuschließen. Heute gehört sie mit 40.000 Mitgliedern ihr an. Ich glaube Ihnen allen aus dem Herzen zu sprechen, wenn wir den beiden Kameraden für ihre Arbeit die vollste Anerkennung des Kongresses aussprechen. (Lebhafte Beifall.) Der Kamerad Barrio steht an der Spitze der spanischen Gewerkschaftsbewegung, und ich wage deshalb zu hoffen, daß er es fertig bringt, in der nächsten Zeit auch eine tüchtige Organisation unter den Transportarbeitern, Hafenarbeitern und Seeleuten zu schaffen. Unserer Unterstützung wäre er dabei sicher.

(Fortsetzung folgt.)

Protokoll

über die am Dienstag den 1. April 1913 stattgefundene Beratung der Personalkommission der Südbahn, Sektion für Diener, Gruppe der übrigen Dienstzweige.

Bei der am Dienstag den 1. April 1913 im großen Sitzungssaal der Generaldirektion der Südbahn in Wien stattgefundenen Sitzung der Personalkommission der Südbahn, Sektion für Diener, Gruppe der übrigen Dienstzweige, waren anwesend: der Vorsitzende der Personalkommission, administrativer Direktor Dr. Gustav Fall, der Vorsitzendstellvertreter der Personalkommission, Zentralinspektor und Direktionssekretär Dr. Moriz Leonore Domeneo, der Sekretär der Personalkommission, Bahnsekretär Dr. Albert Grabtsch, die Personalkreferenten August Meißner, Oberinspektor und Vorstand der Materialverwaltung, Wenzel Sawlisch, Oberinspektor und Bureauvorstand, Emil Eberl v. Blumfeld, Oberinspektor, Franz Böllert, Inspektor und Bureauvorstand, Dr. Wilhelm Stenner, Bahnsekretär und Bureauvorstand, Karl Rupprecht, Oberinspektor und Bureauvorstand, Heinrich Jacobi, Inspektor und Bureauvorstand; als Schriftführer: Dr. August Weißel, Bahnkonzipist, Dr. Oskar Charlemont, Bahnkonzipist; die gewählten Mitglieder der Personalkommission: Thomas Sachl, Kanzleidiener, Karl Bontabi, Kanzleidiener und Johann Lucegentsch, Magazinsausseher; ferner als Experte der gewählte Erschmann der Personalkommission Karl Dietzsch, Drucker in Wien.

Nach Begrüßung durch den Zentralinspektor Dr. Domeneago stellt der Sekretär der Personalkommission die Prüfungsliste fest und konstatiert die ordnungsmäßige Konfirmierung der Personalkommission.

Ueber Aufforderung des Zentralinspektors Dr. Domeneago werden die Personalkommissionsmitglieder Sachl und Vontadi einstimmig zu Verifikatoren gewählt. Dieselben nehmen das Mandat an.

Ueber Antrag der Personalkommissionsmitglieder wird der gewählte Ersatzmann Karl Dietsch, Drucker in Wien, als Experte zugelassen.

Die Personalkommissionsmitglieder schlagen folgende Tagesordnung vor, die vom Präsidium angenommen wird:

1. Ernennung von Kanzleidienern zu Kanzleihilfen.
2. Forderungen der Drucker.
3. Abschaffung der Reinigungsarbeiten bei den Kanzleidienern und Druckern.
4. Eventuelles.

I. Ernennung von Kanzleidienern zu Kanzleihilfen.

Die Personalkommissionsmitglieder Sachl, Vontadi und Luczensky begründen das vorliegende Petition unter Hinweis auf mehrere Staatsbahndirektionen. Bahnsekretär Dr. Grabtschid beruft die letzte über die Petition um Ernennung von Kanzleidienern zu Kanzleihilfen ergangene Entscheidung des Herrn Generaldirektors:

„Kanzleidiener, die vorwiegend über den Rahmen der üblichen Kanzleidienerleistung hinausreichende Geschäfte besorgen, ausnahmsweise auch anderen verdienten Kanzleidienern, können die Vorteile des Kanzleihilfenschemas, und zwar ohne Ernennung zu Kanzleihilfen, dadurch zugewendet werden, daß sie schon nach dreijähriger Wartezeit in der Gehaltsstufe von 1000 Kr. zur außerordentlichen Vorrückung in die Gehaltsstufe von 1700 Kr. vorgeschlagen werden und nach fröhlichstens dreijähriger Wartezeit in der Gehaltsstufe von 1700 Kronen eine in die Pension einrechenbare Personalauslage von 100 Kr. und in die Pension nicht einrechenbare Personalauslage im Betrag der jeweiligen Quartiergeldifferenz zwischen den Gehaltsstufen von 1700 Kr. und 1800 Kr. erhalten. Ueber diese Verfügung kann nicht hinausgegangen werden.“

Personalkommissionsmitglied Sachl erklärt, daß bei den k. k. Staatsbahnen die Rangierungsarbeiten in der Einnahmefunktion von Dienern, Unterbeamten und von Beamten besorgt werden, denen Kanzleidiener nur zugeeignet seien; bei uns dagegen würden die Rangierungsarbeiten ausschließlich von Kanzleidienern besorgt. Er schildert hierauf ausführlich die Tätigkeit der Kanzleidiener unserer Einnahmefunktion. Ueber eine Anfrage des Dr. Grabtschid erklärt das Personalkommissionsmitglied Vontadi, daß qualifizierte Arbeiter auch von Kanzleidienern anderer Direktionen in den Registraturen und Expedienten berichtet würden. Experte Dietsch erklärt, daß im Vorjahr festgestellt wurde, daß bei folgenden Abteilungen qualifizierte Arbeiter von Kanzleidienern berichtet wurden: Fa, F, Fd, A, Ol, Z und K/I. Personalkommissionsmitglied Luczensky behauptet, daß auch die Kanzleidiener der Materialmagazine qualifizierte Arbeiten verrichten. Bei den Staatsbahnen würden ihre Arbeiten als qualifizierte anerkannt. Oberinspektor Meißner erklärt, daß diese Arbeiter nicht als qualifizierte bezeichnet werden können. Sie würden auch von Arbeitern ausgeführt, und jeder könne sie machen, der nur lesen und schreiben könne. Personalkommissionsmitglied Sachl behauptet, daß manche Kanzleidiener bei ihrem Eintritt viel geringwertigere Arbeiten verrichten hätten als die Kanzleidiener; viele Kanzleidiener könnten stenographieren und maschinensreiben. Ueber eine Anfrage des Experten Dietsch, wieso im Vorjahr Wagenführer zu Kanzleihilfen ernannt wurden, erklärt Doktor Grabtschid die nötigen Aufklärungen. Personalkommissionsmitglied Luczensky weist darauf hin, daß bei der Maschinenfabrik ein Kanzleidiener zum Kanzleihilfen ernannt wurde. Oberinspektor Rupprecht und Bahnsekretär Doktor Grabtschid klären den Fall dahin auf, daß beim Inspektorat Jansbrud eine freigewordene Kanzleihilfenstelle mit einem entsprechend vorgebildeten Kanzleidiener der Werkstätte Jansbrud besetzt wurde. Personalkommissionsmitglied Vontadi beruft hierauf die ganze Eingabe vom 26. Oktober 1910, worin die von den Kanzleidienern der Einnahmefunktion auszuführenden Arbeiten genau auseinandergesetzt werden. Die Personalkommission hält das im Betreff bezeichnete Petition aufrecht.

II. Forderungen der Drucker.

Bahnsekretär Dr. Grabtschid gibt die in der Direktionsentscheidung gefassten Beschlüsse über die im Vorjahr eingebrachten Petition bekannt.

Ueber die Petition der Personalkommission, Sektion für Diener, Gruppe der übrigen Dienstzweige: „Die Drucker sind nach zwei in der Gehaltsstufe von 1100 Kr. zugebrachten Dienstjahren zu Unterbeamten zu ernennen und in das Unterbeamtenschema einzureihen“, wurde entschieden, daß dieser Forderung nicht entsprochen werden könne.

Der „Petition der Personalkommission, Sektion für Diener, Gruppe der übrigen Dienstzweige, um Einführung der täglichen sechsstündigen Arbeitszeit für die Drucker analog dem Kanzleipersonal“ wurde nicht Folge gegeben.

Ueber die „Petition der Autographiedrucker um Gewährung der siebenstündigen Arbeitszeit ohne jede Klausel“ wurde entschieden:

„Abgesehen bis auf weiteres werden mit Wirksamkeit vom 1. März 1913 folgende Verfügungen getroffen:

Von der Erfüllung der mit einer Entscheidung aus dem Jahre 1911 festgelegten Verpflichtung des Druckerpersonals, im Bedarfsfall über die normale Arbeitszeit hinaus täglich noch weitere zwei Stunden ohne besondere Entschädigung zu arbeiten, wird abgesehen. Demnach dauert die Arbeitszeit in der Autographiedruckerei an Werktagen lediglich sieben Stunden (von 7 bis 2 Uhr). Etwa angeordnete, darüber hinausgehende Mehrleistungen werden bereits vom Beginn der achten Arbeitsstunde ab besonders entlohnt.

Die Verwaltung behält sich für den Fall, als mit dieser Begründung unangenehme Erfahrungen gemacht werden sollten, vor, dieselbe eventuell rückgängig zu machen.“

Ueber die „Petition der Personalkommission, Sektion für Diener, Gruppe der übrigen Dienstzweige, um Abschaffung der Hebergearbeit und des Feiertagsdienstes der Drucker; Heberstunden an Werktagen sind mit 1 Kr., Heberstunden an Sonn- und Feiertagen mit Kr. 1.50 zu entlohnen“ wurde entschieden:

„Insofern diese Petition die Abschaffung der Hebergearbeit betrifft, ist sie überhaupt nicht durchführbar.

Die Erhöhung der Heberstundenentschädigung auf 1 Kr. an Werktagen und Kr. 1.50 an Sonn- und Feiertagen wird unter Berufung auf zwei Entscheidungen aus dem Jahre 1912 abgelehnt, wonach die Entschädigung für besondere Mehrleistungen der Diener mit 50 H., beziehungsweise eventuell mit 60 H. per Stunde festgelegt wurde, gleichgültig, ob die Heberstunden an Werktagen oder an Sonn- und Feiertagen geleistet werden.

Soweit diese Petition die Abschaffung des Feiertagsdienstes betrifft, wurde dieselbe bereits mit einer Entscheidung aus dem Jahre 1911 abgelehnt, welche lautet:

Der Feiertagsdienst bleibt in seinem dermaligen Umfang (das ist in der Autographiedruckerei jeweils für die Hälfte des Personals, und zwar von 8 bis 12 Uhr, in der Fahrarten-

Druckerei ist je ein Feiertag ganz frei, am nächsten Feiertag arbeitet das ganze Personal von 9 bis 12 Uhr) aufrecht.“

Die „Petition der Drucker der Autographie um Pauschalierung der Heberstunden“ wurde abgelehnt.

Betreffs der „Petition der Personalkommission, Sektion für Diener, Gruppe der übrigen Dienstzweige: Die im Tagelohn stehenden Bediensteten in der Druckerei sind in die Normierung einzubeziehen und nach einjähriger Verwendung zu definitiven Druckern zu ernennen“ wurde nachstehende, bereits früher schon getroffene Entscheidung aufrechterhalten:

„Diesem Verlangen kann nicht entsprochen werden, da es nicht angeht, die Drucker anders zu behandeln als die übrigen Diener, die zwei bis drei Jahre warten müssen, bis sie definitiv angestellt werden.“

Ueber die „Petition der Personalkommission, Sektion für Diener, Gruppe der übrigen Dienstzweige: Die Drucker sollen, wenn sie bei der Maschine untauglich werden und auf einen anderen Posten kommen, in ihrem Einkommen nicht vermindert werden. Sie sollen Kanzleihilfen werden und in der Druckerei verbleiben“ wurde entschieden:

„Die bei der Maschine untauglich gewordenen Drucker wurden bisher stets in der Druckerei weiter verwendet; nach Tauglichkeit wird dieser Vorgang auch in Zukunft eingehalten werden. Eine generelle Zusage des Inhalts, daß zum Dienst bei der Maschine untauglich gewordene Drucker keine Einbuße an ihrem Einkommen erleiden, zu Kanzleihilfen ernannt werden und in der Druckerei verbleiben sollen, kann nicht erteilt werden.“

Die „Petition der Personalkommission, Sektion für Diener, Gruppe der übrigen Dienstzweige, um Ueberstellung der derzeit in Verwendung stehenden Druckfortenarbeiter in das Schema A I der Diener mit dem Anfangsgehalt von 1000 Kr. und dem Endgehalt von 1800 Kr. sowie um Verleihung des Titels „Kanzleihilfen“ an dieselben“ wurde abgelehnt.

Ueber die „Petition der Personalkommission, Sektion für Diener, Gruppe der übrigen Dienstzweige: Zu Druckereiaufsichtern sollen nur Drucker gemacht werden“ wurde entschieden:

„Die Druckereiaufsichtern wurden bisher regelmäßig aus den Druckern entnommen, und wird auch in Zukunft dieser Vorgang nach Tauglichkeit eingehalten werden.“

Ueber die „Petition der Personalkommission, Sektion für Diener, Gruppe der übrigen Dienstzweige, um aktenmäßige Festlegung des Prämienystems für die Drucker der Einnahmefunktion“ wurde entschieden:

„Das Prämienystem und die Ueberstundenentlohnung für die Bediensteten der Fahrkartendruckerei werden in einer nach dem Muster der k. k. Staatsbahnen verfahren Kundmachung niedergelegt, welche seitens der Direktion des finanziellen Dienstes durch Anschlag veröffentlicht werden wird.“

Experte Dietsch begründet das Petition um Ernennung der Drucker zu Unterbeamten damit, daß die Drucker auf Vertrauensposten verwendet würden und qualifizierte Arbeiter zu versehen haben. Die Fahrkartendrucker müssen auch Streckenkenntnisse haben, um eventuell vorkommende Fehler rechtzeitig ausbessern zu können. Das Petition um Ernennung der Drucker zu Unterbeamten wird daher aufrechterhalten, ebenso das Petition um Gewährung der sechsstündigen Arbeitszeit für die Drucker und Druckfortenarbeiter. Experte Dietsch hält ferner das oben erwähnte Petition um Entlohnung der Ueberstunden unter Hinweis auf Zirk. 385 A ex 1907 aufrecht. Die Staatsbahnen hätten eine Ueberstundenentlohnung von 50 H. für die Drucker eingeführt. Experte Dietsch hält ferner das im Vorjahr eingebrachte Petition um Genehmigung der schon am 10. Jänner 1912 überreichten Arbeitsordnung für die Drucker und Druckfortenarbeiter aufrecht. Das Petition um Ernennung der Druckfortenarbeiter zu Kanzleihilfen bezieht sich nur auf einen Kanzleidiener und wird mit dem unter I erwähnten Petition zusammengezogen. Im übrigen nimmt der Experte Dietsch die Entscheidungen der Verwaltung über die Petition der Drucker ohne Einwendung zur Kenntnis.

III. Abschaffung der Reinigungsarbeiten bei den Kanzleidienern und Druckern.

Experte Dietsch vertritt das Petition bezüglich der Drucker, Personalkommissionsmitglied Vontadi vertritt das Petition bezüglich der Kanzleidiener. Er wiederholt die in dieser Angelegenheit im Februar 1913 vorgebrachte Petition unter Hinweis auf mehrere Staatsbahndirektionen, wo teilweise die Kanzleidiener von den Reinigungsarbeiten befreit seien. Ueber eine Anfrage des Direktors Dr. Fall berichtet sodann die einzelnen Personalreferenten, in welchem Umfang bei den einzelnen Direktionen die Kanzleidiener Reinigungsarbeiten zu besorgen haben. Sollte jedoch die Zusammenziehung der beiden heute bestehenden Arbeitsordnungen in eine einzige Arbeitsordnung Schwierigkeiten bereiten, so habe er nichts dagegen, daß die beiden Arbeitsordnungen mit den gewünschten Verbesserungen wieder getrennt aufgelegt werden. Experte Dietsch erklärt, er habe festgestellt, daß auf der Strecke bis Neustadt und in vielen anderen Stationen die Reinigungsarbeiten durch Arbeiter besorgt würden. Ebenso würden auf mehreren Staatsbahnstrecken die Reinigungsarbeiten durch Arbeiter oder Frauen besorgt. Direktor Dr. Fall erklärt, das äußerste, was die Verwaltung in der Frage der Reinigungsarbeiten tun könne, wäre, daß einige Kanzleidiener von den Reinigungsarbeiten befreit würden. Es könnte sich hierbei nur um Kanzleidiener handeln, die in hervorragendem Maß qualifizierte Arbeiten verrichten. Er werde aber dafür eintreten, daß die Reinigung aller Spundnäpfe der Salubrationsgesellschaft oder Reinigungsfrauen übertragen würde. Nach einer längeren Debatte einigen sich die Personalkommissionsmitglieder auf folgende Anträge:

„Neue Kanzleidiener, welche besonders qualifizierte Arbeiten verrichten, sollen von den Reinigungsarbeiten befreit werden, soferne sie mindestens einen Gehalt von 1500 Kr. erreicht haben.“

„Die Reinigung der Spundnäpfe und Waschapparate soll durchwegs den Kanzleidienern abgenommen werden.“

IV. Eventuelles.

1. Personalkommissionsmitglied Luczensky bespricht das vor kurzem erscheinende Urlaubszirkular. Der Herr Generaldirektor habe versprochen, eine Plenarsitzung der Personalkommission einzuberufen, um die Urlaubsnormen durchzuberaten. Das sei aber nicht geschehen. Er verweist ferner darauf, daß der Wiener Gemeinderat seinen Bediensteten folgende Urlaube gewährt habe: von 1 bis 5 Jahren 8 Tage, über 5 bis 15 Jahre 14 Tage, über 15 bis 25 Jahre 17 Tage, über 25 Jahre 21 Tage.

Das Handlungsgehilfengesetz schreibe für die Handlungsgehilfen folgende Urlaube vor: von 1/2 Jahr bis 5 Jahre 8 Tage, bis 15 Jahre 14 Tage, darüber hinaus 21 Tage.

Personalkommissionsmitglied Luczensky bringt hierauf folgende Anträge ein:

„I. Die Direktion wird ersucht, die in ungenügenden Memoranden überreichten Forderungen über die Regelung der Erholungsurlaube auf die Tagesordnung der nächsten Plenarsitzung zu stellen.“

„II. Sämtliche Magazinsaufseher sind bei Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr. zu Unterbeamten zu ernennen.“

2. Personalkommissionsmitglied Vontadi bringt die im Vorjahr vorgebrachten Uniformpetite der Kanzleidiener wieder vor:

„Gerabsetzung der Tragzeit der Uniformstücke von zwei auf ein Jahr. Einführung der hohen Kappen sowie Umwandlung des Quaders in Winterjakkos.“

Oberinspektor Pöllerthier teilt mit, daß die im Vorjahr eingebrachten Uniformpetite noch nicht in der Direktionsentscheidung behandelt worden seien.

Die Beratung wird sodann geschlossen.

Sobin geschlossen und gefertigt:

- Fall m. p.
- Dr. Domeneago m. p.
- Dr. Grabtschid m. p.
- Die Verifikatoren:
- Thomas Sachl, m. p.
- Karl Vontadi m. p.
- Als Schriftführer:
- Dr. Charlemont m. p.
- Dr. Weiffel m. p.

Protokoll *)

der Sitzungen der Sektion „Unterbeamte“ des Zentralauschusses für allgemeine Personalangelegenheiten der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Bei der am 27. und 28. März 1913 im Eisenbahnministerium stattgefundenen Sitzung der Sektion Unterbeamte des Zentralauschusses für allgemeine Personalangelegenheiten der Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen waren anwesend: Als Vorsitzender: Ministerialrat Dr. Hermann Voeh; als Vorsitzenderstellvertreter: Ministerialsekretär Dr. Josef Winter. Die gewählten Mitglieder: Julius Neumann, Offiziant, Nordbahndirektion; Franz Hartenthaler, Lokomotivführer, Wien; Ferdinand Ditz, Bahnmeister, Direktion der Staatseisenbahngesellschaft; Oskar Hartwig, Werkmeister, Nordwestbahndirektion; Franz Hattlinger, Oberkondukteur, Direktion Linz; Laurenz Jöbler, Offiziant, Direktion Jansbrud; Johann Jammerneq, Bahnmeister, Direktion Willach; Johann Zinkl, Oberkondukteur, Direktion Tries; Eduard Czornach, Werkmeister, Direktion Pilsen; Franz Vorobec, Stationsmeister, Direktion Prag; Johann Prokop, Stationsmeister, Direktion für die B. N. B.; Franz Volk, Stationsmeister, Direktion Olmütz; Ludwig Bartoniczek, Offiziant, Direktion Krafau; Johann Wittmar, Werkführer, Direktion Lemberg; Franz Zubrzycki, Stationsmeister, Direktion Stanislaw; Karl Kofosz, Wagenrevisor, Betriebsleitung Czernowit. Ferner die ernannten Mitglieder: Franz Mertz, Signalmeister, Direktion Linz; Alois Antholzer, Magazinmeister, Direktion Wien; Johann Weichselbaum, Magazinmeister, Nordbahndirektion; Johann Scheibein, Kanzlist, Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft; Johann Heisinger, Lokomotivführer, Direktion Wien. Als Schriftführer fungierte Ministerialkonszipist Dr. Karl v. Kiebler.

Der Vorsitzende eröffnet mit einer kurzen Begrüßungsansprache die Sitzung und konstatiert sodann, daß die Zentralauschussmitglieder mit Ausnahme des Mitgliedes Bezg, an dessen Stelle der Ersatzmann Zubrzycki erschienen ist, vollzählig anwesend sind.

Vor Eingang in die Beratung erläutert der Vorsitzende die Grundzüge, welche für die Erstellung der Tagesordnung maßgebend waren und gibt die Gründe bekannt, weshalb von den 253 eingelangten Anträgen 25 Anträge als nicht in die Kompetenz des Zentralauschusses gehörig, ausgeschlossen werden mußten.

In der Hand der einschlägigen Bestimmungen über den Vorgang bei Einbringung von Initiativanträgen macht der Vorsitzende die Mitglieder zur künftigen Darnachachtung aufmerksam, daß sie nach diesen Bestimmungen das ganze Jahr hindurch Anträge einbringen können und ersucht daher im Interesse einer klugen Erstellung der Tagesordnung nicht erst in letzter Stunde die Anträge zu übermitteln.

In Anbetracht des Umstandes, daß die Mehrzahl der Zentralauschussmitglieder neu gewählt ist, seien diesmal auch die verspätet eingelangten Anträge ausnahmsweise bei der Erstellung der Tagesordnung berücksichtigt worden.

Mitglied Neumann erbittet sich das Wort zu einer Anfrage, ob der Vorsitzende im Verlauf der Sitzung bestimmte Erklärungen zu den einzelnen Anträgen abzugeben in der Lage sei und wann das Eisenbahnministerium beabsichtigt, die nächste Tagung des Zentralauschusses abzuhalten.

Der Vorsitzende erwidert unter Berufung auf das Statut, wonach der Zentralauschuss lediglich zur Abgabe gutachtlicher Äußerungen bestellt ist, daß es ganz außerhalb seiner Kompetenz gelegen wäre, zu den Anträgen namens des Eisenbahnministeriums Stellung zu nehmen; er könne lediglich zu den einzelnen Anträgen seiner eigenen Anschauung Ausdruck geben, da die Durchführung von Maßnahmen erst auf Grund der vom Ausschusse abgegebenen Gutachten geprüft und in Erwägung gezogen werden könne; soweit es sich um Angelegenheiten handle, welche bereits früher den Gegenstand der Beratung im Zentralauschusse gebildet haben, sei es den Zentralauschussmitgliedern durch Einsichtnahme in das Originalprotokoll möglich, von der gegenständlichen Stellungnahme des Eisenbahnministeriums Kenntnis zu nehmen.

Sinsichtlich der Bekanntgabe des nächsten Tagungstermins des Zentralauschusses erteilt der Vorsitzende die Antwort, daß die Festlegung eines bestimmten Zeitpunktes, welcher auch von einer Reihe verschiedener unvorhersehbarer Umstände abhängen, nicht fixiert werden könne, daß es jedoch in seinen Intentionen gelegen sei, den Zentralauschuss regelmäßig einzuberufen.

Mitglied Hartenthaler wendet sich dagegen, daß die vorgenommene Wänderung der Statuten bisman ihres provisorischen Charakters nicht entleitet wurde.

Mitglied Hattlinger behauptet, daß die Einsichtnahme in das Protokoll erschwert worden sei, wodurch eine Reihe von Anträgen abermals eingebracht wurde, deren Vorbringung, im Falle ihm die Einsicht in das Protokoll zugänglich gewesen wäre, unterbleiben hätte können.

*) (Anmerkung der Redaktion. Bei den immer komplizierter und umfangreicher werdenden Verhandlungen der Personalkommissionen wird sowohl das Amt der Schriftführer als auch das der Verifikatoren ein immer schwierigeres. Die Verifikatoren stehen dem fertiggestellten Protokoll gegenüber vor einer fertigen Arbeit, an der einschneidende Änderungen nicht mehr vorgenommen werden können, und es sind Klagen über die Fassung des Protokolls unvermeidbar. Betreffs des vorliegenden Protokolls kamen uns die Klagen zu, daß die meisten für die Zugbegleiter eingebrachten Anträge fehlen und daß nicht immer der Verlauf der Verhandlungen richtig festgehalten sei. Wir werden daher notwendige Zusätze nach Veröffentlichung des amtlichen Wortlautes anfügen.)

Mitglied Borobec teilt mit, daß er die Vertagung von der Sitzung zu spät erhalten habe und daher keine Anträge einbringen konnte. Er beantragt daher die Vertagung des Zentralausschusses bis zum Herbst.

In der über den Vertagungsantrag abgeführten Debatte, an welcher sich die Mitglieder Sammernegg, Gartenhaller, Hattinger, Diß, Borobec, Neumann, Zöbeler und Poll beteiligten, betont Mitglied Rossa, daß eine Vertagung mit Rücksicht auf die vielen Anträge nicht am Platze wäre.

Hierauf stellt Mitglied Scheibin nachfolgenden Antrag:

„Da die Durchführung des am 17. Dezember 1911 vom österreichischen Abgeordnetenhaus einstimmig gefaßten Resolutionsantrags überaus große Schwierigkeiten bereitet, erklärt die Sektion »Unterbeamte« des Zentralausschusses für Personalangelegenheiten, vorläufig von jeder Antragstellung bezüglich wirtschaftlicher Fragen Abstand zu nehmen und nachdrücklich darauf zu verweisen, daß sich ein hohes k. k. Eisenbahnministerium durch den § 4 des Gesetzes über das Budgetprovisorium für das erste Halbjahr 1918 verpflichtet haben müsse, die noch nicht erfüllten Maßnahmen aus dem genannten Resolutionsantrag ehe baldigst der vollen Erfüllung zuzuführen.“

Formell wird beantragt, die Beratung der wirtschaftlichen Anträge zu vertagen und nur jene einer Beratung zu unterziehen, welche nicht eine materielle Besserstellung zum Inhalt haben.“

Mitglied Merth ist ebenfalls der Ansicht, mit Rücksicht auf die überaus große Anzahl von Anträgen alle materielle Fragen beinhalten Anträge bis zur nächsten Tagung zurückzustellen und nur über jene Anträge zu verhandeln, welche ohne große finanzielle Mehrauslagen durchführbar sind.

Die Mitglieder Hattinger und Neumann beantragen die vorläufige Unterbrechung der Sitzung, um auf Grund der indessen vorgenommenen Einsichtnahme in das Originalprotokoll der vorhergehenden Sitzungen ihre Anträge redigieren und die besonders dringenden Wünsche herausziehen zu können.

Diese letzteren Anträge wären sodann einer eingehenden Beratung zu unterziehen, während die übrigen Anträge — ohne weitere Verhandlung en bloc angenommen — dem Protokoll anzureihen wären.

Der Vorsitzende bringt nun die verschiedenen Vorschläge über den für die weitere Beratung einzuschlagenden Vorgang zur Abstimmung, worauf sich die Mitglieder zu dem Vermittlungsantrag einigen, die Sitzung behufs Durchsicht des früheren Protokolls und Beratung über die Formulierung der Anträge zu unterbrechen.

Der Vorsitzende erteilt diesem Vorschlag seine Zustimmung, überläßt den Zentralausschussmitgliedern das Originalprotokoll und unterbricht die gemeinsame Sitzung bis nächsten Tag 9 Uhr vormittags.

Nachdem die Zentralausschussmitglieder in das Protokoll Einsicht genommen und über ihre Anträge unter sich verhandelt hatten, trat der Zentralausschuss Freitag, 9 Uhr vormittags, wieder zusammen.

Mitglied Zöbeler teilt hierauf dem Vorsitzenden mit, daß der Zentralausschuss den einseitigen Beschluß gefaßt habe, der Gesamtheit der auf die Tagesordnung gestellten Initiationsanträge neun Anträge zu entnehmen, deren Durchführung als besonders dringend bezeichnet werde und ersucht den Vorsitzenden, dieselben nunmehr zur Diskussion zu stellen.

Der Vorsitzende nimmt diese Ausführungen zur Kenntnis und erteilt zur Begründung des ersten Antrages betreffend den Gärtenausgleich dem Mitglied Hattinger das Wort.

Antrag I. Gärtenausgleich.

Dieser hebt hervor, daß bei der erfolgten Durchführung des allgemeinen Gärtenausgleiches für die Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen sonderbarerweise die Unterbeamten keine Berücksichtigung erfahren haben, obwohl eine tatsächliche Anzahl von Unterbeamten trotz der zweijährigen Vorrückungsfristen den Endgehalt nicht erreichen könne.

Mitglied Poll wünscht die Durchführung des vom Abgeordnetenhaus im Dezember 1911 für Unterbeamte und Diener beschlossenen Gärtenausgleiches, und zwar mit Berücksichtigung der provisorischen, beziehungsweise im Tagelohn zuridiegelegten Dienstjahre.

Um Ueberholungen vorzubeugen, sollen auch jenen Bediensteten, die 1/2 Differenzjahre aufweisen, ein halbes Jahr Kürzung, und jenen Bediensteten, die 3/4 Differenzjahre aufweisen, 1/2 Jahre Kürzung gewährt werden.

Nachdem älteren Unterbeamten, dem es unter Zugrundelegung der zweijährigen Vorrückungsfristen nicht möglich ist, bis zum Ablauf der zur Pensionierung mit vollem Höchstgehalt nötigen und anrechenbaren Dienstzeit den Höchstgehalt zu erreichen, soll die Vorrückungsfrist in den einzelnen Gehaltsstufen so gekürzt werden, daß jeder der gedachten Bediensteten vor seiner auf Grund der beendeten Dienstzeit erfolgten Pensionierung den Höchstgehalt erreichen kann; diese Grundfäße hätten ferner auch auf alle Bediensteten jener Kategorien, die im Genusse der Anrechnung der anderthalbfachen Dienstzeit stehen, Anwendung zu finden, damit sie innerhalb 24 Jahren ihren normierten Höchstgehalt erreichen können.

Jedem Unterbeamten, der unverschuldeterweise trotz seiner längeren Dienstzeit mit dienstjüngeren Kollegen im Gehalt gleichgestellt ist oder sich in einer niedrigeren Gehaltsstufe befindet, als dienstjüngere Kollegen, soll die Vorrückungsfrist in den einzelnen Gehaltsstufen so oft um je ein Jahr gekürzt werden, als sich bei jedem einzelnen älteren Bediensteten gegenüber einem jüngeren Bediensteten gleicher Kategorie Mehrdienstjahre ergeben, und zwar soll für je zwei Mehrdienstjahre je ein Jahr Kürzung der normalen Vorrückungsfrist gewährt werden.

(Fortsetzung folgt.)

Inland.

Wieder eine christlichsoziale Provisionsgeschichte.

In der Leopoldstadt ist im Oktober eine Reichsratswahl. Wie jede Wahl in Wien, so bringt auch diese wieder einige christlichsoziale Korruptionsbeulen zum Aufspringen. Am Dienstag ist bereits die erste Beule geplatzt, und das Mikante an der Sache ist, daß sie die Christlichsozialen in ihrer Not selber haben aufstechen müssen, um noch größeres Unheil zu verhindern. Die neueste Schweinerei, die man von den Christlichsozialen jetzt erfährt, hat Herr Karl Jesewitz zum Helden. Jesewitz ist in der Leopoldstadt eine große Säule der christlichsozialen Partei. Er ist dort Bezirksrat, Armenrat, Mitglied des Ortschulrates und Bürger, alles Würden, mit denen ihn die christlichsoziale Partei ausgezeichnet hat. Außerdem ist er auch Genossenschaftsvorsteher der Schuhmacher, was zu seinem Verhängnis wurde. In der Schuhmachergenossenschaft führt er nämlich ebenfalls eine echt christlichsoziale Wirtschaft und hat damit unter den Schuhmachern eine heftige Opposition ausgelöst. Die oppositionellen Schuhmacher

spürten deshalb in ihrer Wut auch seiner Tätigkeit als Gemeindefunktionär nach und haben damit gedroht, vor den Genossenschaftswahlen der Welt davon etwas zu erzählen. Darum ist jetzt die Beule geplatzt. Nach berühmten christlichsozialen Mustern hat nämlich Herr Jesewitz seine Stellung als Bezirksrat zu Provisionsgeschäften ausgenutzt. Wie so mancher andere christlichsoziale Ehrenmann hat er die Vermittlung von Konzessionen zu seinem einträglichen Nebengeschäft erkoren. Die kontrolllose Wirtschaft im Rathaus bietet ja für dieses Korruptionsgeschäft den fruchtbaren Boden. Da es in Wien ohne Protektion schier unmöglich ist, von unseren Kontrolllosen irgendeine Konzession zu erhalten, so können christlichsoziale Würdenträger durch ihren Einfluß leicht Geld verdienen, indem sie Konzessionen vermitteln. Das hat auch der Bezirksrat Jesewitz verstanden und er ließ sich in einem Falle gleich 1000 Kr. im Vorhinein dafür zusichern, daß er dem Bewerber eine Kaffeehauskonzession vermitteln würde. Das Geschäft war im besten Zug und der Bewerber hatte schon ein Akzept auf 1000 Kr. in der Tasche, als die bösen oppositionellen Schuhmacher einrissen. Sie hatten von diesem neuen christlichsozialen Geschäft erfahren, ließen vor keiner Woche bei einem Advokaten den Tatbestand aufnehmen und sorgten dafür, daß die Christlichsozialen erführen, daß sie dieses Material den Liberalen zur Benützung bei der Reichsratswahl ausliefern werden. Nun glaubten die Geängstigten nicht mehr anders auszukommen, als daß sie ihren verehrten, zum Bezirksrat, Armenrat und Ortschulrat erhobenen Besitzer des silbernen Verdienstkreuzes Karl Jesewitz selber opfern. In einer christlichsozialen Bewammlung in der Leopoldstadt haben sie die neueste christlichsoziale Schande selber erzählt und verlangt, daß Jesewitz sein Bezirksratsmandat niederlege.

Zum Eisenbahnüberfall in Galizien.

Wie polnische Blätter berichten, weist der Untersuchungsrichter Landesgerichtsrat Fida, der die Untersuchung gegen die unbekanntes Täter des Eisenbahnüberfalls in Galizien führt, seit einigen Tagen in Stanislaw, wo es seinen Bemühungen bereits gelungen sein soll, auf die Spur des Urhebers des Ueberfalls zu kommen. Dem Untersuchungsrichter war nämlich gemeldet worden, daß seit einigen Wochen aus Stanislaw der dortige städtische Polizist Alexander Turczynski abgängig sei, der in der Polizeiuniform und im Besitz seiner Polizeilegitimation in verschiedenen Städten Galiziens sich herumtreibe und zahlreiche Schwindelaktionen verübe. Nach der Personbeschreibung, die der Lokomotivführer von einem der Banditen gab, war dieser von schlanker Statur und trug einen grauen Gummimantel. Dies würde auffallend mit dem Äußern des flüchtigen Polizisten Turczynski übereinstimmen. Siezu kommt noch die den Polizisten schwer belastende Aussage eines Schankwirtes, der sich bei der Stanislawer Polizeidirektion meldete und angab, daß der Polizist bei ihm eingekerkert sei und erklärt habe, daß er sich auf der Suche nach drei Banditen befinde, wobei er sich von ihm eine graue Mütze und einen grauen Gummimantel ausgeborgt habe. Turczynski habe auch mitgeteilt, daß er einer Anarchistenbande auf der Spur sei und daß er sich scheinbar ihr anschließen wolle, um ihre Geheimnisse zu erfahren. Die Bande bestehe aus drei Personen. Aus diesen Angaben wird nun gefolgert, daß Turczynski schon damals mit Banditen in Verbindung stand und der Eisenbahnüberfall in Vorbereitung war. Gegen Turczynski wurde ein Steckbrief erlassen.

Der Verwaltungskommission Böhmens werden die Anleihen gekündigt.

Die 8 Millionen-Anleihe des Landesauschusses bei der Prager Städtischen Sparkasse wurde gekündigt, und zwar mit Februar 1914, mit der Motivierung, daß die Sparkasse das Geld dem Landesauschuss und nicht der Landeskommission geborgt habe. — Die Meldung, die durch mehrere Blätter ging, daß der Staat dem Lande Böhmen 1.200.000 Kr. zur Deckung geliehen habe, bewahrheitet sich in der Form, daß es sich hier zwar um kein Darlehen, sondern um einen unverzinslichen Vorschuss handelt. Eine Anleihe bei der Landesbank wäre mit gewissen Umständen und Kosten verbunden gewesen, während ein derartiger Vorschuss in kurzem Weg aus dem ersten Erlös der Vieraufgabe zurückerstattet wird. In „maßgebender Stelle“ nimmt man nämlich an, daß die Besichtigungen das Ergebnis der Vieraufgabe werde weit hinter der Annahme zurückbleiben, nicht zutreffend sein, daß vielmehr trotz des durch die Jahreszeit verringerten Bierkonsums der Ertrag im Monat September zur glatten Zurückzahlung dieses staatlichen Vorschusses und zur Deckung aller laufenden Ausgaben hinreichen wird.

Die letzte Schadenersatzklage infolge der Eisenbahnkatastrophe bei Uherško.

Die letzte der Klagen auf Schadenersatz anlässlich der Eisenbahnkatastrophe bei Uherško ist nunmehr durch einen Vergleich beigelegt worden. Der Kläger war der Reichenberger Fabrikant Leo Kanter, der bei dem Eisenbahnunglück seine Frau verlor und selbst schwer verletzt worden war. Im Vergleichswege hat nunmehr das Eisenbahnministerium dem Fabrikanten eine Abfindungssumme von 44.000 Kr. ausbezahlt.

Fette Superdividenden einer Privatbahn.

Die Bozen-Meraner Bahn verendet soeben ihren Geschäftsbericht und den Rechnungsabschluss für das 31. Geschäftsjahr 1912. Nach der Vergütung für Betriebsführung, Deckung, Betriebskostenentschädigung und der Auslagen für allgemeine Verwaltung, Steuern, Aktientilgung und Verzinsung sowie des Prioritätenendienstes und der Verzinsung von Investitionsschulden, verbleibt ein Ueberüberschuss von 250.951 Kr., welcher zuzüglich des Gewinnvortrages per 1911 per 234.426 Kr. wieder die Ausschüttung einer Superdividende von 8 Prozent ermöglicht. 289.378 Kr. werden auf neue Rechnung vorgezogen.

Ausland.

Die Menschenopfer des Krieges.

Ein bekanntes französisches Militärfachblatt bringt in abgerundeten Zahlen eine Uebersicht über die Opfer, die der erste und der zweite Balkankrieg die kriegführenden Staaten gekostet haben. Danach hätten eingebüßt:

Serbien: Bevölkerung 2.900.000 Seelen; Stärke der Armee 400.000 Mann; hievon kampfunfähig im ersten Krieg 30.000 (7,5 Prozent), im zweiten 41.000 (10,2 Prozent).

Montenegro: Bevölkerung 220.000 Seelen; Stärke der Armee 30.000 Mann, hievon kampfunfähig im ersten Krieg 10.000 (33,3 Prozent), im zweiten 1200 (4 Prozent).

Vulgarien: Bevölkerung 4.445.000 Seelen; Stärke der Armee 600.000 Mann, hievon kampfunfähig im ersten Krieg 73.000 (12,1 Prozent), im zweiten 83.000 (13,8 Prozent).

Griechenland: Bevölkerung 2.435.000 Seelen; Stärke der Armee 300.000 Mann, hievon kampfunfähig im ersten Krieg 23.000 (7,6 Prozent), im zweiten 25.000 (8,3 Prozent).

Türkei: Stärke der Armee 800.000 Mann; hievon kampfunfähig und vermisst 150.000 (18,7 Prozent).

Diese Zahlen können natürlich auf völlige Genauigkeit keinen Anspruch erheben, namentlich was den zweiten Balkankrieg anlangt. Aber sie zeigen doch, von welcher Größe die Opfer gewesen. Nahezu eine halbe Million Männer sind im Krieg gefallen, schwer oder leicht verletzt, in den Spitälern infolge der Verletzungen oder an der infolge des Krieges ausgebrochenen Seuche gestorben.

Polizei gegen streikende englische Straßenbahner.

In Dublin streiken die Straßenbahner und der Streik hat zu blutigen Zusammenstößen zwischen der Volksmasse und der Polizei geführt, die an die seinerzeitigen Ereignisse in Johannesburg erinnern. Tausende Personen versammelten sich am vorigen Samstag auf Liberty Hall, die Polizei trieb sie jedoch mit Knütteln auseinander. Dabei wurden über 100 Personen verletzt. 60 bis 70 verletzte Personen mußten im Krankenhaus behandelt werden, davon liegen drei oder vier mit gespaltenem Schädel im Sterben. Der Kampf der Behörden richtet sich vor allen Dingen gegen die schnell angewachsene irische Transportarbeitergewerkschaft, die jetzt 20.000 Mitglieder zählt und jede Woche 1000 neue gewinnt. Fünf der Führer, darunter Larkin, der Sekretär der Transportarbeiter, wurden wegen Hochverrats verhaftet, weil sie Drohungen ausgesprochen haben sollen, die die aristokratischen Führer der konservativen Nord-Irlandier seit Monaten täglich gebrauchen, ohne daß ihnen irgend etwas geschähe. Die verhafteten fünf Arbeiterführer wurden aber wieder tags darauf gegen Stellung einer Kaution auf freien Fuß gesetzt, aber wieder verhaftet. Einer von ihnen, der Gemeinderat Connolly, wurde wegen Aufreizung zur Empörung zu drei Monaten Gefängnis verurteilt.

Zusammenstoß zweier Expreszüge in Amerika.

Ein Portrain des von der Station Weiße Berge kommenden Expreszuges und der Barharbour-Expres sind in der Nähe von Wallingford zusammengestoßen. Die Züge waren mit Reisenden dicht gefüllt, die von den Ferien nach Newyork zurückkehrten. Der erstgenannte Zug fuhr von rückwärts in den Barharbour-Expres hinein, wobei zwei Schlafwagen zertrümmert und der dritte vom Bahndamm hinabgestoßen wurde. Dreizehn Passagiere wurden getötet und fünfzig verletzt, davon viele sehr schwer. Die Katastrophe soll durch dichten Nebel verursacht worden sein. In einem der Wagen des Expreszuges, der in den vor ihm fahrenden hineinfuhr, kehrten 60 Knaben von den Ferien zurück. Der Wagen wurde umgeworfen, viele von den Knaben verletzt.

Ein schweres Eisenbahnunglück in England.

Am 2. September früh stießen bei der Misgiff in der Nähe von Carlisle zwei Schnellzüge zusammen. Die Wirkung des Zusammenstoßes war furchtbar. Mehrere Durchgangswaggons wurden ineinander gestoßen; durch Explosion des Kessels der Lokomotive gerieten mehrere Personenwagen in Brand. Unter den Passagieren entstand eine fürchterliche Panik. Mehrere Frauen gebärdeten sich wie wahnsinnig, da sie mit ihren Kindern im Rauch zu erstickten drohten. Fünf Mitreisende sind verbrannt. Ihre verkohlten Leichen wurden unter den Trümmern der Waggons aufgefunden. Die Zahl der Verletzten ist sehr groß. Das Bahnunglück ist dadurch besonders tragisch, daß im Jahre 1910 an derselben Stelle ein ähnliches Unglück geschah. Die Untersuchung hat damals ergeben, daß die Gasbeleuchtung die Schuld an der Größe der Katastrophe trug. Auch diesmal verursachte sie, da keine Veränderung erfolgt war, großes Unheil. Der Zusammenstoß hatte schrecklichen Szenen im Gefolge. Er ereignete sich bei Regenwetter und tiefer Finsternis. Der erste Schnellzug — es war der fabelplanmäßige — hatte den Gipfel der Penninehügel fast erreicht und der Lokomotivführer tat sein möglichstes, um zur Bewältigung des letzten Anstieges den nötigen Dampfdruck zu bekommen. Ein Schaffner sah die Lichter des herannahenden anderen Zuges und eilte durch die Gänge, um die Reisenden zu wecken. Gleich darauf erfolgte der Zusammenstoß. Vier Waggons fingen sofort Feuer, und mehrere Reisende kamen in den Flammen um. Die Geretteten machten heroische Anstrengungen, die unter den Wagen festgeklebten zu befreien. Die Sirene war so groß, daß sich die Schienen bogen. Nach den letzten Meldungen sind bei diesem Eisenbahnunglück 14 Personen getötet und 10 verletzt worden. Die Ueberlebenden geben anschauliche Darstellungen von den Schreckensszenen, die diese Katastrophe, eine der

Schwersten, die sich auf den englischen Bahnen je ereigneten, im Gefolge hatte. Mehrere Tote sind noch nicht identifiziert worden. Die Schuldfrage konnte noch nicht vollständig Klargestellt werden. Augenscheinlich trifft die Verantwortung entweder den Signalwärter oder den Lokomotivführer des zweiten Expreszugs.

Neue Kommunikationen zwischen der Donau und der Adria.

Nach der Beendigung der Friedensverhandlungen soll, wie das „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnblatt“ berichtet, ein serbo-rumänischer Handelsvertrag zustande kommen, der auch einen Brückenbau über die Donau nach Turn-Severin in Aussicht nimmt, um die Verbindung des rumänischen Eisenbahnnetzes mit dem neuen, zur Adria führenden serbischen Netz zu bewerkstelligen. Die Rumänen sollen auch den Bau einer neuen Brücke bei Silistria und einer Eisenbahnlinie nach Mangalia beabsichtigen. So wie nun Konstanza als Endstation der großen Expreszugslinie Paris-Wien-Budapest-Bukarest und als Ausgangspunkt der Schiffsfahrtslinie Konstanza-Konstantinopel und als rumänischer Handelshafen figuriert, würde Mangalia als rumänischer Flottenstützpunkt dienen.

Streiflichter.

Von der Kaschau-Oberberger Eisenbahn. Die von der Generaldirektion der Kaschau-Oberberger Eisenbahn in den amtlichen Nachrichten Nr. 26, Z. 51.168/1A, verlaubarten Beschlüsse sind nicht geeignet, Gefühle allzu großer Befriedigung beim Personal auszulösen. Im Gegenteil, schon der Umstand, daß das Personal in völliger Unkenntnis dessen gelassen wird, wie und nach welchem Modus eigentlich die „Ausgleichung“ vorgenommen werden soll, steigert die Unzufriedenheit. Auch daß die sich etwa ergebende „Differenz“ in Form einer Zulage ausgegahlt werden soll, hat große Erbitterung hervorgerufen. Ja wieso, fragen sich die Eisenbahner, gedankt die Direktion eine Differenz der Bezüge zwischen Staatsbahn- und Kaschau-Oberbergerbahndienstleistungen zu ermitteln? Wo bleibt die Gleichstellung mit den Staatsbahnen? Was ist mit dem Härteausgleich? Man lese, wie naiv die Direktion solche Fragen zu lösen sucht. Sie hat einfach beschlossen: „Die auf unserer österreichischen Strecke domizilierenden, mit Jahresgehalt angestellten Bediensteten werden, insofern ihre Bezüge nach Singularechnung ihres Gehaltes, ihres Quartiergehaltes und ihrer eventuellen Familienzulage weniger betragen sollten, als die Summe des Gehaltes und Quartiergehaltes der gleichgestellten Kategorien des k. k. Staatsbahnpersonals, zur Ausgleichung dieser Differenz mit einer Zulage beteiligt. Diese Zulage ist fallweise veränderlich, das heißt sie wird insofern, als die laut Punkt II resultierende Differenz infolge Beförderung, Verfertigung der Angestellten oder zufolge Einstellung, Neugenehmigung, Erhöhung oder Verminderung der eventuellen Familienzulage u., eine Änderung erfahren sollte, von Fall zu Fall entsprechend erhöht, respektive vermindert werden.“ Weiter heißt es in dem zitierten Erlaß, daß diese Zulage in vierteljährlichen Vorhineintraten, rückwirkend vom 1. Juli, ausgegahlt werden sollen. Man versuche ja nicht, aus dieser Ankündigung etwaige Schlüsse zu ziehen, es führt zu keinem Resultat. Es ist ein Unikum, wie so manches bei unserer Bahn und zielt darauf hinaus, den Bediensteten die Augen zu verschmieren.

Als wir die Forderung nach Gleichstellung mit den Staatsbahnbediensteten bei der Direktion einbrachten, da dachten wir uns die Geschichte ganz anders, und zwar:

- 1. Daß die Unterbeamten und Diener, welche im Gehührensregulativ der Kaschau-Oberberger Bahn in nicht weniger als 35, sage und schreibe fünf und dreißig, Gruppen eingeteilt sind, analog der Staatsbahnen in nur sechs Gruppen eingereiht werden.
 - 2. Verkürzung der Vorrückungsfristen wie bei der k. k. Staatsbahn.
 - 3. Härteausgleich, wie ein solcher bei den k. k. Staatsbahnen praktiziert wird.
 - 4. Regelung des Quartiergehaltes, und zwar so, daß die einzelnen Quartiergehaltsklassen erhöht werden und dann erst die prozentuelle Aufteilung nach dem Wiener Quartiergehalt des Staatsbahnschemas erfolgt.
- Wir zeigen an folgendem Beispiel, wie gerecht unsere Forderungen zu Punkt 2 sind: Ein Bahnwächter wird bei der Kaschau-Oberberger Bahn mit einem Jahresgehalt von 600 Kr. ernannt und avanciert nach fünfjähriger Wartezeit um je 100 Kr., so daß er nach 15jähriger definitiver Dienstzeit den Endgehalt von 900 Kr. erreicht, während der Bedienstete gleicher Eigenschaft bei der Staatsbahn mit einem Anfangsgehalt von 900 Kr. ernannt wird, und sind die Avancementsverhältnisse folgende: Von 900 auf 1000 Kr. zweijährige Wartezeit, sodann nach je drei Jahren 100 Kr., so daß er den Endgehalt von 1400 Kr. schon nach 14 Jahren erreicht. Es erreicht folglich der Kaschau-Oberberger Bahnwächter erst nach 15jähriger definitiver Dienstzeit den Anfangsgehalt des Staatsbahnbediensteten gleicher Kategorie. Somit erhält ein Kaschau-Oberberger Bahnwächter während seiner 15jährigen Dienstzeit 10.500 Kronen an Bezügen (ohne Abzüge), während sein Kollege bei der Staatsbahn 17.000 Kr. in gleicher Dienstdauer erhält. Keinhinlich verhält es sich mit anderen Kategorien.

Erwähnt sei nur noch, daß die Bahnmeister bei der Staatsbahn mit 1400 Kr. ernannt werden und bei der Kaschau-Oberberger Bahn nur mit 1200 Kr.; außerdem sind die Vorrückungsfristen bei den k. k. Staatsbahnen kürzer. Desgleichen avancieren auch die Beamten rascher. Logisch ist daher auch die Forderung zu Punkt 3.

Wir wollen noch kurz bemerken, daß die Direktion unserer Forderung nach Errichtung einer Betriebsdirektion für die österreichische Strecke teilweise entgegengekommen ist. Die Zukunft wird lehren, ob wir in unseren Hoffnungen nicht getäuscht werden. Wir machen heute schon die Betriebsleitung darauf aufmerksam, daß wir erwarten, daß bei der Befetzung der neu freier Stellen bei der Betriebsdirektion in Leichen in erster Linie solche Angestellte berücksichtigt werden, die jahrelang auf der Strecke den Dienst versehen und schulpflichtige Kinder haben, damit sie auch ihren Kindern eine angemessene Schulbildung geben können. Wie wir jetzt schon die Wahrnehmung machen konnten, werden diese Umstände nicht berücksichtigt und es sind in der Station Leichen junge, ledige Leute stationiert, die sehr wohl ältere Kollegen in den diversen kleinen Stationen ablösen könnten. Das wäre ein Gebot der Vernunft. Wir werden auf der Wacht sein und jeden Fall in dieser Beziehung, sollte er nach Protektion rufen oder dergleichen, ans Tageslicht bringen.

Reichsratsabgeordneter Professor Erb als „Freund“ der Eisenbahner. Anlässlich der Lehrplanausstellung in Eimring schickte sich auch Herr Reichsratsabgeordneter Erb bemüht, den dort anwesenden Gewerbetreibenden durch einige schöne Worte den Honig um den Mund zu schmieren. Nachdem Herr Erb die ausgestellten Arbeiten im allgemeinen und das Gewerbe im besonderen herabgehoben hatte, konnte er es nicht unterlassen, auf den schweren Stand der Gewerbetreibenden

hinzuweisen. Aber nicht daß er auf die Ursachen der hohen Preise für Rohmaterialien sowie der Lebensmittel infolge der wahnwitzigen Schutzzölle oder auf die schon ins Ansehung steigenden Militärkosten aufmerksam gemacht hätte, nein, nichts von all dem ist schuld an dem Niedergang des Gewerbes, sondern die Eisenbahner sind es, für die die Gewerbetreibenden den letzten Heller ins Steueramt tragen müssen. Herr Erb sagte folgendes: „Wenn man so mit der Eisenbahn fährt, da kann man die Beobachtung machen, daß immer zwei, drei Personen frei fahren und eine vierte erst wieder eine bezahlte Karte besitzt, und da ist es kein Wunder, wenn unsere k. k. Staatsbahnen passiv sind und diese Passiven von den Steuern der Gewerbetreibenden gedeckt werden müssen.“ Es ist schon richtig, daß viele Leute auf den k. k. Staatsbahnen umsonst oder mit Ermäßigung fahren. Auch der Herr Erb als Staatsbeamter wird schon viele Weisen gemacht und von dem ihm zustehenden Rechte der Fahrbegünstigung Gebrauch gemacht haben. Der Herr Professor Erb möge sich nur der Mühe unterziehen und einmal einen Schnellzugsfonduteur fragen, wer alles in den Schnellzügen in der 1. und 2. Klasse frei fährt. Das Resultat würde er gewiß nicht den Gewerbetreibenden bekanntgeben. Weiß der Herr Erb noch nicht, daß auch viele Priester und besonders Offiziere Fahrbegünstigungen besitzen und daß von seiten des k. k. Eisenbahnministeriums diese Fahrbegünstigung auch auf die Offiziersfrauen und Offiziersdiener ausgedehnt wurde? Des weiteren gibt es eine Menge Nichtsteuer und Kapitalisten, die Freikarten besitzen. Und zum Schluß: Wieviel besoldete Agitatoren wird es in den verschiedenen deutschen Parteien geben, die im Besitz von Legitimationen sind, wodurch sie Anspruch auf Fahrbegünstigung haben, und dadurch die k. k. Staatsbahnen weit mehr ausnützen, als es je ein Bediensteter derselben tun könnte. Dazu stehen aber alle diese Personen in gar keinem Verhältnis zu den k. k. Staatsbahnen, während die freie Fahrt der Eisenbahnbediensteten ihr gewährleistetes Recht und ein Teil ihrer Bezüge ist. Wenn unsere k. k. Staatsbahnen finanziell nicht das sind, was sie sein könnten, so haben nicht die armen Bediensteten die Schuld, sondern die führenden politischen Parteien durch ihre unsinnige Wirtschaftspolitik.

Die Sparwut auf der k. k. Nordbahn und ihre Helfershelfer. Wie allgemein bekannt, befaßt sich das Eisenbahnministerium mit der Absicht, alle Unterbeamten von der Verwendung auf Lokalbahnen nach Möglichkeit abzugeben. Daß das Eisenbahnministerium gerade dort Ersparnisse machen will, wo nichts zu ersparen ist, ist traurig, aber noch trauriger ist es, daß sich noch auf diesem Gebiet Helfershelfer finden, die das Eisenbahnministerium auf eine bestimmte Kategorie hinweisen, bei der Ersparnisse gemacht werden können, wobei diese Leute jedoch auf die eigene Person vergessen. Wir wollen nun auf die Lokalbahn Troppau-Gräß hinweisen. Dort haust ein schwarzer Herr namens Johann Tischler als Stationsleiter. Als vor zirka einem Jahre die Station Gräß ausgeschrieben wurde, da hatte es ausdrücklich geheißen, daß nur die jüngsten Stationsmeister sich um diese Stelle bewerben sollen. Es haben sich auch tatsächlich mehrere Stationsmeister, im Gebalt von 1200 Kr. stehend, beworben. Aber so wie immer mußte man auch hier eine Ausnahme machen, um so mehr deshalb, weil diese Lokalbahn Eigentum der streng deutschnationalen Stadt Troppau ist, und es mußte darauf Rücksicht genommen werden, daß auf diesen Posten nicht etwa ein Tscheche oder gar ein Sozi kommt. Demzufolge mußte der als Sozi- und Tschechenfeind gut bekannt Herr Tischler von Freiherrmersdorf nach Gräß versetzt werden. Die Versetzung des früheren Vorstandes von Gräß nach Vielitz geschah aus Ersparungsrücksichten, weil dieser den Rang eines Adjunkten bekleidete, während der Posten in Gräß nur für einen Unterbeamten systemisiert ist. Hätte man auf diesen Posten einen jener Bewerber, die im Gebalt von 1200 Kr. stehen, versetzt, so könnte man von Ersparnis sprechen, weil man aber bei Versetzung dieses Postens mehr auf Parteizugehörigkeit gesehen hat, so kam auf diesen ein Mann, der im Gebalt von 2000 Kr. steht und zum 1. Jänner 1914 die Ernennung zum Assistenten erwartet, und man wird wieder so weit sein, als wenn die Versetzung gar nicht stattgefunden hätte, nur mit dem Unterschied, wenn Herr Tischler von Freiherrmersdorf nicht versetzt worden wäre, da hätte die k. k. Staatsbahn 1600 Kr. an Substitutengelder erspart; denn dieser Posten blieb nach Herrn Tischler durch neun Monate unbesetzt, das heißt besetzt mit einem Substituten. Herr Tischler, welcher es auch verstand, sich bei den Spitzen des Verwaltungsrates dieser Lokalbahn eine Protektion zu erwerben, mußte schließlich schwören, daß er jede Gelegenheit benützen wird, um für die Verwaltung Nutzen herbeizuführen. Seinem Schwur treu bleibend, war sein erstes wohlthätiges Werk gewesen, den Kassegehilfen, Herrn Ledbal, zur Verfügung zu stellen, da dieser als Kassegehilfe unzulänglich sei. Sein zweites Werk war, den Weichenwärter als disponibel zu erklären; weiters braucht Herr Tischler auch keinen Nachwächter, und gegenwärtig hat sich dieser Herr etwas ganz besonderes geleistet, nämlich er hat eine Eingabe gemacht, daß man auf die Gräzer Lokalbahn einen jungen Kondukteur als Zugsführer und zwei Bremser versetzen soll, weil die Oberkondukteure und Kondukteure, welche gegenwärtig den Dienst auf dieser Strecke versehen, zu teuer zu stehen kommen. Herr Tischler will nur sparen, er verspricht aber ganz, daß er eigentlich der Teuerste ist, und man würde gut tun, wenn man bei ihm mit dem Sparen beginnen würde. Das ganze W. N. D. laßt über die Sparwut des Herrn Tischler. Man hat selbst aus dem Munde eines Kontrollorgans gehört, „es wäre am besten, wenn Herr Tischler die ganze Personal zur Verfügung stellen würde, und wenn er den Dienst allein besorgen würde“. Ja, dieser Herr hat sogar die regelmäßige Ablösung, die demselben ohnehin nur einmal in zwölf Tagen einen freien Tag gewährt, abgelehnt, weil es zu teuer kommt. Sogar das Petroleum ist dem Herrn zu teuer, denn dieser verlangt bei Bestellung desselben die billigste Sorte. Es wird gar nicht lange dauern, wird sich Herr Tischler ein Paar Kassenagen besorgen, damit er gar kein Licht benötigt, weil diese noch billiger kommen. Herr Tischler, wir machen Sie aufmerksam, sparen Sie, wo und wie Sie wollen, stellen Sie der Lokalbahn Ihre Gage und sonstiges Einkommen zur Verfügung, wir werden Sie daran nicht hindern; aber stellen Sie Ihre Nase nicht in solche Angelegenheiten, die Sie nichts angehen und die Sie noch weniger verstehen. Die k. k. Nordbahndirektion ersuchen wir, auf die Eingaben des Herrn Tischler nicht reagieren. Am besten wäre es, wenn Herr Tischler von Gräß versetzt würde, denn da kann schon mehr erspart werden, als wie bei den armen Zugbegleitern. Sollen diese Zeilen von Herrn Tischler nicht herbeizitiert werden und er seine Sparwut nicht einstellen, so werden wir uns genötigt sehen, in einer der nächsten Nummern unseres Blattes nochmals darauf zurückzukommen und andere Details zu erörtern.

Verbesserung der Fahrbegünstigung für hohe Staats- und Hofbeamte — Verschlechterung derselben für Arbeiter. Während man auf den Staatsbahnen die Fahrbegünstigung für hohe Staats- und Hofbeamte erweitert, wie wir bereits meldeten, schränkt man auf der anderen Seite den Arbeitern die Fahrbegünstigung ein. Am 1. September 1913 wurden auf den Linien der k. k. österreichischen Staatsbahnen neue Bestimmungen über die Gewährung von Fahrbegünstigungen für Arbeiter bei Fahrten zwischen dem Wohnort und Arbeitsort eingeführt, die wesentlich strengere Bedingungen enthalten. Die bisher bestehenden Arbeiterfahrkarten für einfache Fahrten bis zu 100 Kilometer werden aufgehoben; hingegen werden die Arbeiterwochenkarten auf Entfernungen bis zu 50 Kilometer in ihrer jetzigen Form beibehalten und Arbeiterrückfahrten auf

Entfernungen bis zu 100 Kilometer zum doppelten Preise der bisherigen Arbeiterkarten neu eingeführt, und zwar letztere mit Gültigkeit: a) zur Fahrt vom Wohnort nach dem Arbeitsort am Tage nach einem Sonn- oder Feiertag und zur Rückfahrt nach dem Wohnort am Tage vor dem folgenden Sonn- oder Feiertag. Fällt in die Woche ein einzelner Feiertag, so darf die Rückfahrt erst am dem darauffolgenden letzten Werktag der Woche ausgeführt werden; b) zur Fahrt vom Arbeitsort nach dem Wohnort am Tage vor einem Sonn- oder Feiertag und zur Rückfahrt nach dem Arbeitsort am Tage nach diesem Sonn- oder Feiertag, oder wenn mehrere Feiertage hintereinander folgen, am Tage nach dem letzten dieser Feiertage. Liegt zwischen mehreren Feiertagen ein einzelner Werktag, so darf die Rückfahrt erst am Tage nach dem darauffolgenden Feiertag angetreten werden. Wenn es die Arbeitsteilung, die dann auf der Arbeiterlegitimation vom Arbeitgeber bestätigt sein muß, oder der Mangel geeigneter Züge bedingt, kann die Benützung der Rückfahrkarte auch an Sonn- oder Feiertagen vom Stationsvorstand durch Vermerk auf der Karte bewilligt werden. Ebenso ist der Stationsvorstand befugt, in einzelnen Ausnahmefällen, wie Arbeitseinstellung, Erkrankung, die Benützung der Karte auch an einem anderen Tage durch Vermerk zu gestatten.

Die Sparwut bei der k. k. Nordwestbahn. Die Zugsführer der Station Znaim sehen sich gezwungen, unter den jetzt bestehenden Verhältnissen bei den Güter- und Gütereilzügen, speziell bei den letzteren, für die Sicherheit des Verkehrs öffentlich jede Verantwortung abzulehnen. Die gegenwärtigen Verhältnisse sind auf die Dauer unmöglich. Der Zugsführer bei einem Gütereilzug ist heute derart mit schriftlichen Arbeiten überbürdet, daß, wenn er diesen halbwegs nachkommen will, er die ganze Fahrt keinen einzigen Blick aus dem Dienstwagen machen kann. Er muß die Sicherheit des Zuges dem Schicksal überlassen. Die Zugbegleiter können absolut nicht begreifen, daß man gerade bei ihrem äußerst verantwortungsvollen Dienste die größten Ersparnisse machen will, und müssen dagegen entschieden Stellung nehmen. Durch die letzten Aufträge sind die Verkehrsbeamten streng angezwungen, die Zugkraft besser auszunützen und es wird daher jeder Güterzug mit 780 bis 900 Tonnen mit Vorspann und Nachschub aufgepußt. Man stelle sich jetzt einen Zugsführer vor — der zu der ganzen Arbeit allein ist, da er bei dem Gütereilzügen keinen Manipulanten hat — wie derselbe ausficht, wenn er kaum notdürftig den Zug in das Aufschreibebuch ausgenommen hat und mit einem derartigen Zug in den meisten Fällen noch verspätet abgeht. Dieser Mensch, wenn derselbe nicht außergewöhnlich starke Nerven besitzt, muß, wenn er in den Dienstwagen kommt und die ganze Arbeit vor sich sieht, konfus werden. Derselbe hat jetzt in den Stundenpaß sämtliches beim Zug befindliche Personal einzutragen, die Fahrzeiten, Aufenthalt, Abfahrtszeiten, Kreuzungen und verschiedene Vorformnisse einzutragen, die Wagen, Achsen, Tara, Netto und Brutto des Zuges detailliert auszuweisen, das notwendige Bremsbrutto und das tatsächliche gebremste Brutto auszuweisen, die Kilometer anzuführen, die Bruttotonnenkilometer zu berechnen und einzutragen, die Wagenachsentafel zu führen, Wagenausweis in vierfacher Ausfertigung zu machen, wo in demselben die Anzüge, Station, Eigentumsbahn der Wagen, Serie, Achsenanzahl, Tara, Netto, Beschaffenheit der Ladung, Wagenfortnummer, Verladebestimmungssituation, Uebergangssituation, Datum und Monat des Ueberganges, Nichtbezirksnummer des Wagen ersichtlich gemacht werden muß, er muß in den Stationen Verschiebungen, Ausladungen und Zuladungen besorgen, in einer Strecke von 100 Kilometer zweimal einen genauen Nichtbezirksrapport über den Zug machen, er muß in der Endstation einen Brutto- und Uebergangsvorgeheiß zu machen. Wir ersuchen jetzt einen Menschen, der nur ein klein wenig von der Eisenbahn versteht, sein Urteil darüber abzugeben, ob es menschenmöglich ist, diese Arbeiten alle zu besorgen und außerdem den Zug zu überwachen. Da gibt es aber noch eine Unmenge von Arbeiten, die nicht einmal hier angeführt sind. Wir stellen daher an jene leitenden Personen, welche diese Vorschriften machen, das höfliche Ersuchen, uns diese Kunst im Praktischen zu zeigen, ob es möglich ist, dies alles einer allein zu machen. Wir erklären, daß es von den Diktatoren keiner imstande ist, ja sogar, daß derselbe in der zweiten, dritten Station vom Zuge davonläuft oder, wenn er weiterfährt, in der Endstation verückt ist.

Es werden jetzt in letzter Zeit regelmäßig Güterzüge, welche Manipulanten haben, abgepaßt und die Gütereilzüge, wo wieder der Zugsführer allein ist, mit Vorspann und Nachschub ausgenützt; man ist eben der Ansicht, auf diese Weise Ersparnisse zu machen. Es wurde aber nichts erspart, sondern nur das Zugpersonal in seinem Verdienst geschädigt; indem doch die Gütereilzüge hohe Bremsprocente haben, müssen doch einem derart ausgenützten Zug bedeutend mehr Leute beigegeben werden. Außerdem soll angeblich der diensthabende Verkehrsbeamte für einen derart abgepaßten Zug — und wenn er das Brutto auf die Art, wie oben geschildert, wegbringt — 4 Kr. bekommen. Also, genau berechnet, wird gar nichts erspart, indem man auf einer Seite spart und es auf der anderen Seite in einer anderen Form ausgibt, sondern das einzige wurde erreicht, daß man einen Teil des Personals schädigt, um es dem anderen zuzumachen zu lassen, und daß der ganze Verkehr nur vom Glück abhängt, da die Stationsanlagen größtenteils zu klein sind, die Zugüberwachung vom Zugsführer nicht verlangt werden kann, folglich der ganze Verkehr stets in Gefahr ist. Der Zugsführer ist die leitende und für alles, sogar für manchen vom diensthabenden Manipulanten begangenen Fehler verantwortliche Person. Daher auch notwendig, daß man entweder den Zugsführer von den vielen schriftlichen Arbeiten oder von der Verantwortlichkeit enthebt. Letzteres geht aber heute nicht an, da beim Zuge doch jemand die Verantwortung tragen muß, also geht nur das erstere, und zwar dadurch, daß man zu jedem Zug einen Manipulanten beistellt; solange dies nicht der Fall ist, gibt es auch beim Zug keine verantwortliche Person. Das Lösungswort der Zugsführer lautet: So lange keine Verantwortung für die Sicherheit des Verkehrs, solange nicht zu jedem Zug ein Manipulant beigelegt wird.

Korrespondenzen.

Auffg. (Genosse Franz Rosovsky gestorben.) Am Mittwoch den 27. August ist unser Genosse Franz Rosovsky, Magazinverleger der W. N. E., nach langem, schwerem Leiden im 40. Lebensjahr gestorben. An Rosovsky verlor unsere Partei einen wackeren, treuen, opferwilligen Kämpfer, einen braven Genossen, der schon seit Jahrzehnten in der Arbeiterbewegung tätig war und für sie auch schwere Opfer gebracht hat. Politisch, gewerkschaftlich und gesellschaftlich war Genosse Rosovsky organisiert und für jeden der drei Zweige der Arbeiterbewegung hat er gearbeitet. Auch in Auffg hat er viel für die Partei geleistet. Besonders auf gewerkschaftlichem Gebiet hat er in den letzten Jahren viel geleistet und dies zog ihm auch den Haß der Machthaber der W. N. E. zu. Er hatte unter ihren Schikanen viel zu leiden und schließlich wurde er vor längerer Zeit einfach in den Krankenstand versetzt, ohne daß er es wollte, ohne daß man ihn fragte, ohne daß ein Arzt es befohlen hätte. Der Sozialdemokrat mußte einfach weg. Zweifellos haben diese brutalen Verfolgungen nicht wenig dazu beigetragen, die gewiß nicht starke Gesundheit Rosovsky's zu erschüttern, sein Ende zu be-

schleunigen. — Seine Familie verliert in ihm den braven, zärtlichen Vater, seine Frau den guten, treuen Mann, seine Berufskollegen verlieren einen wackeren Kameraden, die Partei trauert um einen tapferen Genossen. Wir alle werden ihm ein treues Andenken bewahren. — Die Bestattung fand am 30. August nachmittags in Turn statt.

Würgl. (Das Los alter Eisenbahnarbeiter.) Der gewesene Oberbauarbeiter Matthias Soukup, der seinen Anspruch auf den Provisionsfonds hat, erhielt von der Staatsbahndirektion Innsbruck als Altersversorgung eine Gnadenunterstützung von 2 Kr. monatlich zugewiesen. Soukup war mehr als 60 Jahre bei der Bahn als Arbeiter beschäftigt, davon seit dem Jahre 1888 bei der Bahnerhaltungsfektion Kitzbühel. Er ist nun, nachdem er durch sein ganzes Leben für die Bahn gearbeitet, angewiesen, zu hungern und zu betteln. Sein ehemaliger Bahnmeister veranstaltete zu seinen Gunsten eine Sammlung.

Salzburg. (Wie der Herr Abgeordnete Stözl sein Mandat mißbraucht.) Es ist eine altbekannte Tatsache, daß der Abgeordnete Stözl von Salzburg im Parlament wiederholt jeden Antrag zur Verbesserung der pekuniären Lage der Eisenbahnbediensteten niederzujammern geschrien hat, weil es sein Stiefelwischpatriotismus viel notwendiger fand, mit Begeisterung dem Militarismus ungezählte Millionen zu bewilligen. Obwohl seine eigenen Wähler wegen seines volksfeindlichen Verhaltens schon stark abgeschwenkt sind, so gibt es dennoch Kreaturen, die aus der angeborenen Eigenschaft, zu kriechen und zu schleichen, sich hinter den Rücken des Abgeordneten Stözl stellen, um auf Kosten ihrer Mitmenschen vorwärtszukommen. Was ein halbwegs aufständiger Mensch als unehrenhaft mit Abscheu von sich weisen würde, an das schleicht sich wie ein Nasenkerl so ein Individuum heran, um ungehört auf die schmutzigste Weise für sich einen Vorteil zu ergattern. Durch Betreiben des Abgeordneten Stözl von Salzburg wird jetzt unter recht eigentümlichen Umständen ein Mann nach Saalfelden versetzt. Es ist dies ein in jeder Gewerkschaft unbrauchbares Individuum, selbst im Sinne der Stözl-Garde. Vor einiger Zeit starb in Saalfelden ein Magazinmeister; hierauf fuhr der Magazinmeister Strobl von Salzburg sofort nach Innsbruck, um sich eine Veretzung dorthin zu erbitten. Er wurde aber mit dem Hinweis kurz abgewiesen, daß der Posten zuerst ausgeschrieben wird und daß man erst dann sehen wird, wer hinommt. Strobl hatte gesehen, daß auf korrektem Wege für ihn nichts zu erreichen sei, er wendete sich daher, wie zur Zeit seiner letzten Prüfungen, an seinen Fürbitter, den Abgeordneten Stözl. Strobl sagte es selbst, daß er nur durch Stözl die letzte Prüfung bestehen konnte. Auch hier mußte wieder der Volksvertreter von Salzburg in die Bresche treten, um einem einzelnen zu einem angestrebten Ziel zu verhelfen. Strobl wurde, ohne daß der Posten ausgeschrieben wurde, unerwartet nach Saalfelden versetzt. Bevor diese Veretzung im Amtsblatt bekannt wurde, hatte es Strobl schon drei Tage lang schriftlich in der Tasche, daß er nach Saalfelden versetzt sei. Solche und ähnliche Kunststücke hat dieser taktkräftige Volksvertreter hier schon mehrere zustande gebracht, und sie werden den Verblendeten die Augen öffnen. Es ist sehr beachtenswert, daß die Staatsbahndirektion Linz dem Herrn Abgeordneten in derartigen Dingen zu Willen ist.

Znaim. Auf mehrere Anfragen bringen wir den im Tagelohn stehenden Bediensteten folgendes zur Kenntnis: Nach drei- bis zehnjähriger Dienstzeit gebührt jedem ständigen Arbeiter ein dreitägiger Urlaub, über zehn Jahre gebühren ihm sechs Tage. Nach einjähriger Dienstzeit ist jeder berechtigt, um Aufnahme in den Provisionsfonds anzusuchen. Wir machen daher aufmerksam, daß selbst ein jeder sofort macht; sollten jemand Schwierigkeiten gemacht werden, ist es seine Pflicht, dies der Organisation anzu melden.

Graz-Südbahn. (Die Umtriebe eines Reichsbündlers.) Der hiesige Reichsbündler Hermann Eder, Kondukteurzugsführer, beabsichtigt eine Aenderung der bestehenden Rangeinteilung für Kondukteurzugsführer herbeizuführen und sammelt zu diesem Zwecke eifrig Unterschriften. Die Kondukteurzugsführer werden aber dem Herrn hoffentlich nicht auf den Reim gehen, sondern ihm jene Blamage andeuten lassen, welche sich seinerzeit die Herren geholt haben, die den Diensturnus der Oberkondukteure stürzen wollten.

Bischofshofen. (Verunglückung eines Eisenbahners.) Am 29. August verunglückte der Kondukteur Linthaler aus Bischofshofen auf der Strecke Stainach-Brünning-Deblarn beim Passieren der Ennsbrücke. Linthaler stürzte von der Bremse herunter und zog sich erhebliche Verletzungen am Kopf und an den Füßen (Gautabschürfungen) zu. In der Station Deblarn wurde dem Verletzten durch den Bahnarzt Fischer erste Hilfe zuteil, worauf er mit dem Zug 301 nach Bischofshofen gebracht wurde. Linthaler befindet sich in häuslicher Pflege.

Kapfenberg. (Zum Unfall auf der Landesbahn.) Der Betriebsleiter Matusek brachte es durch seine Betriebsführung bei der Landesbahn zuwege, daß im Jahre 1911 ein Zusammenstoß erfolgte und fromme Wallfahrer bluten mußten, ebenso am 6. August 1913, wo Genosse Köf in Seebach getötet und mehrere Passagiere verletzt wurden. Statt eine scharfe und unparteiische Untersuchung einzuleiten und den schuldtragenden Betriebsleiter außer Dienst zu setzen, bleibt er weiter in Amt und Würden, nur weil er durch Druck große Einnahmen erzielte und sich Opfer ausuchte, die unschuldig büßen sollen. Er fand fünf Angestellte, die an dem Unglück schuld sein sollen, denen aber nicht die geringste Schuld bezu messen ist, so daß diese auch gar nicht von der Staatsanwaltschaft angeklagt werden können. Er suspendierte diese Leute vom Dienst und entloh sie der Bezüge. Diese Opfer sind keine Auführer, sondern Leute, die von ihm zur Mitgliedschaft beim Reichsbund gezwungen wurden. Trotzdem maßregelt er sie, um seinen Kopf aus der Schlinge ziehen zu können. Wie lange noch wird das Landesbahnamt warten und diese Maßregelung aufheben? Wie lange brauchen das Gericht und die Staatsanwaltschaft noch, um Einbernahmen zu machen, um den Schuldigen zu finden? Es scheint, daß die Behörden und die Gerichte machtlos gegen den Betriebsleiter sind und warten, bis noch größere Opfer fallen. Warum hat die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen jetzt den Dienst und den Verkehr geregelt? Es wurden 14 Mann mehr Personal eingestellt, der mörderische Verkehr durch das Loshängen der Wagen auf offener Strecke bei den Hügel abgeschafft, die Instandsetzung des Maschinen- und Wagenparks und die Herrichtung der verluterten Vacuumschläuche angeordnet. Dies geschah alles nur durch Aufdeckung dieser Mißwirtschaft in unserer Presse. Die fünf unschuldig suspendierten Bediensteten wurden immer noch nicht eingestellt, Matusek, der Schuldige, ist heute noch im Amt, statt daß er sofort entsetzt worden wäre. Wie lange darf dieser Mann, der alles verschuldet, noch auf diesem Posten bleiben? Die ganze Bevölkerung von Kapfenberg ist empört über seine weitere Duldung an einem derartigen verantwortlichen Posten.

Leoben. (Vom Staatsbahnhof.) Die Bediensteten der Staatsbahn in Leoben sind mit Vorgesetzten beglückt, die zu allem anderen eher als zu Vorgesetzten geeignet sind. So mancher wäre beim Zirkus Henry besser am Platz. Der Vorstand, Inspektor Fuchs, hat es verstanden, allen Schulbeamten deren Dienst so gründlich zu verkleiden, daß die Direktion gezwungen war, bei der Ausschreibung dieses Postens eine Remuneration von 200 Kr. bei zufriedenstellender Dienstleistung in Aussicht zu stellen. Herr Ferdinand Köberl hat sich um

die dreißig Silberlinge betworben und den Posten erhalten. Dieser Herr glaubt nun, ein gewaltiges Genie zu sein, und was er an Turnuskünsten leistet, das grenzt schon ans Unglaubliche. In seiner Domizilstation der ganzen Direktion wird das Personal so oft umnützig zum Dienst zitiert oder ins Blaue herumgeschickt wie in Leoben. Die dreißig Silberlinge sind dem Herrn nicht genug, er will am Leobener Personal zeigen, daß er zur Veretzung eines Vorstandspostens befähigt ist. Was sich der Herr Köberl aber seit neuerer Zeit noch erlaubt, das ist schon eine Ueberschreitung seiner Befugnisse. Muß sich ein Bediensteter, sei es ein Oberkondukteur, ein Kondukteur oder ein Bremser, krank melden, so kommt er nach seiner Gesundmeldung nicht wieder zu seiner Partie, zu der er gehört, nein, er muß zur Strafe, weil er sich krank gemeldet hat, zwei, oft auch mehr Tage Reserve halten. Der Herr Köberl glaubt nämlich, die Bediensteten melden sich ihm zum Trotz krank, und dafür will er sich auf seine Art rächen. Nach Beendigung eines Urlaubs macht er es genau so, wahrscheinlich um dem Bediensteten nach dem Urlaub recht drastisch zu zeigen, welches Glend es ist, wenn man gezwungen ist, seine Arbeitskraft dem Staat zu verlaufen. Herr Köberl maßt sich ein Strafrecht an, das er nicht besitzt. Das Strafrecht hat in der Station nur der Vorstand, und in seiner Abwesenheit dessen Stellvertreter. Das Leobener Personal läßt sich das alles gefallen. Statt sich zu organisieren, zieht der eine dahin, der andere dorthin. Statt durch eine starke Organisation solchen Herren die Spitze zu bieten, nörgeln die Leute aneinander herum. Statt Einigkeit und Solidarität, pflegen sie Staffengeist und Egoismus. Da ist es kein Wunder, wenn dem Köberl und Konferten der Kamm schwillt und sie sich Rechte anmaßen, die sie nicht besitzen. Drum ist es notwendig, allen Haber und alle Nörgelsucht fein säuberlich abzulegen, sich zusammenzuschließen, um solchen Uebergriffen entgegenzutreten zu können. Nur die Macht der Organisation kann diesen übereifrigen Herren erfolgreich Anstand leisten.

Triefst. (R. I. Staatsbahn.) Beiläufig im Monat Februar dieses Jahres wurde an das k. k. Eisenbahnministerium im „Eisenbahner“ eine Anfrage betreffend die Sanitätskorpszulage gerichtet. Gleichsam als Antwort auf diese Anfrage kam am 31. März um 11 Uhr 50 Minuten von der Station Görz der k. k. Staatsbahn folgende Drahtung:

„Görz St. S. fenden. Ballasmann m. p.“

Der Sanitätskorpszug und das dazugehörige Personal dampfte von Triefst um 12 Uhr 38 Minuten nach der genannten Station ab. Bei der Ankunft in Görz stellte es sich heraus, daß kein Unfall vorliegt, sondern das Sanitätskorps aus Unbelegzwecken alarmiert wurde. Das Korps wurde hierauf hinsichtlich der theoretischen Kenntnisse und auch im praktischen Hilfsdienst bis 4 Uhr 30 Minuten nachmittags geprüft. Die Größen der k. k. Staatsbahndirektion, an der Spitze der Herr Hofrat Galambos, waren anwesend, damit sie sich von der Schulung dieses Korps überzeugen konnten. Nach Beendigung der Uebung sprach Herr Hofrat seine vollste Zufriedenheit dem Personal für ihren an den Tag gelegten Eifer und dem erreichten Fortschritt aus. Die Direktion habe die Ueberzeugung gewonnen, daß im Ernstfall jeder Korpsangehörige seine Pflicht voll und ganz ausführen werde. Die Herren begaben sich nun in die Restauration, um sich von den Anstrengungen zu erholen. Das Personal, welches gearbeitet hat, ging, statt zum Essen, mit knurrendem Magen in der Station spazieren. Das Datum des 31. März spricht schon dafür, daß beim Korps kein Mann ein Geld hatte. Man beschloß, von Herrn Adjunkten Zulmin, der Korpsführer ist, Geld auszuborgen. Glücklicherweise war diese Kumperei von Erfolg gekrönt und das Sanitätskorps konnte somit zum Teil die knurrenden Mägen befriedigen. Gätte Herr Adjunkt Zulmin nicht die Freundlichkeit gehabt und das Geld geborgt, so hätten die Bediensteten von 7 Uhr früh bis 8 Uhr abends hungern müssen. Ob dieser Kump bei Herrn Zulmin gedeckt ist, wissen wir nicht. Die Direktionsherren werden für ihre aufopfernde Mühe gewiß Diäten bekommen haben; das Sanitätskorps selbstverständlich, außer der Anerkennung des Herrn Hofrates, nichts. So schmeichelt eine solche Anerkennung von ihrem höchsten Chef sein mag, die Hauptsache für die Angehörigen dieses Korps wäre eine Entschädigung, damit diese nicht, wenn sie die Ehre haben, diesem Korps anzugehören, außer der Zeit, die der Schulung geopfert werden muß, noch materiell für die Auslagen aufkommen müssen. Aus guter Quelle erfahren wir, daß für diese Uebung eine Entschädigung gewährt werden sollte. Leider ist es schon September und der Antschimmel rührt sich noch immer nicht. Die Direktion Triefst kam wegen des Tempus der Erledigung von Altem Anspruch auf den Titel einer Bruststätte erheben. Die Abteilungschefs sitzen buchstäblich auf ihren Ästen, und zu guter Leht kommt noch der Herr Hofrat, welcher sich ebenfalls die Ausbrütung sehr angeeignet läßt, um die Ästen dann der Erledigung zuzuführen, wenn sie bereits zu schimmeln beginnen.

Pragerhof. (Vom neuen Stationschef.) Als der frühere Stationschef Schneider von Pragerhof veretzt wurde, hoffte das Personal, daß nun doch wieder einmal geordnetere Verhältnisse eintreten würden, was leider aber nicht der Fall war. Es wurde wohl die Person gewechselt, aber das System ist geblieben. Es scheint noch immer, als wenn der Schneider in Pragerhof Chef wäre, da er in Graz das Arbeitspersonal aufnimmt und nach Pragerhof sendet, wo dann der neue Stationschef Grat dem vom Schneider aufgenommenen Arbeiter bloß noch zu sagen braucht, daß er mit slowenischen Arbeitern nicht verkehren dürfe. (Er meint wohl damit die sozialdemokratische Organisten.) Es scheint, daß der neue Stationschef Grat nicht weiß, was Einschränkung der persönlichen Freiheit heißt. Mit dem Personal schreibt Grat vor dem Publikum herum wie ein Löwenbändiger. Als der Bubapaster Personenzug, der um 8 Uhr früh in Pragerhof ankommt und für Marburg drei Waggons Eilgut brachte, die für den Zug Triefst-Wien Nr. 36 bestimmt wurden, wendete sich der Platzmeister an den Verkehrsbeamten mit der Bemerkung, daß es besser wäre, einen Wagen als Nachläufer beizugeben, damit der Zug keine unnütze Verpätung durch das Herumrangieren erhalte. Aber da kam der Platzmeister schön an, der Stationschef stand daneben und hörte dies, er schrieb den Platzmeister an: „Stationschef bin ich, ich werde Anordnungen treffen, aber nicht Sie!“ Als ihm der Platzmeister zur Antwort gab, daß er nicht taub sei, schrieb Grat, wenn ihm etwas nicht passe, könne er nach Hause gehen. Solche und ähnliche Dinge spielen sich beinahe täglich ab. Wir glauben aber kaum, daß eine solche Vorgangsweise für den Verkehr von Nutzen sein dürfte, es wäre gewiß besser, wenn sich der Herr Vorstand mehr um einige Beamte kümmern würde, die sich ganz und gar nicht an die Dienstvorschriften halten.

Wels. (Der Urlaub der Staatsbahnarbeiter.) Die Bahnerhaltungsarbeiter von Wels erlauben sich an den Herrn Bahnerhaltungsvorstand Inspektor Weber die Anfrage zu richten, was es denn mit ihrem Urlaub ist. Daß ihnen ein Urlaub gebührt, dürfte wohl auch nicht der Herr Inspektor ableugnen, daß dieser Urlaub aber auch nicht erst dann angetreten werden soll, wenn er für die Betroffenen fast keinen Wert mehr hat, dürfte auch jedem einsichtigen Menschen einleuchten. Die Arbeiter stehen gewiß auch auf dem Standpunkt, die Interessen des Staates zu fördern und von ihrem Arbeitgeber nichts Unmögliches zu verlangen, nehmen aber auch für sich das Recht in Anspruch, beim Urlaub entsprechend den dienstlichen Verhältnissen im Sommer berück sichtigt zu werden. Die vorgesehten Behörden dürften jedenfalls mit dem Vorgang bei diesem Amt, den Arbeitern

während des Sommers gar keinen Urlaub zu gewähren, nicht einverstanden sein. Warum nimmt sich denn der Herr Inspektor nicht den Urlaub im Winter? Sollten die berechtigten Wünsche des Personals nicht ehe baldigste Erfüllung finden, so wäre daselbe gezwungen, anderweitige Schritte zu unternehmen, denn zum fortwährenden Herumstreiten mit dem Vorgesetzten ist das Personal nicht da.

Wien, Meidling-Hauptstraße. (Ein Bahnmeister, der sich im Schreien nicht genug tun kann.) Auf der Dientallinie der Wiener Stadtbahn ist ein Bahnmeister namens Bellan. Dieser Mann hat die größte Freude, wenn er mit einem Bediensteten recht schreien kann und wenn er einem solchen recht viel anschaffen kann. Die Wächter werden nur mit lauter Geleisemessen gefestert. Der Schreiber dieses ist selbst Zeuge davon, wie dieser Herr einem Bediensteten, der vormittags das Geleise gemessen und angeschrieben hat, was am Nachmittag aber vom Regen wieder abgewaschen war, sagte: „Erzählen Sie mir keinen solchen Unsinn, Sie haben nichts gemessen.“ Er schrie mit dem Wächter wie ein Wütender und als sich derselbe verteidigen und reden wollte, sagte der Bahnmeister vor dem Publikum: „Schauen Sie, daß Sie weiterkommen!“ und er rannte selbst davon. Die Wächter will dieser Herr Bellan nicht nur bei Nacht, sondern auch bei Tag außerordentlich beschäftigen. Es ist schon auf der freien Strecke bei dem dichten Verkehr die Arbeit mit Gefahr verbunden. Aber die Wächter sollen bei diesem Verkehr auch in den Tunnels, welche 400, 500 und 800 Meter lang sind, bei Tag Keile und Schrauben anziehen. Obwohl der Wächter froh sein muß, wenn er überhaupt mit heiler Haut wieder ins Freie kommt. Es liegt sogar ein Dienstbefehl auf, daß in dieser Strecke auch bei Tag nur unter Aufsicht der Vorposten gearbeitet werden darf. Kennt diesen Dienstbefehl dieser Antreiber nicht? Er glaubt, das Geleisemessen hält die ganze Bahn zusammen. Möchte er nicht einsehen, daß das Anziehen der Keile und Schrauben notwendig ist? Die Keile und Schrauben geben massenhaft nach, überhaupt die neuen Doppelkeile. Sagt ein Bediensteter, daß die Keile nicht halten und zur Hälfte schon zerfressen sind, was bei den alten Keilen nicht so leicht vorkommen kann, so sagt der Herr Bahnmeister zum Bediensteten: „Gehen Sie zur Sektion und sagen Sie dies dort.“ Wenn der Herr mit den Bediensteten und Arbeitern so herumstreift und hierzu die Courage aufbringt, könnte er der Sektion gegenüber auch die Courage aufbringen, die Umstände zu melden, wie dies sogar seine Pflicht ist. Anfangs, als dieser junge Herr und Antreiber vom Militär zur Bahn kam, rechnete man es seinem Unverstand an. Aber jetzt, nach anderthalb Jahren muß es ihm doch hier gesagt werden. Oder gehört das Herumschreien und -Schimpfen vor dem Publikum vielleicht zur Intelligenz oder will er damit seine Autorität zeigen? Es verlangt weder die Sektion III noch die Staatsbahndirektion etwas Unmögliches, weil auf der Stadtbahn, besonders in den Tunnels, nur bei Nacht gearbeitet wird. Und man kann nichts Uebertriebenes verlangen, denn so ein Verlangen wäre Unvernunft. Also vorläufig wird es genug sein; sollte die Behandlung der Bediensteten nicht anders werden, so haben wir noch ziemlich viel am Lager. Alles hat seine Grenzen, auch die Grobheiten.

Bischofshofen. (Ein Dienstbefehl der Bahnerhaltungssektion Bischofshofen.) Die Bahnerhaltungssektion Bischofshofen hat nachstehenden Dienstbefehl herausgegeben, von dem nicht alle Arbeiter Kenntnis erhielten:

Bischofshofen, am 9. August 1913.

3. 1038/12.

An alle Herren Bahnmeister, Herren Signalmeister und Herren Brückenmeister.

Im Sinne des Dienstbefehls 3. 1181/I/2 vom 1. August 1913 wird in Wirksamkeit ab 26. Juli 1913 folgendes verlautbart:

Zust Arbeitsordnung Geheblatt Nr. XXIV ex 1913, § 15, Punkt 18 und 19, darf den Arbeitern bei Verwendung außerhalb des gewöhnlichen Bahnmeisterbezirks eine besondere Entschädigung in jenen Fällen gewährt werden, in welchen denselben aus Anlaß ihrer auswärtigen Verwendung, nach der Sachlage zu schließen, tatsächlich Mehrauslagen erwachsen können.

Auf diese Entschädigung werden also Arbeiter, welche in der Grenzstation zweier Bahnmeisterbezirke arbeiten und in der Nähe wohnen, keinen Anspruch haben, wenn sie ausnahmsweise einmal im benachbarten Bahnmeisterbezirk, der beim Ausfahrtwechsel der Station nach der anderen Richtung beginnt, jedoch in der Nähe ihrer gewöhnlichen Arbeitsstelle arbeiten.

Auf diese Entschädigung haben auch Arbeiter, welche infolge ihrer auswärtigen Verwendung schon eine höheren Tagelohn besitzen, keinen Anspruch; in Betracht kämen hier Arbeiter, welche als Signal- oder Brückenschlosser in Verwendung stünden und wegen ihrer auswärtigen Verwendung bereits einen höheren Tagelohn bezögen.

Als Entschädigung erhalten:

1. Alle Arbeiter, mit Ausnahme der Tagelohnbrücken- und Signalschlosser, wenn mit ihrer auswärtigen Verwendung eine Uebernachtung verbunden ist, den anderthalbfachen normalen Tagelohn; wenn hingegen bei ihrer Verwendung außerhalb des gewöhnlichen Arbeitsortes (Bahnmeisterbezirks) eine auswärtige Uebernachtung nicht erforderlich ist, ihre auswärtige Verwendung jedoch mindestens sechs Stunden dauert und sie gezwungen sind, das Mittagmal auswärts einzunehmen, so erhalten die betreffenden Arbeiter eine Entschädigung von 1 Kr. (einer Krone) täglich.

Auf diese Entschädigungen werden meistens Anspruch haben die auswärtig bei Verkehrrörungen, Objektauswechslungen, Schienenneulagen, größeren Geleiseänderungen und Geleiserückstellungen verwendeten Arbeiter, ferner unter Umständen Figurant und Dräsinreiber.

2. Die Entschädigung der Tagelohnbrückenschlosser bleibt gleichwie bisher.

3. Die Tagelohnsignalschlosser werden für den Fall ihrer auswärtigen Verwendung nach dem in § 13, Punkt 7 des Geleisenregulativs festgesetzten Grundfakt ent schädigt.

Der Bahnerhaltungsvorstand:

Liebigler.

Zwittau. (R. I. Bahnerhaltungssektion.) Die Siredenarbeiter dieser Dienststelle haben wahrlich viele Ursachen zur Unzufriedenheit mit ihrem Los. Von einzelnen Herren der Sektionsleitung sind sie einer Behandlung ausgesetzt, die intelligenten Vorgesetzten vollends unwürdig ist. Die Arbeiter sind aber gar nicht gesonnen, sich verschiedene Plegereien gefallen zu lassen und werden erforderlichenfalls die vollen Namen der betreffenden Herren der Offentlichkeit mitteilen. Nach dem Muster solcher Vengel von Vorgesetzten erlauben sich auch Fremde ihren Schnabel an den Arbeitern zu wehen. Würden sich die beschimpften Arbeiter zur Wehr setzen, dann könnten sie noch der Gefahr laufen, obendrein gestraft zu werden, denn im Ru würde man aus einem beschimpften Arbeiter einen Grobian konstruieren. Für die Gesundheit der Arbeiter wird allerdings nicht gesorgt. Da führt die Strecke über Absdorf gegen Tribau durch ein Hochland mit sehr rauhem Klima. Aber den Arbeitern ist es trotzdem streng verboten, bei Regengüssen, Schneegestöber u. im Wächterhaus oder sonst in einem Naume Schutz zu suchen. So sind die Arbeiter jeder Unbill des Wetters preisgegeben. Es findet wiederholt ist das Ansuchen um Errichtung einer Schutzhütte in Absdorf u. s. w. gestellt worden. Vom Herrn Oberinspektor

in Brünn wurde auch eine Forderung gemacht, aber Monate vergehen und die Herren Vorgesetzten rühren sich nicht. Sollen etwa die Arbeiter den kommenden Winter über abermals allen Unbillen des rauhen Klimas ausgesetzt bleiben? Auch möchten die Arbeiter wissen, wie sich die Herren Vorgesetzten zu den Forderungen für die Verwendungsdauer außerhalb des gewöhnlichen Arbeitsortes stellen? Nach der Arbeitsordnung gebührt den Arbeitern ein solches, aber tatsächlich wird keines zugestanden. Da heißt es immer: Nehmt euch das Essen mit. Ja, aber ist das keine Sonderauslage? Und überdies: Mit welchem Recht kann der Arbeiter verpflichtet werden, daß er sich seine Speise für den ganzen Tag mitschleppt? Aber freilich, die Streckenleitung in Mittau kann doch nicht arbeiterfreundlicher sein, als es die Herren Fabrikanten und Großgrundbesitzer sind, denn der Kapitalismus wirkt überall gleich, wenn er nur keine genügende Gegenkraft findet. Deshalb werden die Arbeiter gut tun, wenn sie sich gegen den Kapitalismus und seine üblen Wirkungen durch eine gute Organisation schützen werden.

Gras. (Südbahnheizhaus.) Vom 3. auf den 4. September nachts stürzte der Hilfsheizer Adolf Horwath beim Uebertragen einer Riste vom Astendepot zur Lokomotive in den Kuchanal, wobei ihm der rechte Fuß abgeschlagen wurde. Zu bemerken ist, daß von seiten des Heizerpersonals, beziehungsweise deren Vertrauensmänner schon wiederholt beim Grazer Betriebsinspektorat als auch bei der Magazindirektion in Wien Schritte getan wurden, um eine geeignete Reform bezüglich Uebertragung der Risten herbeizuführen. Nichtsdestoweniger haben sich aber beide Instanzen bisher immer ablehnend hierzu verhalten. Die Herren sind eben gewohnt, mit Reformen zu warten, bis ein Opfer fällt. Das haben sie nun glücklich, und vielleicht kommen sie jetzt auf den Gedanken, etwas zu tun.

Ahling. Die Bediensteten von Ahling müssen vieles ruhig hinnehmen, da die Stationsgewaltigen mit dem Personal immer größer und unerträglicher werden. Ganz besonders haben die Portiere in dieser Station einen sehr schweren und unangenehmen Dienst, da sie beim Stationsvorstand und bei den Verkehrsbeamten in Fällen, in denen Befehle in der Station revidiert werden, nie Unterstützung, respektive Beistand finden. Im Gegenteil müssen sie in solchen Fällen sehr vorsichtig vorgehen, sonst laufen sie selbst Gefahr, gestraft zu werden. Auch am 31. August ereignete sich ein derartiger Fall. Der diensthabende Beamte Konrad verurteilte dem diensthabenden Portier keine Assistenten zur Abschaffung eines Betrunknen, der exzidierte, und schrie dem Portier obendrein vor dem ganzen Publikum zu, daß die Portiere einmal wie Kinder seien und dann sei er wieder faugroh. Da der Bedienstete diese Beschuldigung zurückwies, droht ihm bei der Objektivität des Vorstandes von Ahling obendrein eine Strafe. Es ist wirklich ein Vergnügen, unter derartigen Beamten Dienst zu machen.

Wolfsberg. Ein Arbeiterfeind Nonplusultra ist der Bahnmeister Schuder. Den ganzen Tag hört man ihn oft mit den Arbeitern herumbrüllen wie ein Besessener. Fängt er einmal zu wüten an, so sind die Arbeiter Efel, Döhsen, Trotteln etc., nur keine Menschen. Die gesamten Bahnbediensteten müssen sich vor den Privatpersonen, welche des öfteren Zeugen derartiger Szenen sind, schämen, einen solchen Plantagenaufseher in der Uniform eines k. k. österreichischen Bahnmeisters in ihrem Dienstverband zu haben. In einem Sonntag sollten die Arbeiter Schwellen verladen im Alford; 3 K. für die großen, 25 K. für die kleineren und für die noch kleineren noch weniger oder gar nichts. Wer sich weigerte, zu verladen, wird wegen Dienstverweigerung angezeigt, so hat es der Bahnmeister angeordnet. Na, höher geht's nimmer. Nur wenige hat der Bahnmeister, welche er brauchen kann. Das sind seine Zuträger, welche die anderen bei ihm verladen. Für uns kommen solche Elemente nur so weit in Betracht, als man von ihnen auch zuweilen manches vom Bahnmeister erfahren kann, das sonst ins Dunkel gehüllt bliebe. Das nächstemal, wenn notwendig, mehr!

Veranstaltungsberichte.

Eine Versammlungstour auf der k. k. Nordwestbahn. Anlässlich der Einleitung einer Aktion in der Angelegenheit der 1/4fachen Anrechnung der Dienstzeit für das Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonal der k. k. O. N. W. B. fand auf der Strecke der N. W. B. eine Versammlungstour statt, die ein sehr erfreuliches Resultat zeitigte. Die Versammlungen waren durchwegs gut besucht und zeitigten lebhaftes Interesse des beteiligten Personals. In Znaim, Jglaun, Trautenaun, Sprechstein, Tetschen und Reichenberg sprach Genosse Dusek aus Wien; in Prag, Rumburg, Ruznigraß, Josefstadt und Geiersberg Genosse Ruzicka aus Wien und Genosse Tausil aus Prag. In Tetschen war die Versammlung geradezu imponant und sprach zu einem weiteren Punkt der Tagesordnung, Arbeiterfragen betreffend, Genosse Grünzner aus Bodenbach.

Friedland. Trotz des strömenden Regens war die öffentliche Eisenbahnerversammlung, welche am 16. August im Arbeiterheim stattgefunden hat, sehr gut besucht. Zu der Tagesordnung: „Die Etappenpolitik der Deutschnationalen“, sprach Genosse Dusek aus Wien.

Mizus bei Bruck a. d. Mur. Einen ungewöhnlich starken Besuch wies die für den 10. August seitens der Ortsgruppe Bruck an der Mur einberufene Eisenbahnerversammlung auf, in welcher Genosse Dusek aus Wien über die zugesagten 15 Millionen Kronen referierte.

Strahhof. Zum Beweise dafür, daß auch die Eisenbahner von Auersthal ihre Augen öffnen, diene die sehr gut besuchte reize Eisenbahnerversammlung, welche am 24. August im Lehnners Gasthaus stattfand. Referent Genosse Adolf Müller fand treffende Worte dafür, die Versammelten zur Ueberzeugung zu führen, welche schwerem Kampf die Eisenbahner gerade jetzt gegenüberstehen und erntete deshalb auch großen Beifall. Weiters sprach auch Genosse Galle; er forderte die Eisenbahner von Auersthal und Strahhof auf, sich mehr zusammenzuschließen, daß man nicht weiter immer statt Strahhof Strahhof sagen hört. Ja warum werden denn die Strahhofer Eisenbahner die Strahhofer genannt? Weil ein Herr Beamter seine Freude darüber ausgesprochen hat, daß in keiner Station so viele Strafen einlaufen wie in Strahhof. Das ist auch richtig. Unsere Herren Inspektionsbeamten mit Herrn Offizial Galle an der Spitze wetterfeiern miteinander, welcher die meisten Anzeigen bringt. Die Herren verfassen gleich die Protokolle und Strafzettel, legen den Strafzettel der Stationsleitung zur Unterschrift vor, hier wird unterschrieben, ohne zu untersuchen, ob die Strafen gerecht sind oder nicht. (Es ist schon vorgekommen, daß Strafzettel ohne Unterschrift zugestellt worden sind.) Niemand bedenkt, daß so manchesmal ungerecht oder wegen einer Lappalie den Kindern der Bediensteten ein Laib Brot genommen wird, denn nicht immer treffen die Strafen den Bediensteten, sondern sehr oft auch seine Familie. Für heute wollen wir Schluß machen; sollte sich das Strafsystem nicht ändern, so werden wir bald wieder, aber deutlicher, an dieser Stelle sprechen.

Leset die „Arbeiter-Zeitung“!

Aus den Organisationen.

Troppau. Am 25. August 1913 fand im Volkshaus die diesjährige Generalversammlung der Ortsgruppe Troppau statt. Nach Entgegennahme des Jahresberichtes des Obmannstellvertreters Genossen Kantele und des Kassiers Genossen Krißke wurden die Neuwahlen vorgenommen und wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Eduard Kantele, Obmann, Emil Adamek, Stellvertreter; Heinrich Krißke, Kassier, Ludwig Starupa, Stellvertreter, Anton Chermim, Subkassier am Staatsbahnhof; Franz Cech und Johann Krahel, Kontrolloren; Leopold Heichel, Schriftführer; Johann Zwetelitsch, Heinrich Herlinger, Reinhard Grim, Franz Rejner, Franz Luis und Ludwig Pels, Ausschussmitglieder. Sämtliche Aufschriften in Vereinsangelegenheiten sind an den Obmann Eduard Kantele, Troppau, Mühlgasse 6, in Geldangelegenheiten an den Kassier Heinrich Krißke, Pumpenwärter, Troppau, Gilschwiergasse 12, zu adressieren. Weiter werden die Mitglieder von der Strecke Freiheitau in Kenntnis gesetzt, daß sie ihre Mitgliedsbeiträge dem Genossen Cech oder dem Genossen Kantele übergeben können. Auf dem Staatsbahnhof sind die Mitgliedsbeiträge nur dem Genossen Anton Chermim und von der Strecke dem Genossen Pels zu übergeben. Weiters werden alle Mitglieder, welche den neuen Eisenbahner-Taschenkalender für das Jahr 1914 wünschen, ersucht, sich behufs Bestellung desselben an folgende Genossen zu wenden: die Mitglieder von der Strecke Freiheitau-Bennisch an Genossen Franz Cech oder an Genossen Eduard Kantele, die Mitglieder vom Staatsbahnhof an Genossen Anton Chermim, die von der Strecke an Genossen Ludwig Pels; alle anderen Mitglieder in der Station haben sich behufs Bestellung der Kalender an Genossen Heinrich Krißke, Pumpenwärter, Troppau, zu wenden.

Göppritsch. Bei der am 24. August l. J. stattgefundenen Versammlung wurden folgende Mitglieder als Funktionäre gewählt: Ludwig Jzak, Zahlstellenleiter; Rudolf Mehnert, Kassier; Franz Schenzl, Schriftführer; Karl Stadler und Johann Koppberger, Kontrolloren. Sämtliche Aufschriften sind an Genossen Ludwig Jzak, Göppritsch Nr. 67, jene in Geldangelegenheiten an Rudolf Mehnert, Göppritsch Nr. 69, zu richten.

Veranstaltungsanzeigen.

In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt:
Leoben. Am Donnerstag den 11. September um 8 Uhr abends im Hotel „Ramm“ am Hauptplatz Verschub- und Wächterpersonalversammlung.
Kaaden-Brunnensdorf. Am Sonntag den 14. September um 1/3 Uhr nachmittags in Herrn Enzmanns Gasthaus in Fürstentum Monatsversammlung.
Mährisch-Weiskirchen. Am Sonntag den 20. September um 8 Uhr abends in Weisbrods Saal Vereinsversammlung.
Mistel. Am Montag den 15. September um 1/8 Uhr abends im Hotel „Deutscher“, Ofrauerstraße.
Weiskirchen, Lokalbahn. Am Sonntag den 14. September um 1/11 Uhr vormittags im Hotel „Bahnhof“ des Herrn Stöhr öffentliche Eisenbahnerversammlung.
Furt i. W. Am Sonntag den 14. September um 1/2 Uhr abends im Vereinslokal „zum goldenen Stern“ Vereinsversammlung.

Sprechsaal.

Arbeiter der Duschitzbrader Eisenbahn!
Mitglieder des Provisionsinstituts für die Bediensteten!
 Zum erstenmal ist die Wahl des Ausschusses des Provisionsinstituts für die Bediensteten der Ausschließend privilegierten Duschitzbrader Eisenbahn ausgeschrieben. Die Wahl soll am 15. September 1913 beendet sein.
 Arbeiter! Euer Provisionsinstitut räumt für teures Geld wenig Recht ein. Die Arbeiterschaft muß daher Reformen anstreben und durchsetzen. Ein richtiges Mittel dazu wird der Ausschuss des Provisionsinstituts bieten.

Den Bestimmungen der Statuten zum Trost, welche der Generaldirektion der B. E. W. einen ungehörigen und unbilligen Einfluß auf den Wirkungsbereich des Ausschusses einräumen, wird der Ausschuss in wichtigen, das Interesse des Provisionsinstituts berührenden Angelegenheiten gebildet werden müssen und er wird nicht nur gehört, sondern auch respektiert werden, wenn in den Ausschuss Männer gelangen, auf welche sich die Arbeiterschaft verlassen kann und wenn ihr Mann für Mann für eure Forderungen einsteht! Jetzt gilt es, euer Interesse, das Interesse eurer Familie und die Position eurer Organisation gegenüber der B. E. W. zu wahren und zu behaupten!
 Alle Mitglieder des Provisionsinstituts für die Bediensteten sind wahlberechtigt und jeder hat drei Ausschussmitglieder und drei Ersatzmänner zu wählen. Alle sind wahlberechtigt, ob sie die Statuten angenommen haben oder nicht, ob ihnen die Statuten eingeschickt oder bis jetzt noch nicht zugestellt wurden. Alle sind verpflichtet, ihr Wahlrecht auszuüben, damit es offenkundig wird, daß hinter den Gewählten der einige und mächtige Wille der Arbeiterschaft der B. E. W. steht.

Wählt Männer, welche über Antrag eurer Vertrauensmänner auch der Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein vorschlägt. Füllt ungefüllt die Stimmzettel mit den Namen der folgenden Männer, auf deren gewissenhafte und energische Pflichterfüllung ihr bauen könnt, aus.

Wahl der Ausschussmitglieder:
 Engelbert Schnatter, Kohlenarbeiter, Komotau.
 Josef Hammer jun., Maurer, Widwiz.
 Franz Buresch, Zugbegleiter, Komotau.

Wahl der Ersatzmänner:
 Franz Bafal, Schloffer, Smidow, Heizhaus.
 Franz Dengler, Oberbauarbeiter, Weizhaus.
 Anton Kiss, Brennfert, Luzna.

Arbeiter! Genossen! Auf zur Agitation! Unterstützt eure Genossen werktätig bei der Wahlarbeit! Keine Stimme darf verloren gehen!

Jede Unregelmäßigkeit bei der Wahl ist sofort an das Böhmische Sekretariat des Rechtschutz- und Gewerkschaftsvereines für Desterreich in Zizkow Nr. 914 zu melden.

Erfüllet eure Pflicht euch, der Familie und der Organisation gegenüber!

Für den Vollzugsausschuss der organisierten Eisenbahner:
 Josef Tomschitz,
 Reichsratsabgeordneter und Zentralsekretär.
 Wilhelm Prodecky,
 Landessekretär.

Magazinsdiener aller in Wien einmündenden Bahnen, Achtung!

Einladung zu der am Sonntag den 21. September um 2 Uhr nachmittags in Wien, X, Lagenburgerstraße 8/10, Arbeiterheim, Zimmer Nr. 3 und 4, stattfindenden Versammlung der Magazinsdiener aller in Wien einmündenden Bahnen.

Tagesordnung: 1. Die Forderungen der Magazinsdiener und Stellungnahme hierzu. 2. Eventuelles.

Werte Genossen und Kollegen! Wir ersuchen euch, zu dieser wichtigen Versammlung, die nur im Interesse der Magazinsdiener einberufen wurde, bestimmt und vollständig zu erscheinen. Diese Versammlung soll der Beginn einer Reihe von Aktionen sein zu dem Zweck, um endlich die Erfüllung der Forderungen der Magazinsdiener durchzusetzen. Erscheint daher alle!

Als Einberufer:
 Die Vertrauensmänner der Magazinsdiener der Südbahn.

Lampisten aller in Wien einmündenden Bahnen, Achtung!

Einladung zu der am Montag den 22. September um 1/8 Uhr abends in Wien, X, Lagenburgerstraße 8/10, Arbeiterheim, Zimmer Nr. 3, stattfindenden Versammlung der Lampisten aller in Wien einmündenden Bahnen.

Tagesordnung: 1. Die Forderungen der Lampisten und Stellungnahme hierzu. 2. Eventuelles.

Werte Genossen und Kollegen! Wir ersuchen euch, zu dieser wichtigen Versammlung, die nur im Interesse der Lampisten einberufen wurde, bestimmt und vollständig zu erscheinen. Diese Versammlung soll der Beginn einer Reihe von Aktionen sein zu dem Zweck, um endlich die Erfüllung der Forderungen der Lampisten durchzusetzen. Erscheint daher alle!

Als Einberufer:
 Die Vertrauensmänner der Lampisten der Südbahn in Wien.

Allgemeiner Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein für Desterreich.

Triester Ortsgruppen.

Sonntag den 14. September 1913 findet die Entfaltung der Vereinsfahne der Triester Eisenbahnerortsgruppen statt. Programm: Um 9 Uhr vormittags Begrüßung der Festgäste im großen Saal des Arbeiterheims Via Madonna 15. Um 10 Uhr vormittags Rahmenemihüllung und Festreden in deutscher, slowenischer und italienischer Sprache. Nach der Entfaltungsfestlichkeit Manifestationszug mit Musik und Fahne. Um 8 Uhr nachmittags großes Fest mit reichhaltigem Programm in allen Räumlichkeiten des Arbeiterheims, Via Madonna 15. Am Fest wirken mit: Musik der sozialistischen Jugend, die Gesangsschöre „Adriaperle“, „Ljudski ober“ und „Circolo corale fra lavoratori“. Abends: Tanz.

Eintritt zum Fest samt Tanz 50 K. Kinder bis zu zehn Jahren haben in Begleitung Erwachsener freien Eintritt. Das Fest findet bei jeder Witterung statt. Bei ungünstiger Witterung venetianische Beleuchtung der Terrasse. Zum zahlreichen Besuch ladet ein das Komitee.

Karten sind im Vorverkauf zu haben bei Ausschussmitgliedern der Organisationen, im Gasthaus „International“ (Via Boccaccio 25) und in Magazinen der Konsumgenossenschaft.

Warnung!

In der letzten Zeit wurden seitens einzelner christlich-sozialer Organe und durch Flugzettel verschiedene Angriffe gegen den Lebensversicherungsbereich der Eisenbahner erhoben, welche jeder Grundlage entbehren. Mit der Verbreitung dieser Nachrichten steht ein gewisser Brodelmann im Zusammenhang, welcher vom Verein mit 1. August 1913 wegen verschiedener Umstände entlassen wurde, und welcher jetzt für die „Mittag“ Versicherungen abzuschließen trachtet. Wir warnen die Eisenbahner, mit diesem Manne in irgendwelche Verbindung zu treten.

Offene Anfragen.

An die k. k. Nordwestbahndirektion.
 Die im Znaimer Heizhaus beschäftigten und im Tagelohn stehenden Bediensteten erlauben sich an die Direktion die Anfrage zu richten, warum dieselben erst am Dritten und Vierten ihr Geld bekommen, da jeder am Ersten eines jeden Monats pünktlich seinen Lohn bezahllen muß, da der Tagelohn ohnedies im nachhinein bezahlt wird. Die Betroffenen ersuchen die k. k. Direktion, sie möge diesen Uebelstand abschaffen und anordnen, damit sie am Ersten eines jeden Monats ihr Geld bekommen.

An die k. k. Staatsbahndirektion Villach.
 Den Eisenbahnbediensteten von Klagenfurt, die in den Provisionshäusern wohnen, wurde mit wenigen Ausnahmen bei der Gehaltsauszahlung am 1. September ein Betrag von 5 bis 8 Kr. und darüber abgezogen, ohne daß ihnen der Grund dieser Abzüge angegeben wurde. Die Bediensteten, die ihren Lohn wohl auch so notwendig brauchen, wie die hohen Beamten, haben daraufhin selbstverständlich die Annahme des Gehaltsverweigerer. Die Betroffenen richten nun an die k. k. Staatsbahndirektion die Anfrage, warum und zu welchem Zweck ihnen diese Beträge abgezogen wurden und wünschen rascheste Aufklärung in dieser Sache. Sollten die Abzüge eine Erhöhung der Wohnungsmiete bedeuten, so machen wir die Direktion aufmerksam, daß eine Mietzinssteigerung nach dem Gesetz für einen bestimmten Termin zuerst angekündigt und dann auch das Einverständnis der Mieter eingeholt werden muß. Es hat daher die Direktion gar kein gesetzliches Recht zu Abzügen für eine höhere Miete, solange sie die Mieter davon nicht verständigt hat und diese ihre Zustimmung dazu gegeben haben.

Briefkasten der Redaktion.

Salzburg. Wenn Ihr Unfall gewaltiger und unabwehrbarer Natur (Zusammenstoß, Entgleisung etc.) ist und Sie aus Anlaß dieses Unfalles dienstuntauglich sind, ja. — J. J. Wenn Sie am 1. August 1908 angestellt wurden und am 1. Jänner 1912 die 1000 Kr. erreichten, so rufen Sie in die 1100 Kr. am 1. Jänner 1914 vor. (634, J. M. 1913.) — **Ab. Sch.,** Mitglied 20.825. Nach Ihren Angaben haben Sie auf noch einen Härteausgleich Anspruch und rufen demnach in die 1200 Kr. am 1. Jänner 1914 vor. (649, J. M. 1913.) — Zur allgemeinen Kenntnisnahme. Da infolge des Feiertages und infolge des im Buchdruckergerwerbe freien Samstag-nachmittags die vorliegende Nummer des „Eisenbahner“ Samstag vormittags fertiggestellt werden mußte, konnten nicht alle Einsendungen untergebracht werden. — **Friebel, Mitter.** Die Einkommensteuer hängt nicht lediglich von der Gehaltshöhe, sondern auch von Nebenumständen ab. Daher es sich empfiehlt, sich zunächst dort bei der Steuerbehörde zu erkundigen. — **Schleissennummer 35.679.** Wenn Ihre Angaben richtig sind, so rufen Sie in die 1800 Kr. am 1. Juli 1914 vor. (671, J. M. 1913.)

Billige Bettfedern und Daunenn

1 Kilo graue geschlossene K 2-40, halbwolle prima K 2-80, weisse K 4-40, prima daunenneiche K 6-40, hochprima K 7-8-40 und 9-60, Daunenn, graue K 6-40, 7-40, weisse prima K 10-40, Brustbaum K 12-40, von 5 Kilo an franko.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtfüßigem roten, blauen, gelben oder weissen Inlett (Nanking), 1 Tuchent ca. 180 cm lang, 120 cm breit, samt 2 Koppförmern, jeder ca. 50 cm lang, 60 cm breit, genügend gefüllt mit neuen grauen, flammigen und dauerhaften Bettfedern K 16-40, Halbdaunen K 20-40, Daunennfedern K 24-40, Einzelne Tuchente K 10-40, 12-40, 14-40, 16-40, Einzelne Koppförmern K 8-40, 8-50, 4-40, Tuchente 200x140 cm gross K 18-40, 15-40, 20-40, Koppförmern 90x70 cm gross K 4-60, 6-40, 8-60, Unter Tuchente aus bestem Bettgarn 180x118 cm gross K 18-40 und K 15-40 - versendet von K 10-40 an franko gegen Nachnahme oder Vorauszahlung.

Max Berger in Deschenitz Nr. 249/4, Böhmerwald

Kein Risiko, da Umtausch erlaubt oder Geld rückerstattet wird. Reichhaltige illustrierte Preisliste aller Bettwaren gratis.

Parteigenossen!

Bestellen auch jeder für eure Familie ein Paket feinerer Beste, enthaltend: Prima Kanewas für Bettüberzüge, starken Hemdenstoff, Besatz für Hemden und Kleider, Blaudruck, Blusen- und Kleiderstoffe, Leinwand etc. Alles in Prima Qualität. **40 Meter um 16 Kr., beste Sorte 40 Meter um 18 Kr.** per Nachnahme. Die Länge der Beste beträgt von 4 bis zu 14 Metern und kann jeder Best bestens verwendet werden.

Für Wiederverkäufer glänzender Verdienst. Mit Parteigruss

Georg Witzel, Handweber
in Nachod Nr. 17, Böhmen.

Mitglied der politischen Orts- und Fachorganisation.

Beste böhmische Bezugsquelle!

Billige Bettfedern!

1 kg graue, gute, geschlossene 2 K, bessere 2 K 40; prima halbwolle 2 K 80; weisse 4 K; weisse, flammige 5 K 10; 1 kg hochfeine, schneeweiße, geschlossene 6 K 40, 8 K; 1 kg Daunenn (flaum), graue 6 K, 7 K; weisse, feine 10 K; oberster Brustbaum 12 K. Bei Abnahme von 5 kg franko.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtfüßigem roten, blauen, weissen oder gelben Nanking, 1 Tuchent, 180 cm lang, 120 cm breit, samt 2 Koppförmern, jedes 80 cm lang, 60 cm breit, gefüllt mit neuen, grauen, sehr dauerhaften, flammigen Bettfedern 16 K; Halbdaunen 20 K; Daunenn 24 K; einzelne Tuchente 10 K, 12 K, 14 K, 16 K; Koppförmern 8 K, 8 K 50, 4 K; Koppförmern, 200 cm lang, 140 cm breit, 13 K, 14 K 70, 17 K 80, 21 K; Koppförmern, 90 cm lang, 70 cm breit, 4 K 60, 5 K 70, 5 K 70; Unter Tuchente aus bestem, geschlossenen Garn, 180 cm lang, 116 cm breit, 12 K 80, 14 K 80. Versand gegen Nachnahme von 12 Kr. an franko. Umsonst gefüllt, für Nichtpassendes Geld retour.

S. Bonisch in Deschenitz Nr. 158, Böhmen.

Reichhaltige Preisliste gratis und franko.

Unbegrenztes Vertrauen

genießen seit jeher die Tuchfabrikate von **KARL FEIFIG in OLMÜTZ.**

Genannte Firma sendet reichhaltige Musterkollektionen von **Herren- und Damenstoffen** kostenlos zur Ansicht.

TUCH-RESTE werden, um das Lager zu räumen, **staunend billig** verkauft und erhalten grössere Abnehmer davon Muster.

Vertreter werden in jedem grösseren Orte aufgenommen.

Frauen! Hilfe!

Gegen Störungen hilft nur mein Rezept, sicher und prompt. Preis Kr. 3-45 (auch in Marken). Direkter Versand! Interessanter illustrierter Katalog und Preisliste über echte Parfüm- und Kosmetikmittel für Herren und Damen sowie bewährte Schönheitsmittel gratis und franko. Verschicken 20 Heller. Adressänderung: **Wieder-Neustadt 17.**

1913 er

Junggeflügel

Jarantiert lebende Ankunft, franko jeder Station. 20 St. gross, tolle Erathühner K 20-40, 12 St. gross, tolle Hiesonen K 21-50, 6 St. gross, tolle Hiesonen K 22-40 - franko per Nachnahme liefert.

S. MANDEL, Skalitz 22 (Oest.).

Kropf

dicken Hals, Drüsen befreit man rasch und gründlich durch **Hollerdauer Kropfbalsam** (1 Flasche 2 Kronen).

Stadtpothek Waffenhofen a. d. Alm 154 (Bayern).

Von Versatzämtern

Elegante Anzüge von K 14-40, Sport- und Touristenanzüge K 16-40, Moden-Überzieher K 10-40, Salons-, Frack- und Smokinganzug K 20-40, tolle Herrenhemden, Unterhosen K 1-40, Damenhemden, Korsetts, Hosen K 1-50, Bettwäsche K 4-50, Leinwäcker K 1-50, Vorläufer K 2-50 etc., alles erstklassig billig. Auch Kleiderfabrik, per Anzug K 2-40. Zahlungszielsetzung wird gewährt. Einzig in Wien nur bei **Goldstein, Kaiserstrasse 40.**

Ohrenhausen

Ohrenschmerz, Schwerhörigkeit, nicht angeborene Taubheit befreit in kurzer Zeit

Gehöröl Marke Gantl

Preis 4 Kronen. Versand: **Stadtpothek Waffenhofen a. d. Alm 154 (Bayern).**

Eisenbahner

welche angenehmen Lebensdiensten suchen, wollen ihre Arbeit bekundigen und Retourkarte besitzen. Nicht verlässlicher Artikel. Rabatte Auskünfte erteilt **Friedrich Müller, Wiedersberg 131 (Böhmen).**

Ohne Nachnahme

bisher ohne Risiko, sende ich an jeden Eisenbahner eine Auswahl meiner berühmten Gummiprodukte zur Ansicht. Karte genügt an **J. Weisberger, Wien VI, Gumpendorferstrasse 130, II. Etage.**

Beste u. reellste Bezugsquelle!

Bettfedern, Daunenn

1 Kilo neue, graue, geschlossene Bettfedern K 2-40, bessere K 2-80, halbwolle K 2-80, weisse K 4-40, bessere K 6-40, Oererschlossschiff, schneeweiß K 8-40, Daunenn, grau K 6-40, 7-40 und 8-40, Daunenn, weisse, K 10-40, Brustbaum K 12-40, von 5 Kilo an franko.

Fertige Betten

aus dichtfüßigem roten, blauen, gelben oder weissen Nanking, 1 Tuchent, 180/120 cm groß, samt 2 Koppförmern, diese circa 80/60 cm groß, genügend gefüllt mit neuen, grauen, dauerhaften Bettfedern K 16-40, Halbdaunen K 20-40, Daunenn K 24-40, Einzelne Tuchente K 10-40, 12-40, 14-40, 16-40, Einzelne Koppförmern K 8-40, 8-50, 4-40, Tuchente 200x140 cm gross K 18-40, 15-40, 20-40, Koppförmern 90x70 cm gross K 4-60, 6-40, 8-60, Unter Tuchente aus bestem Bettgarn 180x118 cm gross K 18-40 und K 15-40 - versendet von K 10-40 an franko gegen Nachnahme oder Vorauszahlung.

Josef Blahut, Deschenitz Nr. 109 (Böhmerwald).

Nichtpassendes umgetauscht oder Geld retour. Verlangen Sie die ausführliche, illustrierte Preisliste gratis und franko.

Im Haushalte 50% Ersparnis

kann jede Hausfrau erzielen, wenn sie an Stelle von Butter den einzigen vollwertigen Buttersatz Blaimschins „Unikum“-Margarine verwendet. „Unikum“-Margarine wird aus reinstem Rinderkernfett mit feinstem Rahm gebuttert und bräunt und schmeckt wie gewöhnliche Butter. Bezugsquellen in jeder Stadt oder jedem Dorf Oesterreichs teilen auf Anfragen mit die alleinigen Erzeuger der Weltmarken **Blaimschins „Unikum“-Margarine, Vereinigte Margarine- und Butterfabriken, Wien XIV.**

MÖBEL Von aufgelöster Tischlerei

Beste Gelegenheit für Brautpaare u. Möbelkäufer.

Fünfhäuser Möbelniederlage M. Eisenhammer 142

Wien XV, Mariahilferstrasse

(neben der Löwendrogerie).

Vollstetige Nummerneinrichtungen von 140 Kr. aufwärts; Kücheneinrichtungen von 40 Kr. aufwärts; moderne Stühle, weiß, von 70 Kr. aufwärts; Schlaf- und Speisezimmer von 280 Kr. aufwärts; Plüschdivan von 60 Kr.; Bettelinge von 9 Kr.; Matrizen von 12 Kr.; einzelne Möbel billig. Kleiner Preisatlas für Provinz gratis. Großes Möbelabum für 90 Heller in Wien gratis.

Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Auswahl.

Zunähe in alle Bezirke und Wohnhöfe frei.

Warnung! Achten Sie genau auf meine Firma **Fünfhäuser Möbelniederlage** und meine **„Schwarze Handkuffen“**, welche als Kennzeichen meines Geschäftes in meinem Schaufenster ausgehängt sind. Kaufen Sie sich nicht verführen, Sie sind erst dann beim richtigen Geschäft, wenn Sie meine **„Schwarze Handkuffen“** auf gelben Schildern vor dem Geschäftstisch sehen.

Herrn M. Eisenhammer, Wien.

Da ich voriges Jahr von Ihnen Möbel bestellte und sehr zufrieden war, so erlaube ich Sie freundlichst, auch für meine Schwester folgendes zu senden u. f. w.

Respektvoll **Walter Wakin.**

Contact, 18. Mai 1913.

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hoflieferanten

Wien VI, Hirschengasse 25

Fabrik für alle Arten Eisenbahnuniformen, Kappen und sonstige Ausrüstungsarten

Preiskurante gratis und franko

Tuchfabrik: **Humpolec (Böhmen)**

DRUCK- u. VERLAGS-ANSTALT

VORWÄRTS

Wien V, Rechte Wienzeile 97

liefert Vereinen und Organisationen Druckarbeiten rasch in tadelloser Ausführung und zu sehr kulantem Bedingungen

Telephon 4331 Telephon 3545

Bettfedern

1 Kilo neue, graue, geschlossene K 2-40 bessere K 2-80, weisse K 4-40, bessere K 6-40, Oererschlossschiff, schneeweiß K 8-40, Daunenn, grau K 6-40, 7-40 und 8-40, Daunenn, weisse, K 10-40, Brustbaum K 12-40, von 5 Kilo an franko.

FERTIG GEFÜLLTE BETTEN

aus dichtfüßigem roten, blauen, gelben oder weissen Nanking, 1 Tuchent, 180/120 cm groß, samt 2 Koppförmern, diese circa 80/60 cm groß, genügend gefüllt mit neuen, grauen, dauerhaften Bettfedern K 16-40, Halbdaunen K 20-40, Daunenn K 24-40, Einzelne Tuchente K 10-40, 12-40, 14-40, 16-40, Einzelne Koppförmern K 8-40, 8-50, 4-40, Tuchente 200x140 cm gross K 18-40, 15-40, 20-40, Koppförmern 90x70 cm gross K 4-60, 6-40, 8-60, Unter Tuchente aus bestem Bettgarn 180x118 cm gross K 18-40 und K 15-40 - versendet von K 10-40 an franko gegen Nachnahme oder Vorauszahlung.

Josef Blahut, Deschenitz Nr. 109 (Böhmerwald).

Leinenfabrik Kraus

sendet kostenlos

Prachtmusterbuch

der seit 46 Jahren als unvergleichlich fest, schön und billig bekannten Leinenwaren für jede Art Haus- und Ausstattungswäsche sowie Barchente und andere Waschstoffe für Kleider und Haushalt.

!! Gelegenheitskauf !!

5000 St. feste, feine, geb. Wäschewebe für beste Wäsche, **unverwundlich.**

Zum Reklamepreis.

1 St. 20 m lang, 82 cm br. K 11-40 oder 40 m lang, 82 cm br. K 22-40

per Nachnahme, falls nicht passend, Rücksendung gestattet.

Leinenfabrik u. mech. Weberei Jos. Kraus

Nachod VII, Böhmen.

Dankfagung.

Für die schönen Kranzbesenden und die zahlreiche Teilnahme an dem Beerdigungsgang meines teuren Vaters **Franz Hynka**, Werkstättenarbeiter der Südbahn, sage ich hiemit allen meinen herzlichsten Dank.

Franz Hynka, Lokomotivführer der Eisenbahn Wien-Spang.

Bei alten, schmerzhaften Fußleiden

(offenen Füßen, eiternden Wunden etc.) hat sich das **„Selbstheilende Universal-Beilmittel“**, bestehend aus Salbe, Gaze, Blutreinigungstee (Preis komplett Kronen 3-90 inklusive Postkosten) vorzüglich bewährt. Schmerzen verschwinden sofort. - Anerkennungsschreiben laufen fortwährend ein. - Das Universal-Beilmittel, präpariert mit vier goldenen Medaillen, ist echt nur allein zu beziehen durch die **„Selbstheilende Apotheke, Oberhofen 25“** (Niederbayeren).

Selbstheilende Universal-Beilmittel, Gaze und Blutreinigungstee sind gesetzlich geschützt.

! 500 Kronen !

zähle ich Ihnen, wenn mein Wurzelvertilger **„Ria-Balsam“** Ihre Hühneraugen, Warzen, Hornhaut, nicht in 3 Tagen schmerzlos entfernt. Preis eines Tiegels samt Garantiebrief 1 Krone.

Kemeny, Kaschau (Rassa)

I., Postfach 12/115, Ungarn.

Wassersucht

Nierenleiden, Herzbeschwerden, Blasenkatarrh, Sand und Gries, Nervenkrankheit, geschwollene Füße beseitigt man rasch durch **Dr. Novillos Herz- und Wasserlichtstee.**

Preis 4 Kronen, 3 Pakete 10 Kronen. Kleinerer Versand: **Stadtpothek Pfaffenhofen a. d. Alm 10 (Bayern).**

Bei alten, schmerzhaften Fußleiden

(offenen Füßen, eiternden Wunden etc.) hat sich das **„Selbstheilende Universal-Beilmittel“**, bestehend aus Salbe, Gaze, Blutreinigungstee (Preis komplett Kronen 3-90 inklusive Postkosten) vorzüglich bewährt. Schmerzen verschwinden sofort. - Anerkennungsschreiben laufen fortwährend ein. - Das Universal-Beilmittel, präpariert mit vier goldenen Medaillen, ist echt nur allein zu beziehen durch die **„Selbstheilende Apotheke, Oberhofen 25“** (Niederbayeren).

Selbstheilende Universal-Beilmittel, Gaze und Blutreinigungstee sind gesetzlich geschützt.

! 500 Kronen !

zähle ich Ihnen, wenn mein Wurzelvertilger **„Ria-Balsam“** Ihre Hühneraugen, Warzen, Hornhaut, nicht in 3 Tagen schmerzlos entfernt. Preis eines Tiegels samt Garantiebrief 1 Krone.

Kemeny, Kaschau (Rassa)

I., Postfach 12/115, Ungarn.

Wassersucht

Nierenleiden, Herzbeschwerden, Blasenkatarrh, Sand und Gries, Nervenkrankheit, geschwollene Füße beseitigt man rasch durch **Dr. Novillos Herz- und Wasserlichtstee.**

Preis 4 Kronen, 3 Pakete 10 Kronen. Kleinerer Versand: **Stadtpothek Pfaffenhofen a. d. Alm 10 (Bayern).**

Brüner Stoffe

für Herren- und Damenkleider zu billigsten Fabrikpreisen kauft man am besten bei **Etzler & Dostal, Brünn**

Schwedengasse Nr. 153.

Lieferanten des Lehrerbundes und Staatsbeamtenvereines.

Durch direkten Stoffkauf vom Fabrikplatz erspart der Private viel Geld. - Nur frische, moderne Ware in allen Preislagen. - Auch d. kleinsten Mass wird geschnitten.

Reichhaltige Musterkollektion gratis zur Ansicht.

Brüner Stoffe

für Herren- und Damenkleider zu billigsten Fabrikpreisen kauft man am besten bei **Etzler & Dostal, Brünn**

Schwedengasse Nr. 153.

Lieferanten des Lehrerbundes und Staatsbeamtenvereines.

Durch direkten Stoffkauf vom Fabrikplatz erspart der Private viel Geld. - Nur frische, moderne Ware in allen Preislagen. - Auch d. kleinsten Mass wird geschnitten.

Reichhaltige Musterkollektion gratis zur Ansicht.

Mit jedem Tage

werden die Ansprüche größer, die man an das Können des Einzelnen stellt. Nur mit gediegenen Kenntnissen kommt man heute vorwärts und besteht siegreich den harten **Kampfs Dasein.**

Bedenken Sie sich daher der weltberühmten **„Selbst-Unterrichtswerke“** „System Karnack-Hachfeld“ zu Ihrer Weiterbildung. Gründl. Ausbildung zum **Monteur, Maschinisten, Werkmeister, Betriebsingenieur, Werkzeug- u. Maschinenbauer, Maschinenkonstrukteur, Ingenieur, Former u. Gießereimeister, Gießerei-Techniker, Bauschlosser u. Installateur, Kunstschlosser und Kunstschmied, Lokomotivheizer u. -Führer, Eisenbahn-Techniker, Elektromonteur, Elektromechaniker, Elektromaschinenbauer, Elektroinstallateur, Elektroingenieur, Ausführliche Prospektive und eine 62 Seiten starke Broschüre „Karnack-Hachfeld“ mit Probefeldern werden auf Verlangen jedem kostenlos zugesandt.**

Schallehn & Wollbrück

Wien XVII, Schwenderg. 59.

Alle Männer

die infolge schlechter Jugendgewohnheiten, Ausschreitungen und dergleichen an dem Schwinden ihrer besten Kraft zu leiden haben, wollen keinesfalls vorankommen, die lichtevolle und aufklärerische Schrift eines Nervenarztes über Ursachen, Folgen und Aussichten auf Heilung der Nerven-schwäche zu lesen, illustriert, neu bearbeitet. Zu beziehen für K 1-50 in Briefmarken von **Dr. Humlers Hollnatast, Gont 681 (Schweiz).**

OLLA-GUMMI

beste existierende Marke für Herren und Damen, per Dutzend 4, 6, 8 und 10 Kronen.

Neuheit für Herren

dauernd zu gebrauchen, per Stück 2 und 4 Kronen.

Frauenschutz, jahrelang haltbar, per Stück 3, 5 und 10 Kronen.

Preisliste der neuesten Schutzmittel, verschlossen, gegen 20 h. Marke.

J. GRUNER

Wien V/2, Schönbrunnerstr. 141/E.

Adresse aufheben, es wird Sie nie reuen.

Bienen-Monig

wird nach meinem Verfahren durch **„Inbelschlechte Selbstbereitung“** auf das vollkommenste nachgebildet. Hervorragende Anerkennungsschreiben ca. nur 50 h pro 1/2 Liter. Verlangen Sie gegen Einzahlung von 20 h in Marken für Probe 1 **1/2 kg gratis** Rezept.

Max Noa, Königl. Span. Hoflieferant

Bodenbach a. E. 182 h

Dankfagung.

Zurückgeführt vom Grabe meines unvergesslichen Bruders, des Herrn **Josef Esich**

der bei beruflicher Tätigkeit so plötzlich vom Tode ereilt wurde, fühle ich mich und verpflichtet, für die große Teilnahme an seinem Beerdigungsgang sowie für die Kranzbesenden der Herren Beamten, Verwandten und übrigen Eisenbahner allen Teilnehmern, insbesondere den Herren Beerdigungsausschüssen und den Herren Hofherrenverwaltern meinen aufrichtigen Dank auszusprechen. Ganz besonders danke ich dem Herrn Zahnarzt **Dr. Kacer** für sein rasches und eifriges Bemühen, meinem verunglückten Bruder seine Schmerzen zu lindern, sowie dem Herrn Stationschef **Stachbauer** für sein großmütiges Entgegenkommen.

Kranzbesende, im September 1913.

Gebrüder Esich

als trauernd Hinterbliebene.

Porzellanpfeifen

Solbepfeifen, Strappapfeifen, Mundblöfe, Weichrohr und alle Rauchergewichte. **Berner Engler's Gebirgsblöfe Pfeifen 2 Kr.**

Photographien

auf Porzellangegenständen in uner-reichtester Ausführung. **Schönster Gefährtenartikel.** Kaufen Sie Pfeifen mit Rauchergewichten nur beim **„Engler“**. Verlangen Sie Preisliste. Sammlern von Aufträgen hoher Abzahl.

Josef Engler

Waffenfabrik und Porzellanfabrik
Linz a. d. Donau, Melchergasse 4.
Erstes und größtes Spezialgeschäft der Rauchergewichte- und Pfeifenfabrik.