

Wahlspruch:  
Was wir begehren von der Zukunft Fernen:  
Dass Brot und Arbeit uns gerührt sehen,  
Dass unsere Kinder in der Schule lernen,  
Und unsere Weisheit nicht mehr betteln gehen.  
O. Herwegh.

Telephon Nr. 2325.

Der

Schredfonto 38.415.

# Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

## Sprechstunden

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

## Insertionspreis:

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

## Abonnements-Bedingungen:

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

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



Nr. 4.

Wien, den 1. Februar 1911.

19. Jahrg.

Sieben gelangte das humoristisch-satyrische Eisenbahnerwitzblatt

## „Faschings-Courier“

zur Ausgabe. Bestellungen erbitten wir an die Administration unseres Blattes.

## Deutsche Treue.

Neues zum Fall Kroy.

In der Geschichte der alten Deutschen rühmt Tacitus die unwandelbare Treue als besonderes Merkmal der germanischen Rasse. Sollte wirklich der allerdings kaum wahrscheinliche Fall eintreten, daß die Geschichtsschreibung der Zukunft die deutschen Nationalwerte und Kultureigenschaften nach den Tugenden jener Aftersdeutschen beurteilt, die sich heute als berufene Repräsentanten des deutschen Volkes ausgeben, dann werden jener Ruf der Treue und auch noch andere schöne Tugenden beträchtlich an Wert einbüßen.

Zu dieser pessimistischen aber durchaus gerechtfertigten Erkenntnis kommt man nicht bloß auf Grund jener Befriedigungsfakten, die den unterschiedlichen nationalen Führern gerichtsordnungsmäßig nachgewiesen wurden; die „deutsche Treue“, die im Gerichtssaal ihre Feuerprobe nicht bestand, als man ihr mittels Postrezipissen den durchgemachten Wandel nachwies, der beim Verrat und bei schamloser Käuflichkeit endete, wird auch noch durch andere Vorformnisse in die richtige Beleuchtung gerückt. Und darunter sind Fälle genug, die moralisch sich von der erwiesenen puren Käuflichkeit kaum unterscheiden, und zwar auch dann nicht, wenn es strafrechtlich nicht erlaubt ist, sie eine Lumperei zu nennen. Und deshalb ist es gut, daß Fälle, für die die öffentliche Meinung in unseren korrupten kapitalistischen Zeitalter nicht immer die nötige Feinheit des Empfindens bewahrt hat, von Zeit zu Zeit wieder aufgerischt werden.

Eine solche Aufreißung erfährt jetzt der Fall des Herrn Otto Kroy, wenn man das Amtsblatt des k. k. Eisenbahnministeriums, 66. Stück vom 29. Dezember 1910, nachliest. Es sind jetzt etwa fünfzehn Monate her, seitdem die österreichische Regierung, einem nachdrücklich geäußerten Wunsch des Herrn Taussig folgend, Herrn Otto Kroy aus der engen Dürftigkeit eines kleinen Beamtenstandes zum Range eines Oberrevidenten der k. k. Nordwestbahn erhob. Die Geschichte von der seltsamen Verstaatlichung eines gewählten „Volksvertreters“, der mit einem Sprung eine Reihe altgedienter Beamten überholte und der ohne jedweden plausiblen Grund eine nie dagewesene Karriere machte, hat damals nicht bloß in der Eisenbahnpresse zu eingehenden Betrachtungen geführt, sie gab in der ganzen weit darüber hinausreichenden Öffentlichkeit Anlaß zur stärksten Bewunderung. Und sogar in deutschnationalen Kreisen selbst wurde hier und da ein Rest von Schamgefühl darüber lebendig, daß ein oppositioneller Abgeordneter sich ein offenkundiges Geschenk der Regierung bieten lasse, ohne es mit Entrüstung zurückzuweisen oder aber auf das Vertrauensmandat seiner Wähler zu verzichten. Da Herr Kroy keines von beiden tat, beruhigte sich aber das deutschnationale Gewissen alsbald wieder, und auch der deutsche Nationalverband im Parlament, dem Herr Kroy seither angehört, brauchte seine Meinung, „daß nur Lumpen bescheiden sind“, keiner weiteren Revision zu unterziehen.

Aus diesem Vorgang zog, wie es scheint, die Regierung die naheliegende Lehre, daß die dickhäutige Moral der deutschnationalen Herren noch weitere Belastungsproben erträgt, und so durfte sie es wagen, Herrn Otto Kroy für sein braves Ver-

halten einen weiteren Dank vor aller Öffentlichkeit abzustatten. In dem erwähnten Amtsblatt des Eisenbahnministeriums wird nämlich verfügt, daß die Ernennung des Herrn Abgeordneten Kroy zum Oberrevidenten der Staatsbahnen nicht bloß vom Tage der Ernennung, sondern vom 1. Jänner 1909 ab zu gelten habe. Damit erscheint die Ernennung auf etwa zehn Monate zurückdatiert, und die rückwirkende Kraft, die dem Avancement verliehen wird, bedeutet ihrem Inhalt nach ein offenes Geschenk aller jener Rechte und Benefizien, die die vorausdatierte Zeit von zehn Monaten in sich schließt, ein Geschenk, das der Herr Abgeordnete von der Regierung erhält! Einen um so interessanteren Hintergrund erhält diese einzig dastehende Bezeugung von Regierungsgunst an einen Abgeordneten noch dann, wenn man erwägt, daß diese Ernennung zum Oberrevidenten unmittelbar an einen Zeitpunkt anschließend rückwirkend gemacht wurde, wo Abgeordneter Kroy im Ausschuss für Sozialversicherung für die von der Regierung beantragte Verschlechterung der Unfallversicherung der Eisenbahner mit aller Wärme eintrat! Für die Beamenschaft unter den Eisenbahnern ist die erfolgte Vorrückung auch insofern von wirtschaftlicher Bedeutung, als Herr Kroy um eben die geschenkte Zeit im Avancement allen anderen voraus ist. Zu alledem kommt aber auch noch, daß diese Zuwendung von Rechten und Benefizien aus den bekanntlich desolaten Staatsbahnfinanzen für eine Zeit erfolgt ist, wo die De. N. W. B. noch gar nicht verstaatlicht war, ein Umstand, der geeignet ist, die Wähler des Herrn Kroy, wenn schon nicht vom moralischen Gesichtspunkt, so doch vom Standpunkt der Steuerzahler aus ein wenig zu interessieren.

Die ganze Angelegenheit könnte nun freilich kaum über das Maß persönlicher Bedeutung wachsen, wenn dabei nicht die völlige moralische Indolenz unseres öffentlichen Lebens in Betracht käme. In jedem anderen Lande wäre ein Mandatsträger abgetan, der in einen so beispiellosen Korruptionsverdacht verfallen wäre. In Oesterreich ist Herr Kroy, so gering sonst auch sein intellektueller Tüchtigkeitswert sein mag, erst dadurch zu einer bekannten Figur geworden, die den „Verband der deutschen Abgeordneten“ ziert. Und was noch mehr zur Kennzeichnung der ganzen jammervollen Demagogie, unter der wir leben, beiträgt, ist die Tatsache, daß Herr Kroy sich als Repräsentant einer sich national nennenden „Eisenbahnerorganisation“ aufspielen darf, als deren Vertreter er bei jeder Gelegenheit fungiert! Der „Fall Kroy“ ist nur ein generalisierendes Schulbeispiel, wie hier zu Lande die nationalen „Führer“ beschaffen sind, die in „deutscher Treue“ dem Volke ihre „schätzbare Kraft“ geweiht haben!

Im Parlament haben die Abgeordneten Müller, Tomšič und Genossen die neuerliche Begünstigung des Abgeordneten Kroy zum Gegenstand einer Interpellation an den Eisenbahnminister gemacht.

Die Interpellation führt aus:

Die Unterfertigten haben im Herbst des Jahres 1909 eine parlamentarische Anfrage an den Herrn Eisenbahnminister gelangen lassen, die eine Angelegenheit zum Gegenstand hatte, die damals in den Kreisen der Öffentlichkeit mit Recht allgemeines Aufsehen erregte und die insbesondere die Würde eines Mitgliedes dieses Hauses betraf. Wie noch allgemein erinnerlich, handelte es sich um die Uebernahme eines Mitgliedes dieses Hauses in den Staatsbahndienst, die gleichzeitig mit der Verstaatlichung der De. N. W. B. und S. N. D. B. B. auf ausdrücklichen Wunsch des k. k. Eisenbahnministeriums erfolgt ist und die den Abgeordneten Otto Kroy betraf. We nunmehr aus dem Amtsblatt des k. k. Eisenbahnministeriums 66. Stück vom 29. Dezember 1910 bekannt wird, blieb es nicht bloß bei

der Ernennung des Abgeordneten Otto Kroy zum Oberrevidenten der k. k. Staatsbahnen, die bekanntlich mit der Verstaatlichung einer Privatbahn ganz unmotiviert erfolgt ist, sondern die k. k. Staatsbahnverwaltung hat dem genannten Mitgliede dieses Hauses gegenüber noch ein weiteres Entgegenkommen an den Tag gelegt, das schon im Interesse des Ansehens dieser parlamentarischen Körperschaft dringend der Aufklärung bedarf. Wie nämlich aus dem Amtsblatt des k. k. Eisenbahnministeriums, 66. Stück vom 29. Dezember 1910 hervorgeht, ist die Ernennung des Abgeordneten Otto Kroy mit Rückwirkung auf den 1. Jänner 1909 erfolgt, so daß alle mit dem Titel eines Oberrevidenten der k. k. österreichischen Staatsbahnen verbundenen Rechte und Benefizien dem genannten Abgeordneten auf eine Zeit zurückreichend gewährt werden, wo die De. N. W. B. und S. N. D. B. B. noch gar nicht Eigentum des Staates waren.

Eine derartige Zuwendung materieller Natur, die seitens der k. k. Staatsbahnverwaltung an einen frei gewählten Abgeordneten erfolgte, muß als ein Akt beispielloser Korruptheit erscheinen und ist geeignet, das Vertrauen der Volksmassen zur parlamentarischen Vertretung zu erschüttern. Die Uebernahme des Abgeordneten Kroy in den Rangstatus eines höheren Staatsbeamten stellt sonach nicht nur eine Schädigung einer Reihe von altgedienten Beamten dar, sondern behält insofern auch ein Geschenk aus öffentlichen Mitteln an den genannten Abgeordneten, als die Zurückdatierung von dessen Ernennung Rechte in sich schließt, die jeder andere Beamte nur durch jahrelange ordnungsmäßige Dienstleistung erwerben kann. Da aber auch weiters die Rückwirkung der Ernennung vom Eisenbahnministerium unmittelbar in einem Zeitpunkt anschließend erfolgte, wo Abgeordneter Kroy im Ausschuss für die Sozialversicherung für den Plan der Regierung, der die Rechte der Eisenbahner verkürzt wissen will, votierte, so wird sich der Gedanke von der Öffentlichkeit kaum fernhalten lassen, daß die Regierung ein Mitglied dieses Hauses durch Zuwendung materieller Vorteile für ihre Zwecke gefügig gemacht habe. Die Unterzeichneten fragen daher:

Ist der Herr Eisenbahnminister geneigt, unverzüglich dem Hause Rechenschaft zu geben, was ihn veranlaßte, die Ernennung des Abgeordneten Kroy zum Oberrevidenten der De. N. W. B. für eine Zeit gelten zu lassen, wo dieses Unternehmen noch nicht einmal im Besitz des Staates war?

Und wie gebent der Herr Eisenbahnminister solche Vorformnisse, die das Ansehen des Parlaments wie das der Regierung in schwerster Weise kompromittieren, zu rechtfertigen?

## Klassenbewußtsein und Standesbewußtsein\*).

Als der Kapitalismus seinen Siegeszug antrat durch die Kulturwelt, waren die mittelalterlichen Arbeiterorganisationen verschwunden, und die Proletarier gleichen einer Herde Schafe, in die der Wolf eintritt. Es war eine organisationslose, eine schreckliche Zeit, und die Arbeiter, die nirgends einen Rückhalt hatten, waren ein Spielball in den Händen der Kapitalisten geworden und der Willkür ihrer Ausbeuter widerstandslos, auf Gnade und Ungnade, ausgeliefert. Alle Vorteile der sich immer weiter entwickelnden kapitalistischen Produktionsweise fielen der Unternehmerklasse als reife Früchte in den Schoß, während die Arbeitsbienen mit den Dornen und Disteln abgepeist wurden. Die verbesserte Maschinenteknik, die korporative Arbeitsweise und die daraus hervorgehende kolossal gesteigerte Produktivkraft der menschlichen Arbeit überschüttete die Kapitalisten mit Reichtümern, wie sie die Menschheit niemals gekannt hatte, aber die Arbeiter mußten die Beche bezahlen, indem ihre Arbeitszeit verlängert, ihre Arbeitsintensität gesteigert, der Arbeitslohn gedrückt wurde. Der gehobenen Lage der Oberschichten stand die gesunkene Lebenshaltung der Unterschichten als die Rehrseite der Medaille gegenüber. Das Elend der großen Masse war die Goldgrube der Reichen geworden, wie sich ein Schriftsteller damaliger Zeit mit Bitterkeit ausdrückt.

\* Siehe den gleichnamigen Aufsatz in Nummer 3 vom 20. Jänner l. J.

Dieser Gegensatz zwischen dem Anschwellen des Reichtums auf der einen Seite und dem Anschwellen der Armut auf der anderen Seite, wie er so charakteristisch für den modernen Kapitalismus, mußte mit Naturnotwendigkeit in den proletarischen Massen und ihren Vorkämpfern ein starkes Klassenbewußtsein erzeugen. In der Tat beobachteten wir in den Dreißiger-, Vierziger- und Fünfzigerjahren des vorigen Jahrhunderts immer häufiger Spuren eines solchen Klassenbewußtseins. In einem von Georg Büchner verfaßten Flugblatt von 1834, das den Titel hatte: „Der heftige Landbote“, und das an der Spitze das Motto trug: „Friede den Hütten! Krieg den Palästen!“ lesen wir folgende Sätze: „Das Leben der Reichen ist ein langer Sonntag. Sie wohnen in schönen Häusern, sie tragen herrliche Kleider, sie haben feiste Gesichter und reden eine eigene Sprache; das Volk aber liegt vor ihm wie Dünge auf dem Acker. Das Leben der Armen ist ein langer Werktag. Fremde verzehren seine Früchte vor seinen Augen, sein Leib ist eine einzige Schwielen und sein Schweiß ist das Salz auf den Tischen der Reichen.“ In zahlreichen Zeitungsartikeln und Broschüren wurde dies Thema erörtert. Der berühmte Dichter Wilhelm Jordan forderte in einer Broschüre die Deutschen auf, sich um irdisches Glück zu kümmern, statt um die himmlische Seligkeit. Vor allen Dingen aber müsse man für die Proletarier sorgen, für „diese Lasttiere der Gesellschaft, die die Reichen bekümmern und ernähren, damit sie glatt und mühelos durchs Leben gleiten können, während sie selbst nur die nötigste Hungerstillung erreichen“. Er wies auf die kommende soziale Revolution hin und er schloß mit den Worten: „Bald wird niemand mehr imstande sein, das Rauberwort zu sprechen, das das Ungewitter beschwören könnte, das dräuend emporsteigt aus den Tiefen der Gesellschaft.“ Und in einer Gedichtsammlung Jordans lesen wir die Verse:

„Doch ach, es gähnt erschreckend weit  
In unserem Leben eine Klüft.  
Indes des Erdballs Schätze froh  
Der Auserwählten Schar verpraßt,  
Das arme Volk auf faulem Stroh  
Zusammenkniet des Jammers Last.  
Wo wir aus seiner saft'ger Kost  
Den Leib ergänzen hart und stark,  
Betrüppelt jen's im Winterfrost,  
Und Hunger frißt an seinem Mark.“

Der Dichter Karl Bed gab eine Gedichtsammlung heraus: „Lieder vom armen Mann“ mit einem flammenden Vorwort, das an das Haus Rothschild gerichtet war. Wir entnehmen daraus folgende Verse:

Ihr Glücklichen könnt euch pfeifen und mästen,  
Wir hängen für euch nach Stohle und Aesten,  
Wir frieren und hocken vor euren Palästen,  
Doch euch ist wohl und euch ist warm.  
Dies Dulben ist unser unendlich Verschulden,  
Und darum, ja darum sind wir arm.“

Auch soziale Romane, zum Beispiel Ernst Wilkomms „Weiße Sklaven“ und Louise Ottos „Schloß und Fabrik“, schossen wie Pilze aus der Erde. Besonders sind zwei Dichter jener Zeit zu nennen, die dem sozialen Empfinden des erwachenden Proletariats poetischen Ausdruck verliehen: Ferdinand Freiligrath und Heinrich Heine. Freiligrath schildert in einem ergreifenden Gedicht das abgrundtiefe Elend des grünen Erins, des geknechteten Irlands:

In rost'ger Kette liegt das Boot,  
Das Segel träumt, das Ruder lungert,  
Das macht, der Fischerhub ist tot,  
Das macht, der Fischer ist verhungert.  
Denn Irlands Fisch ist Herrenfisch,  
Der Strandherr praßt vom reichen Fange,  
Leer aber bleibt des Fängers Tisch —  
So starb der Fischer, so sein Range.“

**Feuilleton.**

**Zur Psychologie der Zeugenaussage.**

Jeder mit der üblichen Praxis unserer Gerichte einigermaßen Vertraute weiß, wie leblos und schematisch hier mit den Zeugenaussagen verfahren wird. Die Aussagen der verurteilten Zeugen werden gegeneinander entweder wie Zucker und Zimt abgewogen oder eine besondere Kategorie von Zeugen (meistens sind es Polizisten) wird als eine über jeden Irrtum erhabene auserwählt, um einen festen Maßstab für die Glaubwürdigkeit aller übrigen Zeugen abzugeben. Unseren gelehrten Richtern, die meistens keine realistische, sondern eine rein scholastische Bildung genossen haben, fällt es nicht im Traum ein, sich um die Ergebnisse der exakten psychologischen Forschung zu kümmern. Diese Forschung hat aber in den letzten Jahren einen besonderen Zweig der Psychologie geschaffen, die sogenannte „Psychologie der Aussage“, deren Hauptaufgabe zu folgender Fragestellung verdrängt werden kann: „Wie verhalten sich unsere Angaben, die wir über verschiedene Tatsachen unter verschiedenen Umständen machen, zu den Tatsachen selbst?“ Wie wir sehen, handelt es sich um die erweiterte Fassung desselben Problems, worüber auf dem Wege der Rechtssprechung unsere Gerichte zu entscheiden haben. Die Psychologie der Aussage faßt dieses Problem vom sicheren Ende an. Nicht der Tatbestand soll hier aus den Aussagen ermittelt werden, sondern umgekehrt: die Aussagen werden an dem schon im voraus feststehenden Tatbestand geprüft und ihre Abweichungen von ihm in allen Teilen ziffermäßig festgestellt und verarbeitet.

Ein besonders wichtiger Versuch dieser Art wurde Ende des Jahres 1908 in München unternommen. Hier handelte es sich um circa 20.000 Antworten, die von Personen verschiedenen Geschlechtes, Alters und Berufes über eine höchst einfache Frage erteilt wurden. Alle Prüflinge hatten nämlich die so-

Wie dem Fischer, so geht es dem Hirten, dessen Kinder verhungern, während der Grundherr sein Vieh auf fremde Märkte schickt und den Erlös in Paris und London verpraßt, und so geht es dem Landarbeiter, dessen Frauen den verhungerten Säugling am Wegrand einscharren, während das Land ringsum verödet. Und dieser Schrei des Elends durchhallt die Gänge:

Matt, wie ein angeschossener Weib  
Herschwebt er über Böhn und Sunde —  
Der Schrei der Not, der Hungerschrei,  
Der Sterbeschrei aus Erins Munde.“

Oder man lese nur das herzzerbrechende Elendsbild: „Das Lied vom Hemde“, das leider noch heute aktuell geblieben ist.

Mit Fingern mager und müd,  
Mit Augen schwer und rot,  
In schlechten Hader saß ein Weib,  
Nägend fürs liebe Brot.  
Stich! Stich! Stich!  
Auffah sie wirr und fremde,  
In Armut und Hunger lechentlich  
Sang sie das Lied vom Hemde.

Schaffen — schaffen — schaffen,  
Bis das Hirn beginnt zu tollen,  
Schaffen — schaffen — schaffen,  
Bis die Augen springen wollen.  
Saum und Zwickel und Band,  
Band und Zwickel und Saum,  
Dann über den Knöpfen schlief ich ein  
Und nähe sie fest im Traum.

Schaffen — schaffen — schaffen,  
Und der Lohn? Ein Wasserhumpen,  
Eine Kruste Brot, ein Bett von Stroh,  
Dort das moorsche Dach — und Lumpen,  
Ein alter Tisch, ein zerbrochener Stuhl,  
Sonst nichts auf Gottes Welt,  
Eine Wand so bar, 's ist ein Trost sogar,  
Wenn mein Schatten nur darauf fällt.“

Dieser schreiende Zwiespalt zwischen der geist- und gemühtenden Arbeit und der erbärmlichen Entlohnung mußte das Klassenbewußtsein aufpeitschen, und die klagende Frage, warum denn der Proletar bei harter Fron von allem ausgeschlossen sein soll, was das Leben bietet, mußte einen brennenden Stachel hineintreiben in das Herz der Enterteten. Der Groll über die Ungerechtigkeit der sogenannten göttlichen Weltordnung machte sich Luft in der heftigen Anklage der Heimeschen „Weber“:

Im düstern Auge keine Träne,  
Sie sitzen am Webstuhl und fleischen die Zähne:  
Deutschland, wir weben dein Leidentuch,  
Wir weben hinein den dreifachen Fluch —  
Wir weben, wir weben!

Ein Fluch dem Götzen, zu dem wir gebeten  
In Winterskälte und Hungersnöten,  
Wir haben vergebens gehofft und geharrt,  
Er hat uns geäfft und gesoppt und genarrt —  
Wir weben, wir weben.“

Diese Verzweiflungsstimmung ist charakteristisch für das unorganisierte, verelendete Proletariat um die Mitte des vorigen Jahrhunderts.

**Bürgerliche Wissenschaft und Unternehmergewinn.**

Von einem der klassischen deutschen Philosophen stammt das Wort, daß man, um ein Philosoph zu sein, kein Professor der Philosophie sein dürfe. Vielleicht auf keinem Gebiete wie dort, wo die Sozialwissenschaft anfängt, ist das harte Wort zu einer berechtigten Bedeutung gelangt, deren gesamter realer Hintergrund immer wieder so sinnfällig in Erscheinung tritt, sobald irgend einer unserer gelehrten Kathedersozia-

listen und Vertreter der bürgerlichen National- und Rechtswissenschaft sich an die sozialen Probleme unferer Zeit heranwagt.

Hielt da kürzlich in der Wiener juristischen Gesellschaft Herr Dr. Josef Schumpeter, Professor der Nationalökonomie an der Universität Czernowitz, einen Vortrag über das sicherlich recht interessante Thema: „Gründungsgewinn in Recht und Wirtschaft“, bei welcher Gelegenheit man einiges sowohl über die Entstehung des Unternehmergewinns, wie über die Rolle, die der Unternehmer im gesellschaftlichen Produktionsprozeß einnimmt, erfahren konnte. Nach dem, was Herr Professor Schumpeter zu sagen hatte, ist freilich der ganze von manchem für sehr kompliziert gehaltene Prozeß höchst einfach. Und man braucht dann keine kunstgerechte Analyse, um den sozialen Zirkulationswegen etwa in ihren geheimen Windungen nachzuspüren, wo alles sonnenklar ist und sich so einfach und durchaus nicht kompliziert gestaltet. „Unternehmergewinn“, so sagt Herr Dr. Schumpeter, „entsteht im großen Strome der wirtschaftlichen Entwicklung.“ Das ist zwar recht selbstverständlich, gibt aber nicht die geringste Erklärung für das, was ist und was zu erfahren der Zweck der ganzen Untersuchung war. Diesem Mangel kommt nun Herr Dr. Schumpeter sofort abzuwehren, indem er auf die endlose Scala von Möglichkeiten hinweist, in der sich technische Verbesserungen und günstigere kommerzielle Kombinationen mit Bezug auf den Produktionsprozeß denken lassen. Diese neuen Möglichkeiten seien aber nicht allen Wirtschaftssubjekten gleich zugänglich, da das Einlenken in neue Bahnen an die Realisierung einer oder anderer Ideen nicht jedermanns Sache ist. Dazu gehören Geist, Talent und Energie, Wissenschaften und Dinge, die in der Regel nur bei wenigen vorhanden sind und die sich nicht leicht hin erwerben lassen. Aus den alten Bahnen heraus in neue einzulenken und die bestehenden Schranken zu durchbrechen, erfordert eine Energie, die nicht jedermann hat. „Und deshalb können auch die neuen Möglichkeiten nicht von jedermann realisiert werden, und daraus erklärt sich der Unternehmergewinn. Die neuen Möglichkeiten, zu verwerten verstehen, und die Intelligenz und Energie besitzen, werden den Unternehmergewinn realisieren.“ Das ist alles so klar und einfach und die Geschichte vom Unternehmer, der wie das brave Kind in Großmutterns Märchen, seine Belohnung einheimst, bekommt noch ihr schönes Finale durch die nationalökonomische These, die der Herr Professor, wie folgt, als Schlussforderung aus seinen Erkenntnissen zieht: „Die Produktionsmittel erlangen durch eine neue Verwendungsart neuen Wertzuwachs. Dieser Wertzuwachs ist die Wertquelle des Unternehmergewinns. Es ist im allgemeinen das Äquivalent für die Durchführung von Produktionsverbesserungen kommerzieller und technischer Art. Er fließt aus der Entwicklung.“

Nachdem der Herr Professor so den Unternehmergewinn in einer Art verteidigt hatte, mit der sicherlich auch der „Bund der Industriellen“ im vollsten Sinne einverstanden wäre, kommt er nun freilich in den weiteren Schlussfolgerungen zu seinem Ergebnis, bei dem er findet, „daß das Gesetz mit der ökonomischen Wirklichkeit nicht übereinstimmt“. Diese Erkenntnis schöpft der Herr Professor aus der Tatsache, daß in der kapitalistischen Wirtschaftsordnung die Aktienunternehmungen eine besondere Rolle spielen, wobei der Aktionär, der doch eigentlich gar nicht wirklicher Unternehmer ist, nichtsdestoweniger den Unternehmergewinn einsteckt, was vom Standpunkt des geschrie-

nannten „Signalmentangaben“ (Körpergröße, Alter, Haarfarbe und Gesichtsfarbe) über eine von ihnen deutlich gesehene Person zu machen, wobei die Dauer der Beobachtungszeit vier Minuten betrug und die Beobachter im voraus nicht wußten, daß sie später die Zeugenaussagen zu machen hätten. Diese enge Anlehnung ans praktische Leben sowie die Massenhaftigkeit des Materials, die die Wirkung der Zufälligkeit so gut wie ausschließt, lassen es als wünschenswert erscheinen, die Ergebnisse dieses Massenerfaches, die vor kurzem in einer Bearbeitung von R. Heindl im H. Groß Archiv erschienen sind, unserem Leserkreise zugänglich zu machen.

Die Kinder haben sich, trotz ihrer erstaunlichen Beobachtungsgabe, als die schlechtesten Zeugen erwiesen. Sie überschätzten, wohl aus Respekt vor Erwachsenen, deren Körpergröße sowie deren Alter durchschnittlich um 12 Zentimeter, respektive 8-2 Jahre. Dabei ist es beachtenswert, daß diese Ueberschätzungstendenz besonders dem stärkeren Geschlechte zugute kam (18-4 Zentimeter, 10-8 Jahre), während die Frauen, vor denen das Kind bedeutend weniger heilige Scheu empfindet, viel richtiger eingeschätzt wurden. Mit dem Altersfortschritt verbessern sich die Kinderzuschätzungen, wobei die Mädchen vor den Knaben immer einen bedeutenden Vorsprung haben.

Mit dem Ueberschreiten des 14. Jahres beginnt für die Mädchen eine Periode des üppigen Phantasielebens, während die Knaben, bei denen die Pubertät viel später eintritt, noch den objektiven Blick für die Wirklichkeit behalten. Dementsprechend erweisen sich die Knaben im Alter von 14 bis 17 Jahren als weit zuverlässigere Zeugen als die Mädchen. Ziffermäßig äußert sich diese Ueberlegenheit in Fehlerdurchschnitt für die Knaben — 0-2 Zentimeter und 3-6 Jahre, für die Mädchen dagegen — 10-9 Zentimeter und 6-4 Jahre.

Die Ungleichheit der Leistungen des männlichen und weiblichen Geschlechtes bleibt auch für die Erwachsenen bestehen. Während aber die Kinder bei der Größenschätzung immer zu hoch greifen, begehen die Erwachsenen den gerade entgegen-

gesetzten Fehler. Sie schätzen durchweg zu niedrig, wobei die Frauen (wohlgemerkt: es wurden nur die Frauen gebildeter Stände geprüft!) viel schlechter als die Männer abschneiden (9-6 und 4-1 Zentimeter). Bei der Altersschätzung erweisen sich die Frauen zuverlässiger als die Männer in solchen Fällen, wo es sich um die rasche Auffassung eines flüchtigen Eindrucks handelt.

Welchen Einfluß übt nun der Beruf auf die Zuverlässigkeit der Zeugenaussage? Diese hochwichtige Frage ist im vorliegenden Versuch leider nicht mit nötiger Ausführlichkeit behandelt. Aber auch schon das, was darüber zutage gefördert ist, läßt keinen Zweifel aufkommen, daß die akademisch Gebildeten bei solchen Aussagen unzuverlässigere Zeugen sind, als die Bauern und städtischen Arbeiter. Besonders schlecht steht es mit den Altersschätzungen der Gebildeten; der Irrtum ist zweimal so groß wie bei den städtischen Handwerkern und Gewerbetreibenden. Die Leistungen in den Größenschätzungen geben ein etwas ungleichartigeres Bild. Die Philosophen und Philologen aber stehen bei dieser Art Schätzung am tiefsten; von ihnen stammen die sinnlosesten Angaben, die man versucht ist für einen Irrtum zu halten. So haben zum Beispiel einige von dieser Menschenorte die Körpergröße einer erwachsenen Person auf 130, 125, sogar auf 115 Zentimeter geschätzt.

Die Gesichtsfornschätzung ist bei allen Erwachsenen aller Berufe gleich schlecht ausgefallen; eine leicht erklärliche Ausnahme machen nur die Mediziner. Einzig in der Haarfarbensschätzung stehen die Gebildeten höher als Handwerker und Bauern; ihre Leistungen sind beinahe doppelt so gut. Uebrigens ist es sehr zu bedauern, daß dieser Versuch, wie es scheint, das Polizeipersonal vollständig außer acht gelassen hat. Vielleicht wäre auch in dieser Hinsicht manche Ueberraschung zutage getreten....

Wir wollen das interessante Thema nicht verlassen, ohne auf eine pädagogische Ueberraschung hingewiesen zu haben. Die Musterknaben und Mustermädchen unserer Schulen haben fast durchweg die schlechtesten Leistungen aufzuweisen, während

benen Rechts allerdings ganz in Ordnung ist. In Wirklichkeit ist aber der Aktionär gar nicht Unternehmer und leistet keinerlei Arbeit, so daß sich ökonomisch ein Recht auf den Unternehmervergewinn gar nicht konstruieren läßt. Dieses unbemerkte Hinüberlenken einer gegebenen ökonomischen Tatsache auf das Gebiet einer sozialethischen und rechtsphilosophischen Betrachtungsweise und der klaffende Widerspruch zwischen dem allgemeinen Rechtsempfinden und der ökonomischen Wirklichkeit, auf den nun der Herr Professor stößt, könnte freilich genügen. Zweifel an die eigene Theorie vom Entstehen des Unternehmervergewinns wach werden zu lassen. Die Tatsache eben, daß der Finanzkapitalist und Aktionär ohne jede lebendige schöpferische Anteilnahme an dem Produktionsprozeß dennoch den sogenannten Unternehmervergewinn bezieht, ist doch der sprechendste Beweis, wie kindlich naiv und grundfalsch die professorale Theorie vom kapitalistischen Mehrwert ist. Die These, wonach der Wertzuwachs an Produktionsmitteln die Quelle des Unternehmervergewinns ist, ist eben keine Antwort auf die Frage, woraus dieser Wertzuwachs resultiert. Was ist der Wert überhaupt? Die begriffliche Form des Preises einer Ware, der in Geld ausgedrückt wird. Und darnach ist eben auch die Arbeitskraft, die der Unternehmer kauft, ihre Wertsumme, und der Lohn, den der Arbeiter erhält, ist der Preis für seine Arbeitskraft. Die Größe dieses Preises oder mit anderen Worten die Höhe des Arbeitslohnes ist nun nichts Willkürliches, sondern wird bestimmt nach derjenigen Menge Arbeit, die wiederum gesellschaftlich notwendig ist zur Erzeugung der Lebensmittel, durch deren Konsum die Arbeitskraft entsteht. Auf dieser Grundlage fußend kauft also der Kapitalist die Arbeitskraft, um mit ihr neue Werte zu erzeugen. Aber der Wert, der zum Schluß als das Wert der Produktion erstet, ist im regelmäßigen Verlauf der Dinge immer größer als der Preis, den der Arbeiter für seine Arbeitskraft erhält. Das Geheimnis liegt eben darin, daß der Arbeiter in einer bestimmten Zeit mehr zu schaffen vermag, als eben in dieser Zeit die Reproduktion seiner Arbeitskraft kostet. Es ist das jene Zauberwirkung der Arbeit, von der Marx nicht ohne Sarkasmus bemerkt hat: „Der Umstand, daß die tägliche Erhaltung der Arbeitskraft nur einen halben Tag kostet, obgleich die Arbeitskraft einen ganzen Tag wirken, arbeiten kann, daß daher der Wert, den ihr Gebrauch während eines Tages schafft, doppelt so groß ist als ihr eigener Tageswert, ist ein besonderes Glück für den Käufer (Unternehmer), aber durchaus kein Unrecht gegen den Verkäufer (Arbeiter).“

Das Geheimnis des kapitalistischen Mehrwertes beruht also darin, daß der Wert einer jeden Ware größer ist, als ihre Produktionskosten. Alles sentimentale Gerede von dem hohen Intellekt des Unternehmers, der der Technik neue Bahnen weist und so schöpferisch befruchtend auf die Produktion wirkt, zerfällt in dieser Erkenntnis zu eitel Schäum, der das wahre Wesen des Unternehmervergewinnes verhüllt. Und es ist in dieser Hinsicht eine tragische Ironie, daß Herr Professor Schumpeter mit seiner Theorie vom Unternehmervergewinn, der den talentierten Unternehmern als gerechter Preis für die geistliche Ueberlegenheit und die schöpferische Betätigung ihres Fleißes in den Schoß fällt, einfach dort landet, wo er selbst sich zu skeptischem Zweifel an der Vernunft dieses Zustandes veranlaßt fühlt. Denn in Wahrheit sind der Aktionär und der kapitalistische Finanzier, der gleich ganze Gruppen von Produktionszweigen unter seine Herrschaft bringt, nur die höhere Potenz eines Zustandes, der es dem Käufer fremder Arbeitskraft gestattet, diese über ihren ursprünglichen Kaufwert hinaus für sich zu

benützen, um den Unternehmervergewinn zu erzielen. Aber die bürgerliche Wissenschaft freilich will von der Tatsache nichts wissen, daß der Mehrwert des Unternehmers, in welcher Form immer er in Erscheinung tritt, nichts weiter ist, als unbezahlte Arbeitskraft in kristallisierter Form. Und so streitet die nationalökonomische Schulweisheit mit Worten und inhaltslosen Thesen, anstatt Begriffe auf ihren inneren Gehalt hin zu prüfen und zu analysieren. Mit dieser Art von „Wissenschaft“, für die der kapitalistische Produktionsprozeß eine Idylle darstellt, an der es absolut nichts auszusetzen gibt, hat der Kapitalismus längst Frieden geschlossen, denn er hat von ihr für die Ausbeutung nichts mehr zu befürchten.

Fr. L.

### Die Wohnungsfürsorge bei den I. I. Staatsbahnen.

Die Wohnungsfürsorge bei den österreichischen Staatsbahnen leidet bekanntlich durch nichts so sehr, als durch die Art der bürokratischen Einrichtung, die bei den obersten Zentralstellen in Beziehung auf diesen wichtigen Teil der Personalfürsorge herrscht. Die konservative Schwerfälligkeit des Verwaltungsapparates, die bisher das Bleibende im Wechsel war, und allen Reformen trotzte, hat hier manche Mängel, die sich bei der praktischen Durchführung der Wohnungsfürsorge ergaben, am Gemissen. Dieser unhaltbare Zustand hat denn auch mit Rücksicht auf den stattgefundenen Wechsel an der obersten Stelle des Eisenbahnministeriums, den Abgeordneten Müller veranlaßt, in einem offenen Brief den Herrn Eisenbahnminister auf alle diese Schäden und Gefahren aufmerksam zu machen, und hier Abhilfe zu erbitten. Das instruktive offene Schreiben, das Abgeordneter Müller an Herrn v. Glombinski bei seinem Amtsantritt gerichtet hat, hat folgenden Wortlaut:

Gochwohlsgeboren

Herrn Dr. Stanislaus Glombinski, I. I. Eisenbahnminister!

Eure Erzellenz!

Als ich von Ihrer Ernennung zum Eisenbahnminister Nachricht erhielt, faßte ich den Mut, unmittelbar nach Ihrem Amtsantritt Ihr Augenmerk auf die von der Staatsbahnverwaltung verfolgte Wohnungsfürsorge zu lenken. Die ungünstigen Erfahrungen, die ich in der Sache mit Ihrem geehrten Herrn Vorgänger, Erzellenz Werba, sammelte, ließen in mir neuerlich Zweifel entstehen, ob der vor mir eingeschlagene Weg auch der richtige ist, meinen Absichten und Wünschen Gehör zu verschaffen.

Da jedoch Eure Erzellenz gleich mir die Ehre genießen, ein frei gewählter Abgeordneter zu sein, dem erstrechtlich auch der Ruf eines vorurteilslosen Gelehrten vorausgeht, so habe ich meine inneren Widerstände fallen lassen, die sich gegen bürokratische Nachbarschaft richten. Von dieser Anschauung ausgehend, wende ich mich daher vertrauensvoll an Eure Erzellenz. Sie mit meinem Wunsche, der zugleich das Verlangen von Tausenden von Eisenbahnbediensteten ist, bekannt zu machen. Gleich mir, ist Ihnen als Abgeordneter und ehemaliger Obmann einer großen Partei bekannt, daß in dem Ressort, dem Sie jetzt als oberster Chef vorstehen, in jüngster Zeit ein förmliches Reformstübchen wütete. Die Departements wurden vom Parterre des Ministerialgebäudes bis zum Dachboden förmlich durcheinander, ineinander und auseinander geworfen; einzelne Amtsstellen wurden aufgelassen, dafür ein halbes Duzend neue geschaffen. Ob diese Reformen immer aus Zweckmäßigkeitsgründen vorgenommen wurden, entzieht sich meiner Beurteilung.

Wählerstimmen meldeten und eingeweihte Politiker behaupten, daß die Trennung verschiedener Departements und die Neufreierung von Amtsstellen nur deshalb vorgenommen wurde, um leichter politische Lausgeschäfte eingehen zu können, wenn genügend Hofratsstellen vorhanden sind.

Dagegen haben Korporationen, die sich ausschließlich mit Sozialpolitik beschäftigen, und auch viele Abgeordnete die

betrübende Wahrnehmung gemacht, daß gerade zwei Departements Ihres jetzigen Ressorts, die seit Jahren einer gründlichen Reform bedürftig sind, absichtlich in ihrem — wie ich meine zwecklosen Zustände belassen wurden.

Es sind dies die Departements V und XIXa. Zu Ihrer Orientierung erlaube ich mir auf Grund meiner gemachten Wahrnehmung Eure Erzellenz die Agenden dieser Departements zu schildern, um zu zeigen, von welchem Gesichtspunkte aus die Staatsbahnverwaltung die Wohnungsfürsorge betrachtet und behandelt.

#### I. Wohnungsfürsorge im dienstlichen Interesse.

Das dienstliche Interesse der Staatsbahnverwaltung erheischt es, für Wohnungen in der unmittelbaren Nähe der Stationen oder des Arbeitsortes vorzusehen, um im Bedarfsfälle (Katastrophen, vermehrte Zugseinschaltung u. s. w.) auch außerhalb der eigentlichen Dienstzeit eine größere Anzahl von Bediensteten rasch zur Verfügung zu haben, damit die Bahn in allen Fällen ihren Aufgaben gemachsen erscheint. Derartige Wohnungen werden als Dienstwohnungen (Naturalwohnungen) betrachtet und den Bediensteten als Wohnung aus Gründen dienstlicher Notwendigkeit zugewiesen. Als Mietzins ist ein verordnungsmäßig festgestelltes Entgelt zu bezahlen. Bedienstete, welche zu solchen dienstlichen Einrichtungen bestimmt werden, sind verpflichtet, solche Wohnungen zu beziehen.

Der Bau dieser Wohnhäuser fällt dem Departement XIXa zu.

#### II. Wohnungsfürsorge im wirtschaftlichen Interesse.

In Stationen, wo Wohnungen in unzureichendem Maße vorhanden oder nur zu Preisen erhältlich sind (Sommerfrischen, Kurorte etc.), die das normierte Quartiergeld bedeutend übersteigen, hat die Staatsbahnverwaltung mit eigener Bautätigkeit eingzugreifen, um den wirtschaftlichen, aber auch den dienstlichen Ansprüchen gerecht zu werden. Ebenso verhält es sich bei Wohnbauten, wo die Trasse durch Gebiete führt (Karawanken, Tauern), wo für derartige Verhältnisse nicht vorgesorgt ist. Solche Wohnungen werden als Mietwohnungen betrachtet und den Bediensteten auf Grund eines rein rechtlichen Mietvertrages zur Benützung überlassen.

Die Staatsbahnverwaltung geht in solchen Fällen von dem Grundsatz aus, daß der Mietzins für solche Wohnungen derart erstellt werde, daß sich eine Nettoverzinsung von 4 Prozent des investierten Anlagekapitals ergibt. Er soll sich aber im Rahmen des normierten Quartiergeldes und doch um einiges unter dem ortsüblichen Mietzins für gleichartige Privatwohnungen bewegen.

Diese Art von Wohnungsfürsorge fällt dem Departement V zu.

Bei der Wohnungsfürsorge ad I (dienstliches Interesse) werden bei der Staatsbahnverwaltung, Staats-, respektive Investitionsmittel, ad II (wirtschaftliches Interesse) die Mittel der Altersversorgungsfonds in Anspruch genommen.

Im Falle als für Wohnungsfürsorge ad I Investitionsmittel nicht vorhanden sind, kann die Staatsbahnverwaltung das erforderliche Kapital von einem Altersversorgungsfonds gegen vierprozentige Verzinsung aus Betriebsmitteln erheben.

Diese Zweiteilung der doch einheitlich zu behandelnden Angelegenheiten der staatlichen Wohnungsfürsorge Ihres Ressorts führt zu Verzögerungen, ja sogar zu Verschleppungen der dringendsten Angelegenheiten. Es lassen sich bei aller Sparsamkeit die dienstlichen von den wirtschaftlichen Interessen in den meisten Fällen nicht trennen. Ich bin daher der Meinung, Wohnungsfürsorge bleibt Wohnungsfürsorge, gleichviel zu welchen Zwecken und aus welchen Mitteln Wohngebäude für die Bediensteten errichtet werden. Meine Anschauung, die ich Erzur Erzellenz als Wunsch unterbreite, ist die, daß es ein Gebot der absoluten Notwendigkeit ist, die Vereinigung der Agenden der Wohnungsfürsorge, ob nun das Bauen von Wohnhäusern aus dienstlichen oder wirtschaftlichen Rücksichten geschieht, eine eigene Amtsstelle vorzunehmen. Die Vereinigung der beiden Departements hat zweifellos große Vorteile, weil künftighin von einem Punkte aus eingehende Erhebungen an Ort und Stelle programmäßig und systematisch gepflogen werden könnten und unabhängig von mancher-

umgekehrt die schlechtesten Schüler meist ausschließlich die besten Angaben geliefert haben. Das wäre für die verständigen Lehrer ein Wink, zwischen theoretischer und praktischer Intelligenz wohl zu unterscheiden und nicht, wie es meist geschieht, die Kinder mit den total verschiedenen Anlagen über einen theoretischen Reiften zu schlagen.

### Fünfundsechzig Jahre deutsche Eisenbahnen.

Die deutschen Eisenbahnen können ein Jubiläum feiern: es sind 75 Jahre vergangen, seit zwischen Nürnberg und Fürth zum erstenmal in deutschen Landen ein mit Dampfkraft betriebener Zug auf eisernen Schienen verkehrte. Zwar konnte man in Deutschland schon früher ähnliche Transportmittel. In den Saargruben waren die Grubenwagen auf hölzernen Schienen fortbewegt worden. Und in England hatte man sich schon in den Fünfzigerjahren die Erfindung George Stephensons nutzbar gemacht. Man hatte dort eine Kohlenbahn nach dem neuen Prinzip gegründet. In Deutschland bedurfte es längerer Zeit, um die Widerstände zu überwinden, die der neuen Einrichtung sich entgegenstellten und ihre Entwicklung hemmten. Ungeheure Mühen hat es dem Propagator der deutschen Eisenbahnen, Friedrich List, gekostet, seiner Idee eines allgemeinen deutschen Eisenbahnnetzes zum Durchbruch zu verhelfen. Sein Werk ist die Leipzig-Dresdener Eisenbahn, an deren Bau er sich aufopfernd beteiligte. Zunächst war man im Allgemeinen der Ansicht, daß der Bau der Eisenbahnen der privaten Initiative zu überlassen sei. Zuerst brach man in Braunschweig mit dieser und übernahm sogleich den Bau und Betrieb der ersten Eisenbahn in Staatsregie. Der damalige Vorstand des Finanzdepartements der herzoglichen Regierung legte in einer eingehenden Untersuchung die Gründe dafür dar und verhalf damit seiner Anschauung zum Siege. Auch mehrere deutsche Klein- und Mittelstaaten gingen sogleich mit dem Bau von Staatsbahnen vorwärts: zu nennen wären hier

Bayern, Württemberg, Baden, Hannover und andere. Preußen vermochte sich zunächst nicht zu entschließen, Staatsbahnen zu bauen. Die Berlin-Potsdamer Eisenbahn, die 1838 in Betrieb genommen wurde, war ein Privatunternehmen, das sogar von Seiten des Staates als eine unangenehme Konkurrenz gegen die Post nicht gern gesehen wurde. Andere Bahnen, die in den nächsten Jahren entstanden, verdankten ebenfalls privater Initiative ihre Entstehung. Dieses Ueberlassen des Wohnbaues in die Hände privater Unternehmer hatte die natürliche Folge, daß nur solche Strecken gebaut wurden, von denen man einen Verkehr erwartete, der eine Rentabilität des angelegten Kapitals erhoffen ließ. So wurde der Wesien mit Bahnen versehen, während der verkehrssärmere Osten keine erhielt. Da mußte sich dann der Staat entschließen, eingzugreifen. Die Kredite für die Berliner Ostbahn, die die Regierung in der zweiten Hälfte der Vierzigerjahre vom vereinigten Landtag verlangte, wurden zunächst aus politischen Rücksichten verweigert, dann jedoch nach dem Sturmjahr bewilligt. So trat der Staat zum erstenmal als Unternehmer für Eisenbahnbauten auf, nachdem er sich bis dahin darauf beschränkt hatte, den Gesellschaften Beihilfen zu zahlen. In den Fünfziger- und in der ersten Hälfte der Sechzigerjahre des vergangenen Jahrhunderts hielt Preußen weiter am Prinzip des Privateisenbahnbaues fest, bis der Deutsche Krieg eine Aenderung brachte. Durch die Einberleibung Hannovers, Sessens, Nassaus und Ruffaus kam Preußen in den Besitz staatlicher Eisenbahnen, die seinen bisherigen Besitz stark vergrößerten. Zudem waren das Strecken, die zum Beispiel die Verbindung zwischen dem östlichen und westlichen preussischen Privateisenbahnnetz herstellten. Es dauerte auch nicht allzu lange, daß man in Preußen ein sah, man müsse das bisherige System verlassen. Die Erfahrungen, die der Deutsch-Französische Krieg brachte, bekräftigten die maßgebenden Stellen in der Ansicht, daß ein reines Staatsbahnnetz eine Forderung der Zukunft sei. Die Forderung in die Tat umzusetzen, unternahm der da-

malige Unterstaatssekretär im Handelsministerium Manbach, der später als erster Minister an die Spitze des neu gebildeten preussischen Eisenbahnministeriums trat. Von ihm wurde eine Verstaatlichung großer Stiles eingeleitet und so der Grund gelegt zu dem heute in Preußen und den übrigen deutschen Mittelstaaten herrschenden Staatsbahnssystem. Das von Manbach in Preußen begonnene Werk wurde unter Thielen und Budde fortgesetzt und heute sind in Preußen nur noch Bahnen untergeordneter Bedeutung im Privatbesitz. Auch Bayern, der zweitgrößte Staat, hat sich jetzt nach anfänglichem Schwanken zum reinen Staatsbahnssystem bekannt, und neuerdings hat es seinen Besitz durch den Erwerb der links-rheinischen pälsischen Bahnen arrondiert. Das Geseß, durch das Preußen seine Bahnen dem Reiche anstellte, ist nicht zur Ausführung gekommen und zu einem Reichseisenbahnssystem, das von vielen Seiten gewünscht wird, werden wir wohl leider so bald nicht kommen. Ansätze zu einer einzelstaatlichen Eisenbahngemeinschaft sind vorhanden in der preussisch-hessischen Eisenbahngemeinschaft und im Staatsbahnwagenverband, der die bessere Ausnutzung des vorhandenen rollenden Materials bezweckt. Der Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen ist eine internationale Vereinigung, der die Staats- und Privateisenbahnen Deutschlands, die Oesterreichischen und Ungarischen, Belgischen, Rumänischen und eine russische Verwaltung angehören. Zwischen ihnen bestehen Vereinigungen über Fahrpläne, Wagen- und Frachtaustausch. Der Verein ist hervorgegangen aus einer bereits in den Vierzigerjahren gegründeten Vereinigung privater deutscher Eisenbahnverwaltungen. Welchen Aufschwung das Eisenbahnwesen im Laufe zweier Menschenalter nehmen würde, haben die Erbauer der ersten Eisenbahnen wohl kaum geahnt. Das Hauptbahnen ist in Preußen, Deutschland heute ausgebaut und was noch geschieht, ist Kleinarbeit, die Herstellung von Zubringerlinien für die großen Linien.

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

Bei Strömungen der Wohnungsnot könnte Gegenwärtig sind oft langwierige Verhandlungen notwendig, bis entschieden ist, welchem Departement die Sache zufällt. Die geschiederten abfenderlichen Verhältnisse sind auch schuld, weshalb jeder dringende Bau oft jahrelang dauert, bis er in Angriff genommen wird. Mancherlei Konflikte müssen durch derartige Verzögerungen mit dem Personal ausgetragen werden und wird dadurch die Unzufriedenheit förmlich gezeugt, weil keines von diesen Departements etwas von ihren Angelegenheiten wissen will. Ich verweise nur auf die Langwierigkeit der Verwirklichung der Bauprojekte in den Stationen Laun, Jägerndorf, Leoben und vielen anderen Orten, die bis zum heutigen Tage noch der Ausführung harren.

Diese Unzuverlässigkeit der Ressorterteilung trägt sicher auch mit bei, daß sowohl die Verwaltung im allgemeinen und insbesondere der Wohnungsbau verteuert wird. Die Hemmung der Wohnungsvorsorge liegt hauptsächlich darin, daß angeblich die vierprozentige Verzinsung nicht erzielt werden kann. Da die Staatseisenbahnverwaltung, namentlich in letzter Zeit von verschiedenen Städten und Gemeinden billige, ja sogar geschenkte Baugründe zu diesem Zwecke, nicht selten auch Bauzuschüsse und Befreiung von Gemeindeumlagen erhalten hat und Regierrecht für Baumaterialien besitzt, so ist es höchst unverständlich, daß die Staatseisenbahnverwaltung mit derartigen Bonifikationen die vierprozentige Nettoverzinsung aus ihren Wohnhäusern nicht herausbekommen kann. Nach meinem Dafürhalten liegt auch ein Teil der Schuld darin, daß man Wohnhäuser, gleichviel in welchen Ländern sie aufgeführt werden sollen, nach einer Schablone baut. Derartige Bauten sollen einfach ohne jeden Zierrat zu sein und nach den Bedürfnissen der örtlichen Verhältnisse und Lagen hergestellt werden und überall soll der Zweckmäßigkeitsgedanke das leitende Motiv sein. Eine weitere Schuld an der Verteuerung des Baues liegt auch an den langen Verzögerungen, wie dies das Beispiel in Triest am besten beweist.

Man wartet mit der Ausführung immer so lange, bis ein öffentlicher Skandal entflieht und schiebt dann sozusagen über Nacht an die Ausführung. In solchen Zwangslagen werden höhere Offiziere und höhere Grundpreise verlangt. Wenn von einer Amisstelle aus, an deren Spitze ein tüchtiger und erfahrener Techniker stehen soll, der die Verhältnisse von Station zu Station erforscht, rechtzeitig Grundankauf und Ablösungen besorgt, würden sicherlich auch, wenn der Bau von Wohnhäusern in eine viel spätere Periode fielen, die Klagen der Nichtverzinsung bald verstummen.

In Dingen von Stationen warten die Bediensteten in banger Sorge auf die Euleidigung ihrer diesbezüglichen Eingaben und auf die Inangriffnahme des Baues. Monat um Monat verzinst, Jahr für Jahr vergeht, eine Deputation von Bediensteten reißt der anderen die Türe und alles unterbleibt, alle Schritte sind umsonst, weil der heilige Bürokratismus es nicht will. Es gibt Stationen, wo die Bediensteten und Arbeiter (ich verweise hier auf meine Rede vom 26. November 1910, anlässlich der Debatte für das Wohnungsfürsorgegesetz im Parlament), hundentweit vom Arbeitsorte entfernt wohnen und leben müssen, weil die Staatseisenbahnverwaltung angeblich außerstande ist, zu bauen. Jeder soziale Fortschritt auf dem Gebiete der Arbeitszeitverkürzung, der Lohn- und Gehaltserhöhung wird bei diesen Bediensteten und Arbeiterkategorien aus Mangel an Wohnungsfürsorge gänzlich gemacht. Die Familien und Ernährer sind durch die Entfernungen gezwungen, zwei Haushalte zu führen.

Der Staatseisenbahnverwaltung stehen zu Zwecken der Wohnungsfürsorge mehr als 100 Millionen Kronen aus dem Altersversorgungsfonds und den Reserven der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherung zur Verfügung, und sie kann aus den bereits angeführten Gründen im Interesse der Staatseisenbahnverwaltung selbst und der einer gesunden Sozialpolitik davon keinen Gebrauch machen. Zur Selbsthilfe und zum Bau von Einfamilienhäusern kann das Personal aus eigenen und aus dienstlichen Mitteln kaum greifen, weil sowohl das Selbstbestimmungsrecht jedes einzelnen, als auch das der Staatseisenbahnverwaltung zum Teile eingeschränkt würde. Jede dienstliche Versicherung würde dem Eigentümer schweren Schaden zufügen und die Bahnanstalt zu der größten Rücksichtnahme verpflichten. Es könnte sich dadurch mit der Zeit ein Zustand entwickeln, daß Versicherungen nur jenen Teil des Personals treffen würden, die finanziell ungünstiger stehen als die anderen. Die Rücksichtungen auf den Dienst selbst wären nicht abzusehen.

Die Wohnungsnot und die Wohnungssteuerung kann nur die Staatseisenbahnverwaltung durch ausschließlichen Bau von Wohnhäusern mildern und ganz beseitigen. Die Staatseisenbahnverwaltung ist der Natur ihres Betriebes nach hierzu sogar verpflichtet, weil in den meisten Fällen das Interesse der Bediensteten mit dem Interesse der Bahnanstalt zusammenfällt.

Wenn die Staatseisenbahnverwaltung Massen von Bediensteten und Arbeitern an einen Ort hinwirft und sie nötig hat, so muß sich auch für deren Unterkunft in der weitestgehenden Weise selbst Sorge tragen. Ich habe die Ueberzeugung, wenn Eure Erzählung meine Darlegung prüfen, selbst prüfen würden und sich nicht von den Behinderern einer Reform auf diesem Gebiete referieren und beraten lassen, das Verdienst in Anspruch nehmen können, die Wohnungsreform und hiermit ein großes Stück Sozialpolitik in ihrem Ressort in gesunde Bahnen geleitet zu haben. Sie erwerben sich dadurch den dauernden Dank vieler Tausenden ihrer unterstellten Bediensteten, die unter dieser Wohnungsnot und Wohnungssteuerung schwer seufzen, und haben die Genußnahme, dem Staatsfiskus große Summen erspart zu haben. Bei etwaigen Widerständen, die sich meinen Anschauungen entgegenstellen sollten, können sich Eure Erzählung auf die Mithilfe meiner Organisation und meiner Fraktion im Parlament verlassen.

Mit vorzüglicher Hochachtung Ihr

Wien, im Jänner 1911.

Rudolf Müller,  
Reichstagsabgeordneter.

### Zur Bewegung des Personals auf der Pustschlebrader Eisenbahn.

#### Die Durchführung der Zugstände.

In Nr. 30 des „Eisenbahner“ vom 20. Oktober 1910 berichteten wir über die seitens unserer Organisation seit längerer Zeit geführte Aktion zur Erreichung der auf den k. k. Staatsbahnen gewährten Verbesserungen für das Personal der B. E. B. Diese Aktion fand, wie bereits bekannt, ihren Abschluß damit, daß den Vertrauensmännern unserer Organisation eine Reihe von Zugständen gemacht wurden, wodurch zahlreiche Forderungen des Personals der B. E. B. erfüllt erschienen. Die Generaldirektion der B. E. B. hat nun in einer Reihe von Erlässen diese Zugstände zur Durchführung gebracht und werden wir dieselben im Auszug wiedergeben. Selbstverständlich kann, wenn wir von erreichten Erfolgen reden, davon keine Rede sein, daß nun alle Forderungen des Personals der B. E. B. erfüllt sind und daß dieselben Ursache zur Zufriedenheit hätten. Aber zugestanden muß werden, daß durch die Macht und Kraft der Organisation ein neuer Schritt vorwärts gemacht wurde zur Verbesserung eines Teiles des Eisenbahnerpersonals, und somit wieder ein Beweis mehr dafür vorhanden ist, wie zweckmäßig und notwendig eine einheitliche und alle Kategorien der Eisenbahner umfassende Organisation für jeden einzelnen und für die Gesamtheit der Eisenbahner ist, dessen wirkliche und dauerliche Erfolge erreicht werden.

Die Wirkung der unten angeführten Verbesserung für das definitive und provisorische Personal der B. E. B. — inklusive der Peantenschaft — sollen folgende Ziffern veranschaulichen.

Es erhielten: Von 690 Unterbeamten 312 Unterbeamte, von 1916 Dienern inklusive Wächtern 1345 Diener, von 841 Ausschiffsbediensteten 263 Ausschiffsbedienstete zufolge der Zugstände ab 1. Jänner 1911 eine Erhöhung ihrer Bezüge. Außerdem wurden mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1911 23 Unterbeamte und 998 Diener in höhere Verwendungskategorien überstellt, wo ihnen durch höhere Gehaltsstufen und begünstigtere Vorrückungsfristen Vorteile gesichert wurden. Wir lassen nun die Zugstände folgen:

#### 1. Verbesserung des Gehalts- und Vorrückungsschemas für die Unterbeamten und Diener.

(Zahl 48.552 ex 1910.)

##### A) Unterbeamte:

Für die Gruppe I der Unterbeamten wurde das Schema analog den k. k. Staatsbahnen um die Gehaltsstufen von 3200 Kr. und 3400 Kr. erweitert und in diesen Gehaltsstufen je fünfjährige, in allen übrigen Gehaltsstufen bis 3000 Kr. je dreijährige Vorrückungsfristen festgesetzt.

Die bisherigen Gruppen II und IIa wurden in eine Gruppe II zusammengezogen und wurden in dieser Gruppe die neuen Gehaltsstufen von 2800 und 3000 Kr. eingeführt. Bis zur Gehaltsstufe von 2600 Kr. bestehen je dreijährige, von der Gehaltsstufe von 2600 Kronen bis zur Endgehaltsstufe von 3000 Kr. je fünfjährige Vorrückungsfristen.

Der Anfangsgehalt der in der Gruppe II stehenden Bahn-, Brücken- und Signalmeister wurde von 1200 auf 1400 Kr. erhöht und wurden die am 31. Dezember 1910 noch in den Gehaltsstufen von 1200 und 1300 Kr. stehenden Bahn-, Brücken- und Signalmeister mit 1. Jänner 1911 in die Gehaltsstufe von 1400 Kr. eingereiht. Um eine Gleichstellung mit jüngeren Jahrgängen zu verhindern, wurde im Gegenseitigen zu den k. k. Staatsbahnen statt der Verlängerung der Vorrückungsfristen für die jüngeren Bediensteten, eine Verkürzung für die älteren Bediensteten zugestanden, und zwar in folgender Weise: Jenen Bahn-, Brücken- und Signalmeistern in der Gehaltsstufe von 1200 Kr., die am 1. Jänner 1908 zu Unterbeamten ernannt wurden, ferner jenen in der Gehaltsstufe von 1300 Kr., die zuletzt am 1. Jänner 1909 und am 1. Jänner 1910 vorerüht sind und ferner jenen in der Gehaltsstufe von 1400 Kronen, die zuletzt am 1. Jänner 1908 vorerüht sind, wird die erste Vorrückungsfrist ab 1. Jänner 1911 um ein Jahr gekürzt und jenen in der Gehaltsstufe von 1300 Kr., die zuletzt am 1. Jänner 1908 vorerüht sind, um zwei Jahre.

Die bisherigen Gruppen der Unterbeamten III und IIIa wurden in die Gruppe III vereinigt und das betreffende Schema um die Gehaltsstufen von 2400 Kr. und 2600 Kr. erweitert. In sämtlichen Gehaltsstufen wurden je dreijährige Vorrückungsfristen festgesetzt.

Sämtlichen Unterbeamten, die aus dem Dienstanstande hervorgegangen sind, beziehungsweise hervorgehen, werden die drei- und fünfjährigen Vorrückungsfristen um je ein Jahr gekürzt.

Die gleiche Begünstigung wurde auch allen Bahn-, Brücken- und Signalmeistern gewährt, die am 31. Dezember 1910 in den Gehaltsstufen von 1400 Kr. und darüber hinaus standen und ferner allen am 31. Dezember 1907 bereits mit Jahresgehalt angestellten Stanzlisten und Magazinsmeistern.

Den Unterbeamten der Gruppen II und III wird weiter nach fünf in der Endgehaltsstufe zugebrachten Dienstjahren eine Dienstalterspersonalzulage von jährlich 100 Kr. gewährt.

Jenen Unterbeamten, welche vor dem 1. Jänner 1911 bereits die bis dahin für ihre Gruppe festgesetzte Höchstgehaltsstufe erreicht hatten, wird die in dieser Gehaltsstufe zugebrachte Zeit für die Vorrückung in die nächsthöhere Gehaltsstufe in Anrechnung gebracht. Eine Anrechnung darüber hinaus findet nicht statt.

##### b) Diener:

Den Dienern in der Gruppe I und II wurden die bisherigen fünfjährigen Vorrückungsfristen aus den Gehaltsstufen von 1500 Kr. aufwärts auf drei Jahre herabgesetzt.

Ferner wurde die bisherige zweijährige Vorrückungsfrist in der Gehaltsstufe von 900 auf 1000 Kr. für die Gruppe I der Diener und in der Gehaltsstufe von 800 auf 900 Kr. für die Gruppen II und III der Diener von zwei auf ein Jahr herabgesetzt.

Die am 1. Jänner 1910 mit 900 Kr. angestellten Diener der Gruppe I und die am gleichen Zeitpunkt mit 800 Kr. angestellten Diener der Gruppe II und III rücken am 1. Jänner 1911 in die nächst höhere Gehaltsstufe vor.

Den übrigen derzeit noch in den Gehaltsstufen von 800, 900 und 1000 Kr. eingereihten Dienern wurde die nächste, beziehungsweise zweitnächste Vorrückung ab 1. Jänner 1911 um ein Jahr gekürzt.

Die Unterlokomotivführer wurden zu Lokomotivführeranwärtern, die Kondukteure und Zugspader zu Kondukteuren I. Klasse, die Bremser zu Kondukteuren II. Klasse und Magazinsdiener zu Magazinsgehilfen ernannt und der alte Titel aufgegeben. Außerdem wurde eine Reihe Magazinsdiener zu Magazinsaufsehern ernannt.

#### 2. Quartiergelderhöhung.

(Z. 45.163 ex 1909.)

Die Stationen Alt-Adna und Dubh wurden mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1911 in die Quartiergeldklasse II b eingereiht.

#### 3. Regelung der Fahrgelder des Zugbegleitungs-personals.

(Z. 51.294 ex 1909.)

An Stelle des bisherigen Stundengeldes wurde ab 1. Jänner 1911 das erhöhte Stundengeld der k. k. Staatsbahnen eingeführt, und zwar:

Für den als Zugführer fahrenden Zugbegleiter:

Bei allen Zügen für die Fahrt im Dienste: 30 Sch., bei allen Zügen für die Fahrt ohne Dienst zc.: 8 Sch.

Für den als Gepäck- oder Manipulationskondukteur verwendeten Zugbegleiter:

Bei allen Zügen für die Fahrt im Dienste: 26 Sch., bei allen Zügen für die Fahrt ohne Dienst zc.: 8 Sch.

Für die übrigen Zugbegleiter:

Bei Personenzügen für die Fahrt im Dienste: 20 Sch., bei Güterzügen für die Fahrt ohne Dienst zc.: 6 Sch., bei Güterzügen für die Fahrt ohne Dienst zc.: 6 Sch.

Gemischte Züge werden den Personenzügen, Militär- und Arbeitszüge und Fahrten mit leeren Maschinen den Güterzügen gleichgestellt.

Die Gebühr für die Fahrdauer im Dienste kann berechnet werden:

a) für die Dienstleistung während der Fahrt des Zuges, inklusive der Aufenthalt-, laut Fahrordnung. Als im Dienste stehend sind zu betrachten die Zugführer, Manipulanten und jene Zugbegleiter, die zur Bedienung der Bremsen nach Maßgabe der Bremsprozente oder zur Fahrartenrevision nötig sind;

b) für die Vorbereitungszeit vor Beginn der Fahrt in auswärtigen Stationen. Dieselbe beträgt für Zugführer und Manipulanten eine Stunde, für alle übrigen Zugbegleiter eine halbe Stunde. Auf Flügelbahnen beträgt dieselbe für alle Zugbegleiter eine halbe Stunde. Ist der fahrdnungsmäßige Aufenthalt auswärts geringer als eine Stunde, so ist dieser Aufenthalt familiären Zugbegleitern als Vorbereitungszeit zu rechnen;

c) für das Verschieben vor Beginn oder nach Beendigung der Fahrt, und zwar gleichviel, ob die Verschiebung in der Domizilstation oder in einer auswärtigen Station bewerkstelligt wurde. Zugbegleiter, die substituionsweise an der Domizilstation zum Verschiebendienst verwendet werden, haben auf eine Vergütung dieser Dienstleistung keinen Anspruch. In auswärtigen Stationen erhalten sie die regulativenmäßigen Diäten;

d) für die ganze, bei Arbeits- und Schlepplahnzügen laut Fahrordnung auswärts zugebrachte Zeit. Bei Fahrten, die ohne Stundenpaß vorgenommen werden, kann das Stundengeld in jenen Fällen verrechnet werden, in welchen bisher eine Verrechnung des Kilometergeldes gestattet worden ist. Das Smichower Zugbegleitungs-personal kann sich für die Ueberwachung der Verschiebungen in der Station Keph die ganze zugebrachte Zeit als „Fahrt im Dienst“ verrechnen;

e) für die mehr als 40 Prozent der Monatszeit betragende Fahrdauer im Dienste im anderthalbfachen Betrag für die Mehrleistung, das heißt wenn ein Zugbegleiter mehr als 40 Prozent der durchschnittlichen Monatszeit als Fahrdauer im Dienste verbringt, so gebührt ihm für die betreffende Mehrleistung das anderthalbfache Stundengeld.

Die Gebühr für die Fahrdauer ohne Dienst ist zu rechnen:

a) für die Regiefahrt. Dazu ist zu bemerken, daß den in Regie fahrenden Zugbegleitern, die zum Verschieben, Ein- und Ausladen oder zu sonstigen Manipulationen verwendet werden, die faktische Dauer dieser Dienstleistungen als „Fahrt im Dienst“ zu verrechnen ist;

b) für die Vorbereitungszeit vor Beginn der Fahrt in der Domizilstation. Dieselbe beträgt für den Zugführer eine Stunde, für die übrigen Zugbegleiter eine halbe Stunde, auf Flügelbahnen für alle Zugbegleiter ohne Unterschied eine halbe Stunde;

c) für die Ruhezeit in auswärtigen Stationen, wenn das Intervall von einem Zug zum anderen mehr als eine Stunde beträgt, abzüglich der Vorbereitungszeit und der zu Verschiebungen verbrachten Zeit;

d) für die Zugverspätungen über drei Stunden;

e) für die Reservendienstleistung in der Domizilstation. Dies gilt für alle Zugbegleiter, die in der Domizilstation einen Reservendienst zu leisten haben, welcher die dauernde Anwesenheit am Bahnhof bedingt.

Die Einführung von Fahrttaggeldern für das Zugbegleitungs-personal der Lokalbahnstrecken Krupa-Kollešowitz und Widwiz-Giechübl-Sauerbrunn.

Abonnieret die „Arbeiter-Zeitung“.

Die wichtigsten Bestimmungen hierüber beinhalten: Die Lokalbahn Krupa-Kollechowitz wird in die Fahrtaggelderklasse A eingereiht. Hier beträgt das Fahrtaggeld für den Zugführer oder Manipulanten Kr. 1.50, für den Begleiter 1 Kr. Die Lokalbahn Widnit-Giechhübl-Sauerbrunn wird für die Zeit vom 16. Oktober bis 14. April in die Klasse A, für die übrige Zeit des Jahres in die Klasse B eingereiht. Die Fahrtaggelder in der Klasse B betragen: für den Zugführer oder Manipulanten Kr. 1.90; für den Begleiter Kr. 1.30. In der Klasse C betragen die Fahrtaggelder: für den Zugführer oder Manipulanten Kr. 2.60, für den Begleiter Kr. 1.80.

Das volle Fahrtaggeld gebührt für jede turnusmäßige Tagesdiensttour ohne Rücksicht auf ihre Dauer. Bei begründeten Unterbrechungen wird für eine über ein Drittel abgeleistete Diensttour das halbe Fahrtaggeld, für kürzere Leistungen kein Fahrtaggeld bezahlt.

Dienstleistungen außerhalb des Turnusses mit über fünfständiger Dauer werden mit vollem Fahrtaggeld, unter dieser Zeitgrenze mit dem halben Fahrtaggeld vergütet. Ist diese Dienstleistung mit einer Uebernachtung verbunden, so ist für diese Zeit das Fahrtaggeld der Klasse C zu verrechnen.

An Stelle der bisherigen Uebernachtungsgelder wurde die Unterkunftsgebühr mit 1 Kr. eingeführt. Dieselbe wird den Zugbegleitern gewährt, falls sich in einer auswärtigen Station keine Kaserne befindet oder die zu benütenden Schlafstellen bereits belegt sind und die betreffenden Bediensteten mindesten fünf Stunden in der auswärtigen Station verbringen müssen. Der Bezug dieser Gebühr wird weiter an die Bedingung geknüpft, daß die zu bringende Ruhezeit in die Zeit zwischen 9 Uhr abends und 7 Uhr früh fällt, oder falls sie in die Tageszeit fällt, daß derselben eine mindestens sechsstündige Fahrt vorausgegangen ist.

Weiters wurden an Stelle der bisherigen Diäten die reduzierten Zehrgelder eingeführt. Dieselben betragen für Unterbeamte mit einem Jahresgehalt von 2000 Kr. und mehr 3 Kr., für die übrigen Unterbeamten und für alle Diener 2 Kr. per Tag. Diese Zehrgelder werden den Zugbegleitern dann gewährt, wenn sie länger als drei Tage außerhalb ihrer Domizilstation exponiert werden, und zwar während der ganzen Dauer der Exponierung und ohne Rücksicht auf die ins Verdienen gebrachten Fahrgehälter. Auch die Hin- und Rückfahrt vom Domizilort in die Exponierungsstation und zurück ist miteinzurechnen. Auf dieses Zehrgeld haben auch die Taglohnbremsen Anspruch.

4. Regelung der Nebenbezüge des Lokomotivpersonals. (Z. 49.799 ex 1910.)

Kilometer- und Stundengeld.

Der Einheitsfuß für das Kilometergeld ist nach Personenzugskilometer aufgestellt. Ein Lastzugskilometer ist gleich 1.5 Personenzugskilometer.

Schnell- und Eprezhäufige sind den Personenzügen, gemischte, Militär-, Material-, Regie-, Schneezüge und Schneepflugfahrten den Lastzügen gleichgestellt. Leerfahrten werden nach den Gebührensätzen der gegebenen Zugsgattung berechnet.

Das Kilometergeld beträgt für je zehn Personenzugskilometer: für den Lokomotivführer 16 S., für den Heizer 9 S.

Für mehr als 5000 Kilometer Leistung in einem Monat gebührt das 1 1/2fache Kilometergeld.

Dem Lokomotivführer und Heizer gebühren weiter: für eine Stunde Verschieben 12 Personenzugskilometer, für eine Stunde Vorheizen 6 Personenzugskilometer und für eine Stunde Dampfhalten: dem Lokomotivführer 2.5 Personenzugskilometer, dem Heizer 3.75 Personenzugskilometer.

An Stundengeldern gebühren für eine Stunde Verschieben dem Lokomotivführer 22 S., dem Heizer 12 S. Für eine Stunde Dampfhalten: dem Lokomotivführer 6 S., dem Heizer 5 S.

Für Material-Regie-(Arbeitszüge), Schneezüge und Schneepflugfahrten gebühren dieselben Stundengelder wie für das Verschieben.

Lokomotivführer und Heizer gebühren ferner für je eine Stunde Vorheizen die gleiche Entschädigung wie für eine halbe Stunde Verschieben.

Mit Ausnahme des Lokomotivpersonals, welches Fahrtaggelder bezieht, erhält das Lokomotivpersonal nebst den genannten Bezügen ein Stundengeld für die „Fahrtbauer im Dienst“. Dasselbe beträgt für alle Zugsgattungen ohne Unterschied für den Lokomotivführer 7 S., für den Heizer 4 S. per Stunde.

Vor jeder Dienstfahrt, gleichviel welche und mit welcher Lokomotive, ist eine Stunde als „Vorbereitungszeit“ und nach Beendigung jeder Fahrt eine Stunde „Ausrüstungszeit“ in die Berechnung des Stundengeldes für die Fahrtdauer im Dienst einzubeziehen.

Nur in jenen Fällen, in denen das Intervall weniger als zwei Stunden beträgt, darf nur die tatsächliche Zeit des Intervalls als „Ausrüstungszeit“, beziehungsweise „Vorbereitungszeit“ angerechnet werden.

Fahrttaggelder.

Für das Lokomotivpersonal der Lokalbahn Krupa-Kollechowitz wurde das Fahrtaggeld der Klasse A eingeführt, welches beträgt: für den Lokomotivführer Kr. 1.80, für den Heizer 1 Kr.

Für das Lokomotivpersonal der Lokalbahn Widnit-Giechhübl-Sauerbrunn wurde das Fahrtaggeld der Klasse B eingeführt, welches beträgt: für den Lokomotivführer Kr. 2.50, für den Heizer Kr. 1.30.

Das Fahrtaggeld der Klasse C beträgt: für den Lokomotivführer Kr. 3.20, für den Heizer Kr. 1.80.

Im übrigen gelten dieselben Bestimmungen, die für das Zugbegleitungspersonal festgesetzt sind, und die wir bereits besprochen haben.

Materialersparnisprämien.

Die diesbezüglichen Bestimmungen wurden im Prinzip nicht abgeändert. Es wird über die Regelung der Passierung für die Lokomotiven der Kategorien IV, IV a und VIII in Aussicht gestellt und soll dadurch eine Gleichstellung der Ersparnisprämien dieser Lokomotiv-

Kategorien mit den übrigen Lokomotivkategorien erfolgen.

Betriebs- und Lokomotivstandhaltungsprämie.

An Stelle der aufgelassenen Prämie für gute und lange Instandhaltung der Lokomotiven zwischen zwei Hauptreparaturen und der Geldprämie für Vermeidung von Lokomotivgebrechen und Bahnunfällen wurde mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1911 die genannte Prämie eingeführt. Dieselbe beträgt für den Lokomotivführer 100 Kr., für den Heizer 50 Kr., und soll den Zweck verfolgen, das Lokomotivpersonal für Vermeidung von Lokomotivgebrechen und Bahnunfällen sowie für die sorgfame Pflege der zugewiesenen Lokomotiven zu belohnen. Als wesentlichste Bestimmung wird festgesetzt: Hat ein Lokomotivführer samt den ihm zugeteilten Heizer 60.000 Kilometer zurückgelegt, ohne daß während der betreffenden Zeitperiode ein Gebrechen an der zugewiesenen Lokomotive samt Tender vorgekommen ist, welches vom Lokomotivpersonal hätte verhindert werden können, oder daß kein Bahnunfall, der auf Verschulden des Lokomotivpersonals zurückzuführen ist, sich ereignet hat, so erhält das betreffende Personal die Prämie. Einige weitere Bestimmungen beinhalten das Strafmaß für die durch Verschulden des Lokomotivpersonals herbeigeführten Gebrechen zc., die übrigens sehr dehnbar erscheinen.

5. Erhöhung, beziehungsweise Einführung von Nachdienstzulagen. (Z. 49.461 ex 1910.)

Ab 1. Jänner 1911 wurde analog den k. k. Staatsbahnen für das gesamte Nachdienst verkehrende Personal mit Ausnahme des Fahrpersonals, der Blocksignalbiener, Weichen-, Bahn-, Nacht- und Torwächter und der Arbeiter, die ihren normalen Dienst als Stations-, Magazins-, Oberbau-, Werkstätten-, Heizhaus-, Depot-, Kohlen-, Wagiarbeiter, Gepäckträger zc. versehen, eine Nachdienstzulage eingeführt, die für das Diener- und Unterbeamtenpersonal, mit Ausnahme der Zugsexpedienten und der leitenden Organe in Heizhäusern, 1 Kr. per Nacht beträgt. Für die letzteren beträgt dieselbe Kr. 1.50.

Zum Bezug der Nachdienstzulage ist berechtigt: wer Nachdienst versteht, und in der Zeit von 10 Uhr abends bis 6 Uhr früh unter normalen Verhältnissen nicht eine mindestens fünfständige ununterbrochene Ruhezeit hat;

ferner alle Bediensteten, die dauernd oder vorübergehend auf einem für Unterbeamte oder Diener normierten Posten Dienst versehen, sofern mit demselben der Bezug der Nachdienstzulage verbunden ist.

Im Zusammenhang mit der Einführung der Nachdienstzulage sehen die Bestimmungen des Zirkulars betreffend die

Belassung der Verschiebzulagen (Zirk. 53.042 ex 1910)

für die mit Jahresgehalt angestellten Verschieber und Verschiebleiter. In diesem Zirkular wird bestimmt, daß die bestehenden Zulagen auch weiterhin belassen werden. Bei Vorrückungen und Versetzungen sollen die täglichen Verschiebzulagen gekürzt, beziehungsweise sukzessive eingestellt werden.

6. Regelung des Reiseauschlags der Bahnmeister. (Z. 46.955 ex 1910.)

Den Bahnmeistern, denen eine Strecke zur Beaufsichtigung zugewiesen ist, wurde ab 1. Jänner 1911 das Reiseauschlag von 240 Kr. auf 480 Kr. jährlich erhöht.

7. Erhöhung der Dienstzulagen für die Maschinenmeister. (Z. 49.800 ex 1910.)

Die Dienstzulagen der Maschinenmeister wurden ab 1. Jänner 1911 von 360 Kr. auf 480 Kr. jährlich erhöht.

8. Gewährung von Dienstzulagen für die mit der Leitung von Stationen betrauten Unterbeamten. (Z. 48.687 ex 1910.)

Den mit der Leitung von Stationen betrauten Unterbeamten wurde eine Dienstzulage von 180 Kr. jährlich gewährt.

9. Einführung von Klassen- und Kalkulationszulagen. Den mit der Führung von Klassen betrauten sowie den in spezieller Verwendung stehenden Organen des eisenbahnen Dienstes werden analog den k. k. Staatsbahnen Dienstzulagen gewährt, die für die ersten betragen, und zwar bei einem jährlichen Geldumsatz von 20.000 bis 100.000 Kr. 72 Kr. jährlich, über 100.000 bis 500.000 Kr. 96 Kr. jährlich, über 500.000 bis 1 Million Kronen 120 Kr. jährlich, über 1 Million bis 2 Millionen Kronen 144 Kr. jährlich, über 2 Millionen bis 5 Millionen Kronen 168 Kr. jährlich.

Die Kalkulationszulage beträgt für die Abgabekalkulanten 72 Kr. jährlich, für die Aufgabekalkulanten 48 Kr. jährlich.

10. Regelung der Monturfrage. (Z. 53.594 ex 1910.)

a) Die Brücken- und Signalmeister erhalten einen blauen Leinenanzug mit einjähriger Tragzeit; b) Herabsetzung der Tragzeit des Tuchpaletots für die Oberkondukteure und Platzmeister von drei auf zwei Jahre;

c) Herabsetzung der Tragzeit des Tuchpaletots für die Kondukteure I. und II. Klasse und für die Verschaufseher von drei auf zwei Jahre;

d) Herabsetzung der Tragzeit des Lederspaletots II für die Lokomotivheizer von drei auf zwei Jahre. Diese Begünstigungen treten mit 1. April, beziehungsweise 1. Oktober 1911 in Wirksamkeit.

11. Regelung der Taglöhne des ständigen Arbeiterpersonals des gesellschaftlichen Eisenbahndienstes. (Zahl 44.265 ex 1910.)

In Durchführung des Verwaltungsausschusses vom 14. Oktober 1910 werden nunmehr in der angeschlossenen Nachweisung die Lohnaufbesserungen bekanntgegeben, welche den Taglohnbediensteten mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1911 bis auf weiteres anerkannt wurden.

Die ausgewiesenen Lohnerböhrungen treten nur für diejenigen Bediensteten in Kraft, welche zur Zeit der Bekanntgabe dieses Zirkulars ungehindert in hierseitigen Diensten stehen.

Für diejenigen Bediensteten, welche sich gegenwärtig im Krankenstand befinden, hat die Taglohnerböhrung erst von dem Tage des neuerlichen Dienstantritts in Kraft zu treten und ist diesen Arbeitern auch weiterhin nur von dem vor dem 1. Jänner 1911 zuletzt bezogenen Taglohn das Krankenlohn zu berechnen.

Die ab 1. Jänner 1911 für die einzelnen Gruppen von Taglohnbediensteten des Stations- und Fahrdienstes, des Zugförderungs- und Materialdepotdienstes in den einzelnen Stationen normierten Grundlöhne (Minimal- oder Anfangslöhne) sind aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich:

Table with columns: Station, Grundlohn (I, II, III, IV), and Taglohnbezieher. It lists various stations like Prag (Vubna), Prag (Sandthor), Weleslawin, etc., and their corresponding wage levels.

Table titled 'b) Zugförderungsdiensft.' with columns: Station, Grundlohn (I, II, III, IV), and Taglohnbezieher. It lists stations like Seitzhaus, Prag (Smichow), etc., and their corresponding wage levels.

Diese Grundlöhne haben künftighin bei Neuaufnahmen Anwendung zu finden.

Bei Verletzungen von Arbeitern in einem anderen Stationsort wird der künftige Taglohn in dem betreffenden Erlasse normiert werden.

Wird einem Arbeiter in Zukunft eine Naturalwohnung zugewiesen werden, so wird denselben nicht, wie bisher, der Taglohn um 10 S. gekürzt werden, sondern es hat der betreffende Arbeiter den für die Wohnung entfallenden Mietzins, welcher fallweise festgesetzt wird, monatlich bar an die zuständige Stationskasse zu entrichten.

Wohnungszulagen zu den normierten Löhnen werden in Zukunft nicht mehr gewährt werden.

Sollten Arbeiter des Stationsdienstes, welche sonst in einer niederen Gruppe dieses Dienstzweiges eingereiht erscheinen, oder Taglohnbremsen in einer Gruppe mit höherem Grundlohn beim Stationsdienst verwendet werden, so ist solchen Arbeitern, wenn sie mit Rücksicht auf ihr Dienstalter bereits einen höheren Lohn als den Grundlohn ihrer bisherigen Gruppe beziehen, für die Dauer ihrer Verwendung in der neuen Gruppe außer dem für dieselbe normierten Grundlohn noch die Differenz zwischen dem Grundlohn der bisherigen Gruppe und dem tatsächlich bezogenen Lohn zu verrechnen.

Desgleichen sind Arbeiter, welche derzeit in einem Dienstzweig einer höheren Gruppe verwendet werden und künftighin in eine Gruppe mit einem niederen Grundlohn eingeteilt werden, für die Dauer dieser Verwendung mit dem für die neue Gruppe normierten Grundlohn und der Differenz zwischen dem Grundlohn der bisherigen Gruppe und dem tatsächlich bezogenen Lohn zu verrechnen.

Wenn zum Beispiel ein Verschleber in Prag (Bubna), welcher am 1. Jänner 1911 einen Taglohn von Kr. 2.80, somit 10 S. über den Grundlohn bezieht, als Taglohnbremsen in Prag (Bubna) verwendet wird, so ist demselben für die Dauer dieser Verwendung der Grundlohn für Verschleber in Prag (Bubna) das ist Kr. 2.70 + 10 S. = Kr. 2.80 Taglohn zu verrechnen.

Bahnerhaltungsarbeiter, welche zum Stationsdienst, Fahrtdienst, Zugförderung, Werkstätten- oder Materialdepotdienst übertritten und dort weiterhin ständig verwendet werden, sind mit dem für ihre neue Verwendungsgruppe normierten Grundlohn zu verrechnen.

Sollte jedoch mit Rücksicht auf das Dienstalter und die besondere Verwendbarkeit solcher Arbeiter eine Erhöhung dieses Grundlohnes gerechtfertigt erscheinen, so ist hierüber zu berichten, und wird der künftige Lohn eines solchen Arbeiters seitens der Generaldirektion festgesetzt werden.

Arbeiter, welche mit Rücksicht auf ihre kurze Dienstzeit erst den Grundlohn ihrer bisherigen Verwendungsgruppe beziehen und künftighin in eine Gruppe überetzt werden, für welche ein niedrigerer oder höherer Grundlohn normiert erscheint, haben für die Dauer der Verwendung in dieser Gruppe nur den bezüglichen Grundlohn der neuen Gruppe zu erhalten.

Bahnerhaltungsarbeiter, welche künftighin nur aus hilfsweise bei dem Stationsdienst, dem Fahrtdienst, dem Zugförderungs-, Werkstätten- oder Materialdepotdienst verwendet werden, sind ab 1. Jänner 1911 in der Lohnliste der Bahnerhaltung mit den ihnen bei der Bahnerhaltung zukommenden Löhnen und nach den für die Verrechnung der Bahnerhaltungsarbeiter geltenden Grundsätzen zu Lasten des betreffenden Dienstzweiges zu verrechnen.

Mit Schluß des Monats hat der betreffende Bahnmeister die bei den anderen Dienstzweigen in Verwendung gestandenen Bahnerhaltungsarbeiter unter Anführung der Namen und der Tage, an welchen die Verwendung stattgefunden hat, den bezüglichen Dienstvorständen bekanntzugeben und haben die letzteren die betreffenden Arbeiter unter genauer Bezeichnung der Tagesstunden in ihre Lohnlisten, jedoch ohne Ausfüllung der Gelddrucke aufzunehmen und lediglich in der Anmerkungsbücherei die aushilfsweise Verwendung der Bahnerhaltungsarbeiter bei ihrer Dienststelle zu begründen, beziehungsweise entsprechend zu rechtfertigen.

Für die richtige Anrechnung solcher Arbeiter bleibt der betreffende Bahnmeister und Dienstvorstand jenes Dienstzweiges, bei welchem die Verwendung stattgefunden hat, persönlich verantwortlich, zu welchem Zweck sich die Genannten gegenseitig ins Einvernehmen zu setzen haben.

Sämtliche Löhne des ständigen Arbeiterpersonals des Stations- und Fahrtdienstes, des Bahnerhaltungsdienstes, des Zugförderungs- und Werkstättendienstes, dann des Materialdepotdienstes, mit Ausnahme der beim Zugförderungsdienst in Verwendung stehenden Affordarbeiter, werden dreimal, und zwar nach je dreijähriger ununterbrochener ständiger Verwendungsdauer des betreffenden Arbeiters und zwar bezüglich der am 31. Dezember 1907 in hierseitigen Diensten gestandenen Arbeiter das erste Mal am 1. Jänner 1911, welche Lohnerhöhung in der angeführten Nachweisung bereits ausgewiesen erscheint, und bezüglich der nach dem 1. Jänner 1908 neu aufgenommenen Arbeiter nach drei Jahren vom Tage des Dienstintrittes an gerechnet, um je 10 S. erhöht werden.

Die Anträge auf die Lohnerhöhungen für die nach dem 1. Jänner 1908 in den hierseitigen Diensten getretenen Arbeiter, sowie künftighin für die erst nach dem 1. Jänner 1911 in den hierseitigen Diensten tretenden Arbeiter sind seitens der Herren Dienstvorstände rechtzeitig in Vorlage zu bringen und sind in diesen Anträgen bei einem jeden Namen außer der Dienst-eigenschaft der Tag des Dienstintrittes (eventuell nach dem Krankentagebuch) und der zuletzt bezogene Taglohn genau anzuführen.

Bei jenen Taglohnbediensteten, welche bei der Einberufung zu periodischen Waffenübungen entlassen und sofort nach Beendigung derselben wieder in den hierseitigen Dienst aufgenommen werden, sind diese Einrückungen nicht als eine Unterbrechung der vorgeschriebenen Verwendungsdauer anzusehen.

Solchen Arbeitern ist bei ihrer Wiederaufnahme nach der Waffenübung der von ihnen früher bezogene Taglohn anzumessen, falls dieselben wieder bei dem früheren Dienstzweig verwendet werden; bei Verwendung bei einem anderen Dienstzweig gelten für die Festsetzung des Taglohnes die vorstehend unter III angeführten Bestimmungen.

Sofern einzelne Arbeiter trotz Ablaufes der dreijährigen Frist aus besonderen Gründen zur Taglohnherhöhung nicht beantragt werden können, sind seitens der Herren Dienstvorstände die hierzu bestimmenden Gründe kurz anzuführen.

Die Taggelde beziehungsweise Taglöhne jener Bediensteten, welche seitens der Generaldirektion aufgenommen werden, wie zum Beispiel der Diurnisten, der provisorischen Telegraphisten, provisorischen Kanalarbeiter, provisorischen Kanalarbeiter, dann der Bahnmeisteraspiranten, der Zug- und Magazinsdienstaufführer, der provisorischen Wagenführer und Schlossermeister werden in jedem einzelnen Fall normiert.

Die Grundlöhne der in Afford arbeitenden Professionisten in den Werkstätten und Heizhauswerkstätten werden ab 1. Jänner 1911 mit separaten Erlässen neu reguliert werden, und zwar wie folgt:

(3. 55.499 ex 1910.)

In Durchführung des Verwaltungsratsbeschlusses vom 14. Oktober 1910, betreffend die Erhöhung der Taglöhne der Arbeiter und Professionisten, wird für die im Afford arbeitenden Professionisten in den Werkstätten und Heizhauswerkstätten mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1911 an bis auf weiteres der Anfangsgrundlohn mit 3 Kr. per Tag und der im Laufe von 30 Jahren erreichbare Höchstgrundlohn mit Kr. 4.40 per Tag festgesetzt.

Es werden jedoch die gegenwärtig gültigen Grundlöhne (Kr. 2.30 bis Kr. 3.50) auch weiterhin als Schlüssel zur Aufteilung der Affordverdienste zu dienen haben und es sind diese letzteren Grundlöhne nun als „Affordlöhne“, zum Unterschied von den oben normierten Grundlöhnen (3 Kr. bis Kr. 4.40) zu bezeichnen.

Bezüglich der Anwendung, beziehungsweise Erhöhung der Afford- und Grundlöhne wird folgendes verfügt:

a) Affordlöhne.

1. Bei einzelnen Professionisten, welche bisher gegenüber ihren zu gleicher Zeit, beziehungsweise später in die Werkstätte eingetretenen Kollegen einen geringeren Affordlohn bezogen, Tonnach bei gleicher Arbeitsleistung einen geringeren Affordverdienst erreicht haben, sind deren Affordlöhne, falls diese Professionisten ihre zugewiesenen Arbeiten in zufriedenstellender Weise verrichten, mit Rücksicht auf deren Qualifikation und Dienst-/Arbeitszeit, entsprechend zu erhöhen.

2. Die künftige Erhöhung der Affordlöhne sämtlicher Affordprofessionisten hat seitens der Werkstätten- und Heizhausvorstände in der bisher üblichen Weise zu erfolgen.

3. Falls Nichtprofessionisten (Handlanger) zu ständigen Affordarbeiten verwendet werden, so sind dieselben während dieser Zeit mit dem für Affordarbeiter bestimmten niedrigsten Affordlohn zu verrechnen, falls deren Taglohnverdienst nicht höher ist als deren Affordverdienst.

In letzterem Falle ist der Affordlohn so zu bemessen, daß der Affordverdienst mindestens die Höhe des Taglohnverdienstes erreicht.

4. Die Affordlöhne haben wie bisher als Grundlage zur Verteilung der Affordverdienste zu dienen.

b) Grundlöhne.

1. Die Bemessung der Höhe der Grundlöhne für die im Afford arbeitenden Professionisten hat nach der Anzahl der von denselben als Teilnehmer des Provisions- und Unterstützungsinstituts für das Werkstättenpersonal in aktiver Verwendung zurückgelegten Jahre zu erfolgen und hat die Einreihung der Betroffenen nach folgender Stala zu geschehen:

Table with 2 columns: Grundlohn Kr. and Jahre bei der Aufnahme in das Provisionsinstitut. Rows range from 3-10 to 4-40.

2. Den in den Werkstätten und Heizhauswerkstätten im Afford arbeitenden Professionisten, welche mehrere Jahre hindurch ununterbrochen (auch bei anderen Dienstzweigen) im gesellschaftlichen Dienste (Arbeit) standen und erst nach dem zuletzt erfolgten Eintritt in die Werkstätte oder Heizhauswerkstätte Mitglied des Provisions- und Unterstützungsinstituts für das Werkstättenpersonal geworden sind, ist die Zeit, welche die betreffenden als Nichtmitglieder dieses Instituts zugebracht haben, für die Bemessung der Höhe des Grundlohnes zur Hälfte zu berücksichtigen, so daß die Höhe des Grundlohnes der in Betracht kommenden Professionisten nach der Anzahl der Teilnehmerjahre und der Hälfte der Jahre, die dieselben als Nichtmitglieder dieses Instituts in hierseitigen Diensten zugebracht haben, zu bemessen ist.

3. Die eingangs zitierten Grundlöhne sind fallweise am 1. des dem betreffenden Monat, in welchem die Affordprofessionisten das 2., 4., 6., 8. u. Jahr als Mitglied des Provisions- und Unterstützungsinstituts für das Werkstättenpersonal vollendet haben, nächstfolgenden Monate, nach der unter 1. angeführten Stala zu erhöhen.

4. Die Grundlöhne sind anzuwenden:

- a) für die Bemessung der Höhe der Beitragsleistung in das Provisions- und Unterstützungsinstitut für das Werkstättenpersonal und in die hierseitige Krankenkasse, dann bei der Berechnung des etwaigen Krankengeldes für ein aktives Krankentassenmitglied sowie des Verdigungskostenbeitrages aus Anlaß des Ablebens eines solchen Mitgliedes; doch darf der bei der Berechnung der Krankentassenbeiträge, sowie der obigen Krankentassenleistungen zugrunde gelegte Lohn in keinem Falle den Betrag von 4 Kr. für den Arbeitstag überschreiten (cf. § 9, alinea 1, dann § 8, vorletzter Absatz und § 18, Absatz 1, des Krankentassenstatuts);
- b) für die den Werkstättenarbeitern in Kramp und Komotau gewährte Vergütung an dienstfreien Samstagnachmittagen;
- c) für die Vergütung bei den normierten Erholungsurlauben;
- d) für jede im Domizilort und außerhalb desselben im Lohne (Lohnstunden in den Arbeitsorten und Lohnstunden für Ueberzeitarbeiten) vollführten Arbeiten.

Zusolge der vorstehend in Kraft tretenden Verfügungen sowie mit Rücksicht auf die erhöhten Beiträge, die die Affordprofessionisten in das Provisions- und Unterstützungsinstitut für das Werkstättenpersonal und in die hierseitige Krankenkasse zu leisten haben werden, erlassen Sie den Auftrag, die gangbare Art des Affordlohn in dem Maße zu erhöhen, daß die den Professionisten nach Abzug der erhöhten Beitragsleistung verbleibenden Verdienstebeträge mindestens dieselben bleiben wie bisher.

Von vorstehenden Verfügungen sind die dortigen Professionisten in entsprechender Weise zu verständigen.

Für die fristige Durchführung der vorstehenden Verfügungen bleiben Sie, wie auch die mit der Rechnungsführung betrauten Beamten persönlich verantwortlich.

Schließlich wird Ihnen zur Kenntnis gebracht, daß die Regulierung der Taglöhne der dortigen Tagelöhner und Professionisten sowie jene der Grundlöhne der dortigen Kohlenlader mit separatem Erlaß erfolgen wird.

Verlassung des Sommerlohnes der Bahnerhaltungsarbeiter für die Wintermonate. (3. 50.708 ex 1910.)

Der hierseitige Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung vom 14. Oktober 1910 beschlossen, mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1911 bis auf weiteres den Bahnerhaltungsarbeitern die jeweils gültigen Sommerlöhne (volle Löhne) auch für die Wintermonate zu belassen. Ausgenommen hiervon sind jedoch jene Professionisten, welche im Winter nur als gewöhnliche Arbeiter verwendet und als solche entlohnt werden, daher ihnen bei dieser Verwendung der für die betreffende gewöhnliche Arbeiterkategorie normierte volle Lohn (Sommerlohn) zukommen haben wird.

Von dieser Verfügung sind die unterstehenden Bediensteten und die Bahnerhaltungsarbeiter in geeigneter Weise zu verständigen.

Regelung der Arbeitszeit der Bahnerhaltungsarbeiter. (3. 48.098.)

Der hierseitige Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung vom 14. Oktober 1910 beschlossen, mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1911

bis auf weiteres die Arbeitszeit der Bahnerhaltungsarbeiter nach den diesfälligen Normen der k. k. österreichischen Staatsbahnen wie folgt zu regeln:

Table with 3 columns: In den Monaten, Dauer der Arbeitszeit, Gestaffelte Unterbrechung. Rows for März bis Oktober, November und Februar, Dezember und Jänner.

Ausgenommen sind davon die den Dienst nach einer bestimmten Diensterteilung leistenden Ausschiffswächter, Ausschiffswächter-Ersatzmänner und Streckenbegeher.

Bezüglich der Arbeiter über die nach Vorstehendem normierte obligate Arbeitszeit hinaus, dann bei Nacht und an Sonn- und feiertäglichen Feiertagen wird folgendes bestimmt:

Sowohl Ueberstunden und Nachtarbeiten als auch Arbeiten an Sonn- und Feiertagen sind prinzipiell zu vermeiden; sind dieselben jedoch in gegebenen Fällen unbedingt notwendig, dann sind Ueberstunden nach Schluß der normalen Arbeitsdauer bis 8 Uhr abends und von 6 Uhr früh bis zum Beginn der normalen Arbeitszeit mit je 0.1 und solche von 8 Uhr abends bis 6 Uhr früh (Nachtarbeiten) mit je 0.15 Tagsschichten zu verrechnen.

Die Arbeiten am Neujahrstag und an dem ersten Weihnachtstfeiertag, ferner Arbeiten an Sonntagen in den Monaten Februar bis November sind für die Arbeitszeit von 7 Uhr früh bis 2 Uhr nachmittags ohne Unterbrechung, dann in den Monaten Dezember und Jänner für die Zeit von 8 Uhr früh bis 2 Uhr nachmittags gleichfalls ohne Unterbrechung mit je 1.0 Tagsschicht und etwa dabei vorkommende notwendige Ueberstunden an diesen Tagen mit je 0.15 Tagsschichten zu verrechnen.

Sonstige Feiertage sind wie Wochentage zu betrachten und zu behandeln.

Von diesen Verfügungen sind die unterstehenden Organe und Bahnerhaltungsarbeiter in geeigneter Weise zu verständigen und es sind weiters die Bahnaufsichtsdienste, denen die Ueberwachung der Arbeiter und die Schichtenkontrolle obliegt, strengstens anzuweisen, die pünktliche Einhaltung der hier normierten Arbeitszeiten seitens des Arbeiterpersonals gewissenhaft zu kontrollieren und eventuelle Anstände stets sofort anher zur Anzeige zu bringen.

Die für die Berechnung der Entlohnung für Ueberstunden erforderlichen Daten sind in der Anmerkungsbücherei der bezüglichen Lohnliste genau anzuführen.

Betreffs der Aenderung der in Betracht kommenden Bestimmungen der Arbeitsordnungen für die Gleisanlagen und Regiebauten wird Weisung nachfolgen.

Auf die Zugeständnisse für die Arbeiter der B. G. B. und die Forderungen derselben kommen wir in der nächsten Nummer unseres Blattes ausführlich zu sprechen.

Die Wahl in den Pensionsfonds der Aufsig-Lepliker Bahn.

Nach jahrelangem Drängen in Versammlungen, sowie durch die Personalkommission, gelang es endlich vor kurzer Zeit, für die Mitglieder dieses Fonds das Zugeständnis der Mitverwaltung sowie eine ganz kleine Verbesserung im Ausmaß der Provision zu erlangen. Die erste Reform seit dem Bestand dieses Fonds, der im Jahre 1898 gegründet wurde und dessen Sicherstellung zum großen Teil auch nur durch die Kreuzer der Arbeiter aus der alten Krankenkasse möglich war. Daß dieser Fonds als Ausbund aller Ungebilligkeiten dem provisorischen Personal aufgeschalt wurde, und daß dessen Statuten im Laufe der zehn Jahre — mit oder ohne Zustimmung der ernannten Beiräte — oft und unbestimmt — noch ziemlich verschlechtert wurden, sei nur nebenbei erwähnt. Daß die ernannten Beiräte mit ihren Kollegen nie in Fühlung standen, darf auch nicht vergessen werden. Die Unzufriedenheit über diesen Fonds ist so alt als dieser selbst. Zehn lange Jahre vergingen und mit demselben schwand manche Initiative zur Reformierung. Es gab stets ein und dieselbe Ausrede, soviel auch Generaldirektoren und Oberinspektoren kamen und gingen. Diese Ausrede gehörte bereits zum festen Bestand der Bahnverwaltung und wurde stets als altes Inventar mit übernommen, nämlich: die finanztechnischen Rechnungen ergaben immer, daß bei dem gegenwärtigen Vermögensstand eine erweiterte Leistungsfähigkeit nicht tunlich ist. Nachdem nun das Vermögen dieses Fonds auf beinahe zwei Millionen angewachsen und das Drängen der Mitglieder immer heftiger wurde, sah sich die Bahnverwaltung genötigt, zu reformieren. Mit 1. Jänner 1911 sollten die Sonntage in die Bemessung der Provision mit einbezogen werden, die vor 1911 provisorischen Mitglieder brauchen jedenfalls an einem Sonntag nichts zu essen, und der Ausschuss sollte in Zukunft nicht mehr in seinem ganzen Umfang ernannt, sondern es sollten neben zwei ernannten auch zwei Mitglieder und zwei Ersatzmänner gewählt werden. Neben diesen ernannten und gewählten hat auch der Generaldirektor oder dessen Stellvertreter sowie ein Mitglied des Verwaltungsrates Sitz und Stimme. Der abgedruckte Paragraph besagt aber auch, daß die zwei von der Direktion ernannten Leute nicht Mitglieder des Pensionsfonds sein müssen. Man hat sich da eine Mehrheit in diesem Ausschuss gesichert und die Ernennung, welche bereits stattgefunden hat — ernannt wurden ein Oberinspektor und ein Inspektor — beweist zur Genüge, daß man nur solche Leute im Ausschuss brauchen kann, welche die Interessen der Bahnverwaltung und nicht diejenigen der provisorischen Bediensteten und Arbeiter vertreten. So wenig diese Verfügung einer paritätischen Verwaltung nahekommt, als ein vorübergehendes Entgegenkommen wäre diese vorüberhand genommen worden. Aber es sollte anders kommen, und was das provisorische Personal am wenigsten erwartete, das brachte die Wahl selbst. Am 1. Dezember v. J. wurde die Wahl ausgeschrieben und auch fast in demselben Atemzuge machte die Direktion die bereits erwähnte Reform illusorisch zu machen. Man ließ alle Mienen springen, um das bereits Geschehene wieder umgekehrt zu machen. Als Ursache mußte der vom Rechtschutzverein zwecks der Wahl herausgegebene Flugzettel, dessen Inhalt ziemlich harmlos gehalten war und womit auch den Wählern die Kandidaten bekanntgegeben wurden, herhalten. Gleich nachdem der Inhalt des Aus-

blattes und somit auch unsere Kandidaten der Direktion bekannt waren, ließ man diesen durch ihre Abteilungs-vorstände mitteilen, daß die Direktion im Falle einer eventuellen Wahl mit den auf dem Flugblatt nominieren Kandidaten keine Sitzung abhalten wird, daher der Ausschuß als aufgelöst ersicht, noch bevor er gewählt war. Um dem vorzubeugen, mögen die Kandidaten erklären, daß sie von der Kandidatur zurücktreten, widrigenfalls ein jeder seine Konsequenz daraus zu ziehen habe. Man stellte den Kandidaten, weil sie von dem von der Direktion gegebenen Recht Gebrauch machten, ganz unverblümt die Entlassung in Aussicht. Darum wurde auch jene bereits bekannte Interpellation der Abgeordneten Schrammel, Tomšič und Genossen im Abgeordnetenhaus eingebracht, welche ja noch allen frisch in Erinnerung ist. Bestand die Direktion auf der Zurückziehung der Kandidatur, so waren die Mitglieder des Provisionsfonds anderer Meinung. Noch am selben Tag des Einschüchterungsversuches fand abends in Aussicht eine sehr gut besuchte Versammlung statt, in welcher einstimmig beschlossen wurde, an der Kandidatur festzuhalten. Das Resultat der Versammlung wurde durch eine in dieser gewählten Deputation dem Abteilungs Vorstand der Werkstätte übermittelt. Die Direktion aber, von dem festen Willen unserer Genossen überzeugt, erschien nun selbst mit einer Kandidatenliste auf dem Plan. Ihr durch so viele Jahre erprobter und bewährter Wahlapparat trat sofort in Funktion. Man muß es der Direktion der A. T. E. lassen, selbst die Wiener Christlichsozialen könnten hier noch in puncto Wahlmanoeuvres etwas lernen. Alle jene Elemente, welche sich in Kriecherei nach oben und Brutalität nach unten etwas leisten konnten, entwickelten sofort eine rege Tätigkeit. Zur allergrößten Schande sei es gesagt, daß hier die größte Mehrzahl der Bahnamer, jene Herren, die durch uns zum Unterbeamtenamt gekommen sind und durch uns noch Beamte werden wollen, mit allen möglichen Mitteln die armen Teufel von Oberbauarbeitern beeinflussten. Entlassungen und Lohnerhöhungen wurden prophezeit und wer die Verhältnisse kennt, wird wissen, was das zu bedeuten hat. Mag sein, daß sich ein reichliches Duzend Schwankender einschüchtern ließ, die sonst für unsere Genossen gestimmt hätten. Wenn nun die Direktionskandidaten mit 732 Stimmen gegen 660, welche auf unsere Genossen entfielen, als gewählt erscheinen, so mag es immerhin den Anschein erwecken, als hätte uns der Terrorismus und der Bahnverwaltungsapparat einen schlimmen Streich gespielt. Aber der Terrorismus tats wohl nicht, seine Wirksamkeit findet, so weit unsere Genossen in Betracht kommen, auch bei der A. T. E. seine Grenzen. Ein viel schlimmerer Faktor scheint gewesen zu sein, von dem allerdings nur jene wenigen eine Ahnung haben, die es wissen, wie die Bahnverwaltung mit streng verreckbaren Druckmaschinen, als die doch auch die Stimmzettel galten, umzuspringen versteht. Wir werden nächstens eine kleine Serie von solchen Sachen erzählen und werden dann gleich in Komotau mit dem Herrn Maschinenmeister David anfangen. Wahrlich, auf einen derartigen Sieg kann die Direktion der A. T. E. ihre zukünftige Herrschaft über den Provisionsfonds nicht begründen, einen Sieg auf tönernen Füßen. Reaktionsärer als wie bei dieser Wahl, hat sich die Direktion der A. T. E. noch nicht gezeigt. Uns kann es recht sein, eine größere Werbekraft für unsere Organisation als eine solche Mache, ist selbst der beste Agitator nicht imstande, zu entfalten. Nicht nur das provisorische, sondern das gesamte Personal der A. T. E. ist aufs äußerste aufgebracht und viel Pulver liegt bereits im trockenen. Durch fortgesetztes freiblatthafes Spiel kann bald ein zündender Funke eine Explosion herbeiführen, noch bevor es der Bahnverwaltung lieb sein wird.

### Zugbegleiter-Reichskonferenz für alle Bahnen Oesterreichs.

Durch vielseitig an sie gerichtete Aufforderungen nach abermaliger Einberufung einer Reichskonferenz der Zugbegleiter veranlaßt, hat die Zentrale unserer Organisation für den 27. und 28. Jänner des laufenden Jahres eine Konferenz des Zugbegleitungs-personals sämtlicher Bahnen Oesterreichs in das Favoritner Arbeiterheim, Wien X., einberufen. Die Abhaltung der Konferenz war zum Teil dadurch notwendig geworden, als die Absicht des Eisenbahnministeriums, die Rangbestimmungen für die Zugbegleiter neu festzusetzen, eine Stellungnahme des Zugbegleitungs-personals zu dieser wichtigen Frage bedingte. Weiters war es aber auch notwendig, zu einer Reihe anderer, gleichfalls wichtiger Erörterungen der Zugbegleiter Stellung zu nehmen und die Konferenz vom 27. und 28. Jänner l. J. erledigte alle diese Aufgaben mit anerkannter Wertigkeit.

Zu dieser Konferenz hatten 128 Ortsgruppen unserer Organisation 171 Delegierte entsandt. Der Kondukteurverein war durch seinen Obmann Herrn Tögl und 25 Delegierte vertreten. An den Beratungen nahm eine Anzahl Personalkommissionsmitglieder aus dem Stande der Zugbegleiter verschiedener Bahnen, respektive Direktionsbezirke teil. Die Zentrale unserer Organisation war durch die Genossen Reichsratsabgeordneten Tomšič, Genossen Babitsch, Adolf Müller und Kravany und die Landessekretariate durch die Genossen Bradeck, Kopač, Kaczanowski und Koranda vertreten.

Die Tagesordnung wurde von der Konferenz wie folgt festgesetzt:

1. Stellungnahme zur geplanten Einführung des Prüfungsanges.
2. Bericht der Personalkommissionsmitglieder und Stellungnahme zu den übrigen Forderungen des Zugbegleitungs-personals.
3. Stellungnahme zur Erstellung der Dienstrangliste.
4. Eventuelles.

Nachdem Genosse Adolf Müller die Erklärungen herzlich begrüßt hatte und nachdem er den Zweck der Konferenz in kurzen Zügen geschildert hatte, wurde zur Wahl des Vorsitzes geschritten, die folgendes einstimmige Resultat ergab:

Vorsitzender: Genosse Babitsch;

Vorsitzenderstellvertreter: Genosse Scheibin;  
Schriftführer: Genosse Kravany.

Zum ersten Punkt der Tagesordnung: „Stellungnahme zur geplanten Einführung des Prüfungsanges“ führte Genosse Schöber, der mit der Erstattung des Referates über die Angelegenheit betraut worden war, folgendes aus:

Es sei eine unankbare Aufgabe, sich mit der Regelung des Ranges zu beschäftigen, da es unmöglich sei, vollkommen gerechte und allen Wünschen entsprechende Rangbestimmungen aufzustellen. Die gegenwärtigen Rangzustände seien unhaltbar, es beginne bei diesen Zuständen bereits die Solidarität der Bediensteten zu leiden und die Zugbegleiter ständen vor der Entscheidung, entweder das Eisenbahnministerium in dieser Frage allein halten und warten zu lassen, oder auch ihrerseits Einfluß auf die Gestaltung dieser Angelegenheit zu nehmen. Wenn man der Regelung der Rangfragen zustimmte, müsse man untersuchen, was die Unzufriedenheit mit den Rangverhältnissen hervorbrachte. Es sei aus den Rängen über den Stand der Bediensteten bei der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherung der letzten Jahre nachzuweisen, daß die Personalvermehrungen sehr langsam, sondern sprunghaft seien, so daß ein großer Teil des Personales in einer Gehaltsstufe stehe und sich bei der Vergebung höherer Dienstposten Schwierigkeiten ergeben. Die Vorrangsstufen seien oft geändert worden, so daß das ganze Personal in der Ranginteilung durcheinandergeworfen ist und dies werde durch die außertourlichen Beförderungen noch ärger gemacht. Mit jedem neuen halben Jahre werden diese Zustände unheimlicher. So ist bei der Direktion Wien, die die Ranglisten alle drei Jahre neu anlegt, niemand mehr auf seiner ursprünglichen Stelle. Die Erstellung eines Ranges für die Gehaltsvorrückung sei nicht notwendig, da die Gehaltsvorrückung durch die Automatik geregelt ist. Dagegen sei die Rangliste für die Einteilung zur Verwendung auf höheren Dienstposten und für Ernennungen notwendig. Wenn die Grundbestimmungen für die Ranginteilung festgesetzt werden, und nur dies sei die Aufgabe der heutigen Konferenz, da sich Uebergangsbestimmungen und Einzelheiten nach den Verhältnissen der einzelnen Direktionsbezirke richten müssen, sei zu erwägen, was für die Ranginteilung maßgebend sein soll: der Gehalt oder die Dienstzeit. Wenn man ersteres annehmen würde, würde man keineswegs gerecht handeln und es ergäbe sich auch jedes halbe Jahr die Notwendigkeit, die Ranglisten umzuwerfen. Die Zentrale unserer Organisation habe von den Vertrauensmännern zu dieser Angelegenheit Wünsche abverlangt und auf Grund des diesbezüglich eingelangten Materials mache er folgende Vorschläge für die grundsätzlichen Forderungen bezüglich der Rangeregelung. (Wir bringen den Wortlaut dieser Vorschläge nicht in ihrer ursprünglichen, sondern in der Fassung, die ihnen die eingesetzte Antragsprüfungskommission der Konferenz, die kleine Änderungen vornahm, gab. Die Red.)

#### Antrag.

An das k. k. Eisenbahnministerium.

Die heute am 27. Jänner 1911 tagende Reichskonferenz der Zugbegleiter der k. k. Staatsbahnen hat beschlossen:

In Erwägung, daß das k. k. Eisenbahnministerium eine Reform der Rangbestimmungen für die Zugbegleiter plant, eine dauernde Regelung auf Grund des Gehaltes infolge der ständigen Veränderungen der Vorrückung freiten, noch mehr aber infolge der außertourlichen Beförderungen undurchführbar ist, eine für die gesamten Staatsbahnen gültige, gleichmäßige Regelung und Einführung eines Prüfungsanges ebenfalls ohne Schädigung sowohl der persönlichen Interessen der Bediensteten als auch der Interessen des Dienstes nicht durchgeführt werden kann, und zwar infolge der bisherigen Verschiedenheiten in der Auslegung der früheren Prüfungsverordnungen und der hierdurch bedingten Ungleichheit in der Zulassung der Bediensteten zu den Prüfungen einerseits als auch andererseits wegen der bestehenden Ungleichheiten bei den einzelnen Staatsbahndirektionen und den verstaatlichten Bahnen bezüglich der Dienstinteilung der Kondukteure und Oberkondukteure auf Grund der abgelegten Prüfungen wolle das k. k. Eisenbahnministerium anordnen:

1. Die Einführung eines Dienstanges sowie die Regelung desselben, dort, wo ein solcher bereits besteht, obliegt den einzelnen Direktionen. Die Rangbestimmungen sind nur im Einvernehmen und unter Mitwirkung der betreffenden Direktionspersonalkommissionen zu beraten und festzusetzen.
2. Die beschlossenen Rangbestimmungen treten nach einjähriger Karenzzeit vom Zeitpunkt der Verlautbarung in Kraft — um den Bediensteten Gelegenheit zu geben, die Prüfungen abzulegen — und haben nur für die Dienstinteilung des Personals, nicht auch für die Gehaltsvorrückung Geltung.
3. Um aber die möglichste Einheitlichkeit zu erzielen und eine gleichmäßige dauernde Ranginteilung für spätere Zeit vorzubereiten, sollen in den von den Direktionen zu erlässenden Rangbestimmungen folgende Grundsätze berücksichtigt werden und dürfen eventuell notwendige Uebergangsbestimmungen mit diesem heute beschlossenen Rangmodus nicht im Widerspruch stehen.

#### Bestimmungen für die Dienstranglisten der Zugbegleiter.

##### A. Für Kondukteure.

Die Erstellung und Führung der Ranglisten für die Kondukteure sowie die auf Grund dieses Dienstanges erfolgende Einteilung und Verwendung derselben auf höheren Dienstposten — Personenzugs-, Gepäckschaffner- und Reservenzugsführerdienst — soll in zwei Ranggruppen nach folgenden Grundsätzen geregelt und dauernd festgesetzt werden:

1. In die erste Ranggruppe werden alle Kondukteure dauernd bis zur Ablegung der Zugführerprüfung in eine Dienstrangliste eingereiht und nach dieser verwendet, und zwar auf Grund des Dienstalters — das heißt Ernungstages und Ranges — ohne Rücksicht auf die Höhe des Gehaltes.
  2. In die zweite Ranggruppe sind alle jene Kondukteure nach sechsjähriger definitiver Dienstzeit einzureihen, welche die Zugführerprüfung abgelegt haben, und zwar nach der Höhe des Dienstalters (respektive Ranges in der Gruppe 1) ohne Rücksicht auf den Zeitpunkt der Ablegung der Prüfungen und der jeweiligen Gehaltshöhe. Kondukteure, welche die Zugführerprüfung innerhalb der sechs Jahre nicht ablegen, werden nach der später erfolgten Ablegung nicht nach dem Dienstalter, sondern als Rangjüngste in die Gruppe 2 eingereiht.
- Bedienstete, welche von anderen Dienstzweigen zum Zugbegleiterdienst überführt werden, haben ebenfalls in der ersten Ranggruppe sechs Jahre, vom Tage des Uebertrittes zum Fahrdienste an, zu verbleiben.
3. Die Ablegung der Oberkondukteurprüfung hat auf die Dienstranginteilung und Verwendung der Kondukteure keinen Einfluß.

##### B. Oberkondukteure.

1. Zugführerposten sind Oberkondukteurposten und dürfen grundsätzlich nur jenen Kondukteuren verliehen werden, welche die Oberkondukteurprüfung bereits abgelegt haben.
2. Für die Verteilung der ausgeschriebenen Zugführerposten und die hierauf erfolgende Ernennung zum Oberkondukteur ist der Rang der Gruppe 2 maßgebend.
3. Die Dienstinteilung (der Dienstrang) der Oberkondukteure für den Güterzugs-, Post- und Personenzugsführerdienst wird auf Grund des Ernennungstages zum Oberkondukteur ein für allemal festgesetzt und erfährt durch später eintretende Gehaltsunterschiede keine Veränderung; das gleiche gilt auch für die zu erwartende Ernennung der Manipulanten zu Radmeistern.

#### Ausnahmsbestimmung für das Personal der O. N. B. V. und S. N. D. B. V.

Auf das eingereichte Personal der O. N. B. V., welches die Prüfungen nach den Normen der alten Nordwest- und Südnorddeutschen Verbindungsbahn abgelegt hat, findet diese Regelung der Ranginteilung keine Anwendung. Die Regelung dieser Angelegenheit wird der Personalkommission der k. k. Nordwestbahn zugewiesen.

Genosse Schöber begründete nun eingehend die einzelnen Bestimmungen des Antrages. Es werde die Dienstzeit als für den Rang maßgebend festgesetzt, um der Ranginteilung eine gerechte Grundlage zu geben. Die Entscheidung über den Prüfungserfolg könne, wie die Qualifikation, in nichtobjektiver Weise erfolgen und da sei es nicht ratsam, die Ablegung der Prüfung zur Grundlage des Ranges zu machen. Aus denselben Gründe sei die Aufstellung möglichst weniger Ranggruppen zu fordern, da es auch nicht notwendig ist, den Zugbegleitern nach jeder Prüfung in eine andere Ranggruppe irelen zu lassen. Die beantragten Bestimmungen würden damit aufrechten, daß einzelne künftige Personenzugsbegleiter das Ablegen der Prüfung hinausziehen, um nicht so lange Zeit in der Reservezugführerdienste beim Güterzug machen zu müssen. Dreiviertel Teile des Standes der Zugbegleiter und in der Gehaltsstufe von 1200 Kr. und die Ernennung zum Oberkondukteur sei keinem Zugbegleiter garantiert, da sei Protektion sehr naheliegend. Dem könne mit den vorgelegten Bestimmungen einiegel vorgehoben werden, da es ein außerordentliche Verlängerung der Dienstzeit nicht gibt. Die vorgeschlagene Regelung würde jedem Zugbegleiter die Gewißheit schaffen, daß er unter den gleichen Bedingungen sein Vorwärtkommen findet als seine Kollegen, sie würde die Gerechtigkeit eintreten lassen, die wir in der Gehaltsfrage wegen des außerordentlichen Avancemens zuweilen vermissen und würde eine dauernde Regelung der Ranginteilung herbeiführen. Hierbei würde auch die Organisation durch Erhalten des Solidaritätsgefühles der Zugbegleiter gewinnen. (Lebhafte Beifall.)

An der Debatte, die sich über diese von Genossen Schöber vorgelegten Rangbestimmungen entspann, beteiligten sich die Genossen Gattinger (Kinz), Maurer (Leoben), Klemenčič (Laibach), Mühlberger (Bischhofshofen) und Scherbaum (Südbahn Wien). Hierauf werden sämtliche bezüglich der Rangseinführung eingelangten Anträge einer Kommission überwiesen, die sich aus je zwei Vertretern der Zugbegleiter jedes Staatsbahndirektionsbezirkes, jeder Privatbahn und des Kondukteurvereines zusammensetzte. (Fortsetzung folgt.)

#### Von den Zugbegleitern der Südbahn

wird uns geschrieben: Im Jahre 1907 war es, daß diese Kategorie ihre Beschwerden der Öffentlichkeit kundgetan hat.

Der technische Fortschritt im Maschinen- und Verkehrswesen, welcher nicht nur dem Unternehmen, sondern auch dem beteiligten Personal Erleichterung und Nutzen bringen soll, wird förmlich zum Fluch für das letztere. Statt daß bei dieser Hast, wobei noch eine bedeutende Mehrarbeit zu leisten ist, ein Mehrverdienst daraus resultieren sollte, ist das Gegenteil der Fall, wie nachstehend bewiesen werden soll.

Vor Jahren, als die Technik noch nicht jenen gigantischen Umfang angenommen hatte, war es, daß die Lastzugbegleiter der Südbahn einen annehmbaren Verdienst bei entsprechender Dienstleistung aufzuweisen hatten. Sie konnten bei relativ weniger Dienstbereitschaft einen absolut größeren Verdienst an Jahresgehältern im Monatsdurchschnitt aufweisen. Dieser Verdienst schwankte zwischen 55 bis 60 Kr. im Monat bei einem Güterzugsbegleiter der Reserve. Derselbe Kondukteur verdient heute 25 bis 30 Kr. an Jahresgehältern. Der Umeingewichte wird nur meinen, daß derselbe auch weniger Dienst machen wird. Falsh! In Wirklichkeit ist er dienlich mehr in Anspruch genommen als früher, wie folgend bewiesen werden soll: I. Vor kaum drei Jahren fuhr Zug 107 von Innsbruck nach Franzensfeste 8 Stunden 38 Minuten und beförderte in dieser Zeit 400 Tonnen. Heute verkehrt dieser Zug mit 550 Tonnen in 6 Stunden 14 Minuten. II. Zug 71 fuhr damals von Innsbruck nach Franzensfeste 7 Stunden 30 Minuten mit ebenfalls 400 Tonnen Maximalbelastung. Heute verkehrt hierfür Zug 85 mit 460 Tonnen Belastung in 4 Stunden. Dazu ab Brenner mit nur einer Maschine. Ein Kondukteur verdient im ersten Falle bei Zug 107 Kr. 171; heute verdient er für dieselbe Tour 1 Krone 14 Heller. Im zweiten Falle verdient er bei Zug 71 1 Krone 52 Heller, heute bei Zug 85 — 76 Heller. Solche Beispiele ließen sich zu Hunderten anführen. Um nun das selbe Jahrgeld ins Bedienen zu bringen, muß derselbe von Franzensfeste nach Innsbruck 2 1/2, beziehungsweise 3 1/2 Stunden im Dienste zurückfahren, einen zweiten Zug übernehmen und übergeben. Er hat somit gegen früher zweimal je eine halbe Stunde im Dienste an Vorbereitungs- und Uebergabzeit mehr zugebracht, für die er nichts bezahlt bekommt. So geht dies fort im Monat und diese Stunden summieren sich zur Legion.

Hierzu kommt ein öfteres Bom- und Zum-Zug-gehen, was sich wieder um so öfter wiederholt, je kürzer die einzelnen Dienstreisen sind.

Wie hier bewiesen, entspricht der heutige Verdienst an Jahresgehältern nicht mehr den faktisch geleisteten Dienststunden, was wunder dann, wenn das Personal murr und sich immer mehr der Meinung hingibt, daß die Lastzugbegleiter als die Paria diejenige Differenz mit ihren gebührenden Fahrverdienst aufzubringen haben, welche die Bahnverwaltung notgedrungen den übrigen Kategorien geben mußte. Daß für die Lastzugbegleiter auch die Teuerung fühlbar ist, haben die maßgebenden Organe einfach vergessen, wie nachstehende Berechnung erweist:

Im Jahre 1907, vor der Gehaltsregulierung, verdiente ein Kondukteur mit Anfangsgehalt per 720 Kr. per Monat mit Gehalt, Quartiergeld und Fahrgehältern durchschnittlich 144 Kr. Heute mit 900 Kr. Anfangsgehalt verdient nur derjenige, welcher im Turnus fährt, wenn nichts unterbleibt, noch 144 Kr. Der Mehrverdienst an Gehalt wird durch den Minderverdienst an Jahresgehältern vollständig kompensiert, wobei die turnusmäßig festgestellten Dienst- und Ruhepausen stationär geblieben sind.

Zu einem geradezu erschreckenden Ergebnis gelangt man bei Gegenüberstellung des Verdienstes eines Reservisten von 1907 und demselben eines Reservisten von heute. Während vor der Regulierung der Durchschnittsverdienst, wie oben dargestellt, auf 144 Kr. sich belief, stellt sich derselbe bei dem jetzigen höheren Anfangsgehalt von 900 Kr. auf 129 bis 132 Kr., also noch um 12 bis 15 Kr. niedriger als 1907.

Zu einer Zeit also, wo die Auslagen für Wohnung und die sonstigen Lebensbedürfnisse um mehr als 30 Prozent gestiegen sind, müssen die Lastzugbegleiter eine nahezu 20prozentige Verminderung ihres Gesamtverdienstes über sich ergehen lassen. Ein solches Ergebnis ist geradezu niederschmetternd und seinem Entschlagen kann es entgegen, daß hier buchstäblich eine Verleumdung zutrifft.

Die ein Mann bei den heutigen Lebensverhältnissen mit 30 Kr. Gehalt einen ganzen Monat auf der Strecke leben soll, ist uns noch nicht gesagt worden. Wir aber wissen, daß dieser Betrag nicht für tägliche Brennspitze langt, geschweige denn für kräftige Kost, wie sie in der Instruktion über Cholera-epidemie empfohlen wird.

Wer konnte denken, daß eine löbliche Südbahngesellschaft die im Jahre 1907 vorgenommene Gehaltsregulierung zum Anlass nehmen würde, die hierdurch entstandenen Mehranslagen bei den Lastzugbegleitern hereinzubringen. Und doch ist es leider so! Es ist dies ein beschämendes Gefühl, welches jeden bei Konstatierung dieser Tatsache beschleichen muß.

Die Zugbegleiter, welche geduldig Eingabe um Eingabe an eine löbliche Verkehrsleitung einreichen, um in Demut abzuwarten, ob diese Behörde nicht doch zur Einlösung kommen wird, ihnen durch wiederholte erbetene Bezahlung der Uebernahme- und Uebergabzeit, Bezahlung des Reservehaltens wie der 50prozentigen Besserentlohnung der Nachtstunden wenigstens die feinerzeit ins Verdienen gebrachten Fahrgebühren zu sichern, mögen daraus erkennen, daß ein solch stilles Ausharren fruchtlos ist, weil sich eine löbliche Südbahngesellschaft bis auf den St. Nimmerleinstag nicht entschließen würde, uns endlich von diesem Elend zu befreien. Darum schließt die Reihen, um das im jähen Kampfe zu erziehen, was man uns vorenthält.

Eine Konferenz der Zugbegleiter am 22. und 23. September 1909 in Marburg hat in einer Resolution der Südbahn ihre diesbezüglichen Wünsche bekanntgegeben. Es ist somit Zeit genug gewesen, daß sich eine löbliche Südbahngesellschaft mit dieser brennenden Frage befassen hätte können. Unsere Vertreter in der Personalkommission werden nicht einberufen. Es bleibt uns daher nichts anderes übrig als der Weg in die Öffentlichkeit. Soll sie über unser Elend urteilen...

### Inland.

**Der neue Eisenbahnminister über die Geschäftsführung bei den Staatsbahnen.** Der Eisenbahnminister Dr. Glombinski hat anlässlich der Uebernahme des Ministeriums an die Organe der Staatsbahnenverwaltung einen vom 17. Jänner 1911 datierten Erlass gerichtet, mit welchem neue Direktiven über die Art der Geschäftsführung bei den Staatsbahnen gegeben werden. Die Tendenz des Erlasses geht dahin, den Geschäftsgang zu vereinfachen, bürokratischer Formen zu entkleiden und den Betrieb kaufmännisch zu führen. Der Erlass hat folgenden Wortlaut: „Ich lege Wert darauf, bei Beginn meiner Amtstätigkeit die Gesichtspunkte klarzulegen, deren Beobachtung ich bei der Geschäftsführung im Bereiche der Staatsbahnenverwaltung gewärtige. Vor allem haben sich die Bediensteten der Staatsbahnenverwaltung vor Augen zu halten, daß die Staatsbahnen ein geschäftliches Unternehmen bilden und daß daher die Dienststellen derselben bei Abwicklung der Transport- und sonstigen zur Betriebsverwaltung gehörigen Angelegenheiten im Parteienverkehr den kaufmännischen Charakter dieser Funktion Rechnung zu tragen haben. In dieser Beziehung muß in erster Linie dafür gesorgt werden, daß die Parteien Auskünfte und sonstige Erledigungen mit größtmöglicher Raschheit erhalten und daß ganz besonders in jenen Fällen eine sofortige Erledigung Platz greift, in denen es sich um erst zu emittierende Transportgüter handelt. Ebenso sind Reklamationen und Beschwerden von außerhalb der Verwaltung stehenden Personen mit größtmöglicher Beschleunigung zu behandeln und die notwendigen Erhebungen raschestens durchzuführen. Zur Sicherstellung eines beschleunigten Geschäftsganges muß die möglichste Vereinfachung desselben angestrebt werden. Ich muß deshalb jedes unnötige Schreibwerk auf das entschiedenste perhorreszieren und verlangen, daß Auskünfte und Bescheide an Parteien tunlichst mündlich oder telephonisch erteilt werden sowie daß auch der schriftliche Verkehr der Geschäftsabteilungen untereinander soweit als möglich auf gleichem Wege vor sich gehe. Für den Fall, als bei der Erledigung einer Angelegenheit mehrere Dienstleistungen mitzuwirken haben, ist dieselbe im konferenziellen Wege auszutragen. Der schriftliche Verkehr ist in den einfachsten Formen abzuwickeln. Unbeschadet der Vollkommenheit und Deutlichkeit ist bei Abfassung der Erledigungen auf eine möglichst gedrängte Darstellung sowie auf Anwendung kurzer Sätze und Vermeidung aller überflüssigen Nebenwendungen Bedacht zu nehmen. Es ist insbesondere von der Verfassung von Voten abzuhehen und nur, wenn es zum Verständnis oder zur näheren Begründung der zu treffenden Entscheidung oder Verfügung unbedingt notwendig ist, ein kurzer Sachverhalt dem Erledigungsgang voranzuschicken. Die Erledigungsentwürfe sind, soweit dies durchführbar erscheint, im stenographischen Wege oder mit der Schreibmaschine aufzunehmen. Es ist deshalb dafür vorzusorgen, daß der Stenographie kundige Kanzleikräfte zur Verfügung stehen und daß ferner nicht nur die Manipulationskanzleien, sondern auch die Dienststellen mit der nötigen Anzahl von Schreibmaschinen ausgestattet werden. Die Erledigungen sind, namentlich im internen Verkehr, tunlichst im Original oder mittels Paßverfahren hergestellter Abschriften herauszugeben. Auch ist behufs Einschränkung der Schreibarbeit von Formularen weitestgehender Gebrauch zu machen. Soweit sich zur Erzielung des von mir angestrebten raschen und einfachen Geschäftsganges weitere Vorkehrungen als notwendig erweisen sollten, sind dieselben unverzüglich zu treffen. Eventuell sind geeignete Vorschläge zu erstatten. Ich gewärtige ferner, daß sämtliche Bediensteten, die in die Lage kommen, mit Parteien in Verkehr zu treten, denselben mit größter Zuverlässigkeit und Bereitwilligkeit begegnen. Sie werden hiermit auch den geschäftlichen Interessen der Staatsbahnenverwaltung dienen. Ich richte schließlich an sämtliche Dienstvorstände die eindringlichste Aufforderung, darauf Einsicht zu nehmen, daß die ihnen

unterstellenden Organe im Geiste vorstehender Direktiven vorgehen, und erwarre, daß sie alles, was an ihnen liegt, vorzuführen werden, daß die Verwaltung in einer Weise funktioniere, welche dem kaufmännischen Wesen des Eisenbahnverkehrs entspricht.“

**Von den besprochenen deutschsprachigen Führern.** Die „Arbeiter-Zeitung“ schreibt: Folgendes Zitat ist zu unserer Kenntnis gekommen:

#### Quer Hochwohlgeborn!

Im einem bisher sehr fähbaren Mangel abzuhelfen, hat sich der „Hammerverlag“ entschlossen, ein Jahrbuch für die österreichische Industrie herauszugeben, das Ihnen hiermit überreicht wird. Bei gefälliger Durchsicht desselben werden Sie eine Fülle neuer, eigenartigen und interessanten Stoffe finden, der größtenteils von hervorragenden Mitarbeitern, wie: Dr. Czjelly, Dr. W. Czner, Oberbaurat Reichrats-Beauftragter C. Glitscher, Ingenieur L. v. Bernuth, Patentanwalt Ingenieur Schumler, beigestellt, wahrnd der ganze Inhalt vom Donau-Kammerpräsidenten Dr. R. Ziegler einer eingehenden Durchsicht unterzogen wurde. Der Preis des Jahrbuches ist 5 Kr. und liegt Erlagschein zur gefälligen Bedienung bei.

Die Tendenz des Buches richtet sich naturgemäß gegen die Sozialdemokratie und würden Sie durch Annahme des ersten den Hammerverlag, der durch Aufklärung gegen die Sozialdemokratie schon Hervorragendes geleistet hat, in die Lage versetzen, seine Bestrebungen mit Erfolg fortsetzen zu können.

#### Schachtelwoll

#### „Hammerverlag“ Wien, XII., Tivoligasse 25.

Der „Hammerverlag“ ist das Aushängeschild, unter dem Franko Stein seine Schnorrereien bei den Ausbeutern betreibt; die Subsidien, die ihm persönlich von den Scharfmachern gezahlt werden — sie halten sich den „Kämpfer“ der Sozialdemokratie gegen klingendes Geld, und halten ihn, wie man aus dem Prozeß Wolf-Schall erfahren hat, schon seit Jahren aus — gehen, weil das Geschäft sonst gar zu anrüchlich wäre, der Form nach an den „Hammerverlag“. Von dem Franko Stein wird uns natürlich gar nicht so sehr überraschen, denn der ehemalige Fabrikarbeiter, der während der Wa'lfreireform zum Gaudium der Fürsten und Grafen die intellektuelle Minderwertigkeit der breiten Massen höhnte, erscheint jedem anständigen Menschen als ein in jedem Betracht vollkommenen Dursche, von dem also auch die Verbrüderung mit den Unternehmern nicht überraschen wird. Aber so bewährte Patrioten, wie es der Abgeordnete Günther und gar das Herrenhausmitglied Erner sind — die Privatleute, die hier in der Gesellschaft des Franko Stein erkappt werden, kennen wir nicht weiter — Arm in Arm mit Franko Stein zu treten, ist doch eine Ueberaschung. Insbesondere die Herrenhausmitglieder, der Geheimrat, der Herr Dr. Erner, der den modernen Mann und rechtschaffenen Sozialpolitiker posiert, die erscheint in dieser ausgezeichneten Gesellschaft in einem gar seltenen Licht. Vor allem eigentlich der Patriot: Herr Stein hat bekanntlich keine Rede anders als mit „Heil den Hohenzollern“ geschlossen und Herr Erner ist ein österreichischer Mutterpatriot. Und weiter ist natürlich der gerichtlichen Ordnungsmäßig als Verleumder überwiesene Herr Franko Stein, der Preißschimpfer und Mutterlägner, kurz jener Herr Stein, über den die Protokolle des österreichischen Abgeordnetenhauses so guten Aufschluß geben, der richtige Verbündete für den gebildeten und feinen Herrn Erner! Nach seinen letzten Heldentaten braucht sich Herr Erner wahrscheinlich auch nicht zu schämen, durch seine Mitarbeiterschaft die Verleumdertätigkeit, die Franko Stein gegen die Sozialdemokratie entfaltet, materiell unterstützt zu haben.

**Großes Defizit der k. k. österreichischen Staatsbahnen.** Nach einem Bericht des k. k. Eisenbahnministeriums über die Betriebsergebnisse der Staatsbahnen Österreichs im Jahre 1909 hat sich das Anlagelapital von 4188 Millionen Kronen mit nur 1.65 Prozent vermindert, im vorausgegangenen Jahre mit 2.45 Prozent. Der rechnungsmäßige Staatszuschuß betrug 114.65 Millionen Kronen, gegen 78 Millionen Kronen im Vorjahre. Das Defizit ist also um mehr als 36 Millionen Kronen gestiegen. Für das Jahr 1910 wird sich der Abschluß der Staatsbahnen infolge der Tarifserhöhungen günstiger stellen, da schon bis Ende November ein Plus in den Transporterträgen von 45 Millionen Kronen vorliegt. Die Bevölkerung und die Bediensteten müssen für die schlechte Verwaltung bluten und entbehren.

**Die Wählerprezessionen bei der Auffig-Tepler Eisenbahn hatten auch ein parlamentarisches Nachspiel.** Die Abgeordneten Schrammel, Beutel, Tomisch, Beer und Seliger richteten nämlich in dieser Angelegenheit eine Interpellation an den Eisenbahnminister, deren Wortlaut wir hier nachtragen:

Bei der Vorstellung einer Deputation der Personalkommission der A. T. E. versprach die Direktion, daß das Statut des Provisionsfonds dahingehend geändert werden wird, daß in Zukunft der Ausschuß des Provisionsfonds nicht mehr zu seiner Gänze ernannt, sondern ein Teil durch die Mitglieder des Provisionsfonds gewählt wird. Dieses Versprechen wurde eingelöst und die Wahlen von der Direktion ausgeführt. Dabei nahmen die Mitglieder des Provisionsfonds an, daß diese Wahlen unbeeinflusst und frei sein werden und treten daher in die Wahlbewegung ein. Es wurde vor allem in einer Vertrauensmännerziehung des Personals der A. T. E. beschlossen, ein auf die Wahlen in den Provisionsfonds bezughabendes Flugblatt herauszugeben, welches auf die bisherigen Verhältnisse im Provisionsfonds Bezug nimmt und auf welchem zugleich die Kandidaten veröffentlicht werden.

Der Inhalt dieses Flugblattes veranlaßte nun die Direktion der A. T. E. gegen die Kandidaten mit Erpressungen vorzugehen, die nicht gebildet werden dürfen. Die erstobten angeführten Kandidaten und das Mitglied der Personalkommission Herr Sterlitz wurden am 12. Dezember l. J. zum Werkstättenchef in Auffig, Herrn Inspektor Jonausch, gerufen und ihnen mitgeteilt, daß das Flugblatt den Generaldirektor v. Enders in große Aufregung versetzt hat. Herr v. Enders habe den Entschluß gefaßt, mit den auf diesen Flugblatt nominierten Kandidaten, falls sie gewählt werden, in keiner Art und Weise eine Sitzung des Ausschusses des Provisionsfonds abzuhalten. Und der Inspektor Jonausch fügte dieser Mitteilung noch hinzu: „Ich fordere Sie im Namen der Direktion in Ihrem eigenen Interesse auf, von der Kandidatur zurückzutreten und im Falle Ihrer Wahl das Mandat nicht anzunehmen. Sollten Sie sich damit nicht einverstanden erklären, so haben Sie die Konsequenzen selbst zu tragen. Die Direktion würde keine Rücksicht nehmen und Sie unbarmerzig

entlassen. Unter keinen Umständen würde aber die Direktion mit den auf dem Flugblatt nominierten Kandidaten, wenn sie gewählt werden, eine Sitzung abhalten, da sich diese mit dem Inhalt des Flugblattes schon durch Veröffentlichung ihrer Namen auf denselben vollkommen einverstanden erklären.“

Dieselbe Szene spielte sich in Böhmisch-Leipa ab; auch dort wurde der Kandidat mit Entlassung bedroht.

Außer diesen Erpressungen, welche die Direktion an den Kandidaten zu verüben sucht, wird von der Direktion der A. T. E. an die Vorstände aller Stationen ein Erlass gerichtet, in welchem sie aufgefordert werden, auf die Mitglieder des Provisionsfonds einzuwirken, damit diese nicht die Kandidaten wählen, welche auf dem oben bezeichneten Flugblatt stehen, sondern jene, welche von der Direktion empfohlen werden. Die Vorstände sagen zum Bediensteten: „Ich will Sie nicht beeinflussen, aber Sie wollen doch einmal definitiv werden und das Definitivum bestimmt die Direktion und die kann machen, was sie will. Die Direktion wünscht nicht, daß die Kandidaten gewählt werden, welche auf dem Flugblatt stehen.“

Wie aus dem angeführten unerhörten Vorgehen der Direktion bei den Wahlen in den Provisionsfonds der A. T. E. zu ersehen, scheint diese Eisenbahnverwaltung kein Mittel, um den Bediensteten das freie Wahlrecht zu entziehen, das ihnen als Staatsbürger unbedingt zuteil werden muß, und sie betreibt die Wahlbeeinflussung so weit, daß sie selbst zu dem Mittel des Verbrechens der Erpressung greift.

Die Gefertigten wollen daher an den Herrn Eisenbahnminister die Anfrage:

Ist der Herr Eisenbahnminister bereit, der Direktion der A. T. E. die Schwere ihres Verbrechens der Erpressung, das sie bei den Wahlen in den Provisionsfonds an ihren Bediensteten verübt, vorzuhalten und sie zu beauftragen, daß sie gesetzlich verpflichtet ist, auch diese Wahlen unbeeinflusst vorzunehmen zu lassen?

**Zur letzten Schwindelaktion der Reichsbundkoalition** nimmt nun endlich auch der „Deutsche Eisenbahner“ Stellung. In seiner Nummer vom 20. v. M. bringt er ein abgepreßtes Verlegenheitsgestammel, das eine Entgegnung auf die von uns gebrachten Anschuldigungen sein soll, die bekanntlich darin gipfelten, die Reichsbundkoalition habe, um die Wünsche der Beamten durchzusetzen, die in den nationalen Vereinen organisierten Nichtbeamten mit dem Versprechen, es müsse eine allgemeine Quartiergelderhöhung erreicht werden, gefördert und sie dann, als die Beamtenschaft befriedigt war, einfach im Stiche gelassen.

Was sagt nun zu diesem Vorwurf der „Deutsche Eisenbahner“? Daß wir recht hatten. Und eigentlich sagt das Blatt des „Reichsbundes“ noch mehr, als wir bisher wußten. „Die Aktion, die im Anfang lediglich eine Beamtentation war“, wurde, so sagt nämlich der „Deutsche Eisenbahner“, erst durch die Einschaltung des „Reichsbundes“ auf „alle“ Kategorien ausgedehnt. Daß aber die allgemeine Quartiergelderhöhung nicht erreicht wurde, das liegt, wie der „Deutsche Eisenbahner“ weiter sagt, nur daran, weil die Mehrheit der deutschen Eisenbahner noch nicht im „Reichsbund“ organisiert ist. „Die Mehrheit der Nichtbeamten“ heißt es im „Deutschen Eisenbahner“ wörtlich, „ist sozialdemokratisch organisiert.“ Vor der Aktion las man es anders. Derselbe „Deutsche Eisenbahner“ war es nämlich, der, als er der Regierung mit den schärfsten Kampfmitteln drohte, wenn sie die Forderungen nicht erfülle, ganz entgegengelegt zu seiner jetzigen Erkenntnis schrieb: „Der Regierung muß der Glaube benommen werden, daß die Mehrheit der Bediensteten hinter der sozialdemokratischen Organisation stehe.“ Und jetzt auf einmal? Ei, ei!

Aber von dieser Entgleisung, die bekanntlich nicht die erste ist, abgesehen, darf ein Gatte doch wohl kaum angenommen werden, daß den Herren die Erkenntnis von ihrer eigenen Schwäche erst jetzt gekommen ist. Vielmehr gerade der Umstand, daß sie wußten, daß es der sozialdemokratischen Organisation, obwohl sie die stärkere ist, in ihrem festgesetzten Bemühen noch nicht gelungen ist, den Widerstand, den die Regierung einer allgemeinen Regelung der Quartiererfrage entgegenzusetzen, zu überwinden, mußte die Reichsbundkoalition, wenn sie ehrlich gewesen wäre, davon abhalten, ihren Leuten ein Versprechen zu geben, das sie jetzt nicht durchzuführen zu können erklärt. Aber es war ihr eben bloß darum zu tun, die Bediensteten für eine Sache zu interessieren, die in Wirklichkeit bloß den Beamten gegolten hat. Und wenn jetzt der „Deutsche Eisenbahner“ schamhaftig sagt, es könne von einem Mißbrauch der Reichsbund noch immer trachtet, für die Ärmsten unter den Eisenbahnern zuerst et was herauszusklagen, so heißt das eben die Verlogenheit bis zur Unverschämtheit treiben. „Zuerst“ war es doch dem „Reichsbund“ nicht um die Ärmsten, sondern nur um die Beamtentation zu tun, denn sonst hätte man doch die Quartiererfrage zur Haupt- und die Automatik zur Nebenforderung machen müssen, anstatt daß man die umgekehrte Praxis angewendet hat. Ueber den ganzen Schwundel wird der „Deutsche Eisenbahner“ kaum einen hinwegwischen, wenn er erklärt, wir sind jetzt diejenigen, die über die Sache höhnen. Die Verhöhnung befragen sich die Herren schon selbst. Der blutige Hohn liegt eben in der Tatsache, daß die Herren ihre eigene Taktik als die des Schwindels und des Ver Rates entlarvt haben.

**Zulagen für die Bahnoffiziantinnen der österreichischen Staatsbahnen.** Die Bahnoffiziantinnen der Staatsbahnen beziehen im Gegenfatz zu den staatlichen Offiziantinnen, deren Gehalte nach Diszassen abgestuft sind, einen ohne Rücksicht auf den Stationierungsort bemessenen Gehalt. Der Mindestgehalt der Offiziantinnen beträgt jährlich 1200 Kr., der Endgehalt jährlich 1900 Kr. Der letztere wird auf Grund der festgesetzten Vorrückungsrisen (zwei bis vier Jahre) in 25 Jahren erreicht. Bei außerordentlicher Beschreibung tritt eine Stärkung der Vorrückungsrisen ein. Am 1. Februar 1911 erhalten die Bahnoffiziantinnen diszassenmäßige Zulagen, die nach fünf Diszassen abgestuft sind und ein Äquivalent für den von diesen Bedienstetenkategorien lebhaft angeforderten Quartierbezug bilden. Diese Zulagen betragen in Prozenten des Gehaltes ausgedrückt: für Wien 25, für Orte mit 80 Prozent des Wiener Quartiergeldes 20, für Orte mit 70 Prozent des Wiener Quartiergeldes 15, für Orte mit 60 Prozent des Wiener Quartiergeldes 10, für alle übrigen Orte 5 Prozent vom jeweiligen Gehaltsbezug. Die überwiegende Mehrzahl der Bahnoffiziantinnen tritt mit Rücksicht auf ihre Verwendung in Wien und in Orten mit

80 Prozent des Wiener Quartiergeldes (Sitze der Staatsbahndirektionen) in den Genuss von Zulagen in der Höhe von 240 bis 490 Kr. Die Kosten dieser Maßnahme belaufen sich auf etwa 100.000 Kr. per Jahr. Gleichzeitig gelangt die Kategorie der Bahnoffiziantinnen mit den ortsüblichen Zulagen auch auf den Linien der selbstverwalteten Bahnen mit einem Kostenaufwand von jährlich etwa 50.000 Kr. zur Einführung.

### Russland.

**Die Baukosten und wirtschaftlichen Ergebnisse der Eisenbahnen Russlands in Asien.** Für den Bau der im asiatischen Russland befindlichen Staatsbahnen von insgesamt 10.810 Kilometer Länge wurden, wie die Zeitschrift des Vereines Deutscher Ingenieure in ihrer letzten Ausgabe berichtet, etwa 1702 Milliarden Mark verausgabt. Ueber die Länge der einzelnen Bahnstrecken, die gesamten Baukosten und die Kosten für ein Kilometer Bahnlänge gibt die folgende Zusammenstellung Aufschluss:

Bahn	Länge in Kilometern	Baukosten für ein Kilometer in Mark
Sibirische Bahn	3351	143.380
Transbaikalbahn	1800	212.910
Ussuribahn	892	132.890
Witke-Asiatische Bahn	2531	138.100
Zasylneubahn	2236	159.970

Die Ueberschüsse und Verluste veranschaulicht die folgende Tabelle:

Jahr	Sibirische	Transbaikal	Ussuri	Witke-Asiatische	Zasylneubahn
1905	675.350	73.990.250	3.000.450	2.782.630	1.214.150
1906	32.107.100	69.701.750	6.803.850	1.399.510	2.107.220
1907	6.042.170	34.998.700	7.411.910	3.518.390	3.198.770

für ein Kilometer

1905	200	41.305	6.615	865	1.400
1906	3.570	9.805	13.070	310	950
1907	1.309	14.010	6.880	140	1.420

Die Zusammenstellung zeigt, daß 1907 alle Staatsbahnen im asiatischen Russland Verluste gebracht haben. Nach Deduktion der Zinsen des Anlagekapitals u. s. w. betragen die Gesamtverluste der Staatsbahnen im asiatischen Russland 1905 rund 1387 Millionen Mark, 1906 rund 1556 und 1907 rund 1922 Millionen Mark. Seitdem die russische Staatsregierung hauptsächlich aus militärischen Gründen, den Bau der Amurbahn in Angriff genommen hat, ist der Ausbau des Eisenbahnnetzes im europäischen Russland mehr und mehr eingeschränkt worden. Russlands Geldmittel für den Bau von Eisenbahnen sind jetzt fast ausschließlich in Asien festgelegt. Auch der Betrieb der Amurbahn wird zweifellos auf Jahre hinaus bedeutende Zuschüsse erfordern, wodurch Russlands Schuldenlast für die Eisenbahnen in Asien noch weiter anwachsen dürfte.

**Die italienischen Eisenbahner im Kampfe um eine Gehaltsaufbesserung.** Wie aus Rom gemeldet wird, benützten die Eisenbahner die Reise vieler Abgeordneter zur Wiedereröffnung der Kammer, um zur schleunigen Erledigung der Gesetzesvorlagen zu gelangen, die ihre Gehaltsaufbesserung bezweckt. Zwischen Antona und Falsomara, in der Nähe von Florenz, wurden nachts Güzüge durch rote Laternen aufgejagt, die die Inschrift trugen: „Minister Sacchi, die Eisenbahner sind bereit, Ihnen entgegenzutreten!“ Bei Falsomara wurden auch Schüsse abgegeben. Die gerichtliche Untersuchung ist eingeleitet. Die Nachtzüge Florenz-Rom und Antona-Rom mußten auf offener Strecke halten, weil auf dem Geleise Transparente mit der Inschrift errichtet waren: „Die Eisenbahner richten an die im Zuge mitfahrenden Abgeordneten die Aufforderung, die Vorlage betreffend die Gehaltserhöhung der Eisenbahner im Sinne der Forderungen zu erledigen.“

**Die Eisenbahnerbewegung in Frankreich.** Der Sekretär des Eisenbahnerverbandes hat einem Berichterstatter mitgeteilt, daß der jüngst genehmigte Entwurf betreffend die Ruhegehälter unter den Eisenbahner eine Erregung hervorgerufen habe, die um so größeren Umfang annehmen könne, als die Eisenbahngesellschaften, abgesehen von der verstaatlichten Westbahn, bisher keinen der wegen Streiks entlassenen Eisenbahner wieder eingestellt haben.

**Die Riesengewinne der amerikanischen Eisenbahnen.** Die amerikanischen Eisenbahnen, die jetzt zur Verbesserung ihrer Einnahmen eine Erhöhung der Frachttarife planen, haben in dem am 30. Juli 1910 abschließenden Geschäftsjahre nach Verzinsung ihres Kapitals einen Reingewinn von nicht weniger als 940.076.363 Dollars und 61 Cents erzielt. Das bedeutet gegen das Vorjahr eine Gewinnsteigerung von rund 450 Millionen Mark. Die Bruttoeinnahme betrug 2.787.266.136 Dollars, also mehr als dreimal so viel, als die Vereinigten Staaten an Zöllen, Steuern und aus anderen Einnahmsquellen beziehen. Die Ausgaben der Bahnen betragen rund 1850 Millionen Dollars, doppelt so viel als die Kosten des gesamten staatlichen Beamtenapparates der Union.

Ueber die Wirkung des französischen Eisenbahnerstreiks werden jetzt eine Reihe von bemerkenswerten Details bekannt. Am drastischsten wird die angerichtete Verwirrung durch ein paar Zahlen illustriert. Vom 12. bis 15. Oktober ist auf der Nordbahn kein einziger Waggon Kohle oder Koks befördert worden. In der zweiten Hälfte des Monats Oktober fehlten der Nordbahngesellschaft täglich 2000 Waggon zum Gütertransport. In der ersten Hälfte des Monats Oktober 1910 wurden 22.663 Waggon weniger befördert als in derselben Zeit von 1909 (41.673 gegen 64.336). In der zweiten Hälfte dieses Monats wurden befördert: 64.911 im Jahre 1909 und nur 40.864, also um 24.047 weniger, im Jahre 1910. Im ganzen wurden auf der Nordbahn im Monat Oktober 1910 um 46.710 Waggon weniger befördert als im Oktober 1909. Die Metall- und die Kohlenindustrie wurden am schwersten vom Streik getroffen. Alle Metallwerke mußten ihre Kohlen- und Koksreserven angraben; ein großer Teil hat seine Reserven gänzlich aufgebraucht. Von den Kohlenwerken berichtet man, daß das von Liévin in der ersten Novemberwoche gar keinen Waggon zur Verfügung hatte, das von Courrières nur 10 und das von Lens nur 3. Alle Waggon waren zur Beförderung der Körner, des Alkohols und des Zuckers verwendet worden. Nun erhält die Nordbahn täglich 6000 Waggon von anderen Linien. Der Betrieb ruhte durch acht Tage. Das macht ein Raar von 48.000 Waagons. Dazu kommt, daß

die Dichtigkeit des Verkehrs auch in normalen Jahren in den Monaten November und Dezember enorm steigt. Ferner, daß die Eisenbahner, oder wenigstens ein Teil von ihnen, eine Art passiver Resistenz (grève perlée nennt man hier diese Kampfmethode) dem verunglückten Streik folgen lassen, die natürlich gar nicht angeht, ist die Arbeit qualitativ und quantitativ zu steigern. Ganz von selbst drängt sich uns bei Konstatierung dieser Tatsachen die Frage auf: Wie lange mag die Uebergangsperiode dauern, wann wird der Verkehr wieder normal sein? Spezialisten sagen, daß über den gewöhnlichen Transport 500 Waggon per Tag im Maximum befördert werden könnten. Welches nun auch die Ueberlastung sein möge, die die Gesellschaft dem Material und dem Personal auferlegte, es dürfte immerhin noch eine Weile dauern, bevor der Verkehr wieder sein normales Gesicht erlangt haben wird. Diese unsere Erwägung bleibt auch dann bestehen, wenn wir der passiven Resistenz, die allerdings solange andauern soll, bis alle Gemahregelten wieder eingestellt sein werden, keine allzu große Bedeutung beimessen. (Auf den Stand der Wiedereinstellung der Gemahregelten kommen wir später zurück.) Auf der westlichen Staatsbahn ist das Wirrwarr entschieden größer, da dort eine heillose Unordnung aus Mangel an Material auch sonst die Regel ist. Nicht viel besser ist es auf der Orleansbahn und den anderen Bahnen. Als Maßstab der Wirkung des Streiks kann auch ein Vergleich der Einnahmen gelten. Darnach haben die Eisenbahnen zusammen 8.829.500 Frs. verloren. Davon entfallen 2973 Frs. auf die Nordbahn und 940.000 Francs auf die Ostbahn, wo die Beteiligung am Streik bekanntlich schwächer war. Die Westbahn ist am schwersten getroffen durch den ungeheuren Wirrwarr. In den beiden Häfen Le Havre und Rouen lagen in den umliegenden Straßen zahllose Säcke Getreide, Kartoffeln und andere Nahrungsmittel. Das Getreide wuchs aus, die Kartoffeln verfaulen. 62 Schiffe lagen im Hafen von Rouen und harrten dre Ausladung.

Das neue Reglement der Arbeitsbedingungen für die Eisenbahner in Holland ist jetzt ministeriell genehmigt und für das Personal der Staatsbahngesellschaft bekanntgegeben worden: Gültig ab 15. Jänner 1911 während der folgenden fünf Jahre. Die Löhne aller Kategorien, mit Ausnahme einzelner höherer Beamten, sind trotz der immer steigenden Teuerung dieselben geblieben. Bedeutende Verbesserungen irgend-einer Art sind nicht zu verzeichnen. Im Gegenteil, in vielfacher Hinsicht hat das Personal mit dem neuen Reglement schlechter abgefunden, besonders bezüglich des Urlaubes, Bemessung des Krankengeldes u. s. w. Die Empörung und Unzufriedenheit unter dem Personal ist natürlich sehr groß. Genau so verhält es sich bei der zweitgrößten, bei der Holländischen Eisenbahngesellschaft, deren neues Reglement auch keine Verbesserungen aufweist. Also auch hier die gänzliche Ablehnung der vielen Postulate des Personals. Die Regelung der Pensionsangelegenheit bleibt für alle Gesellschaften noch in der Schwebe, denn laut Erlaß des Ministers bleiben die heutigen Bestimmungen vorläufig noch in Kraft bis spätestens zum 1. Jänner 1913. Bis dahin will der Minister eine endgültige Regelung treffen.

Ein Kongreß der Niederländischen Vereinigung der Eisen- und Straßenbahner tagte am 7. und 8. Jänner in Amsterdam, hauptsächlich zu dem Zweck, einige Differenzen innerer und persönlicher Art zu erledigen. Es wurde vollste Einigung erzielt und nach länger abgegebener Erklärungen gemäß verabschiedeten sich die bisherigen Vorstandsmitglieder J. Oudegeest, A. Harms und A. v. d. Berg. Letzterer bleibt im besoldeten Dienste der Organisation. Der neue Vorsitzende, S. Sneefriet, dankte im Namen der Organisation den abgehenden Vorstandsmitgliedern in herzlicher Weise für die langjährigen Dienste, die sie der Organisation erwiesen haben.

Ein neues Eisenbahnerorgan ist in Portugal erschienen. Es nennt sich „Defensor Ferro-Biario“ und gehört dem Zentralkomitee der Eisenbahner in Portugal. Die Adresse lautet: Medakteur Silvino de Carvalho, Rua do Almada, 1, Porto. Wir wünschen dem neuen Streiter den besten Erfolg, nicht nur in der Wahrung der Interessen der Eisenbahner, sondern auch in der Agitation, damit wir bald auf einen geschlossenen Eisenbahnerverband über ganz Portugal sehen können.

### Aus dem Gerichtssaal.

**Streikung in Brud an der Leitha.** Am 28. Oktober 1910, um 1/8 Uhr abends, hatte der Lokomotivführer Wenzel Nowak nach Abfertigung durch den Verkehrsbeamten Adjunkten Werner aus der Station Brud-Abzweigung, wohin er während der Rübenkampagne zum Versuchsdiens Kommandiert war, mit der leeren Maschine als Zug 88/II in die Richtung Wien zu fahren. Obwohl die vor ihm liegende Strecke geradlinig und die Stationsanlage durch die Vogerlampen der Zuckerrüben gut beleuchtet war, bemerkte er erst im letzten Augenblicke, daß der Ausfahrtswechsel vom Geleise III zum Geleise I nicht für ihn in die Ablenkung, sondern für einen vom Geleise I über den in die Gerade stehenden Wechsel über Geleise V auf Geleise VII zurückzuführenden Versuchszug stand. Wenzel Nowak, der bereits eine Geschwindigkeit von zirka 40 Kilometer hatte, vermochte bei Aufwendung aller Mittel die Lokomotive nicht mehr zum Stillstande zu bringen und konnte nicht hindern, daß er den zurücklaufenden Versuchszug 94 anfuhr. Dadurch wurde der dritte Wagen aus dem Geleise geworfen, Führer und Heizer erlitten infolge des heftigen Stoßes einen Schock, die Ruffer der Maschine wurden verbogen, so daß sie aus dem Verkehr gezogen werden mußte.

Ob dieses Vorfalles hatten sich am 17. Jänner l. J. vor dem Bezirksgericht Brud an der Leitha der Verkehrsbeamte Adjunkt Werner und Lokomotivführer Wenzel Nowak wegen Uebertretung gegen die körperliche Sicherheit zu verantworten. Dem Beamten lag zur Last, daß er dem Führer das Zeichen zur Abfahrt als Zug 88/II gegeben hatte, ohne vorher den Versuchs des Zuges 94 abzustellen. Dem von Dr. Kach aus Wien verteidigten Lokomotivführer Nowak lag zur Last, er habe, obwohl er auf einige hundert Meter die Fahrstraße und die Ausfahrtswechsel, bei entsprechender Aufmerksamkeit, unbedingt sehen mußte, nichts zur rechtzeitigen Anhaltung vorgelehrt.

Ein im schriftlichen Wege eingeholtes Gutachten des kaiserlichen Rates Liebl lag bei der Verhandlung vor,

welches beide Angeklagte schuldtragend fand, und zwar den Lokomotivführer, weil er sich von der Wechselsstellung nicht überzeugt hatte; das Verschulden Werners wurde als ganz ungläubliche Fahrlässigkeit bezeichnet.

Werner wies darauf hin, daß er in der zwölften Dienststunde mit seiner Spannkraft zu Ende war. Bezüglich Nowaks machte der Verteidiger geltend, daß die Instruktion an den Lokomotivführer bei Ausfahrt aus der Station lediglich die Anforderung stelle, „er solle darauf achten, ob das Geleise, auf welchem die Ausfahrt erfolgt, frei und die zu befahrenden Weichen richtig gestellt sind“. Im Gegenzug hierzu behauptete das sachverständige Gutachten, Nowak wäre verpflichtet gewesen, sich von der Weichenstellung zu überzeugen. Der Sachverständige habe den Wortlaut der seinerzeitigen Instruktion im Auge, die gegenwärtige Instruktion verlange von Nowak gar nicht, was der Sachverständige ihm als Verschulden anrechnet. Bezüglich des Adjunkten Werner verwarf der Verteidiger darauf, daß ihm bei der Uebermüdung und bei dem Unwache, als er erst ganz kurze Zeit in Brud Dienst machte, offenbar sowohl die Einsicht, als die Kenntnis der Gefahren fehlte.

Der Richter Dr. Schuchhof schloß sich den Ausführungen des Verteidigers an, und sprach beide Angeklagte frei. Der staatsanwaltschaftliche Funktionär meldete die Berufung an.

**Eine Ehrenerkennung.** Wir erhalten folgende Berichtigung: „Auf Grund des § 19 des Preßgesetzes ersuche ich Sie in das zunächst erscheinende oder zwei folgende Blatt Ihrer Zeitschrift nachstehende Berichtigung der in Nummer 1 Ihrer Zeitung vom 1. Jänner 1911 unter der Ueberschrift „Eine Ehrenerkennung“ mitgeteilten Behauptung entsprechend den Vorschriften der zitierten Gesetzesstelle aufzunehmen:

Ich habe mich weder zur Zahlung von 300 Kronen Gerichtslohn noch überhaupt eines bestimmten Kostenbetrages verpflichtet, vielmehr haben sowohl Herr Abgeordneter Tomisch als ich uns verpflichtet, jeder die auf ihn entfallenden Prozeßkosten zu bezahlen.“

Rudolf Teifer,  
Magmeister, Wien I.

Herr Teifer lebt an Worten. Wahr ist wohl allerdings, daß in der in Rede stehenden Prozeßsache die Kosten des Strafverfahrens gegenseitig aufgehoben wurden. Aber ebenso wahr ist, daß Herr Teifer eine vom Gericht bestimmte Dolmetschgebühr per Nr. 80092 bezahlen mußte. Wenn Herr Teifer an diesen Kosten mehr Freude hat, soll er sie haben.

Die Redaktion.

### Streiflichter.

**„Betriebsökonomischer Sumpf.“** Man schreibt uns: Das Käsebrotchen „Der Südbahner“ bringt in der Nummer vom 25. Jänner d. J. unter der Ueberschrift „Betriebsökonomischer Sumpf“ einen Artikel. In diesem jämmerlichen Geschreibsel wird über das Telegraphenbureau der Verkehrsdirektion und dessen Vorstand in der unstätigsten Weise losgezogen. Jeder Telegraphenmeister der Südbahn, der diesen Artikel im „Südbahner“ gelesen hat, mußte auf den ersten Blick herausfinden, daß dieser Galimatias nur von einem raschfüßigen Jbioten geschrieben wurde, der von dem Telegraphenwesen sehr wenig gesehen, geschweige gelernt hat. Insbesondere sind die persönlichen Angriffe gegen den Vorstand des Telegraphenbureaus vollständig ungerechtfertigt. Damit der unbekannte Mögler sowie der noch unbekanntere „Schriftleiter“ Herr O-Jeh doch einigermaßen informiert sind, wollen wir denselben einige Aufklärungen auf diesem Wege zukommen lassen. Der gegenwärtige Vorstand des Telegraphenbureaus ist eine auf allen Gebieten des Telegraphen- und Sicherungswesens erprobte Autorität und erweist sich noch nebenbei der allgemeinen Hochachtung sowohl seiner Mitarbeiter als auch der Untergebenen. Seine Loyalität, gepaart mit erstem Gerechtigkeitssinn ist all-gemein bekannt und wir haben den Herrn Vorstand jederzeit als einen anständigen und einsichtsvollen Vorgesetzten schätzen gelernt. Auf eine sachtechnische Erwiderung des Artikels im „Südbahner“ können wir uns nicht dem Einsender wegen Mangel eines Schalltrichters nicht einlassen. Doch raten wir dem so gut unterrichteten Schmierfint, daß er in Zukunft beim Schreiben die Feder (wiederum wie früher) auf der Achsel auflegen soll. Wir sind gewiß keine Gegner einer berechtigten Kritik und werden dieses Recht auch jedem zuerkennen. Doch soll eine jede Kritik, auch selbst dann, wenn sie nur im „Südbahner“ veröffentlicht wird, eine berechtigte Grundfrage haben. Doch ohne jede Kenntnis der Sachlage, ohne jede Information über eine Einrichtung zu schimpfen und dabei scheußlich daneben zu hauen, zeigt von journalistischem Strauchrittertum. Zu unserem Troste wird uns mitgeteilt, daß das Organ des Reichsverbandes österreichischer Eisenbahner „Der Südbahner“ nur einige Duzend von Anhängern und Lesern haben dürfte und auch die berechtigte Hoffnung vorhanden sei, daß dieses edle Blatt bald ein-trucken wird.

### Die organisierten Telegraphenmeister der Südbahn.

Von der Wiener Lokalbahn. Die Delegiertenwahlen in die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt sind der Anlaß, daß einige Herren Beamte den Mantel besonderen Wohlwollens umhängen und mit herzogwinnenden Worten an die Bediensteten herantreten, um diese zu bestimmen, daß sie von den bereits aufgestellten Kandidaten ablassen, dafür aber den „hochberehrten Herrn Direktor“ wählen sollen, der vermöge seiner Intelligenz und seiner Verbindungen ganz allein der Mensch sei, der die Interessen der Bediensteten und der Anfallskrüppel wahren könne. Diese Herren beriefen auch zwei Besprechungen — eine in Wien am 23. Jänner und eine in Baden am 24. Jänner ein, um Propaganda für ihre Idee gleich im großen machen zu können. Genosse Rischka (Zentralführer), welcher beiden Versammlungen beizuwohnt, zeigte auf, daß das bisherige Verhalten des Direktors in puncto Lohn- und Arbeitsforderungen nicht darnach angetan sei, um Vertrauen überhaupt haben zu können und daß es widersinnig sei, den Direktor der Bahnanstalt, der doch extra dafür angestellt ist, die Interessen der Bahnanstalt zu wahren, zum Vertreter der Bediensteten zu wählen, ja, daß der Herr Direktor aus Gründen der Anständigkeit schon und ehrliehlichkeithalber diese Kandidatur, die ihm aus, mer weiß welchen Gründen von einigen Herren der Direktion angeboten wird, gar nicht einmal annehmen darf, weil er sich selbst sagen muß, daß er zur Wahrung der Bahnanstaltsinteressen da ist. Wenn er vielleicht aus eigener Initiative durchaus Delegierter werden will, so kann er sich doch dazu ernennen, da jede Bahnanstalt zwei Delegierte zu entsenden hat, einen Genannten, und einen, den sich die Bediensteten selbst wählen, und die werden sich klaren-

weise einen Mann ihres Vertrauens wählen. Wenn der Delegierte oder der Unfallverletzte selbst in irgendeinem Fall sich nicht klar sind, so wissen sie, wo sie Rat und Auskunft bekommen. Der Herr Direktor möge sein großes Wohlwollen dem Personal gegenüber dadurch bekunden, daß er die durch Jahre hindurch eingebrachten Petitionen der Bediensteten endlich einmal berücksichtigt und trachtet, „daß nicht nur allein die Beamten zufrieden sind, sondern, daß es auch die Bediensteten endlich einmal werden können“. Als Delegierten haben die Bediensteten den Konduktionsführer Franz Moser I. Magleinsdorf, und als Ersatzmann, den Lokomotivführer Josef Pelikan, Inzersdorf, aufgestellt und werden diese Kandidaten von Seiten der Bediensteten geschloffen gewählt werden.

**Die Opfer des Eisenbahndienstes.** Der vor kurzem erschienene Bericht über die österreichische Unfallstatistik für das Jahr 1909 gibt die Gesamtzahl der „zur Anzeige gebrachten“ Unfälle mit 32.046 an. Aus dieser Ziffer ergibt sich, wie das Organ des neu gegründeten Beamtenvereines schreibt, in Anbetracht des Umstandes, daß die österreichischen Eisenbahnen im ganzen rund 335.221 Angestellte dauernd beschäftigen, das bedeutende Faktum, daß im Jahre 1909 9,5 Prozent der gesamten österreichischen Eisenbahner in der Ausübung ihres schweren und verantwortungsvollen Berufes berunglückt und daß mit ihnen auch eine mindestens dreifache Anzahl von Familienangehörigen in schwere Mitleidenschaft gezogen wurde.

Die Höhe der Ziffer, welche auf 32.046 Unfälle im Jahre 1909 hinweist, ist keine zufällige oder durch außerordentliche Umstände ausnahmsweise begründete, da der zehnjährige Durchschnitt der österreichischen Unfallstatistik rund 30.000 Unglücksfälle beträgt. Eine solche enorme Anzahl von tödlichen Unfällen und sonstigen schweren und leichteren Verletzungen hat man ansonsten in keinem anderen Betrieb in Oesterreich zu verzeichnen. Die Behörden, welche den staatlichen und privaten Eisenbahnunternehmungen die Ergreifung gebotener und unumgänglich notwendiger Schutzmaßnahmen aus „Ersparungsrücksichten“ tolerieren, gehen bei den übrigen Unternehmungen äußerst rigoros vor, aber selbst wenn sie mit der gleichen Rigorosität bei den inländischen Eisenbahnunternehmungen vorgehen sollten oder wollten, würden sie kaum imstande sein, die Miesenziffer der jährlichen Unfälle wesentlich herabzudrücken.

Der Eisenbahndienst ist eben der gefährlichste Dienst überhaupt, und das Leben des arbeitenden Eisenbahners nicht von den Vorschriften der bequemen und zumeist im Dienste schlecht verfertigten Instruktionssmacher, sondern von der Tüde des Schicksals und nicht minder von bloßen Zufällen abhängig. Dem infolge des eingetragenen Sparsystems herrschenden gänzlichen Mangel an geeigneten Maßnahmen zur Sicherheit der Person des Eisenbahners sowie nicht minder den zahlreichen Unfällen, die sich wie eine endlose schauerhafte Kette durch die meisten dienstlichen Einrichtungen winden, hat man es zu verdanken, daß der Eisenbahndienst alljährlich eine solche Anzahl von Opfern fordert, wie sie die Geschichte nur bei den blutigsten Schlachtfeldern aufzuweisen hat.

Um einen Vergleich heranzuziehen, sei hier bemerkt, daß in der Schlacht bei Leipzig die Verluste der Alliierten, welche tagelang gekämpft haben und deren Truppen mit allen dem Stande der damaligen Waffentechnik entsprechenden Mordinstrumenten ausgerüstet waren, 33.460 Mann betragen haben! Und in der Schlacht bei Sedan, in welcher das Schicksal eines Kaisers besiegelt wurde, betrug die gegenseitigen Verluste an Toten und Verwundeten 25.931 Mann, wobei aber darauf hingewiesen werden muß, daß das gegenseitige Kräfteaufgebot die Eisenbahnerarmee Oesterreichs fast um ganze 50 Prozent übersteigt!

**Ein unerhörter Skandal auf dem k. k. Staatsbahnhof Triest-St. Andrea.** Am 11. Jänner verunglückte der Weichenwächter Cernia dadurch, daß durch einen heftigen Vorstoß ein großes Stück Steinkohle vom Tender der Verdichtungsmaschine herabfiel und dem im Dienste stehenden Weichenwächter den Fuß stark verletzte.

Den schwerverwundeten Weichenwächter brachte man in die Vertriebskaserne, wo er von 11 Uhr nachts bis 1 1/2 Uhr vormittags ohne ärztliche Hilfe liegen blieb.

Der dienhabende Beamte Knauß wurde sofort von dem erfolgten Unfall verständigt; er unterließ es aber, den Bahnarzt oder die Rettungsgesellschaft hiervon zu verständigen.

Als ein Verlesener um 8 Uhr früh den neuen diensthabenden Beamten Herrn Weiss aufmerksam machte, daß in der Vertriebskaserne ein schwerverletzter Weichenwächter ohne ärztliche Hilfe schon seit 11 Uhr nachts liegt erwiderte der famose Herr: „Er wird so wie so krepieren!“ Um 1/2 11 Uhr kam der Bahnarzt Dr. Bahorsky und entlastete sich über so einen unumstößlichen Vorgang.

Der schwerverletzte, dem bereits der Fuß sehr stark angeschwollen war, mußte ins Allgemeine Krankenhaus überführt werden. Sein Zustand ist ein ernster. Dieser Fall zeigt sehr deutlich, auf wen sich die Bediensteten zu verlassen haben.

**Ein Augenzeuge.**

**Eisenbahn-Reisender.** Der Bahnerhaltungsvorstand von Kirchdorf, Inspektor Pfeiler, ist nach Reichenberg versetzt worden. Die Eisenbahner der Pöbnerbahn sind froh, daß dieser deutsche Recke verschwunden ist, insbesondere diejenigen, welche er aufs Pfahler gebracht hat. Es ist halt viel leichter, Remunerationen einzufordern, als Erlasse der Direktion zum Vorteil der Arbeiter durchzuführen, hat sich Herr Pfeiler gedacht und darnach gehandelt. Am besten wäre es, man könnte solche Herren dorthin versetzen, wo der Pfeffer wächst, dort gäbe es auch keine Noten, mit denen er sich ärgern muß. Soffentlich ist sein Amtsnachfolger einsichtiger. Es verlangen die Arbeiter ja nur einen gerechten und unparteiischen Vorgesetzten, was man ja von Leuten, welche studiert haben und daher Bildung besitzen sollen, gewiß verlangen kann.

**Verkürzung zweier Jahrgänge der Südbahn-Jugbegleiter.** Ahermals ist mit 1. Jänner 1911 ein Avancementstermin vorübergegangen, ohne daß eine läbliche Südbahn-Gesellschaft zwei Jahrgänge der Jugbegleiter, welche zufolge Zirkular 385a, ex 1907, ein Anrecht auf Vorrückung zu haben glauben, hätte vorrücken lassen. So lautet Zirkular 385a, ex 1907, Abschnitt III, Absatz D, Allgemeine Bestimmungen für Unterbeamte und Diener:

„1. Die Neberwartzeit in der vor der Neberleitung erreichten Gehaltsstufe wird für die Dauer der Gültigkeit der neuen Schemas in folgender Weise berücksichtigt: Für je zwei Jahre Neberwartzeit wird die Wortzeit um ein Jahr gekürzt. Die Kürzung kann jedoch höchstens zwei Jahre betragen. In dem letztverwähnten Falle werden die Wortzeiten bei den zwei nächsten Vorrückungen um je ein Jahr gekürzt. Als Termin für die Berechnung der Neberwartzeit wird zugunsten des Personals nicht der 1. Oktober 1907, sondern der 1. Juli 1908 angenommen.“

Aus dieser Bestimmung glauben nun die betreffenden Konduktoren ein Recht abzuleiten zu dürfen, daß sie, weil am 1. Juli 1908 zweimal je zwei Neberwartjahre vorhanden, am 1. Juli 1910 die Gehaltsstufe von 1100 Kr. erreichen hätten sollen. Ihre Vorrückung am 1. Juli 1908 rechnen dieselben nicht

als Vergütung der Neberwartzeit an, weil zu diesem Zeitpunkt auch nach dem früher bestandenen Schema eine Vorrückung erfolgen hätte müssen. Ihre Meinung geht nun dahin, nur einmal für je zwei Jahre Neberwartzeit vorgerückt zu sein, demnach ihnen noch eine Neberwartzeit von zwei Jahren gutgerechnet werden müßte.

Eine vergleichende Tabelle der von den korrespondierenden Jahrgängen der Südb- und k. k. Staatsbahnen erreichten Gehaltsstufe, hat tatsächlich ergeben, daß die Jahrgänge 1903 und 1904 ein einhalb, beziehungsweise ein Jahr hinter denen bei den k. k. Staatsbahnen zurück sind, während alle übrigen Jahrgänge konform den k. k. Staatsbahnen in einer Linie stehen. Ausgenommen natürlich das eine Jahr, um welches diejenigen Bediensteten der k. k. Staatsbahnen voraus sind, welches sie, weil mit 700 Kr. angestellt, vom Eisenbahnministerium zugestanden erhalten haben.

Es scheint dies wohl zu belegen, als wenn hier ein Irrtum in der Interpretation der Bestimmung über die Neberwartzeit obwalten würde, sonst hätte es nicht möglich sein, daß gerade und ausschließlich nur diese beiden Jahrgänge gegenüber ihren Altersgenossen bei den k. k. Staatsbahnen zurück sind.

Während jene Konduktionsführer des Jahrganges 1903, welche bei der Neberleitung am 1. Oktober 1907 den Gehalt von 1000 Kr. erreicht, gegenüber ihren Altersgenossen bei den k. k. Staatsbahnen um ein halbes Jahr voraus sind, sind ihre Altersgenossen, auch wenn sie zur Zeit der Neberleitung bereits zu Konduktionsführern ernannt waren, um 1 1/2 Jahre gegenüber ihren Vorgesetzten bei den k. k. Staatsbahnen um zwei volle Jahre, ebenso wie dieselben des Jahrganges 1904 zurück, nur deswegen zurück, weil sie bei der Neberleitung nur auf 800 Kr. übergeleitet wurden.

Es rächt sich bitter, daß eine läbliche Südbahn-Gesellschaft bei der Gelaltserhöhung im Jahre 1907 nicht alle jene, die mindestens die Hälfte jener, nach den alten Schemas maßgebenden Wortzeit hinter sich hatten, in die nächste höhere Gehaltsstufe übergeleitet hat, was sich ja durch die notwendige Ungleichung der Vorrückungszeiten, zuletzt jetzt mit Zirkular 524, ex 1910, für die Wächter so deutlich gezeigt hat.

Es ist gewiß nur ein sehr bescheidenes Verlangen, wenn die betroffenen Jahrgänge, die zumeist auch eine mehrjährige Verwendung als Jugbegleiter hinter sich haben, die Forderung erheben, es möge ihnen die Differenz ab 1. Juli 1910 nachbezahlt werden, zumindest aber ihnen bei den zwei nächsten Vorrückungen je ein halbes Jahr geschenkt werden.

Das eine läbliche Südbahn-Gesellschaft dies getan, dann darf sie verlangen, daß von Parteien durch das Zirkular 385a, ex 1907, nicht mehr gesprochen werden kann. Die betroffenen Jahrgänge hoffen zuversichtlich, daß eine läbliche Südbahn-Gesellschaft ihren Notschrei berücksichtigen werde. Mögen sie nicht enttäuscht werden!...

**Korrespondenzen.**

**Gmünd. (Bahnerhaltung.)** Von dem Abend der Oberbauarbeiter läßt sich schwer etwas schreiben, wenn man nicht über die Ursachen desselben im allgemeinen schreibt. Das Dasein eines solchen Arbeiters muß man sich erst ganz vor Augen halten, um seine Lage verstehen zu können. Da ist der geringe Lohn, Gmünd ist trotz der hohen Lebensmittel- und Wohnspreise in der niedrigen Leertungszone (per Tag Kr. 2,20), da gibt es aber noch Ausfälle an Sonn- und Feiertagen, an Regentagen, wo nicht gar noch wegen mangelnden Kredites ausgefällt wird. Bei dem Arbeiter bleibt daher das ganze Jahr Schmalhans Rückenmeister, das heißt er selbst lebt tagsüber von trockenem Brot. Da seine Wohnung in einem entlegenen Ort ist, sind seine Mahlzeiten nur früh und abends. Täglich kommt er ermüdet zur Arbeit und abends schleppt er sich mühsam nach Hause. Er kennt kein Familienglied, er will nur Ruhe haben; ist er doch vom frühen Morgen bis spät abends mit seinen schlechten Kleidern dem Wind, Regen oder Sonne ausgesetzt gewesen. Die ermüdet wird man doch von der schweren Arbeit, die mit hungrigen Magen geleistet werden muß. Da fehlt sogar noch eine Arbeitsordnung; er ist den Launen seiner Vorgesetzten überantwortet; die Lohnvorrückung, die Aufnahme in den Pensionsfonds werden als besondere Gnaden vertilgt. Diese Zustände, so empörend sie sind, sind doch Gemeingut beinahe aller Oberbauarbeiter, und wenn die Oberbauarbeiter nun endlich darangehen wollen, mit Ernst für die Verbesserung dieser Verhältnisse einzutreten, so wird es gewaltiger Anstrengungen bedürfen, um hier die bitterste Notlage beseitigen zu können. So notwendig es ist, für die Kampf alle Kräfte anzuspannen, müssen wir hier in Gmünd doch noch für ganz andere Sachen kämpfen. Hier gibt es nicht nur Oberbauarbeiter schlechthin, sondern Oberbauarbeiter verschiedener Güte; ein Arbeiter, der mit einer Listkarte des Abgeordneten Fichtler oder Höber oder auch vom Erbgüterbesitzer Kittinger aufgenommen wurde, der gilt im allgemeinen mehr als ein ohne solche Empfehlung aufgenommenem. Da diese Abgeordneten im Parlament die Forderungen der Eisenbahner oder niedriger gestimmt haben, ihre Empfehlungen nicht desto weniger aus Dankbarkeit doch Mitglieder vom Reichsverband und oder Reichsbund sind, so sind die deren Vorgesetzten bemüht, ihnen ihre opferungswillige Gesinnungstätigkeit auf andere Weise zu vergüten.

Die besteht nun darin, daß man dieselben auf Kosten der übrigen bevorzugt und da die lebenswürdigen Protektionen offenbar, wie es sich für einen Christlichsozialen oder Deutschnationalen schickt, sehr genüßig sind, so greift man zu den kleinlichen Mitteln, von der Forderung zum Reichsbundsdienst und der Verabfolgung von Schwellen bis zur Berücksichtigung bei der Arbeit. Man muß es nur beobachten, wie sich so ein klein Ökonomiegroß in die Brust wirft und mit Stolz behauptet: „Ich kann aufhassen; was ich sage, muß geschehen.“ Wie gutlich er ist, wenn er dem Herrn Bahnmeister „höfliche Arbeiten“ verrichtet darf. Ja, was er sich einbildet, Großes geleistet zu haben, wenn er einen Arbeitskollegen beim hohen Korpsfesten angelobdort hat. So nebenbei wird auch noch Werberarbeit für ihre Organisation geleistet, indem man das den Sozialdemokraten entzogene Recht als Gegenleistung in Aussicht stellt.

Mit solchen Mitteln kämpfen unsere Gegner. Wenn ihre Anhänger einmal klagen, daß sie trotzdem noch hungern müssen, dann schimbt man über die bösen Sozialdemokraten, die nichts erreichen. Daß man aber gerade durch solches Vorgehen die Vorbereitungen zu den kleinsten Erfolgen vernichtet, verschweigt man. Daß bei dem Streit um die Schale der Kern verloren geht, begreifen natürlich unsere lieben „Kameraden“ und „Kollegen“ nicht. Um so mehr ist es Pflicht der übrigen Arbeiter, auf ihr Ziel loszusteuern und sich durch derlei Schikanen nicht irremachen zu lassen, besonders von der Sorte des gewissenlosen Genossen Pregertbauer.

Dem Herrn Bahnmeister Heßner möchten wir raten, seine Parteianhänger auf eigene statt auf Kosten der Allgemeinheit zu entschädigen. Das gleiche gilt für Herrn Gebäudemesser Wurm, der besser täte, seine Arbeiter im Dienste der Bahn statt im eigenen zu verwenden; es zeigt auch von seinem besonderen Uncharakter, wenn man das Ohr jedem Zurücker leistet und darnach Gerechtigkeit läßt.

**Lundenburg.** Im Mai 1909 richteten die Streckenbegeher-Abtöser der Strecke Bernhardsdorf-Lundenburg ein gestimpeltes Gesuch an die k. k. Nordbahndirektion um Einführung eines geregelter Dienstturnuses von zwölf Stunden Dienst und zwölf Stunden frei, nachdem in dieser Strecke noch der 16stündige Dienst mit daraus folgenden 12stündiger freier Zeit besteht.

Dieser Dienstturnus ist aber beinahe ein ununterbrochener zu nennen, weil mit Rücksicht auf die den Streckenbegehern obliegenden Arbeiten von dieser 12stündigen, als Ruhezeit geltenden Zeit, nichts übrig bleibt. Der Streckenbegeher und zugleich Ab-

töser muß auf zwei Posten Dienst versehen. Zu diesen Posten muß er in seiner freien Zeit fünf bis sechs Kilometer zurücklegen um rechtzeitig zur Arbeitszeit auf seinem Posten zu sein. Raum hat er den Dienst übernommen, muß er bis vier Kilometer Strecke revidieren, Geleise messen, Schrauben anziehen und das Beleuchtungsmaterial für sämtliche Blockbuden der Strecke zutragen.

Dies alles während einer vierstündigen Dienstzeit, hierauf muß derselbe wieder zwei bis drei Kilometer laufen auf den zweiten Posten zu einer zwölfstündigen Dienstleistung und hier geht die ununterbrochene Arbeit vom neuen los.

Es hindert erfolgt die Abführung gewöhnlich eine halbe Stunde später, weil diese Arbeiten durch den sehr dichten Zugverkehr beeinträchtigt werden.

Der Streckenbegeher verliert seinen Dienst wie ein gekochtes Hühnchen, abgejagt und abgeradert das ganze Jahr hindurch ohne jeden Abbruch, hat nie einen Sonn- oder Feiertag frei um wenigstens einmal seine Dienstkleider reinigen zu können.

Daß bei einer derartigen Abhebung im Dienste von einer Aufmerksamkeit auf den Zugverkehr oder den eigentlichen Zweck dieses Wahnwächters, die Wahnwächter, gar keine Rede sein kann, ist selbstverständlich, und beweisen auch die zahlreichen, alljährlichen Unfälle auf dieser Strecke, daß der Wahnwächtersdienst sehr viel zu wünschen übrig läßt und es ist bedauerlich, daß sich kein berufener Faktor findet, der die Macht hätte, in dieser Richtung Abhilfe zu schaffen. Die Väten und Anlagen bei der vierstündigen Bahnerhaltungsdienstleistung sind nutzlos, Gesuche an die vorrechte Direktion ebenso, und es bleibt dem Herrn Bahnmeister Capka unbenommen, nach Belieben einen Abtöser von der Strecke wegzunehmen, ohne Rücksicht auf den Verkehr.

Der Streckenbegeher ist aber nicht nur in den Augen des Bahnerhaltungsvorstandes und des Bahnmeisters gar kein Mensch, sondern auch von seinen engsten Dienstkollegen, den Wahnwächtern wird er nicht als solcher betrachtet und behandelt, obwohl er dieselben Pflichten und noch schwerere Arbeit zu leisten hat als der Wächter.

Wir werden diese Strecke besonders im Auge behalten und ermahnen die Wächter, insbesondere Mibitsch und Jansekla, in der Schlichtung ihrer zugeleiteten Abtöser und Streckenbegeher nicht gar zu weit zu gehen, sonst sind wir gezwungen, mit anderen Sachen zu kommen, ob sich dann das gute Verhältnis dieser beiden mit dem Herrn Bahnmeister noch erhalten wird, legen wir in Zweifel.

Nur immer schön bedenken Herr Mibitsch und Jansekla, daß es ein viel schöneres und verlässlicheres Dienstverhältnis ist, wenn sie friedlich mit ihren Streckenbegehern und Abtösern zusammenarbeiten, nicht dieselben beim Bahnmeister verächtlichen und beschimpfen, denn unter den gegenseitigen Berücksichtigungen in dieser Strecke wird das nächste Eisenbahnunfall — das schon morgen geschehen sein kann — ebenjowenig aufzuhalten sein, wie das, welches sich am 1. September 1910 ereignete, von welchem sie auch etwas davontragen dürften. An die k. k. Nordbahndirektion stellen wir das höfliche Ersuchen, das Gesuch vom Mai 1909 einer gütigen Erledigung zuzuführen zu wollen.

Den Kollegen Streckenbegehern und Abtösern rufen wir zu: Macht auf! und organisiert euch! Was bisher nicht erreicht wurde, selbst das geringste — eine menschliche Behandlung — daran ist eure Eschläfrigkeit und euer Gleichmut schuld, zeigt, daß ihr unerschrockene Männer seid, die ihren Feindern die Stirne zu bieten wagen.

**Die organisierten Streckenbegeher.**

**Komolan. (Nationale Kulturarbeit.)** Wenn in irgend einer Korporation Sozialdemokraten einen Antrag einbringen, der von den denkfähigen Bürgerlichen nicht ohne weiteres abgelehnt wird, so finden sich immer Leute, welche nicht nur uns Sozialdemokraten, sondern auch ihre eigenen Parteigenossen in der ordinärsten Weise beschimpfen. Es ist noch in Erinnerung, wie in der letzten Zeit der Ditschulrat in Oberdorf und insbesondere Genosse Tharmer in der deutschnationalen Presse behandelt wurde, weil diese Adressat den Antrag unseres Genossen, welcher dahin ging, der Jugend Oberdorfs die Möglichkeit zu bieten, die zweite Landesprache auf unvollkommenem Wege zu erlernen, nicht ohne weiteres abgelehnt hatte. Um das Nationalgefühl dieser Leute richtig einzuschätzen, führen wir folgende Beispiele an und überlassen das Urteil unseren Lesern. Die Bediensteten und Arbeiter der Pöbnerbahn Eisenbahn, soweit dieselben unserer Organisation und den mit dieser kooperierten Vereinen angehören, fanden, wie bekannt, vor kurzem vor einer Lohnbewegung, welche mit Rücksicht auf die entgegenkommende Situation der Verwaltung faulstlos abgeschlossen wurde. Es würde zu weit führen und ist zum ersten Teil bekannt, wie sich der mit der „Zmski Jednota“ kooperierte Reichsbund deutscher Eisenbahner in dieser Frage benahm und durch die dreimalige Proklamierung der passiven Resistenz, ohne zu beginnen, angeht die Direktion der B. C. B. in einen passiven Streik verlegte. Ist schon die Realität dieser beiden Organisationen ein typisches Beispiel der Charakterlosigkeit, so muß das nachstehend geschilderte Ereignis gewiß zum Lachen reizen. Man höre und staune: Der Obmann der hiesigen Ortsgruppe der „Jednota“ und bekannte Deutschpreßer Herr Dr. Restschmid der Werkstätte Komolan, und der germanische Kanjlist B. haben sich in Gegenwart einiger unserer Genossen brüderlich geküßt und dabei den Sozialdemokraten Rathe geschoren. Lieb, nicht wahr? Wir sind nun sehr neugierig, wie sich dieser Deutschpreßer, dessen Sohn in Weipert ein strammer Reichsbändler ist, zu solgender Tatsache stellt. In einem hiesigen Unternehmen sollte ein Bediensteter, der schon 37 Jahre dort beschäftigt ist, mit Rücksicht auf seine lange Dienstzeit eine Stelle als Meister erhalten. Der Mann hatte leider das Pech, daß er tschechische Eltern hatte. Trotzdem er 27 Jahre in Oberdorf ist, eine deutsche Frau hat, seine Kinder deutsch erziehen ließ, einen deutschen Schwiegersohn hat und sich nie national oder sonstwie betätigte, sondern nur seinem Berufe im Interesse seiner Familie nachging, erklärten einige hypernationale hiesige Reichsbändler der Verwaltung des Unternehmens gegenüber, daß die Ernennung dieses Tschechen als eine Provokation der deutschen Bevölkerung Oberdorfs betrachtet werden müßte. Wohl oder übel, um Ruhe zu bekommen und die gute Kundschaft nicht zu verlieren, müßte die Verwaltung dieser Posten mit einer von außenwärts bezogenen Kraft beugen. Die Nojeit und Brutalität dieses Aktes kommt jedoch erst zum Ausdruck, wenn man bemerkt, daß der Direktor in diesem Unternehmen ein Tscheche und eine Anzahl der Verwaltungsräte Juden sind. Warum bildeten diese Leute nicht die Reichsbändler der nationalen Reichsbändler? Warum ein in diesem Betrieb grau geordneter Arbeiter? Diese Fragen wird jeder leicht selbst beantworten können. Diese beiden Ereignisse kennzeichnen zur Genüge diese nationalen Gauller. Heute ist mit den ordinärsten Waffen belumpfen, morgen sich küssen, um sich am nächsten Tag wieder das Stücken Brot streitig zu machen, das ist die Signatur des deutschen und tschechischen Nationalismus.

**Jägerndorf. (Werkstätte.)** Eine großartige Neberwartung wurde dem hiesigen Werkstättenpersonal zuteil. Kurz vor Weihnachten wurde den Parteimitgliedern kundgemacht, daß auch sie dieses Jahr eine Remuneration für ihre außerordentliche und verantwortungsvolle Leistung bekommen. Es war wirklich eine überraschende Freude und manche meinten, daß auch sie an den Lantienen, die bisher nur an einige Beamte und Werkmeister in der Höhe von 500 bis 10.000 Kr. und noch darüber ausbezahlt wurden, teilnehmen können. Aber diese Freude war nicht von langer Dauer. Als man die Höhe des Betrages erfuhr, ging den Parteimitgliedern erst recht der Seufz nieder auf — das konnte man den meisten am Gesicht ablesen — ja sie waren die Gesoppten, sie waren die Genarrten, es war reine Auheauswischerie, die Enttäuschung war eine seitige Latsche. Nichts als eine Komödie! Nach unserer Voraussetzung müßte es so kommen.

Wenn diesen Herren, welche bisher die Tantiemen einbrachten, fällt es gar nicht ein und sie denken nicht einmal daran, etwas davon herzugeben. Ihnen erscheinen die Tantiemen noch viel zu gering. Man hat doch nicht etwa die Partieführer deshalb ernannt, um an den Tantiemen mit zu partizipieren — i bewahrt! Dafür hat man schon einen anderen Antzif ausfindig gemacht. Uns wurde nämlich von halbamtlicher Seite eine Geschichte mitgeteilt, die für den Leser von Interesse sein dürfte. Das Eisenbahnministerium hat für den Olmützer Direktionsbezirk einen namhaften Betrag zur Verteilung als Feuerungszulage für sämtliches Personal bewilligt. Einigen Herren von der Direktion soll die Sache nicht in den Kram gepaßt haben und sie sollen sich auf die Beine gemacht haben, um in Wien beim Ministerium vorstellig zu werden, daß der Betrag nicht unter die Beamten und das sonstige Personal auf der Strecke verteilt werde. Angeblich sind jene Leute ohnehin viel besser daran als das Personal von der Direktion, weil letzteres eine Nebenbezüge erhält. Es möge daher das hohe Ministerium geruhen, den gedachten Betrag nicht als Feuerungszulage, vielmehr als Remuneration verwenden zu dürfen, das heißt nur diejenigen sollen damit bedacht werden, welche sich angeblich verdient haben. Demzufolge blieb der Löwenanteil bei der Direktion und ein geringer Betrag gelangte zur Verteilung. Und daß bei dieser Verteilung die Günst und Ungünst und auch die Gesinnung wieder eine bedeutende Rolle spielten ist ja selbstverständlich. Nationale wurden durchwegs mit 20 bis 30 Kronen, während sozialdemokratisch Gesinnte mit 15 Kronen abwärts bedacht wurden, sogar einige ganz leer ausgingen. Aus diesem Grund sind wir nach wie vor gegen jedwede Tantiemenwirtschaft. Dies diene vorläufig dem gesamten Werkstättenpersonal zur Information und zur Veruhigung, daß nicht wieder gewisse Separatisten mit falschen Angaben im täuschen und den Leuten vormachen wollen, daß in Jägerndorf die Partieführer an den Tantiemen partizipieren.

**Prognostik. (Warnung.)** Die Genossen der Ortsgruppe Prognostik werden im eigenen Interesse auf den best bekannten Weichenwächter Mischoch aufmerksam gemacht und vor weiterem Umgang mit diesem Menschen gewarnt. Jeder anständige Genosse weiß, was er von solchen Leuten wie Mischoch zu erwarten hat. Wir erinnern nur an den bekannten Vorfall in Ružov. Derartige anrüchliche Fälle will dieser „Jednota-beatrá“ auch in Rittersdorf ausführen. Darum, Kollegen, Vorsicht bei solchen Leuten a la Mischoch.

**Jalau. (Wahlmache.)** In Jalau ist ein Wagenmeister, pardon Wagenmeister, der auf den Namen Bih hört, für gewöhnlich, wenn dieser Mensch im Dienst gebraucht wird, sitzt er entweder bei seiner Schmelze in der Personenkassette oder er muß erst aus seiner Wohnung geholt werden, doch nie ist er dort zu treffen, wo es ihm der Dienst vordrückt. Endlich fand die Bahnverwaltung ein Mittel, welches diesen Patron veranlaßt, sich im Dienstbereich der Station aufzuhalten. Dieses Mittel sind die Stimmzettel für den Zentralratswahlentscheidungs.

Die Weichenwächter müssen zum Herrn Sekretär Magur gehen und sich die Stimmzettel abholen, zwischen der Tür hat der „diensteifrige“ Wagenmeister Bih sich postiert, welcher jeden mit dem Stimmzettel Beizeiten anhält und ihm „seine Kandidaten“ aufzählen will. Es ist selbstverständlich, daß einige, die diesem lauberen Patron untergeben sind, sich gegen ihren Willen „seine Kandidaten“ aufzählen lassen, da sie nicht seine Wache später fühlen wollen. Doch die Leute werden durch diesen Zwang um das Recht der freien Willensäußerung gebracht, es werden ihnen Kandidaten aufgedrungen, zu denen sie nicht das geringste Zutrauen haben.

Ein zweiter Wahlmache scheint der Herr Bahnmeister Blümel in Wieje zu sein. Dieser Herr erlaubte sich am 25. Jänner mit den Stimmzetteln und mit Klebezetteln für die Reichsbundkandidaten ausgerüstet, auf die Strecke von Wächter zu Wächter zu gehen und wollte gleich die Ausfüllung der Stimmzettel vornehmen, was ihm auch in einigen Fällen gelang, da doch die Wächter und Abwehrwächter einem Bahnmeister auf Gnade und Ungnade ausgeliefert sind.

Noch schöner machte er es mit den Oberbauarbeitern, die erhalten erst spät nachmittags am 25. Jänner 1911 die Stimmzettel und einen Reichsbundkandidaten-Klebezettel mit dem Bemerken, daß der Stimmzettel noch abends abgegeben werden muß. Als jedoch der Bahnmeister bei einigen bemerkte, daß selbe seine Kandidaten einstechen oder wegwarten, teilte er den Arbeitern mit, daß die Stimmzettel erst am 26. Jänner l. J. abzugeben seien.

Wir machen Herrn Bahnmeister Blümel nochmals aufmerksam, wenn er wünscht, daß Bahnmeister, wenn sie etwas Gutes für ihre Arbeiter tun, auch verdientlich werden, so ist es auch unsere Pflicht, wenn Bahnmeister ihre Stellung mißbrauchen, um andere ihres Willens zu berauben, auch dies zu veröffentlichen. In Wieje werden Sie mit ihrer deutschnationalen Agitation wohl nicht bezähmt werden. Es wäre wünschenswert, daß die l. l. Nordwestbahndirektion Erhebungen über die Wahlmischbräute pflegen ließ; sie bekäme ein schönes Bild von der Wahlfreiheit bei der l. l. O. N. W. B.

**Trief. (Der Bahnmeister Vales)** aus Canale hat einen seltsamen Begriff von den Dienstverhältnissen seines ihm unterstellten Personals. Die durch ihn in die „gelbe Gewerkschaft“ aufgenommenen Weichenwächter werden bei jeder Gelegenheit protegiert, während Selbstentfende allerhand Schikanen zu ertragen haben. Sobald sich ein Wächter über außerordentliche Züge beim Vales erkundigt, wird er unbarmerherzig ins Dienstbureau wegen Absentierung vom Dienstposten eingetragen. Um den Dienst sich zu kümmern wird dem Wächter verboten; für Bahnmeister Privatdienste zu verrichten wird als größte Tugend anerkannt. Dieser Hehapostel geht in seinem blinden Horn gegen die in der allgemeinen Gewerkschaft organisierten Weichenwächter so weit, daß er den Verkehr untereinander verbietet, und zwar mit dem Motto: „Wer mit meinen Feinden verkehrt, ist mein Feind.“

Wird die l. l. Staatsbahndirektion dem Treiben des Bahnmeisters Vales noch lange zusehen?

**St. Veit an der Glan.** Wenn die hohen Herrschaften aus dem l. l. Eisenbahnministerium mit dem Zuge 101 im separierten Coups I. Klasse nach Trief fahren, mögen dieselben einmal es der Mühe wert finden, in St. Veit an der Glan auszu steigen und die dortigen Kasernen als auch die Aborte einer eingehenden Prüfung zu unterziehen.

Da werden die hohen Herren Zustände vorfinden, die jeder Beschreibung spotten.

Die Betten in den Kasernen sind in einem derartigen Zustande, daß ein Ausruhen absolut ausgeschlossen ist, die Weichenwächter stehen müde auf, als sie sich niederlegten. Nicht selten liegt der Ruhesuchende auf bloßen Brettern.

Die Aborte sind so unrein, daß es eine wahre Kunst ist, sich derselben zu bedienen.

**Gmünd.** Der Herr Vorstand in der Station Witis drangsalirt die sozialdemokratischen Weichenwächter, daß es für diese nicht mehr zum Aushalten ist. Nach den eigenen Worten des Vorstandes hat dieser Herr schon drei Weichenwächter aus der Station hinausgebracht und wird es ihm mit dem vierten hoffentlich auch noch gelingen.

Ein Zeichen, daß in dieser Schikanierung System liegt, um einige Liebhaber des Reichsbundes unterzubringen. Bei diesem unsonderlichen Vorgehen findet der Vorstand in dem dortigen Bahnmeister einen ebenbürtigen Helfershelfer. Wir werden das Treiben dieser beiden Herren genauer beobachten müssen.

**Trief. (Von der Wdr.)** Die Triefler l. l. Staatsbahndirektion hat schon vor geraumer Zeit versprochen, den landläufigen Zuständen der Wdr. Zugbegleitungsstationen ein Ende zu bereiten. Aber der Amtsstimmel schreitet so langsam vorwärts, daß wir bemüht sind, seinen Gang durch einen tüchtigen Klippenstoß etwas zu beschleunigen. Die Kaserne ist nicht nur eine halbe Stunde von der Station entfernt, sondern

entspricht auch in keiner Hinsicht den hygienischen Anforderungen. Im Sommer hilft sich das Personale dadurch, daß es in den Personenwägen die Zuflucht sucht, was aber im Winter ausgeschlossen ist. Wann wird die l. l. Staatsbahndirektion diesen Mibstand abschaffen? Oder wartet die Direktion, bis ein Zugbegleiter, der wie ein Maulwurf bepackt, bei Lieberschreitung von 20 Geleisen bei der dort herrschenden ägyptischen Finsternis bei der Nacht von einer Verschubmaschine zusammengequert wird? Die Betroffenen.

**Trief. (In der Station Volzjadraga)** übersteigt das fahrende Publikum beim Aus- und Einsteigen derzüge die Geleisanlagen, ohne daß für die Sicherheit des Publikums irgend eine Vorkehrung getroffen wird. Die l. l. Staatsbahndirektion möge die Augen öffnen, bevor es zu spät wird. Das Zugbegleitungs-personale lehnt jede Verantwortung für einen Unfall ab.

**Schkeřdorf. (Strecke Sigmundsherb erg - Gmünd.)** Auf dieser Strecke rüßst ein Güterzugsführer in Unterbeamtenuniform herum, den sein neuer Frack mit den schönen Knöpfen größtenteils gemacht haben dürfte. Wenn dieser neue Frack mit seinem Träger sich einer Gruppe von „niederen Bediensteten“ nähert, so müssen die Bediensteten aus dem Munde heraus, die Hände stramm an die Hosennaht und auf drei Schritte Distanz „Halt! Halt!“ Stellung eingenommen werden, um diesen neuen Frack ehrfürchtig zu begrüßen. Sollte ein Verweigerer unter den verhassten „Niederen“ die Rebereng vor der uniformierten Größe vergessen oder nicht stramm genug durchzuführen, so eilt der Frack mit samt dem beweglichen Inhalt zum Stadi und besagt sich, daß trotz der blühmelnagelnenen Knöpfe das niedere Gesindel sehr wenig Respekt vor dem hochheißvollen Gulaschfrack hat. Es ist noch gar nicht allzulange her, daß der größtenteils frackträger noch selbst in den Reihen der „Niederen“ stand und offen gestanden, daß er sich hätte selbst nicht fagen trauen, daß er jemals das Glück haben wird, einen Unterbeamtenrock zu tragen. Erst den Kämpfern der Organisation und deren Erfolge ist es zu danken, daß heute verschiedene Kategorien zu Unterbeamten ernannt werden. Und diese organisierten Kämpfer waren und sind noch heute jene „Niederen“, die von diesem Frackträger so gering und höflich eingestuft werden. Wir hoffen, daß, wenn der Herr Zugsführer die neue schöne Uniform länger getragen haben wird, auch er von dem „Raub der Montur“ befreit sein wird. Den Namen verschweigen wir aus Disziplin, weil ihn so schon jeder weiß!

**Schredenein.** Das Personal der hiesigen Station leidet unter der großen Wohnungsnot, welche in Aufsig und Umgebung herrscht. Eine ganze Anzahl von Bediensteten mußte sich schon verhehen lassen, weil es unmöglich war, eine Wohnung zu finden. Der Direktion der O. N. W. B. müssen die mangelhaften Wohnungsverhältnisse bekannt sein, weil wiederholt auf diese Verhältnisse aufmerksam gemacht wurde. Auch wurde vom hiesigen Personal bereits die Forderung nach Schaffung von Personalhäusern erhoben. Daß die Durchführung einer solchen Forderung mit großen Schwierigkeiten verbunden ist, begriff auch das Personal. Aber das wenigste, was wohl die Bediensteten mit Recht verlangen könnten, wäre, daß die Direktion den schwierigen Wohnungsverhältnissen inwieweit ein Verständnis entgegenbringen möchte, daß sie dem Wunsche der Bediensteten in jenem Maße ein Entgegenkommen zeige, in welchem es gegenwärtig möglich wäre. Die Nordwestbahndirektion besitzt in Aufsig vier Häuser. In diesen Häusern wohnen heute noch Privatpersonen, obwohl sich schon viele Bedienstete um diese Wohnungen beworben haben. So hat der Kondukteur R. einen Teil seiner Einrichtung viele Wochen auf den Boden eines Hauses eingelassen. Ihn selbst hat ein anderer Kollege zur notwendigen Unterkunft vorläufig ein Zimmer seiner Wohnung überlassen. Jetzt wurde dem Kondukteur J. dessen Wohnung im Personalshaus gekündigt und dieselbe einem Angehörigen der Finanzbehörde vermietet. Die Verwaltung der Personalshäuser obliegt der Sektionsleitung in Leitmeritz. Eine Vorrede des Kondukteurs R. bei derselben wegen Rücknahme der Kündigung blieb vollständig resultatlos. Als ein Skandal muß es bezeichnet werden, wenn eigene Bedienstete aus den Wohnungen hinausgeworfen werden, um diese an Private zu vermieten. Wir nehmen an, daß die Direktion von dieser Wohnungs-kündigung keine Kenntnis hat, und daß die Direktion eingreift, um diese Kündigung rückgängig zu machen.

**Prognostik. (Mährische Westbahn.)** In letzterer Zeit hat das unter dem Personal des Direktionsbezirks Olmützig vielbekannte Direktionsorgan, Adjunkt J., die rechte Hand des bisherigen Abteilungs-Vorstandes S., auf der hiesigen Strecke eine große Jagd nach Dieben veranfaßt. Der Herr rechnet sich es als ein besonderes Verdienst an, wenn er einem Kondukteur nachspüren und tüchtig einkunten kann. Es wurde auf der Strecke laut, daß eine anonyme Anzeige über einen Kondukteur bei der Direktion eingelaufen ist. Der Herr J. nahm sofort die Verfolgung des Kondukteurs auf und ließ sich vom Weichenwächter in Kofielej in die Gemeinde führen, um das Nähere von einem Privatmann zu erfahren. Der Mann hat sich jedoch nicht viel mit dem Herrn J. eingelassen und so hat er dort die Fahrt verloren. Ob eine anonyme Anzeige der richtige Grund zur Verfolgung eines Kondukteurs ist, überlassen wir der Szentlichkeit. Anonyme Anzeigen gehören in den Papierkorb.

Nachdem dieser Erfolg zu Wasser war, nahm er die Funktion eines Zugrevisors auf und fuhr durch vier Tage zwischen Prognostik-Koniz und revidierte die Arbeiterlegitimationen. Einem Arbeiter fehlte die Bestätigung der zuständigen Bezirks-hauptmannschaft; der arme Teufel wurde sofort in die Kanzlei geschleppt und solange ängstlich gemacht, bis aus ihm 6 Kr. Strafe herausgepreßt wurden. Wollte einer nicht zahlen oder hatte er überhaupt kein Geld, so wurde ihm mit dem Einsperren gedroht. Zu dieser Jagd wurde auch der zukünftige Revisor telephonisch geladen, und so ist es vorgekommen, daß bei einem Zuge nebst dem Kondukteur der Herr J. und der zukünftige Revisor revidierten. Diese Handlungsweise wurde von vielen Beamten und Privatpersonen beurteilt, die sich nach Antritt eines Zuges die Szenen, welche sich in der Verlehrsanzel abspielten, anhörten. Wir wollen hoffen, daß von diesem Vorgang der Herr Hofrat Amberg keine Kenntnis hat, sonst möchte er es nicht unterlassen, die Sache unteruchen zu lassen und dem betreffenden Herrn für die Zukunft sein Handwerk zu legen. Dies ist gewiß nicht der l. l. Staatsbahndirektion würdig, wenn ein Beamter an armen Gebirgsleuten das Strafgeld erpreßt, denn diese Leute müssen die ganze Woche arbeiten, bis sie die 6 Kr. verdient haben. Von einem ehemaligen Offizier, der im Luxus ausgewachsen ist, kann man besseres nicht erwarten. Diese Sache wird, wie wir erfahren, ein Nachspiel im Abgeordnetenhaus haben, da die auf solche brutale Art behandelten Leute nicht stillschweigen.

**Czernowitz.** Das „Bukowiner Volksblatt“, eine deutsche christlichsoziale Zeitung, schreibt in der Nummer 419 vom 5. Jänner 1911 folgendes:

Aus Eisenbahnerkreisen wird uns berichtet: Dem Eisenbahnministerium und der Betriebsleitung bringen wir nachstehende eine „Dienstleistung“ des im Heizhause zu Czernowitz stationierten sozialdemokratischen Lokomotivführers Heinrich Oppiz zur Kenntnis. Am 1. Oktober 1910 hatte Oppiz Urlaub für Unterhaltungs-zwecke. Am 10. Oktober sollte Oppiz eine dienstliche Reise unternehmen, er fuhr aber nicht, weil er schon für den 11. Oktober einen Urlaub benötigt und ihn auch wirklich erhalten hatte. Am 12. Oktober machte Oppiz mit dem Zuge Nr. 480 eine Dienstreise, blieb aber schon am 15. Oktober vom Zuge Nr. 498 aus, weil er für den 16. Oktober abermals einen Urlaub hatte und erst am 17. Oktober beim Zuge Nr. 481 in den Dienst trat. Am 21. Oktober ist Oppiz dienstlich mit dem Zuge Nr. 488 in Czernowitz eingelangt, sofort aber ohne jeden Urlaub zu Agitations-veranstaltungen nach Rimpolung gefahren und übernahm den Dienst erst am 22. Oktober bei dem Zuge Nr. 473. Vom 29. bis 31. Oktober hatte Oppiz Urlaub und betrieb während dieser Zeit Agitationen. Vom 11. bis 21. November war Oppiz „frant“, betrieb aber in dieser Zeit Agitationen und hielt in Rimpolung

Veranstaltungen ab. Das sind nun die „Dienstleistungen“ des Sozialdemokraten Oppiz vom verbotenen Heizhause und solcher Monate sind im Jahre zwölf! Wenn man noch die zahlreichen zehntägigen Urlaube in Betracht zieht, welche Oppiz (nebst seinem Erholungsurlaub) im vorigen Jahre für die sozialistischen Zusammenkünfte und Konferenzen in Jülich und Kopenhagen, als auch für die Jagdausstellung in Wien erhalten hat, so ist es evident, daß Oppiz, zumal er noch am Anfang des Jahres durch sechs Monate angeblich frant war fastlich aber während dieser Zeit nur Agitationen und Unfallsuchen gemacht hat, für den Gehalt, den er bezieht, fast keinen Dienst leistet. Wird da nicht endlich Ordnung gemacht werden?

Wir haben den ganzen Artikel dieses verlogenen Blattes zum Abdruck gebracht, um unseren Lesern die Gelegenheit zu geben, auch die christlichsoziale Partei in der Bukowina samt ihren niederrächstigen Verbeugungskünstlern kennen zu lernen. Unser Genosse Oppiz ist, und das weiß bereits ein jeder in der ganzen Bukowina, zum Vertrauensmann der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen gewählt worden. Oppiz wird des Ästern zu kommissionellen Erhebungen in Unfallsangelegenheiten in Czernowitz und in der Provinz herangezogen. Davon wissen die Christlichsozialen ganz gut. Wenn einem solchen Verbeugungskünstler etwas geschieht, ist er gleich beim Genossen Oppiz und bittet um dessen Hilfe. Natürlich hat in Unfallsangelegenheiten Genosse Oppiz auch dem größten Gegner seine Hilfe nie abgeschlagen. Er interveniert für einen jeden ins Unglück geratenen Eisenbahner ohne Unterschied, wer und was ein solcher ist. In solchen Angelegenheiten bedarf Oppiz keines Urlaubes von seinen Vorgesetzten, er hat sein Ausbleiben vom Dienste nur rechtzeitig anzumelden. Das ist schon im Statut der Unfallversicherung ausdrücklich bemerkt, daß zur Generalversammlung der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt nach Wien und zu den kommissionellen Erhebungen in Unfallsangelegenheiten den Delegierten frei gelassen werden muß. Die Christlichsozialen Lügner und Verbeuger schreiben von einem ganzen Haufen von Urlauben, welche Genosse Oppiz hätte nehmen sollen, und verschweigen absichtlich die Unfallsangelegenheiten, zu welchen Oppiz vorgeladen wurde, und die Generalversammlung der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt in Wien, aus der sie mittels eines jüdisch-christlichsozialen Drehs einen Urlaub für die Jagdausstellung in Wien zu Unterhaltungs-zwecken machen. Genosse Oppiz war als Delegierter am Kongress in Kopenhagen, wozu er seinen zehntägigen Erholungsurlaub benötigt und wozu ihm auch ein gestempeltes Bescheid eine Urlaubsverlängerung von 3 Tagen von der Betriebsleitung bewilligt wurde. Daß er in Jülich war, ist erlogen. Genosse Oppiz erlitt am 6. Jänner 1910 in der Station Jablotóm einen schweren Unfall und war durch vier Monate frant. Das Lügenblatt macht aus vier Monaten sechs Monate. Auch die Absentierungen in der dienstfreien Zeit, welche Genosse Oppiz seinen Vorgesetzten vor Verlassen des Dienstortes immer anzeigt, werden nach der christlichsozialen Manier als Urlaube bezeichnet, und den Lügen wird noch beigefügt: ist ohne Urlaub gefahren. Und so geht das Verleumben durch den ganzen christlichsozialen Artikel. Am meisten heulen die christlichsozialen Bestien darüber, daß Oppiz zu Versammlungen fährt und agitiert. Die Herren Christlichsozialen in der Bukowina sollen lieber dafür sorgen, daß von ihren Anhängern in der Betriebsverhältnisse keine Metalle gestohlen werden, daß sich die christlichsozialen Lokomotivführer und Heizer nicht an der Privatohle vergeifen, um größere Kohlenverparungsprämien zu erzielen, daß von den Christlichsozialen kein Holz und keine Kohle für häusliche Zwecke gestohlen wird, daß die von diesen in den Personenwägen eingehobenen Nachzahlungen richtig der Bahnkasse abgesetzt werden und daß die christlichsozialen Zugsführer und Manipulanten nur jene Touren in die Fahrgäbrenbüchel eintragen, die sie wirklich gefahren sind. Die Lügner christlichsozialer Agitatoren, die als Manipulantinnen angestellt sind, mögen sich nie an den Geldern des Bahnarars vergeifen und es sollen nie die Taschen christlichsozialer Diebe mit Wahngeldern saniert werden. Das Verleumben und Denunzieren ist die zweite Natur der Christlichsozialen und es wäre geradezu ein Wunder, wenn Genosse Oppiz den Christlichsozialen hierbei nicht das Objekt abgeben müßte.

**Falkenau a. d. Eger.** Schon zum wiederholten Male haben wir uns in den Spalten des „Eisenbahner“ über die unheilvollen Zustände beklagt, die in der Station Falkenau herrschen. Der Stationsvorstand Herr Karl Simon, der doch im Interesse des schweren und verantwortungsvollen Dienstes streng, aber auch objektiv sein sollte, ist nun gerade der Mann, der die tiefste Verbitterung unter dem Personal hervorruft. Wir haben schon einmal geschrieben, daß es ihm einen Schmarren angeht, in welcher Partei oder Organisation die Diener sind; insoweit die Leute ihren Dienst machen, hat er gegen alle ohne Unterschied mit der gleichen Strenge, aber auch mit der gleichen Objektivität vorzugehen. Doch das Bessere scheint dem guten Herrn vollständig abhanden gekommen zu sein, während dem er es aber an Strenge gegen unsere Leute durchaus nicht fehlen läßt. Kurz, er behandelt die Sozialdemokraten ganz anders als die Reichsbändler und die Sterbvereinsler. Kommt ein sozialdemokratischer Diener und mit einem Tag frei haben, das kann Herr Simon nicht geben. Dafür braucht einer von dem Sterbverein, wenn gerade der Ball stattfindet, am gleichen Tage seine Züge nicht fahren und bekommt außerdem für den nächsten Tag auch noch frei.

Wir haben nun gegen die Freigabe eines oder zweier Tage durchaus nichts einzuwenden, der Herr Vorstand hat ja die Berechtigung hierzu, wir wollen nur das eine: Wenn der Herr freibekommt, dann soll Herr Simon auch dem J aus der gleichen Ursache und mit derselben Begründung frei geben. Wenn man auf der einen Seite ein Auge zudrückt, dann muß man objektiver Weise dies auf der andern tun.

Aber Herr Simon tut in seiner Parteilichkeit noch viel mehr. Sucht ein bei uns organisierter Diener um Zuweisung eines anderen Dienstpostens an, da scheidet Herr Simon das Gesicht einfach nicht an die Generaldirektion ein; sucht aber einer vom Reichsbund an, das wird günstig beantwortet und der Mann bekommt oben was er will.

Da kommen Leute über ganz besondere Protektion des Reichsbundobmannes vom Wächterdienst zum Fahrerdienst, und wenn es den Leuten nicht gefällt, auch wieder zum Wächterdienst. Eine ganze Reihe von berartigen Protektionen können wir nicht aufzählen, doch wir haben sie für ein anderes Mal auf.

Die Generaldirektion will nicht das irgend welche Protektion ausgeübt werde, weil sie weiß, daß dadurch die Liebe zum Dienst und schließlich auch die Sicherheit des Dienstes leidet. Doch Herr Simon kümmert das nicht. Als Protektor des Sterbvereines muß er bei diesen Leuten selbstverständlich Protektion üben, und die Reichsbändler, seine auserwählten Lieblinge, können natürlich alles haben und auch alles durchsetzen was sie wünschen. Gerade dadurch wird das und Zwietracht unter dem Personal geschürt, und wenn darunter die glatte Abwicklung des Dienstes leidet, so ist daran in erster Linie der objektive Vorstand Herr Simon schuld. Im eigenen Wirkungskreis will Herr Simon diese Dinge nicht ändern und deshalb übergeben wir diese Zeiten der Szentlichkeit. Sollte dies nicht die gewünschte Aenderung herbeiführen, dann kommt viel mehr, aber auch viel schäfer. Wir wollen keine Lieblinge, aber auch keine Stiefkinder des Herrn Vorstandes sein. Also Herr Vorstand! Dandeln Sie nach dieser Auffassung und Sie werden von uns gewiß Ruhe haben.

**Brannau am Inn. (Ein roher Bahnmeister.)** Es gibt selten einen Vorgesetzten, der es so gut trifft, das ihm unterstellende Streckenpersonal und seine Arbeiter so durcheinander zu hegen und auszufahren, als der Herr Bahnmeister Potucek in Oberberg-Altheim. Wenn das wäre noch immer zu ertragen, denn die Charaktereigenschaften des Herrn Potucek sind heute selbst dem letzten Oberbauarbeiter seines Bezirkes bekannt und es ist daher tatsächlich schon zu weit gekommen, daß

die Untergebenen Herrn Potucel als Vorgesetzten gar nicht mehr ernst zu nehmen brauchen.

Wenn sich dieser Mann auch anschießt, seit einigen Wochen seine Untergebenen in der ordinärsten Weise zu behandeln und dieselben mit allen möglichen Kosenamen als: „blutiger Hund“, „Rindvieh“, „Lepp“ und dergleichen zu bezeichnen, dann ist es endlich an der Zeit, daß wir gegen eine solche Behandlung energisch Protest erheben und Herrn Potucel klipp und klar erklären, daß wir nicht mehr gesonnen sind, noch länger die Kosenamen zu ertragen.

Offentlich wird dieser Wink genügen, um dem Herrn Bahnmeister menschenwürdige Umgangsformen mit seinen Untergebenen anzugewöhnen.

Wäre dies nicht der Fall, so wären wir leider gezwungen, uns mit Herrn Potucel noch eingehender zu befassen. Wir sind überzeugt, daß er das nicht will, denn das gegen ihn zutage geförderte Material könnte für ihn gefährlich werden. Also bessern Sie sich, Herr Bahnmeister, sonst sehen wir uns wieder.

**Hainfeld.** (Todesfall.) Am 8. Jänner l. J. wurde Genosse Franz Schwendner, Lokomotivführer in Tarnitz, zu Grabe getragen. An ihm verliert die Ortsgruppe Hainfeld einen tüchtigen, treuen und überzeugten Genossen, der nicht nur unter Genossen und Kollegen, sondern auch bei den Vorgesetzten sich besonderer Beliebtheit erfreute. Das zeigte sich auch beim Leichenbegängnis, da sich hieran viele Eisenbahner in Uniform und Zivil sowie auch viele Dienstwächler der Stationen und der Heighäuser Hainfeld und Wien, aber auch eine bedeutende Anzahl aus dem Würgertum in Tarnitz beteiligten. Desgleichen wurde eine bedeutende Anzahl von schönen Kranzspenden dem teuren Verbliebenen zuteil. Am offenen Grabe hielt Genosse Sieberhofer, Lokomotivführer in Hainfeld, dem so früh dahingegangenen Genossen einen warmen Nachruf. Die Erde sei ihm leicht!

**Brünn.** Die Oberbauarbeiter und Wächter der Strecke St. Pölten bis Kaniž-Eibenschitz der I. I. St. G. O. unterstehen dem Bahnmeister Franz Wymetal, welcher einen Genuß darin findet, seine Untergebenen auf alle möglichen Arten zu schikanieren und zu schädigen. Was sich dieser Herr in dem Umgang mit seinen Untergebenen leistet, grenzt an bodenlose Frechheit und Rohheit und wäre ihm der Umgang mit diversen Bierführern anzuzumessen. Welche demjenigen, der sich diesem Herrn nicht erkenntlich zeigen kann, denn derjenige hat am meisten unter seinem Regime zu leiden. Wie uns bekannt, wurden jedem Bediensteten, die zu den Reserven gehörigen Kundmachungen der Direktion, Präf.-Bl. 588, de dato Wien 26. Oktober 1910, eingehändigt, und man konnte sich im Notfall nach selber halten. Anders aber geschah dies beim Herrn Bahnmeister Wymetal. Dieser fand es nicht für nötig, die Kundmachung zu verteilen, sondern gab sie nur seinen Lieblingen und die wurden dann noch auf beste informiert. Laut Absatz I der erwähnten Kundmachung stand es jedem Bediensteten frei, sofort schriftlich, beziehungsweise mündlich es der Direktion in dieser Richtung Auffklärung einzubringen. Bedienstete, die sich beim Herrn Bahnmeister aus diesem Grunde um Freikarten und Urlaub bewarben, können noch weiter auf solche erfolglos warten. Ja, Herr Wymetal, warum soll denn einem armen Wächter nicht die Möglichkeit geboten sein, zur Direktion zu fahren? Und noch dazu, wenn dies berechtigt ist? Glauben Sie, daß alle unter ihrer Hand freizeichnen müssen, wie sie sich auszudrücken bemühen? Geben Sie gut auf sich selber acht, denn sich zu brüsten: „Sie haben schon ein wenig vom Dienste geholt“, ist wahrlich kein Verdienst, denn um das tägliche große Brot kann man bald jemand bringen, aber ihm eines geben, ist schwer. Wir wissen gut, daß Ihnen die Rollen ein Dorn im Auge sind, und hatten Sie auch große Weisheit seitens des Herrn Streckenchefs Pablovic, aber dies wird sich nun ändern. Die Arbeiter werden sich Ihr rohes Benehmen nicht weiter gefallen lassen und mühen sie zur Selbsthilfe greifen. Nehmen Sie dies für diesmal zur Warnung und bessern Sie sich; falls nicht, können wir mit weiterem Material aufwarten, was vorläufig am Lager bleibt. Gleichzeitig diene Ihnen zur Kenntnis, daß diese Zeilen von keinem Ihnen Untergebenen herrühren, damit nicht eventuell arme unschuldige Familienbater unter Ihrer Mißgunst zu leiden haben. Die rote Wacht.

**Nied im Jankreis.** Die Anschuldigungen in „Eisenbahner“ Nr. 35 vom 10. Dezember 1910 gegen Bahndirektor Reichlinger sind geklärt und bereinigt und daher gegenstandslos.

**Zglau.** (Oesterreichische Nordwestbahn.) Durch die Verlegung des Bahnmeisters Herrn Reich verlieren die Oberbauarbeiter der O. N. W. B. in Zglau einen ehrlichen und offenen Charakter, der in seiner Eigenschaft als Vorgesetzter das unterstellte Personal stets gerecht und taftvoll behandelte. Mit schwerem Herzen sehen die Arbeiter den Herrn Bahnmeister Reich scheiden, doch geben sie sich der Hoffnung hin, daß sie einen guten Nachfolger bekommen werden.

**Brünn.** (Intelligenz eines „Reichsbündlers.“) Samstag den 7. Jänner 1911, beim Zuge Nr. 320, hat der Lokomotivführer Strnad aus Lundenburg, ein frommer Deutscher, Mitglied des „Reichsbundes“ der Eisenbahner, seine Rohheit gezeigt. Bei demselben Zuge hatte die automatische Bremse nicht funktioniert und der diensthabende Wagenaufseher bemühte sich, diese umzustellen, was einige Minuten Zeit brauchte. Auf das hin fing der „Reichsbündler“ mit den Worten Trottel, dumme Kerl u. s. w. zu schimpfen an. Wir raten dem Herrn, in Zukunft sich ein bißchen zu mäßen, sonst könnte ihm das unangenehm sein. Gleichzeitig machen wir alle Bedienstete auf diesen Herrn aufmerksam.

**Nied im Jankreis.** Die Bahnhofs-Nied erklärt hiermit, daß sie der Einfindung des Nachrufes für Herrn Inspektor Kaiser der Bahnerhaltungsdirektion Nied vollständig fernsteht, da die Mitglieder der Bahnhofs-Nied weder Grund noch Ursache haben, einen derartigen Nachruf im Nachblatt zu veröffentlichen. (Anmerkung der Redaktion. Der in Nr. 3 vom 20. Jänner erschienene Nachruf ist uns von vertrauenswürdigster Seite zugesendet worden, weshalb wir keinen Anstand nahmen, die Notiz zu veröffentlichen.)

**Unzmarkt.** (Zugentgleisung.) Am 14. Jänner 1911 wurde Zug Nr. 968 beim Einfahrtsignal angehalten, weil Zug Nr. 965 mit dem Verspät noch nicht fertig war. Als die Einfahrt freigegeben wurde, bemerkte der dortige Kontrollwächter, daß zwei Wagen des Zuges Nr. 968 entgleist waren. Der Kontrollwächter gab sofort die notwendigen Signale und der Zug wurde zum Stillstand gebracht. Diese Entgleisung dürfte auf das schnelle Anhalten des Zuges vor dem Einfahrtsignal zurückzuführen sein. Das Einfahrtsignal ist ungünstig aufgestellt, so daß es erst im letzten Moment bemerkt werden kann. Zweckmäßig wäre es, wenn beim Wächterposten 224 ein Kontrollringelwerk angebracht wäre, so daß der Wächter beim Erönen des Ringelwerkes den herannahenden Zug das „Langsam“-Fahrtsignal geben kann. Durch das „Langsam“-Fahrtsignal aufmerksam gemacht, wird es dann dem Lokomotivführer stets gelingen, den Zug noch vor dem auf „Halt“ gestellten Einfahrtsignal zum Stillstand zu bringen. Wir sind neugierig, wem die I. I. Staatsbahndirektion in Willach als den Schuldtragenden herausgreifen wird.

**Rudweis.** Am Rangierbahnhof in Rudweis ist ein Arbeitsgeleise, welches von der zweiten Reserve bedient wird. Laut Vorschrift hat beim Abrollen ein Mann zwei Geleise zu bedienen. Hier in Rudweis kommen jedoch sieben Geleise

Betracht. Laut Bestimmung des Herrn Petru, der die Stelle des Vorstandes am Rangierbahnhof bekleidet, sind für die sieben Geleise nur zwei Mann ausgestellt. Selbstredend ist es vollständig ausgeschlossen, daß die zwei Mann den Dienst für sieben Geleise anstandslos verrichten können. Die Folge ist, daß öfter Wagen beschädigt werden. Natürlich werden dann die Verschieber zur Verantwortung gezogen, eventuell bestraft. Doch dies geniert Herrn Petru nicht im geringsten, wenn nur der dritte Mann beim Rollgeleise erspart wird. Für die Unterfunktion der Verschieber ist ebenfalls sehr schlecht geforgt. Ein alter Kastenwagen, wo durch alle Fugen und Löcher der Wind pfeift, ist heute immer noch der einzige Unterfunktraum für die Verschieber. Es hat bereits vor langer Zeit der Herr Oberinspektor Eder v. Födermayer einer Deputation das Versprechen gegeben, daß ein besserer Unterfunktraum geschaffen wird, doch ist in dieser Angelegenheit bis heute nichts unternommen worden. Vielleicht, wenn die Wunde zusammenbricht, daß dann endlich etwas gemacht werden muß.

**Salzburg.** (Von der Salzammergut-Lokalbahn.) Hier treibt seit einiger Zeit ein gewisser Herr Draxler, seines Zeichens Unterbeamter von Direktionsquadern, eine eigenartige Politik in Walmache. Dieser seine Herr, nebenbei gesagt, Inhaber eines schriftlichen Mißtrauensvotums in Bezug auf seine Wirksamkeit im Interesse der Bediensteten, sowie Mitglied des christlichen Verkehrsvereins u. s. w., fühlt gegenwärtig das Bedürfnis, nachdem die Neuwahlen in die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherung bevorzogen, seine ehrenwerte Person höchstselbst zu kandidieren und läßt sich zu diesem Behufe klebezettel drucken, die er unter die Bediensteten verteilt und für seine Person Propaganda macht, indem er den Leuten verspricht, daß er zum Danke für seine Wahl es bei der Unternehmung durchsetzen wird, daß dieselben die Regiefahrpreise bei der I. I. Staatsbahn erlangen, um welche die Bediensteten schon einigemal umsonst petitionierten. Er erklärt, daß er sich zu diesem Zwecke bereits an Dr. Stöckel um Intervention wendete. (Sonderbar, Dr. Stöckel und der christliche Draxler.) Dieser seine Herr glaubt wirklich, die Bediensteten haben ein so schwaches Gedächtnis, daß sie schon vergessen haben, weshalb sie ihm das Mißtrauen ausgesprochen haben und daß dieselben tatsächlich so dumm sind und an eine einflussreiche Wirkung bei der Direktion glauben. Da dürfte sich dieser Herr Kandidat schon verrechnet haben. Mag sein, daß sich einige Anhänger, von den Charaktereigenschaften eines Draxlers finden werden, jedoch dürfte es nicht allzu brillant ausfallen, da es doch wenige geben dürfte, welche sich ebenso wie er, nach seiner eigenen Aussage nur des materiellen Vorteiles wegen christlichsozial organisieren (was zu gut deutsch Genossenschaftsumperie heißt) und sind ihm solche Wähler von ganzem Herzen vergönnt. Alle rechtschaffener und ehrlich denkenden Bediensteten werden jedoch wissen, was sie zu tun haben und einem solchen Kandidaten die Stimme nicht geben. Für dieses Mal genug, wenn Herr Draxler es jedoch wünscht, können wir jederzeit dienen.

Diejenigen, welche nicht am Leim gehen.

### Der Sammlungsberichte.

**Moskergrub.** Am 8. Jänner sprachen hier in einer öffentlichen Eisenbahnerversammlung die Genossen Schiller und Ebert über die Forderungen des Eisenbahnerpersonals.

**St. Veit a. d. Glan.** Am 8. Jänner sprach hier in einer sehr gut besuchten Eisenbahnerversammlung Reichsratsabgeordneter Genosse Schrammel über die Lebensmittelteuerung.

**Wien-Penzing.** Freitag den 20. Jänner, um 2 Uhr nachmittags, fand eine beim „Weißen Rößl“ vom Genossen Sommerfeld einberufene öffentliche Modsignaldieners- und Wächterversammlung statt, zu der als Vertreter der Zentrale Genosse Franz Dusek entsandt wurde. Auf der Tagesordnung waren zwei Punkte: 1. Die Anträge der Modsignaldieners- und Wächter an die Zentralpersonalkommission (I. I. Eisenbahnministerium). 2. Neuwahl der Vertrauensmänner. Im ersten Punkt der Tagesordnung legte der Referent Genosse Sommerfeld den Schwerpunkt auf die noch ausstehenden Forderungen der Wächter und Modsignaldieners und erstete für seine trefflichen Ausführungen reichen Beifall. In seinen weiteren Ausführungen richtete er auch an die von allen Linien der I. I. Staatsbahndirektion Wien anwesenden Modsignaldieners- und Wächter, inklusive der Vertrauensmänner derselben, den zu Herzen gehenden Appell, den Lohnarbeitern, welche bei allen bis jetzt durchgeführten Gehaltsvergrößerungen am schlechtesten bedacht wurden, nicht immer durch die Stellung neuer Forderungen ein Gemüts zu bereiten, sondern auch bedacht zu sein, daß endlich auch für die gewiß in traurigsten Verhältnissen lebenden Oberbau- und sonstigen Lohnarbeitern, durch Zurückziehung, nicht allzu drängender Forderungen, ein größeres Stück Brot erreichen zu lassen. Er verweist auf das Solidaritätsgefühl der Arbeiter, die in allen bis jetzt durchgeführten Lohnkämpfen, trotzdem für diese Arbeiter nichts oder sehr wenig abfiel, stets treu zur Organisation hielten, und bittet die organisierten Bediensteten, jetzt auch für die Verbesserung der Lage der Lohnarbeiter einzutreten. Seine an das Solidaritätsgefühl der Versammelten gerichteten Worte wurden mit Zustimmung und großem Beifall aufgenommen. Nach Genossen Sommerfeld ergriff Genosse Dusek das Wort, der in treffender Weise die heutigen Verhältnisse kennzeichnete, indem er darauf hinwies, daß es immer wieder jene christlichsoziale und deutschnationale Parteien im Parlament sind, die die Forderungen der Eisenbahner ablehnen, welchen aber trotzdem leider noch ein Teil der Eisenbahner nachläßt und sich von diesen Herren an der Nase führen läßt. Er verweist auf die geantanten Verschlechterungen der Unfallversicherung bei den Eisenbahner, die nur durch eine starke Organisation abgewehrt werden können. Auch Genosse Dusek verlangt durch Wahrung von Solidarität den Lohnarbeitern zu ihren Forderungen zu verhelfen und schloß mit einem Appell, sich der Organisation anzuschließen, sein mit Beifall aufgenommenes Referat. Nachdem noch einige Genossen das Wort ergriffen hatten, wurde der zweite Punkt, Neuwahl der Vertrauensmänner, in gewohnter glatter Weise erledigt, welches ein Zeichen des sehr gut ausgebauten Vertrauensmännerstems unter den Wächtern kennzeichnet. Bei der Wahl der Hauptvertrauensmänner wurden folgende Genossen vorgeschlagen und per Applikation gewählt: Josef Sommerfeld, Modsignaldieners, Wien I, Obmann, Franz Karl, Modwächter, Bahnerhaltungsdirektion Wien III und Franz Böhm, Modsignaldieners, Wien II, Stellvertreter; Wilhelm Unterthan, Wächter, Bahnerhaltungsdirektion Wien III, Schriftführer, Josef Stangl, Modwächter, Wien, und Josef Schnobrich, Modsignaldieners, Penzing, Stellvertreter.

Nach einem Schlussworte des Vorstehenden Genossen Schnobrich wurde die Versammlung geschlossen.

**Paffau.** Am 6. Jänner fand hier eine Versammlung mit Christbescherung für die Kinder der Bediensteten der I. I. österreichischen Staatsbahnen statt. Eingeleitet wurde die Feier durch eine herzliche Ansprache des Genossen Rajz, worauf die Bewirtung der Kinder erfolgte. Ganz besonders wurde die Feier dadurch gehoben, daß einige Kinder der Bediensteten Gedichte vortrugen. Im ganzen und großen gab es nur vergnügliche Gesichter und wir danken auf diesem Wege den Leuten, die an dieser Feier beigetragen haben.

**Jansbrunn.** Am 7. Jänner fand beim Marsoner eine von der Ortsgruppe I einberufene Vereinsversammlung für das Zugbegleitungspersonal statt. Tagesordnung: 1. Wünsche und Beschwerden des Zugbegleitungspersonals. 2. Anträge und Anfragen. Nachdem Genosse Scheibin die Versammlung eröffnete, wurde sofort in die Tagesordnung eingegangen.

Wie nun Genosse Gruber für die Lastzugbegleiter die Wünsche und Forderungen vorbrachte, so tat dies Genosse Fehlinger für die Oberkondukteure, während Genosse Fschelichnig Beschwerden, betreffend die Rängeinteilung der Kondukteurzugführer vorbrachte. Vom Genossen Pieter wurde dann an der Hand einer Zusammenstellung nachgewiesen, daß die Unzufriedenheit des Personals in der Hauptsache in dem geringen Verdienst an Fahrgebühren zu suchen sei, die in direktem Gegensatz zu den relativ größeren Leistungen, die der technische Fortschritt im Maschinen- und Verkehrswesen verursacht habe, stehen.

Reichsratsabgeordneter Genosse Tomschil als Vertreter der Zentrale kam nun auf alle vorgebrachten Wünsche und Forderungen zu sprechen, wobei er zusammenfassend erklärte, daß die Südbahnerverwaltung eben nicht glauben wolle, daß unter ihrem Personal eine solche große Erregung herrsche, weshalb natürlich auch die Zugstände speziell an die Kategorie der Zugbegleiter so mager ausfallen. Es sei ihm sehr wünschenswert, alle Wünsche und Beschwerden kennen zu lernen; an der Zentrale werde es nicht mangeln, wenn es zur Vertretung derselben kommt.

Im übrigen verweist er auf die am 28. Jänner 1911 in Wien stattfindende Reichskonferenz der Zugbegleiter aller Bahnen, welche Beschlüsse dann sowohl beim Eisenbahnministerium als auch den Privatbahnverwaltungen überreicht werden. Die Versammlung, welche nahezu sechs Stunden dauerte, verlief zeitweise recht lebhaft und zeigte von großer Erregung und Kampfschloffenheit.

**Brannau am Inn.** Sonntag den 15. Jänner fand in Frau Helene Wachtmeiers Gasthaus eine gut besuchte öffentliche Eisenbahnerversammlung statt, bei welcher Genosse Adolf Müller aus P. referierte.

**Sigmundsherberg.** Am 8. Jänner fand hier eine gut besuchte Versammlung statt, wo Genosse Doucal aus Wien eine Anzahl erster und heilerer Vorträge vom Besten gab.

### Aus den Organisationen.

**Ober-Deutenstorf.** Bei der am 22. Jänner 1911 abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Josef Bohmann, Obmann, Ernst Wodicka, Stellvertreter; Johann Scholz, Kassier, Adolf Löwe, Stellvertreter; Ludwig Barta, Schriftführer. Gottlieb Rindl, Stellvertreter; Heinrich Berger, Franz Hofer und Friedrich Petraf, Subkassiere; Wilhelm Silbernagel, Anton Negler und Johann Berger, Ausschuhmittglieder. Alle Zuschriften sind an Genossen Josef Bohmann in Ober-Deutenstorf, Fabriksgasse 502, zu senden.

**Wiesau.** Bei der am 20. Jänner abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Anton Fackl, Obmann; Bernhard Wittner, Kassier; Prabez und Melzer, Revisoren. Nach der Wahl hielt Genosse Peinl einen Vortrag über Zweck und Nutzen der Organisation. Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind zu richten an: Anton Fackl, Wlodsignalbiener in Wiesau; in Geldangelegenheiten: B. Wittner, Bahnwächter in Wiesau, Posten Nr. 101.

**Trieben.** Am 15. d. M. fand in Heimgartners Gasthaus in Gaishorn die Generalversammlung der Zahlstelle Trieben statt. Bei der hierauf vorgenommenen Neuwahl wurden folgende Genossen gewählt: Daniel Maierhofer, Bahnschellenleiter, Johann Weichenböck, Stellvertreter; Johann Wilding, Kassier; Karl Dorn, Schriftführer, Paul Berger, Stellvertreter; Hermann Haberl und Johann Reiter, Kontrollor. Als Subkassier für Rändorf: Paul Berger; für Gaishorn: Sebastian Streinid. Sämtliche Zuschriften sind zu richten an: Daniel Maierhofer, Zimmermann, Post Gaishorn.

**Tirschnitz.** Bei der am 15. Jänner 1911 stattgefundenen Neuwahl wurden folgende Genossen gewählt: Wilhelm Heide, Obmann, Georg Breit, Stellvertreter; Franz Klieber, Kassier, Georg Wörl, Stellvertreter; Wenzel Mädl, Schriftführer, Wilhelm Grünner, Stellvertreter; Johann Stöcker und Johann Reich, Revisoren; Josef Maier und Franz Kneisl, Ausschuhmittglieder; Johann Heintl, Bibliothekar. Alle Zuschriften sind an Genossen Wilhelm Heide, Kondukteur, zu richten.

**Mallnitz.** Bei der am 15. Jänner stattgefundenen Versammlung der Zahlstelle Mallnitz erstattete der Herr Gabriel aus Spittal ein sehr gutes Referat, welches mit Beifall aufgenommen wurde. Weiters wurde der Genosse Thomas Dobrounig zum Vertrauensmann und Genosse Michael Bergeringer zum Schriftführer gewählt. Alle Zuschriften sind daher an Genossen Thomas Dobrounig, Weichenwächter in Mallnitz, zu senden.

**Wolfsberg.** Am 5. Jänner hielt die Ortsgruppe Wolfsberg ihre diesjährige Generalversammlung ab. Als Referent war Genosse Mahler, Parteisekretär aus Magenburg, erschienen, welcher in einem einflussreichen Referat den Zweck und Nutzen der Organisation und die Ursache der zunehmenden Teuerung geredete. Bei der Neuwahl des Ausschusses wurden folgende Genossen gewählt: Karl Wirth, Lokomotivführeramt, Obmann, Simon Jöbstl, Zugführer, Stellvertreter; Franz Arkar, Kassier, Josef Waga, Stellvertreter; Michael Amacher, Schriftführer, Alexander Ebner, Stellvertreter; Franz Weber, Ernst Ellenöckl, Revisoren, und Wilhelm Häring, Bibliothekar. Alle Zuschriften sind an den Genossen Karl Wirth, Lokomotivführeramt, anwärter in Wolfsberg-Mising 25, zu richten. Vereinsbeiträge sind an die Kassiere Franz Arkar und Josef Prag abzuführen.

**Wistal.** Bei der am 16. Jänner abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Alois Papski, Obmann, Julius Kubasch und Alois Demel, Stellvertreter; Adolf Ruchaz, Schriftführer, Adolf Ludwig und Franz Kömisch, Stellvertreter; Franz Kömisch, Kassier, Johann Gsch und Franz Demel, Stellvertreter; Franz Pollaschek, Bibliothekar, Franz Vorner, und Johann Pospisil, Stellvertreter; Franz Mitsch und Wilhelm Machacek, Revisoren; Anton Quitt, Simon Reib, Jakob Czerny, Adolf Kupa, Franz Richter, Ausschuhmittglieder. Nach der Wahl hielt Genosse Koranda einen Vortrag. Laut Beschluß der Generalversammlung finden die Vereinsabende jeden Montag nach dem 1. und 15. im Monat statt. Ist der 1. oder 15. ein Montag, so findet die Versammlung an diesem Tage statt.

**Wiansko.** Bei der am 15. Jänner 1911 abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Johann Sabranek, Vershuhaußseher, Bahnhof Wiansko, Obmann, Regidius Rysanel, Stellvertreter; Johann Prachobina, Kassier; Franz Fryz, Schriftführer. Sämtliche Korrespondenzen sind an den Obmann zu richten; Geldangelegenheiten an den Kassier. Nach der Neuwahl hielt Genosse Mouta einen Vortrag über Zweck und Nutzen der Eisenbahnerorganisation und Pflichten der Mitglieder gegenüber dem Allgemeinen Reichsbahn- und Gewerkschaftsverein.

**Penzing.** Bei der am 18. Jänner stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuh gewählt: Josef Sommerfeld, Obmann, Johann Solaer,

Stellvertreter; Johann Luderbauer, Kassier, Josef Schnobrich, Stellvertreter; Franz Gittenberger, Schriftführer, Karl Loidl, Stellvertreter; Josef Seemann und Stephan Körbl, Kontrollor, Josef Züh, Karl Schöber, Anton Grünberger, Anton Gilhofer, Rudolf Herzog, Josef Gangl, Josef Luskat, Ausschussmitglieder; Johann Greisinger, Subkassier.

Die Vereinsabende finden wie bisher jeden Mittwoch nach dem 1. und 15. des Monats statt. Wenn auf diese Tage ein Feiertag fällt, so findet der Vereinsabend am nächsten Mittwoch statt.

Selbstthal. Bei der am 15. Jänner 1911 abgehaltenen Generalversammlung der Ortsgruppe wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Peter Solub, Obmann, Karl Stehregger und Simon Kaiser, Stellvertreter; Th. Anderwelt, Kassier, Ger. Weissensteiner, Stellvertreter; Franz Eberl, Kontrollor, Aug. Willeberg, Stellvertreter; Hermann Reindl, Schriftführer, Peter Matzschweiger, Stellvertreter; Joh. Wassenbauer, Bibliothekar, Matthias Mahler, Stellvertreter. Alle Zuschriften sind an den Obmann Peter Solub zu senden.

Höfelsdorf. Bei der am 15. Jänner vorgenommenen Neuwahl der Ortsgruppenleitung wurden folgende Genossen gewählt: Josef Bauer, Obmann, Jos. Schneider, Stellvertreter; Franz Gajer, Kassier, Franz Pulitzel, Stellvertreter; Franz Machur, Schriftführer, Leopold Richter, Stellvertreter; Joh. Wiedner, Kontrollor, Joh. Hermann, Stellvertreter; Jos. Bauer, Bibliothekar, und Joh. Hermann, Kranzkollektionskassier. Zugleich sind Leopold Richter, Franz Machur und Franz Pulitzel als Subkassiere für die Strecke und Station Wappoltenreith gewählt und werden die Mitglieder ersucht, ihre Beiträge nur an den Kassier oder einen Subkassier zu übergeben. Ferner wurden als Vertrauensmänner gewählt: für Diener: Bauer; für Wächter: Joh. Schneider; für Oberbauarbeiter: Jos. Bauer.

Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind zu richten an Jos. Bauer, Blockwächter, Bahnhof Höfelsdorf; in Gesangsangelegenheiten an Franz Gajer, Blockwächter, Bahnhof Höfelsdorf. Zugleich wird bekanntgegeben, daß die Monatsversammlungen jedesmal im „Eisenbahner“ bekanntgegeben werden.

Jägerndorf. Vor kurzem fand im Gartenfaal des Arbeiterheims die diesjährige Generalversammlung der Ortsgruppe Jägerndorf des Allgemeinen Reichsbahn- und Gewerkschaftsvereins der Eisenbahner statt. Die Berichte des Obmannes und Kassiers wurden mit Befriedigung zur Kenntnis genommen. Der Sekretär Genosse Koranda aus Brünn hielt einen oft vom Beifall unterbrochenen, interessanten Vortrag über die Ziele und Aufgaben der Eisenbahnerorganisation.

In die Ortsgruppenleitung wurden folgende Genossen gewählt: Alois Burkert, Obmann, Vinz. Ander und And. Schwachula, Stellvertreter; Franz Kristel, Kassier, Max Achah, Stellvertreter; Anton Cernin, Schriftführer, Albert Frömel, Stellvertreter; als Beisitzer Wilhelm Friedrich, Ernst Englisch, Joh. Mittel, Albert Mittel, Franz Unger; in den Ersatz als Subkassiere: die Genossen Adolf Bier, Albert Fochler, Josef Frenzel, Rudolf Girlich, Eduard Keller, Karl Piederer, Eugen Machala, Franz Nitsch und Anton Nowoin; als Revisoren: Gustav Dvorkal, Max Hoffmann und Heinrich Tomke.

Alle Zuschriften sind an den Obmann Genossen Alois Burkert, Arbeiterheim Jägerndorf, und Gelber an den Kassier Genossen Franz Kristel, Wilschgasse 5, Jägerndorf, zu senden.

Regelmäßige Zusammenkünfte finden statt, wie folgt: Jeden vierten Dienstag im Monat Ausschussführung und jeden ersten und dritten Dienstag im Monat Diskussionsabend mit Vortrag im Arbeiterheim um halb 8 Uhr abends. Die Mitglieder werden ersucht, an den Diskussionen, die sehr wichtig sind, sich rege zu beteiligen und ihre Frauen mitzubringen. Um eine regelrechte Organisationsfähigkeit zu ermöglichen, ersucht die neugewählte Ortsgruppenleitung um tatkräftige Unterstützung und Mitarbeit aller Mitglieder. Keiner darf müßig zuschauen, der nicht will, daß die reaktionären Schatzmacher in die Salme schießen. Die Zerplitterungsgelüste jener Sorte können nur durch eine regelrechte, planmäßige und zielbewußte Organisationsarbeit durchkreuzt werden.

Nach Schluß des Blattes.

Paul Singer.

Berlin, 31. Jänner. Der deutsche Reichstagsabgeordnete Genosse Paul Singer ist heute mittags im Alter von 66 Jahren gestorben. Mit Paul Singer, der schon unter dem Sozialistengesetz für die Sache der damals schwer bedrängten Arbeiterschaft tätig war, verliert die deutsche Sozialdemokratie einen ihrer hervorragendsten Vertreter.

Eisenbahnhygiene.

Unterricht des Personals in der ersten Hilfeleistung. Entsprechend einer Anregung des Vereines badischer Bahn- und Bahnkassenärzte hat die Generaldirektion der badischen Staatsbahnen in Ergänzung der bestehenden Bestimmungen über die Abhaltung von Unterrichtskursen zur Ausbildung des Personals in der ersten Hilfeleistung folgendes verfügt: 1. Es soll daran festgehalten werden, daß zum Unterricht nur die Hilfsmittel des kleinen Rettungssatens benutzt werden. Die Verwendung des großen Rettungssatens ist nicht zweckmäßig und soll unterbleiben. 2. Sehr wichtig ist die Verwendung von Schnellverbänden beim Unterricht. Da die hierbei gebrauchten Verbände im Ernstfall nicht mehr verwendet werden können, sind sie bei der Magazinverwaltung unzutauschen. 3. Dem Vorschlag, nicht nur die Bahnärzte, sondern auch die eisenbahnseitig ausgebildeten Notshelfer mit einem Zeitfaden für die Leistung der ersten Hilfe auszustatten, soll nähergetreten werden. 4. An den Bestimmungen über die Teilnahme der ausgebildeten Leute an Wiederholungskursen nach je fünf Jahren soll im Interesse der einheitlichen Ausbildung des Personals auch dann festgehalten werden, wenn etwa einzelne Ärzte bereit wären, weitere Kurse unentgeltlich abzuhalten. 5. Die Verbände und sonstigen praktischen Übungen sind beim Unterricht ausschließlich im Kreise des Lehrers und der Schüler vorzunehmen. Die Schüler lernen dabei und fühlen es am eigenen Körper, ob ein Verband gut sitzt, ob er nicht drückt und dergleichen mehr. 6. Die Höchstzahl der Teilnehmer an einem Kurse wird von 30 auf 20 herabgesetzt.

7. Die für die Abhaltung der Unterrichtskurse in erster Linie empfohlene Zeit des schwächeren Verkehrs (November bis März) ist für die Ärzte nicht besonders günstig, während die Abhaltung des Unterrichts in den Zeiten des stärkeren Verkehrs eisenbahnbedienstete Schwierigkeiten bereitet. Es wird daher den Verhandlungen der Betriebsinspektionen mit den Bahnärzten überlassen, im einzelnen Falle eine angemessene Regelung zu treffen. Soweit es die dienstlichen Interessen gestatten, ist den Ärzten entgegenzukommen.

8. Für den Unterricht und namentlich zu den praktischen Übungen ist viel Platz erforderlich. Wo kein ausreichender, heller und heizbarer Dienstraum zur Verfügung steht, ist zu versuchen, einen geeigneten Raum von der Gemeinde (Mehlsaal), von Schulen (Turnsaal), von denen Sanitätskolonnen, Männerhilfsvereinen und dergleichen zu erhalten. Sofern ein besonderer Aufwand für die Beschaffung eines Unterrichtsraumes gemacht werden soll, ist vorher die Genehmigung der Generaldirektion einzuholen.

Fingerschuhvorrichtungen auf den Eisenbahnen. Wegen des Einklemmen der Finger beim Schließen der Wagentüren haben die Bundesbahnen seinerzeit an den neueren Personenzugwagen sogenannte Fingerschuhklappen anbringen lassen, die sich jedoch im Verlaufe der Zeit nicht gerade bewährt haben. Ein Ingenieur der Bundesbahnen in Zürich hat nun eine neue Art Fingerschuhvorrichtung erfunden. Dieselbe besteht in der Hauptsache aus einer Messingstange, die zu der Türspalte parallel befestigt ist. Ueber diese Stange ist ein hartes Leder gezogen, das sowohl an der Wagentür als auch an der Wagenwand befestigt ist. Bei offener Tür liegt die Stange unmittelbar über der Türspalte; wird die Tür geschlossen, entfernt sich die Stange von der Spalte und das darüber gespannte Leder lenkt unfehlbar jede Hand ab. Die Erfindung ist bereits an einer größeren Anzahl Personenzugwagen angebracht.

Eine Eisenbahnwerkstatt auf Nädern. Bekanntlich werden die Eisenbahnfahrzeuge während eines Teiles des Jahres zu Reparaturzwecken dem Verkehr entzogen. Es liegt natürlich im Interesse einer ökonomischen Verwaltung, diese Reparaturen in möglichst kurzer Zeit auszuführen, da sie die Zahl der disponiblen Fahrzeuge verringern. Zu dem Bestreben durch die Reparaturen kommt aber auch noch der durch Hin- und Rücktransport der Wagen zu und von den Eisenbahnwerkstätten entstehende Zeitaufwand. Wenn die Entfernungen nur kurz sind, so ist er freilich nicht bedeutend; dagegen macht er sich bei weitestgehenden Bahnanlagen sehr störend bemerkbar, namentlich in Zeiten des Wagenmangels.

Nun haben sich die Amerikaner nach dem Vorbild des Propheten Mohammed gesagt: Wollen die Wagen nicht zur Werkstatt kommen so muß die Werkstatt zu den Wagen kommen. Sie haben also kleine Werkstätten in Eisenbahnwagen eingebaut, die auf sämtliche Stationen fortwachen, und in denen, soweit möglich, die Ausbesserungsarbeiten an den Wagen vorgenommen werden. Diese Wagnerewerkstätten sind mit einem Benzinmotor ausgerüstet, der sowohl zum Fahren als auch zum Antrieb der auf dem Gefährt befindlichen Werkzeugmaschinen, wie Drehbänke, Bohrmaschinen u. d. d. Diese Werkstatt-Triebwagen sollen sich während fast eines Jahres gut bewährt haben.

Verschiedenes.

Matzch.

Der Regen regnet früh und spät. Der Regen regnet früh und spät.

Was bringt die Zeitung? Ach herrje! Die Galavou! Das Defilee! Die Damens in der Wallbedache! Gut Wetter für die Reportasje.

Was bringt die zweite? Schwerebrett! Die Deforierung! Das Vanseit! Sieh da, Derr Jagog hat 'nen Erden, Auch Mugdan ist gepipmigt worden.

Was bringt die letzte? (Donnerschock! Es ist ein fettes Jahr für S. mod!) Die Heibenz in Vicht g. tunk! (Behn Spalten! Mensch, nu mach 'nen Punkt!)

Der Regen fiffelt fort und fort. Auch Schmod hat immer noch das Wort. Der Zeitgenosse ringt die Hände: Nimmt denn der Matzch nicht bald ein Ende? (Ernstlichen im Berliner „Vorwärts“.)

Der Grundbesitz der Kirche in Ungarn. Wer hat in Ungarn den größten Grundbesitz? Zu dieser Frage macht die „Kronstädter Zeitung“ folgende interessante Angaben. Es haben:

Table with 2 columns: Name of the Bishop and the amount in Joch Land. Includes entries for Graner, Erlauer, Kalocsaer, Neusohler, Kanader, Raaber, Raichauer, Großwardeiner, Neutraer, Fünfkirchner, Mosonauer, Szatmarer, Stuhlweißenburger, Bpfer, Steinamangerer, Raizner, Bekprimer, and Siebenbürger Bischöfe.

Der gesamte in kirchlichen Händen befindliche Besitz beträgt somit 2.332.574 Joch. Ein ganz ansehnlicher Teil Ungarns. Und der Stifter dieser Kirche hatte nicht einen Stein, auf den er sein Haupt betten konnte.

Eingefendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Wenn die Eltern nervös sind.

Wenn die Eltern nervös sind, so werden es die Kinder oft in erhöhtem Grade oder in anderer Form. Denn die Nervosität zeigt sich in den verschiedensten Erscheinungen, zum Bei-

spiel Kopfschmerzen, Gliederzittern, Zudrungen, Müdenschmerzen, Gesichtsschmerzen, Schmerzen im Hals, Armen und Gelenken, Augenschimmern, Blutwallungen, Herzklappen, Schlaflosigkeit, schweren oder schrecklichen Träumen, Beklemmungen, Schwindelanfällen, Angstgefühlen, übermäßiger Empfindlichkeit gegen Geräusche, Reizbarkeit, besonders früh nach dem Aufstehen, Launenhaftigkeit, Verjagen des Gedächtnisses, gelben Hautflecken, Kopfen in den Adern, Gefühl von Taubheit in den Gliedern, Zittern der Hände und Arme bei Erregungen, blauen Ringen um die Augen, Ohrenausfluß, sonderbaren Gefühlen und Abneigungen, Impotenz, Schreckhaftigkeit, Neigung zur Trunksucht und anderen Ausschweifungen. Diese Erscheinungen gehen dann vielfach auf die Kinder über, oder wenigstens sind die Kinder solcher Eltern von Geburt an so nervenschwach, daß ihre Nerven schon bei verhältnismäßig geringen Anstrengungen versagen.

Solchen Kindern und solchen Eltern tut eine ordentliche Kräftigung der Nerven dringend not, sonst verstimmt sich der Zustand von Jahr zu Jahr und es laun zu den schwersten Formen der Nervosität kommen. Denn darüber muß man sich klar sein, daß Nervenleiden eine Erschöpfung des Zentralnervensystems, nämlich des Gehirns und Rückenmarks, mit sich bringen.

Diese Erschöpfung muß behoben werden erstens durch größte Schonung der Nerven, also Vermeidung aller Schädlichkeiten, wie Überarbeitung, Aufregung (Leichtsin) u. s. w., zweitens durch Zuführung bestimmter Nährstoffe. Diese die erschöpften Nerven infolge des zu großen Kräfteverbrauches Mangel leiden.

Das heutige raffinierte Erwerbseben stellt an die Nervenkraft so hohe Ansprüche, und da reicht das was die Natur uns in der gewöhnlichen Nahrung bietet, oft nicht aus, es muß durch einen besonders für die Nerven geeigneten Lecithinhalten Nährstoff nachgeholfen werden.

Ein solcher ist Dr. Erhards „Bisnerwin“, dessen erstaunliche Erfolge anerkannt sind und in Tausenden von Zuschriften bestätigt werden.

Zwei solcher Briefe aus letzter Zeit lauten:

Teile Ihnen mit, daß Ihr „Bisnerwin“ mir vorzügliche Dienste geleistet hat. Seit zwei Jahren leide ich an Nervosität, konnte nicht ohne Stoch laufen, hatte im linken Bein, am meisten in der Hüfte, furchtbare Nervenschmerzen, konnte keine Nacht schlafen, war über jede Kleinigkeit furchtbar aufgeregt. Seitdem ich Ihr „Bisnerwin“ nehme, kann ich schlafen, fühle mich sehr wohl, und hoffe, daß ich noch mal gesund werde. Habe ja sehr abgenommen, bin sehr mager geworden, doch denke ich, daß das Dide nicht gesund war. Es war gewiß nur schlechtes vereshtes Blut, was durch „Bisnerwin“ alles weg ging. Werde fleißig weiter Gebrauch von Ihrem „Bisnerwin“ machen und denke, daß es so weiter Besserung zeigen wird. Sage Ihnen hiermit meinen besten Dank für Ihre Bemühungen, ich werde, sobald ich wieder hergestellt bin, allen meinen Freunden und Bekannten empfehlen, da ich mich selbst überzeugt habe, was „Bisnerwin“ für gute Wirkung hat.

Anna Willing, Breslau.

Ihr geschätztes Heilmittel „Bisnerwin“ habe ich schon bis auf die dritte Dose weg und fühle mich allerdings, das muß ich gestehen, wohler. Auch der Rheumatismus in dem rechten Hüftgelenk, welcher mich seit drei Wochen im Gehen erheblich plagt, hat soweit nachgelassen, daß ich nur geringere Schmerzen fühle, wenn ich schnell laufe oder etwas schwer trage, zuvor mußte ich mich förmlich anstengen, daß ich das rechte Bein fortbekam. Was die Nerven hauptsächlich betrifft, so ist mir, trotzdem ich mir nicht die zu einer Kur erforderliche Ruhe gönnen kann, viel wohlter geworden, indem ich beim Frühaufrichten eine bleierne Schwere im Kopf und im ganzen Körper nicht mehr verspüre. Auch die Schwäche nach anhaltenden Arbeiten hat nachgelassen. Ich will aber so viel wie möglich sehen, mir mehr Ruhe zu gönnen, um mit Ihrem Nervenmittel die gewünschten Erfolge herbeizuführen, und sollte ich wirklich durch Ihr geschätztes Mittel auf meine Nerven vollständig gestärkt werden, wie wohl es bei mir zu en schlimmsten Erscheinungen noch nicht gekommen ist, denn ich zähle jetzt 40 Jahre, so werde ich auch nicht unterlassen, Ihr werthes „Bisnerwin“ weiter zu verbreiten.

Alfred Hoffmann, Herrenwyl.

Wollte man die lobenden Zuschriften über „Bisnerwin“, die täglich eingehen, alle abdrucken, so würden sie Bücher füllen.

Weil die eigene Hebrzeugung mehr sagt, als alles Lob anderer, schickt Dr. Arthur Erhard G. m. b. H., Berlin 35, Postfach 2. 144 an jeden, der durch Postkarte darum ersucht, eine Probebox „Bisnerwin“ gratis und frägt außerdem noch ein belehrendes Buch über Nervenleiden und ihre Entstehung bei.

Man sollte nicht zögern, es sich kommen zu lassen; denn wie aus vorstehendem ersichtlich, ist mit Nervenleiden nicht zu spaßen.

Advertisement for Kathreiner's Kneipp-Malz-Kaffee. The ad features a large, stylized illustration of a man in traditional attire, possibly a soldier or a worker, standing in a field. The text is arranged in a decorative frame around the illustration, with the brand name 'Kathreiner's Kneipp-Malz-Kaffee' prominently displayed at the top. Below the illustration, there is a smaller text box containing the slogan 'gibt es nur einen - Nachahmungen dagegen viele! Daher Vorsicht! Man verlange und nehme nur Originalpakete mit dem Namen Kathreiner'.



**Meidling.** Genosse Franz Böhm, Schwirt. XII. Murlingengasse 41, unter langjähriges Mitglid, mu tie ge-  
winnungserweise wegen Ausmichtung sein Gattin in  
die Murlingengasse 45 verlegen. Wir eruchen die Genossen, von dieser Ver-  
änderung Kenntnis zu nehmen.

**Dankfagung.** Für die zahlreiche Beteiligung an dem  
Reichenbegängnisse ihres Gatten spricht auf  
diesem Wege die Gelerigte ihren besten  
Dank aus. Ausbeide dankt sie den Mitgliedern der Ortsgruppe Gaimfeld, die  
in so großer Zahl ihrem Gatten das letzte Geleit gaben.

**Franziska Oshwentner.**

**Samstag den 4. Februar 1911**  
veranstaltet das Personal der Eisen-  
bahn Wien-Alpang den diesjährigen

# Eisenbahner-Ball

und ladet hiermit alle Bekannten und  
Freunde höflichst ein. Der Ball findet  
in der Bahnhof-Restaurations, III. Bez.  
Alpangstraße, statt und beginnt um  
- - halb 8 Uhr abends. - -

## Gasthof und Café-Restaurant „Elisabeth“

**Jansbrud** **Margilianstraße** **Jansbrud**  
(nächt dem Südbahnhof, Galtestelle der elektrischen Bahn).  
Empfehle den Herren Eisenbahnern auf der Urlaubsreise  
meinen ganz neu eingerichteten Gasthof.  
**Bürgerliche Preise. Betten von K 1.50 an.**  
Gute Tiroler Weine, Pilsner und Jansbruder Bier.  
**Alois Leitner, Restaurateur.**  
Treffpunkt der Eisenbahner.

**Militär-  
Leintücher**  
200x140 cm groß,  
reinleinen, unver-  
wundlich, mit Stem-  
pel: Heeres-Aus-  
rüstung versehen.  
1 St. K 2.75. 6 St.  
franko.

**TIGERDECKEN**  
200x125 cm groß,  
als Sofa- od. Schlaf-  
decke jahrelang  
verwendb., K 2.40.  
5 St. franko, ver-  
sendet gegen Nach-  
nahme das

**Bettwaren-Versandhaus  
MAX BECKER, Deschenitz  
Nr. 1143 (Böhmerwald).**  
Umtausch gestattet  
oder Geld retour.  
Bettwaren-Preis-  
liste gratis u. franko.

**!!! Von Verjähmtern !!!**  
Die schönsten Herren- und Knabenanzüge, Oberhemden 7 Kr., Hüter, Wetterkragen  
3 Kr., Winterjacke, Regenrock, Anz u. von 4 Kr. anwärts, (siehe Preis-Liste),  
Smeding, Sackanzug etc., ferner Herrenhemden Kr. 1.70, Unterhosen Kr. 1.30,  
Damenhemden Kr. 1.40, Socken Kr. 1.00, Korsetten, Unterwäsche Kr. 1.90, 1 Souplet  
Bettwäsche Kr. 4.80, mit Sammeten Kr. 6.50, Schlafrocken Kr. 8.50, Reithosen,  
Kr. 1.50, in Reinen Kr. 2.20, schwere Bettzüge Kr. 7.50, Betten Kr. 8.50, Gerüst  
Kr. 9.20, Angeln, Chiffons, Reizeiten, keine Zeit- und Tischdecken Kr. 8.50,  
Tepiche, Spinnen, so lange sowie feine Brautausstattungen. Alles in größter Aus-  
wahl kammend billig. Nur bei Goldstein, Wien, Kaffeeh. 20, Brodianstr. sehr reell.

**Billig-  
böhmisches  
Bettfedern**  
5 Stilo: neue gefüllene K 9.60 bessere  
K 12. - , weisse baumwoll gefüllte  
K 18. - , K 24. - , schneeweisse baumw-  
woll gefüllte K 30. - , K 36. - , K 42. - ,  
aus rotem Bettmüll,  
gefüllt, 1 Unterbett  
oder 1 Unterbett  
180 cm lang, 116 cm  
breit K 10. - , K 12. - , K 15. - , und K 18. - , 2 Meter lang,  
140 cm breit K 13. - , K 16. - , K 18. - , K 21. - , 1 Kopfkissen  
80 cm lang, 58 cm breit K 8. - , K 8.60, und K 4. - , 90 cm lang, 70 cm breit  
K 4.50 und K 5.50. Anfertigung auch nach jeder beliebigen Maßgabe 3-teilige  
Quar-Matratzen auf 1 Weis K 27. - , bessere K 33. - . Versand franco der Nach-  
nahme von K 10. - . autwärts, Umtausch und Rücknahme gegen Portovergütung  
gestattet. **Venedikt Eichel, Lobes Nr. 170 bei Bilsen, Böhmen.**

**Wir verkaufen aus**  
nachtsweise von aufgelassen Fabriken:

1 große Post europäische Planelleunterhemden . . .	Katt Nr. 2.00 nur Kr. 2.90
1 -	8.60 " 1.95
1 -	8.60 " 1.95
1 -	22. - " 12.50
1 -	42. - " 30. -
1 -	24. - " 15. -
1 -	30. - " 13.50
1 -	21. - " 10.80
1 -	8.50 " 3.60
1 -	12.50 " 8. -
1 -	17. - " 11. -

Alles garantiert echtfähig und schicklich, wofür schon das bestbekannte  
Nennomnie ter Firma bürgt.

**„Kaufhaus zur Südbahn“**, Graz, Annenstr. 68/10.  
Vollort und nach allen Ländern. - Liefer 20 Kr. franko.  
Nichtpassendes wird antaustlos retournenommen.

## Parteigenossen!

Bestellst Euch jeder ein Packet fehlerfreier  
Reste, enthaltend: **Besten Hemdenoxford, hoch-  
prima Hemden- und Kleiderzephyr, hoch-  
prima Bettkanevas, starke Hemdenlein-  
wand, Blaudruck, Barchent, Blusen- und  
Kleiderstoffe etc., alles nur in prima Qualität**

**40 Meter um 16 K**  
per Nachnahme. Die Restenlänge ist von 4 - 10 Meter  
und kann jeder Rest bestens verwendet werden.  
Ihr werdet staunen über die Billigkeit und Güte  
der Waren.

**LEOPOLD WLÖCK**  
Handweber in Nachod Nr. 17, Böhmen.  
Mitglied der politischen Orts- und Fachorganisation.

Benützen Sie bei Vergebung von Druckaufträgen nur  
die Telephon- **2364 oder 3545** der modernst  
nummern eingerichteten

**DRUCK- UND VERLAGSANSTALT  
„VORWÄRTS“**  
Wien, V. Wienstrasse 89A

### Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen

mit einem Schläger überall einzuführen, habe ich mich entschlossen  
dieselben zu obigen billigen an gros-Preis ohne Nachnahme zur  
Probe zu senden! Kein Kaufzwang! Ziel 3 Monat! Durch Seifen-  
ersparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte  
Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen!  
Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unverwundlich!  
Grösste Arbeitserleichterung! Schont die Wäsche wie bei der  
Handarbeit! - Schreiben Sie sofort an:

**Paul Alfred Goebel, Wien, VIII. Albertgasse Nr. 3**  
Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht.  
Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die  
Maschine geschickt werden soll.

### Beste Bezugsquelle! Billige Bettfedern

**1 Stilo** neue graue, gefüllene Bett-  
federn Kr. 2. - , bessere Kr. 2.40  
halbweiße Kr. 2.80, weiße Kr. 4. - , bessere  
Kr. 6. - , Versteifungsfeder, schneeweisse Kr. 8. - ,  
Damen, grau Kr. 6. - , 7. - und 8. - , Damen,  
weiß Kr. 10. - , Brustkissen Kr. 12. - ,  
Kissenkissen Kr. 14. - von 5 Stilo an franko.

**Fertige Betten**  
aus dichtfähigem roten, blauen, gelben oder weissen Kanting, eine Tu-  
chent 180x118 cm samt zwei Kopfkissen, diese 80x58 cm genügend gefüllt  
mit neuen, grauen, dauerhaften Bettfedern Kr. 16. - , Halbbaunen Kr. 20. - ,  
Baunen Kr. 24. - , Tuchent allein Kr. 18. - , 14. - und 16. - , Kopfkissen  
allein Kr. 3. - , 3.50 und 4. - , Tuchent 180x140 cm groß Kr. 15. - , 18. -  
und 20. - , Kopfkissen 90x70 cm groß Kr. 4.50, 5. - und 5.50, Unterbett  
180x110 cm groß Kr. 12. - , 15. - und 18. - , Kinderbetten, Versteifung-  
federn (festig genäht oder Stoff), Leintücher, Kissendecken, Bett-  
decken, Matratzen u. s. w. Billigst versendet gegen Nachnahme, Ver-  
packung gratis von Kr. 10. - an franko

**Josef Blahut in Deschenitz 109 (Böhmerwald).**  
Nichtpassendes umgetauscht oder Geld zurück. - Verlangen Sie die  
ausführliche illustrierte Preisliste gratis und franko.

### Petroleum-Heizofen

neuester Konstruktion, auch zum Kochen zu be-  
nutzen, geruchlos, kein Ofenrohr, ganz enorme  
Heizkraft, garantiert hochfeine Ausführung, so lange  
der Vorrat reicht, per Stück nur K 27. - , und zwar  
nicht gegen Nachnahme, sondern 3 Monate Kredit,  
daher kein Risiko.

**Paul Alfred Goebel  
WIEN, VIII. Albertgasse Nr. 3.**

### Schöne Wäsche

Herrenunterhosen Ia um K 2. - , 2.20, 3. -  
Herrenhemden Ia um K 2.20, 2.80, 3.40  
Damenhemden Ia um K 1.40, 2. - , 2.50  
Damenhosen Ia um K 1.30, 1.50, 2. -  
Damenunterrocke Ia um K 1.40, 2. - , 3. -  
40 Meter Diefte schöner Stoffe K 17. - .  
Schreiben Sie um Muster und illust. Preisliste.

**Fabrik: Dsw. Lelek, Böhhrad in Böhmen.**

### „Patent-Korkkappe“

ist die beste Uniformkappe der Gegenwart.

K. u. k. Hof-Uniformen-, Uniformsorten- u. Tuchfabriken  
**Wilhelm Beck & Söhne**  
Zentrale: Wien, VIII. Langegasse Nr. 1.  
Fabrik: Wien, VI. Bezirk, Hirschengasse Nr. 25.

## Auf Raten!!

Uhren und Ketten, echt Silber und Gold, 4 K monatlich  
Lieferung überallhin. Illustrierter Bestellschein gratis.

**Goldwarenhaus LECHNER**  
Lundenburg Nr. 90.

**Seltene Gelegenheit!!!  
= Refkümmerer! =**  
2 Stück Kr. 2.50.  
Größe genau wie Abbildung, sehr schön  
gebeit, samt Kette und Ringen, 15 mm  
Kr. 2.50, 17 mm Kr. 3. - , 20 mm Kr. 3.50  
per Paar, solange der Vorrat reicht.  
Nur Nachnahme.  
Schlesier, Zwickler und Billenbesitzer,  
Krotzbach bei Graz, Nr. 16.

### Die Weltmeisterkette in der Uhren- Industrie endlich erobert!

Die Hebernahme des alleinigen Vertriebsrechtes seit mich in die  
Lage für nur Kr. 4.20 eine elegante, extrahide, ameri-  
kanische 14 Kar. Gold-Doppel Schweizer Zeituhr zu  
offizieren. Die Uhr besitzt ein gut gehendes 36tünd. Aufwe-  
rker prämiertes Werk „Specio a“ und ist auf elektrischem  
Wege mit einem Golde überzogen. Garantie für präzisen  
Gang 4 Jahre. 1 Stück Kr. 4.00 2 Stück Kr. 9.30.  
Jeder Uhr wird eine fein vergoldete Kette umsonst beigelegt.  
Diskret, da Umtausch erlaubt, eventuell Geld retour. Ver-  
sand per Nachnahme.

**E. Holzer, Krafau, Stadom Nr. 18/51.**

## MÖBEL

Anruf an die Herren Eisenbahner!  
Wiens beste und billigste Ein-  
kaufsquelle ist die in Eisen-  
bahnerkreisen altbekannte,  
e langjährig bestehende e

### Fünfhäuser Möbelniederlage

**M. Eisenhammer 142**  
Wien, XV., Mariahilferstrasse Nr. 142  
(neben der Löwendrogelie Sobawerda)  
vollst. Zimmer- und Küchen- u. s. w. Kr. 130, 150, 170,  
200 u. 240. Ausdauerleistungen von Kr. 24 auf-  
wärts. - Komplette Schlaf- und Speisezimmer von  
Kr. 280. - Moderne Küchen- u. s. w. anst. anst. weiß,  
grün, 4 Kr. 70. - Ein- u. Zweifachbetten von Kr. 9. - und  
Matratzen, dreifach von Kr. 12. - aufwärts. - Ein eine Gegen-  
über billig in großer N. 8 abt. 1. Iner Preiswert für die  
Provinz gratis. Großer Möb. Katalog gegen 60 Heller Brief-  
marken franko.

Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persön-  
licher Auswahl.  
Zahlung in allen Bahnhöfen und Bezirken Wiens kostenfrei.  
**Warnung!** Um meine B. L. Kunden vor Schaden  
zu warnen, durch Zurechnung zu bewahren, achten  
Sie genau auf meine Firma Fünfhäuser Möbelniederlage,  
da eine Konkurrenz meine Hausnummer als Preis misbraucht,  
um meine p. l. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelbe  
Tafel vor dem Geschäftsortal.  
Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine  
Schutzmarke „Eisenbahnerunterhosen“ in Lebensgröße in  
meinem Schaufenster sehen.

Werter Herr:  
Teile Ihnen mit, daß ich die bestellten Möbelfstücke schon am 22. Oktober 1910  
erhalten hab; und hierüber meine vollste Zufriedenheit ausspreche; werde mich daher  
beim nächsten Bedarf wieder an Sie wenden.  
Hochachtungsvoll  
Wardburg: Johann Mannes, Kondukteur-Zugführer.

Einer Wohlgeborer!  
Mit den mir im vorigen Jahre gelandten Möbeln war ich sehr zufrieden  
und erlaube Sie, mir nachstehende Möbel zu senden u. s. w.  
Hochachtungsvoll  
Marianobad: Johann Lust.

**Achtung!**  
Durch Hebernahme einer Konkurrenz von circa 2000 Posten Herbst-  
und Winterkleidung für Herren und Knaben, wie auch aus Beschäftigten die-  
nante, sah neue Herbstanzüge, Winterkleidung, Möbelniederlage, Stadt- und  
Landbeige, Frack, Smoking- und eleganteste Kr. gelangen zum Detail-  
verkauf erkauflich billig. Ch. Doffer, f. l. handelsgerichtlich bestellter Schäftmeister,  
Wien, III., Böwngasse Nr. 26.  
Provin versand prompt.

## Grammophone

auf Teilzahlung  
ohne jedweden  
Preisaufschlag.

Nebenstehendes wirklich feines Grammophon (Modell B), Kasten  
30x20x18 cm, mit prachtvollem, goldverziertem Blumentrichter von  
66x48 cm, ganze Höhe des Grammophons 75 cm, mit Präzisionslaut-  
werk, Tonarm und Ideal-Konzertmembran, von kräftigster,  
reinsten Wiedergabe, nebst 10 grossen, doppelseitigen, garantiert  
neuen Platten in jeder gewünschten Sprache erhalten Sie um nur

**75 Kronen**  
bei 20 K Anzahlung und 5 K Monatsraten, also bei ganzjähriger  
bequemer Abzahlung und dreijähriger Garantie. Die Anzahlung  
wird nebst 3 K für postfähige Verpackung (also zusammen 23 K)  
der Sendung unmittelbar nachgenommen. - Bei eventueller so-  
fortiger Auszahlung gewähren wir 5 Prozent Nachlass.

**Landstrasser Grammophon-Versandhaus**  
Wien, III. Thomasplatz 8.  
Größtes und realstes Exportgeschäft der Monarchie. Viele Anerken-  
nungsschreiben aus Kreisen der Herren Bahnbetriebsstellen liegen auf.

## Männerkrank-

heiten und Nervenschwäche von Spezialarzt Dr. Humler. Keuchst sehr  
reicher Ratgeber und Wegweiser zur Verhütung und Heilung von Gehirn- und  
Rückenmarkserkrankungen, Geschlechtskrankheiten, Folgen nervenunterer  
Leidenschaften und Organe und aller sonstigen geheimen Leiden. Für jeden Mann  
von geradezu unerschätlicher gesundheitlichem Nutzen. Für Kroat 1.00 Brief-  
marken franko von Dr. med. Humler, Genf 881 (Schweiz).

**Um die Konkurrenz zu übertreffen, will ich einen verschenken**  
ich liefern diese vier extra  
starken, echten, hoch  
modernen, reinen  
Aluminium-Kochtopf  
m. Deckeln für nur Kr. 27. -  
und gebe diese wunden

Gr. 24 = 5 L. 22 = 4 L. 20 = 3 L. 18 = 2 L.  
rolle Aluminium-Kuchenform und einen Patent-Topfrolniger  
unsonst dazu. Keine Nachnahme, sondern 2 Monate Credit!  
Niemand versäume **Paul Alfred Goebel, Wien, VIII.,  
Albertgasse 3**

