

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

Telephon Nr. 2325.

Der

Scheckkonto 38.415.

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

Sind jeden Tag mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage von 10 Uhr vormittags bis 1/2 Uhr nachmittags.

Insertionspreis:

Die zweimal gespaltene Nonpareillezeile 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. 25.

Wien, den 1. September 1911.

19. Jahrg.

Achtung! Eisenbahner der k. k. Staatsbahnen von Wien und Umgebung!

Am Montag den 4. September 1911 findet um 8 Uhr abends in Wimmerers Saallokaltäten, VII, Neubaugürtel 34-38 (der Eingang in der Kemyongasse ist ebenfalls geöffnet), eine

große öffentliche

Eisenbahnerversammlung

statt.

Tagesordnung:

1. Die Forderungen der Eisenbahner aller Kategorien der k. k. Staatsbahnen.

Referent: Reichsratsabg. Genosse Josef Zomshilf.

2. Anträge u. Anfragen zu obigem Punkt.

In der Versammlung werden eine Reihe auswärtiger Delegierter ebenfalls das Wort ergreifen!

Eisenbahner, Kollegen, Genossen! Die Lebensmittelteuerung und Wohnungsnot nehmen immer mehr und mehr zu. Die Regierung verhält sich zu diesen Fragen beinahe passiv. Das Geld steigt, daher ist es notwendig, zu einer großen Demonstrationsversammlung zusammenzukommen, in welcher der Bericht erstattet wird über eine Konferenz der Vertrauensmänner, welche über die Schritte beriet, die zur Verbesserung der Lage aller k. k. Staatsbahner in der nächsten Zeit zu unternehmen sind. Die Zeit ist ernst, kein Eisenbahner bleibe fern, kein Eisenbahner fehle bei dieser wichtigen Versammlung!

Englische Lehren.

Zur Beilegung des Eisenbahnerstreiks.

Der Streik auf den englischen Eisenbahnen ist nach einer dreitägigen Dauer mit einem nennenswerten Erfolg der Streikenden beendet worden. Damit sind katastrophale Einwirkungen auf die englische Volkswirtschaft vermieden und das Land vor einem Bürgerkrieg bewahrt worden. Das Gefühl freilich kann man nicht los werden, daß die englischen Eisenbahner von den Bedingungen, unter denen der Friedensschluß erfolgte, keineswegs so ganz befriedigt sind, denn die Wiederaufnahme des Verkehrs erfolgte recht langsam und schleppend, und es mußten allem Anschein nach, vorerst recht starke Bedenken zerstreut werden. Ueberprüft man die Friedensbedingungen, so wird man sich freilich auch des Eindruckes nicht erwehren können, daß das, was als Kampfobjekt gefordert wurde, nirgends als klares Zugeständnis ausgesprochen erscheint. Die Punkte, die das Uebereinkommen, auf welchen die Streikbeilegung erfolgte, enthält, sind nur der Rahmen, innerhalb welchen weiterhin die strittigen Punkte zwischen den Bahngesellschaften und den Vertretern des Personals geregelt werden sollen.

Aber der Streik auf den englischen Eisenbahnen darf nicht bloß unter dem engen Gesichtswinkel des momentanen Erfolges beurteilt werden. Der momentane Erfolg liegt zweifellos darin, daß es der englischen Eisenbahnerschaft gelang, durch ihre Kraft und Entschlossenheit die Widerstandskraft der Privatbahnverwaltungen zu brechen, und die Regierung zu einer unparteiischen Stellungnahme zu zwingen. Mit starrer Entschlossenheit lehnten die Direktionen vor und bei Beginn des Ausstandes jede Unterhandlung mit den Bediensteten ab, wobei sie in ihrem Verhalten durch den Entschluß der Regierung bestärkt wurden,

die ihnen die Hilfe der militärischen Macht uneingeschränkt in Aussicht gestellt hatte. Wie sehr sich aber unter den Wirkungen des Streiks und unter der Voraussicht der noch kommenden Ereignisse die Situation innerhalb drei Tagen änderte, das geht am besten aus einer Darstellung eines englischen Regierungsblattes, der „Daily News“, hervor, das die Sachlage wie folgt schildert:

Am Donnerstag schlug die Regierung sowohl den Gesellschaften wie den Arbeitern eine königliche Kommission vor. Die Gesellschaften waren entzückt. Die dumme Frage der Anerkennung der Organisationen schien für sie aus dem Wege geräumt. Wenn die Arbeiter die königliche Kommission ablehnen, dann würden sie starkköpfig erscheinen. Ueberdies ging die Regierung so weit, den Gesellschaften noch vor Beginn der Verhandlungen eine schriftliche Vollmacht zu geben, die Truppen nach Velleben zu verwenden. Es waren dieses merkwürdige und wahrscheinlich beispiellose Dokument, das die Gesellschaften veranlaßte, eine absolute Garantie eines genügenden, wenn auch eingeschränkten Eisenbahndienstes zu verüben. Das Bewußtsein, daß Truppen mit Kugeln und blanken Bajonetten faktisch zur Verfügung der Gesellschaften stehen würden, wo immer sich die Streikposten als wirksam erwiesen, schaffte sofort eine nie dagewesene Situation. Sie bedeutete, daß die Briand-Politik begonnen worden war, eine Politik, der es zwar gelang, den französischen Eisenbahnerstreik zu unterdrücken, die aber für die Briand-Regierung verhängnisvoll geworden ist.

Das war am Donnerstag. Die Arbeitervertreter waren in London, begierig mit den Direktoren zu verhandeln. Aber die Regierung schlug einen anderen Weg ein. Der Ministerpräsident sprach zu den Arbeitervorständen, teilte ihnen in nicht vollinhaltlich veröffentlichten Ausdrücken mit, daß der einzige Vorschlag der Regierung eine königliche Kommission war, und warnte sie, daß die Ablehnung dieses Vorschlages die Arbeiter klar ins Unrecht versetzen würde. Die Rede verursachte eine so tiefe Enttäuschung und Ueberraschung, daß die Arbeitervertreter zu einem sehr ungünstigen Schluß betreffs der Unparteilichkeit der Regierung kamen. Der Streik wurde proklamiert und erwies sich sofort als ungleich ernster, als die Regierung nach den optimistischen Versicherungen der Direktoren erwartet hatte. Und doch blieben die Gesellschaften auch in diesem Stadium noch bei ihrer Weigerung, mit den Arbeitern zu verhandeln, und die Regierung wandte sich nicht dagegen. . . .

Am Donnerstag abends verlangte die Arbeiterpartei von der Regierung einen Tag, um das Mißtrauensvotum einbringen zu können. In dieser Debatte wäre die ganze Geschichte der Behandlung der Organisationsvorstände der Öffentlichkeit vorgelegt worden. Das Ergebnis des Verlangens der Arbeiterpartei war Lloyd Georges versöhnliche Rede am Abend, und, was viel wichtiger, die Wiederaufnahme der Verhandlungen. Vielleicht hatte auch das erste Verhalten des Unterhauses Gewicht bei den Ministern. Die Verwendung der Truppen durch die Regierung hatte offenbar die Grundlage der parlamentarischen Freiheit in Mitleidenschaft gezogen. . . .

Am Sonntag morgen erreichte die Krise ihren Höhepunkt. . . . Das Ministerium des Innern veröffentlichte ein Manifest, das von den Eisenbahnern mit tiefer Entrüstung aufgenommen wurde. . . . Es erhielt sofort seine Antwort von den Arbeitern: sie weigerten sich, in Verhandlungen einzutreten, wenn sie nicht den Direktoren von Angesicht zu Angesicht begegnen konnten.

Samstag früh wurden der Regierung die fürchterlichen und unberechenbaren Ergebnisse der Unterdrückungspolitik klar. Jeder einzelne Soldat stand Wacht oder hatte Befehl, es zu tun. Sobald sich noch mehr Unruhen einstellten, dann hätten die Reserven mobilisiert werden müssen. Die Regierung begann zu ahnen, daß, wenn auch der Streik am Montag oder Dienstag in Blut ertränkt werden konnte, so könnten doch die Arbeiter andere Maßnahmen ergreifen.

Die Maschinenbauer, 100.000 an der Zahl, waren bereit, sich den Eisenbahnern anzuschließen. Die südschottischen Bergarbeiter machten ebenfalls tätige Vorbereitungen. . . . Noch mehr, das ganze südwäلتische Kohlengebiet, von dem die Flotte abhängt, wartete nur auf die Parole.

Vom politischen Gesichtspunkt war es angehts der Haltung der Arbeiterpartei klar, daß die Regierung in der Herbstsession zu Falle kommen würde, wenn die Politik der Anzettel, Bajonette und Kugeln bis über die Wochenmende fortgesetzt worden wäre, und das, wohlgemerkt, nur deshalb, weil die Regierung die Direktoren nicht zwang, mit den Arbeitern zu verhandeln.

Mit kurzem Entschluß wurde diese ganze Stellung von denen, die im Namen des Kabinetts handelten (Herz Asquith war nämlich bereits nach der Provinz verduftet, D. V.) aufgegeben. Eine diktatorische Vottschaft wurde an die Gesell-

schaften abgeschickt, worin ihnen gesagt wurde, daß sie sich sofort und bedingungslos zur direkten Konferenz bequemen müssen. Von Mittag bis Mitternacht saßen die Direktoren von Angesicht zu Angesicht mit den Vertretern der vier Gewerkschaften, die durch MacDonald und Henderson verstärkt waren. Die Anerkennung der Organisation war bei dieser Gelegenheit errungen — am Rande des Bürgerkriegs.

So schreibt nicht ein „unverantwortliches“ Sozialistenorgan, nicht ein wüßtes Sensationsblatt, sondern eine der nüchternsten und respektabelsten Presseblätter der Regierung, die „Daily News“, und ein Mann, der stets gewohnt ist, mit der Regierung durch dick und dünn zu gehen.

Zawohl: England stand „am Rande des Bürgerkriegs“. Die herrschenden Mächte waren zu weit gegangen. Noch ein paar Tage solcher Truppenmobilisierung, solcher Arbeitererschlächtereien, solcher haßerfüllten bestialischen Hege gegen das Proletariat, solcher veritablen Kriegsrüstungen der kapitalistischen Zivilbevölkerung und ihrer Helfershelfer — und es gab kein Zurück mehr. Die Arbeiter des ganzen Reiches wären nicht zu halten gewesen. Alle Leisetreter und Mäßigkeitapostel wären auf die Seite geschoben worden und das Proletariat hätte sich die Führer gesucht und gefunden, die der neuen Lage besser angepaßt wären.

In diesem plötzlichen impulsiven Wiedererwachen der englischen Arbeiterschaft liegt die hohe über den Augenblick hinausragende Bedeutung dieses Kampfes. Die englische Gewerkschaftsbewegung war, wie man weiß, in den letzten Jahren auf den toten Punkt gekommen. Die Periode heftiger und scharfer Kämpfe mit dem Unternehmertum und der Staatsgewalt lag scheinbar für alle Zeiten in der Vergangenheit. In einer Zeit, wo noch alle Länder weit davon entfernt waren, irgendwelche industrielle Rolle zu spielen, war die englische Volkswirtschaft groß geworden, und machte unter Bedingungen, die ihr den ganzen Weltmarkt offen hielten, eine Entwicklung durch, die sie zur fabelhaften Macht und Größe führte. In die Geburtsstunde des englischen Frühkapitalismus fielen naturgemäß auch die ersten gewerkschaftlichen Kämpfe Englands, in denen erst die Wege für den allmählichen Aufstieg der englischen Arbeiterschaft freigemacht werden mußten. Mit welcher Erbitterung und unter welchem harten Widerstand auch die englische Arbeiterklasse den Kampf vorerst um das Koalitionsrecht zu führen hatte, davon gibt die ganze englische Geschichte noch bis zur zweiten Hälfte des 18. Jahrhunderts Zeugnis.

Wenn freilich im englischen Wirtschafts- und Verkehrsleben allmählich eine Periode eintrat, in der die Kämpfe immer weniger an Zahl wurden, und wenn es schien, als hätten sich hier alle sozialen Reibungsflächen gemildert, so fand das zunächst in der eigenartigen Stellung der englischen Volkswirtschaft seine Erklärung. Auf die Dauer nämlich sah das englische Unternehmertum, daß die Entwicklung der Industrie sich leichter vollziehe, wenn man dafür sorgt, daß der Aufstieg nicht ununterbrochen durch heftige Arbeitskämpfe unterbrochen werde. Man schloß mit den Arbeitern rechtzeitig Frieden, indem man diesen einen höheren Standart of life (Lebenshaltung) gewährleistete, was man natürlich um so leichter konnte, da die englische Volkswirtschaft bereits zuvoran den Weltmarkt beherrschte. Daraus entwickelte sich natürlich scheinbar eine Art Harmonie zwischen Unternehmerschaft und Arbeiterklasse, für deren nicht allzulanger Dauer in den letzten Jahren freilich schon wiederholt verschiedene Anzeichen sprachen.

Je mehr nämlich Englands bevorzugte Stellung am Weltmarkt durch andere Staaten erschüttert wurde, je unangenehmer empfand jetzt auch das englische Unternehmertum die Forderungen der Arbeiterklasse, die deren hohe Lebenshaltung bedingten. Und beson-

ders seit die englische Volkswirtschaft den industriellen Wettbewerb von Deutschland und Amerika empfindet, wurde die Abneigung gegen gewerkschaftliche Forderungen in der englischen Bourgeoisie immer stärker. Am deutlichsten offenbarte sich diese Abneigung in den vor Jahren gefällten und in gewerkschaftlichen Kreisen viel besprochenen oberstgerichtlichen Bescheid, womit die Gewerkschaften für die Handlungen ihrer Mitglieder vermögensrechtlich haftbar erklärt wurden, was natürlich das ganze Koalitionsrecht in Frage stellte. Und das größte Blatt Englands, die „Times“, erklärte vor Jahren in einer Serie von Artikeln ganz offen, daß die fortwährenden gewerkschaftlichen Anforderungen die Konkurrenzfähigkeit der englischen Industrie in Frage stellen.

Dieser Umschwung in der Denkweise der englischen Bourgeoisie hat wohl in den letzten Jahren auch in der englischen Arbeiterschaft den radikalen Flügel ganz nennenswert gestärkt. Immer lauter wurden die Stimmen auf den verschiedenen gewerkschaftlichen Kongressen, die ein Aufgeben des Neutralitätsstandpunktes und der verhängnisvollen Politik der Verflachung verlangten. Nun aber scheinen die Kräfte, die in diesem Riesenstreik wirksam waren, mit einem Schlag die bisherige Taktik in eine andere Richtung gelenkt zu haben. Der ganze scharfmacherische Widerstand, der von den Unternehmungen aufgegeben wurde, und die arbeiterfeindliche Haltung der Regierung, die diesen ihre Hilfe ließ, haben ohne Zweifel die Ueberzeugung mit einemmal im englischen Proletariat lebendig gemacht, daß dieses nur als Klasse im Kampfe mit der gesamten Bourgeoisie und mit der Staatsgewalt neue Fortschritte zu erzielen vermag. Und mit dieser Erkenntnis, die die Macht der Tatsachen in diesem Kampf unwiderleglich gebracht hat, wird der neue Geist in die englische Arbeiterklasse Einzug halten, den diese für die Kämpfe der Zukunft benötigt. Diejenigen, die in der bisherigen englischen Gewerkschaftspolitik den Beweis sahen, wie die Interessen der Unternehmer, mit denen der Arbeiter in eine Art Harmonie zu vereinigen seien, werden also nochmals gründlich umlernen müssen. So ragt der Streik der englischen Eisenbahner weit über den Augenblick hinaus, und bedeutet den Wendepunkt, der eine neue Phase in der Bewegung der englischen Arbeiterschaft einleiten wird.

Die Vergleichspunkte.

Der Vergleich zwischen den Eisenbahnern und den Eisenbahngesellschaften enthält folgende Bestimmungen:

1. Der Streik ist sofort zu beenden und die Arbeiterführer sollen sich nach besten Kräften bemühen, die Ausständigen zur unverzüglichen Wiederaufnahme der Arbeit zu veranlassen.
2. Alle Arbeiter, die durch Streik oder Aussperrung in die gegenwärtige Streitigkeit verwickelt worden sind und sich innerhalb einer angemessenen Zeit wieder zur Arbeit melden, sollen von den Gesellschaften so bald als möglich wieder eingestellt werden. Niemand soll wegen Kontraktbruchs gerichtlich belangt oder sonstwie mit Strafen belegt werden.
- Artikel 3 enthält Einzelheiten über die Einberufung von Einigungsämtern, die über die strittigen Fragen beraten sollen.
4. Es sollen Schritte sofort unternommen werden, um die Fragen zu regeln, die zwischen den Gesellschaften und den

jenigen Kategorien ihrer Angestellten schweben, die in dem Vergleichsabkommen vom Jahre 1907 nicht mit einbegriffen waren, und zwar sollen diese Fragen durch eine Konferenz zwischen Vertretern der Gesellschaften und Vertretern ihrer Angestellten bis zur Berichterstattung durch eine besondere Untersuchungskommission geregelt werden.

5. Beide Parteien leisten der Kommission jeden Beistand.
 6. Jede Frage, die wegen Auslegung dieses Vergleichs auftauchen könnte, soll dem Handelsamt vorgelegt werden.
- Die Regierung macht den Vorschlag, daß eine Kommission eingesetzt werde, die die Wirkung des Einigungs- und Schiedsgerichtsabkommens für die Eisenbahnen prüfen und darüber Bericht zu erstatten hätte, welche Änderungen gegebenenfalls wünschenswert seien. Die Kommission soll aus fünf Mitgliedern bestehen, nämlich aus Vertretern der Arbeitgeber und Arbeitnehmer in gleicher Zahl mit einem unparteiischen Obmann, und in der nächsten Woche zusammentreten. Sie soll ihre Arbeiten so schnell als möglich erledigen.
- Beide Parteien haben die Versicherung gegeben, daß sie die Beschlüsse der Kommission annehmen wollen.
- Die Regierung hat den Eisenbahngesellschaften zugesichert, daß sie in der nächsten Session des Parlaments ein Gesetz vorlegen werde, durch das eine angemessene allgemeine Erhöhung der Tarife als gerechtfertigt erklärt werden soll.

Der Eisenbahnerstreik im englischen Parlament.

Im englischen Unterhause fand der englische Eisenbahnerstreik eine eingehende Erörterung. Als erster in der Debatte sprach der Führer der Arbeiterpartei Macdonald. Er richtete gegen den Minister des Innern Churchill die schärfsten Angriffe und hielt ihm vor, daß er im ganzen Verlauf des Streiks eine geradezu „teufliche Rolle“ gespielt habe. Durch die Verwendung des Militärs seien die Unruhen überall systematisch provoziert worden.

Die wirkungsvollste Rede von den Arbeitervertretern hielt jedoch Keir Hardie. Sein Angriff auf die Regierung, der an Schärfe und Klarheit nichts zu wünschen übrig ließ, reizte Liberale wie Konservern zu wütenden Gegenangriffen. Er klagte die Regierung an, das Gesetz gebrochen zu haben. Sie habe ohne die Einwilligung des Parlaments an die Stelle der Zivilregierung die militärische Gewalt herrschen lassen. Er sei ein einziger Eisenbahner in den Streik getreten sei, habe sie Truppen mit scharf geladenen Gewehren und Maschinengewehren abkommandiert und den Militärs zur Aufrechterhaltung der Ordnung carte blanche gegeben. Ganz England sei im Interesse der Eisenbahngesellschaften niedergedrückt worden. Die Eisenbahner hätten nur gefordert, daß die Gesellschaften ihre Gewerkschaften anerkennen und mit ihren Vertretern verhandeln sollten. Das sei eine billige Forderung gewesen. Die Regierung habe die militärischen Streitkräfte der Nation in den Dienst der Eisenbahn gestellt, um es den Direktoren zu ermöglichen, bei ihrer Weigerung, die Vertreter der Eisenbahner zu empfangen, zu beharren. Die Regierung hätte den Direktoren sagen müssen: „Ihr seid die Eisenbahner vom Parlament anvertraut worden, und wenn ihr darauf besteht, bei dieser ungeschickten und törichtigen Stellungnahme zu beharren, so wird das Parlament einschreiten und eure Rechte wegnehmen.“ In Manellah seien keine ernsthaften Unruhen vorgekommen, bis daß die Soldaten zwei Menschen todschossen. Das sei der Anfang all der Unruhen gewesen. Der Minister des Innern habe zugegeben, daß sich die große Masse der Streikenden ruhig verhalten habe. Weshalb habe er sich nicht auf den Ordnungssinn der Leute verlassen, die alle Ausschreitungen verhindert haben würden? Er klagte die Regierung an, die Partei der Eisenbahndirektoren gegen die Streikenden ergriffen zu haben. Die Erschossen seien von der Regierung im Interesse der kapitalistischen Wirtschaftsordnung ermordet worden. Breche wieder ein Eisenbahnerstreik aus, so würden nicht allein die Eisenbahner, sondern das ganze orga-

nisierte Proletariat Englands die Arbeit so lange niederlegen, bis der letzte Soldat in die Kaserne zurückberufen worden sei.

Nun danket alle den Nationalverbändlern!

Wir stehen in Oesterreich vor einer Fleischnot und können uns auf ganz enorme Preissteigerungen gefaßt machen. Der Umstand, daß jetzt infolge des Futtermangels viele Landwirte ihr Vieh verkaufen, kommt jedoch den Konsumenten nicht zugute, sondern nur den Fleischhauern, wie dies bekanntlich vor einigen Tagen in einem dem Gewerbeblatt sehr freundlich gesinnten Blatte nachgewiesen wurde; aber er wird für später zur Verschlimmerung des Viehmangels beitragen. Die Verhältnisse am Wiener Markte eröffnen für die Zukunft die traurigsten Aussichten. In einer Vorstandssitzung der Wiener Fleischhauergenossenschaft wurde festgestellt, daß der Rückgang des Fleischkonsums in der Zeit vom 1. Juli bis zum 10. August, verglichen mit dem gleichen Zeitraum des vergangenen Jahres, 5992 Stück, das heißt rund 1000 Stück in der Woche beträgt. In einem Jahre wächst die Wiener Einwohnerzahl um ungefähr 30.000 Köpfe; aber diese vermehrte Bevölkerung hat ihren Verbrauch an Fleisch erschreckend vermindert. Die angeführten Zahlen sagen schon, daß die breiten Schichten in Wien anfangen, sich vom Fleischgenuß völlig zu enthalten, daß er ihnen unerschwinglich geworden ist, daß auch der Proletariat der Hauptstadt allmählich auf die Stufe des Landproletariats von einst herabsinkt, bei dem das Fleisch nur einmal in der Woche als schmaler Sonntagsschmaus auf den Tisch kam. Doch mit dem Rückgang des Fleischverbrauchs verbindet sich ein unaufhaltbares Steigen der Fleischpreise, denn der Abnahme des Konsums um 5992 Stück entspricht ein Ausfallen der Zufuhr um 5154 Stück, bei gleichzeitigem Entporjähnen der Preise für die Ochsen um 20 bis 30 Kr. beim Metzgerzentner. Auf dem Kalber- und auf dem Vorsteviehmarkt herrscht das gleiche Elend. Die Fleischhauer, die diese Zahlen der Öffentlichkeit mitteilen, tun es wahrlich nicht, um der Statistik Dienste zu erweisen oder um der Zeiten Elend zu malen. Ihre Zahlengruppierungen sind Argumente für die Erhöhung der Fleischpreise, ihr sozial-politischer Schmerzensschrei ist die Ausrufung eines Preiskourants, vor dessen blendenden Ziffern den Arbeitern die Augen übergehen werden.

Und während uns Fleischnot und Fleischteuerung ringsum bedrohen, liegen im Triester Hafen 800.000 Kilogramm guten Fleisches, die aber nicht eingeführt werden dürfen. Und warum nicht? Weil Ungarn es uns nicht erlaubt. Dank der bekannnten Liebedienerei der österreichischen Regierungen gegenüber den magyarischen Behörden, dank dem Treiben der Agrarier und dank dem schmählichen Umfall eines großen Teiles der Nationalverbändler sind wir in der Fleischzufuhr, in der Versorgung unserer Bevölkerung mit Fleisch auf die Gnade der magyarischen Viehzüchter angewiesen. Durch die Erklärung, womit sich Baron Gautsch gegen den Beschluß des Teuerungsausschusses aussprach, hat er sich die Hände gegen Ungarn gebunden, und indem sich der Deutsche Nationalverband gehorjam dieser Erklärung anschloß und den von einem Mitglied des Deutschen Nationalverbandes vertretenen Antrag des Teuerungsausschusses ablehnte, hat er den Agrariern die Majorität verschafft und den Ungarn durch Parlamentsbeschluß bestätigt, daß die ungarische Regierung, das heißt die ungarischen Agrarier um ihre Erlaubnis gefragt werden müssen, wenn man der hungernden Bevölkerung Oesterreichs Fleisch aus dem Ausland zuführen will. Die „Kompensation“, die jetzt die ungarische Regierung verlangt, ist bloß die Folge dieser Abstimmung, womit der Deutsche

Feuilleton.

Der Rhabarber-Seidel.

Ich fahre in der „Elektrischen“; eine entsetzliche Hitze drückt alles nieder und dem Drude der Hitze nachgebend schließe ich die Augen und lasse mich dahinfahren, teilnahmslos und interesselos gegen alles. Das ist der Sommer, der Sommer des Städters. Da klopf mir jemand auf die Schulter. Aufblickend gewahre ich einen mir befreundeten Journalisten. „Wohin?“ frage ich. „Ins Parlament“, sagt er.

„Aha, Argentinisches!“ werfe ich ein. „Ja, Abstimmung“, sagt er, „der Nationalverband wird heute, wie es scheint, seinen ersten Verrat begehen!“

Nun bin ich natürlich schon wieder wach. Nationalverband, Argentinisches, Abstimmung, Verrat, Nahrungsmittelteuerung, das alles hat mich munter gemacht.

„Komm mit“, sagt der Journalist. „Ja“, sage ich und in einer Viertelstunde später sitze ich an seiner Seite in dem hohen Haus, in dem sich oft so viele Menschen Mühe geben, möglichst ungestraft Niedrigkeiten zu begehen.

Es ist die achte Sitzung, auf der Tagesordnung steht der Bericht des Teuerungsausschusses über die Fleischnot. Das Haus ist schon in voller „Tätigkeit“. Die Debatte ist bereits eröffnet und Redner und Zwischenrufer, diejenigen, die Weisfall klatschen nicht zu vergessen, sind bereits an der Arbeit.

Mein Freund ist im Hause schon bekannt und erklärt mir: „Dort ist der Nationalverband, hier die Christlich-sozialen, die Sieger von ebendem, da der Polenklub, behaftet mit dem Blute von Drahobycz“, seht mein Freund hinzu, womit er andeuten will, daß in einem Lande bei einer Wahl nicht fünfundschwanzig Menschen erschossen werden können, wenn die bisherigen Machthaber nicht solche Zustände geschaffen hätten, bei deren Bestehen es eben allein möglich ist, in einem Lande das Volk so zu behandeln.

Am meisten interessieren mich natürlich die „neuen Herren von Oesterreich“, die Nationalverbändler. Aber ich komme nicht zur Ruhe, mein Freund ist unerschöpflich im Erlären. Nun nennt er die Namen der ihm bekannten Abge-

ordneten. Und plötzlich höre ich: „Dort ist der Seidel, der euren Müller geworfen hat.“

Das interessiert mich. „Was?“ frage ich.

„Der da, der soeben gähnt.“

„Aha“, und ich betrachte den Menschen, von dem ich schon gehört habe, daß zumindestens er sich für einen waderen deutscher Streiter hält. Aber wie er so dasitzt, den Mund im Gähnen weit geöffnet, wie er es, wenn auch nach anderer Art, in Versammlungen pflegen soll, kommt er mir viel eher als ein gallischer Hahn mit weitgeöffnetem Schnabel vor, als wie ein deutscher Streiter.

Aber schon gibt es unten eine Aufregung. Das Haus schreitet zur Abstimmung. Der Antrag Reumann, der verlangt, daß argentinisches Fleisch der Zeit und Menge nach unbeschränkt hereinkommen soll, was notwendig ist, wenn wir das Fleisch möglichst billig bekommen sollen, steht zur Abstimmung.

Der Verrat der Nationalverbändler wird nun offensichtlich: Deutsche Städtevertreter stimmen zum Gaudium der Agrarier gegen den Antrag!

Dazwischen gibt es für die verstehenden Zuschauer ein heiteres Intermezzo: Der Herr Abgeordnete Seidel, der unseren Müller geworfen hat, wuzelt sich, bevor noch sein Name zur Abstimmung gerufen werden kann, zur Tür hinaus!

Mein Freund wirft mir einen Blick zu. Ich zude mit den Achseln und sage: „Rhabarber!“

Was nun kommt, ist Psychologie. Journalisten sind im allgemeinen Menschen, die der Ansicht sind, von Geburt auf mehrwissender als andere Leute zu sein. Neberdies sagte ich das Wort „Rhabarber“ ganz ernst und gete. Außerdem für einen Menschen, der an allen Menschen, auch an den Gegnern, nur Gutes sehen will.

Kein Wunder also, daß mein Freund glaubt, ich sei wirklich der Meinung, der Herr Abgeordnete leide an Stuhlschmerzen und seine Entfernung vor der Abstimmung sei dem unwiderstehlichen Gebot eines halben Zentners „Rhabarber“ zuzuschreiben.

Er lächelt fein vor sich hin und ich habe keine Ursache, ihn aufzuklären. Herr Seidel kommt übrigens bald wieder herein, meine Auffassung von dem „Rhabarber“ beinahe glaubhaft machend.

Bei der Abstimmung über die Einfuhr serbischen Fleisches, wo es sich darum handelte, Lebewiedich hereinzulassen, bekommt Herr Seidel wieder seinen Rhabarberanfall. Ebenso bei der Abstimmung über die Ministeranklage. „Du“, sagt mein Freund, „wenn es mit den Abstimmungen so fortgeht, geht der Herr Seidel noch auf Franzen!“

„Verursacht ein acht deutscher Arbeitervertreter“, sage ich. Und dann sehe ich hinzu: „Denn Paragraph 1 ihres Sittenbogens lautet: ‚Vor dem Mächtigen mußt du im entscheidenden Moment stets Rhabarberanfalle kriegen!‘“

Jetzt begreift mein Freund, daß ich mit dem „Rhabarber“ nur gefrozzelt habe. „Du“, sagt er.

„Was?“

„Den Seidel werden wir den Rhabarber-Seidel taufen und der Eisenbahner soll sein Taufschein sein!“

„Gemacht“, sage ich und in Befolgung dieses Müllschwures habe ich dem „Eisenbahner“ möglichst genau erzählt, welche hübsche Figur der Mann, der unseren Müller besieg hat, bei einer für das Volk wichtigen Angelegenheit im Parlament gespielt hat, und füge hinzu, daß, wenn es noch mehr solche Abstimmungen gegeben hätte, vor denen Herr Seidel sich hätte drücken müssen, und er, weil er ja keinen Rhabarber genommen, nicht, wie mein Freund gemeint hatte, auf Franzen gegangen wäre, wahrscheinlich infolge der Tätigkeit des Herrn Seidel mein Magen sich entladen hätte.

Im übrigen wünsche ich Herrn Seidel natürlich ein kräftiges Heilserum gegen seine zukünftig noch zu erwartenden rhabarberähnlichen Anfälle. Denn findet er dieses Heilserum nicht, kann es ihm wirklich bei der nächsten Wahl passieren, daß er infolge seiner Tätigkeit im Parlament auf Franzen geht.

A. Rodler.

Nationalverband die Tributpflichtigkeit Oesterreichs genehmigt hat. Es gehört wahrscheinlich auch zum patentierten Deutschtum, wenn man die Bevölkerung Oesterreichs — darunter sind doch auch Deutsche — in einer so wichtigen Angelegenheit unter die Botmäßigkeit der von den Schriftleitern oft geschmähten Machthaber bringt.

Die Gebieter Oesterreichs in Budapest verlangen, wie schon bemerkt, Konzessionen dafür, daß sie uns die Ausladung der 800.000 Kilogramm Fleisch gnädigst gestatten. Die ungarische Regierung knüpft an ihre Erlaubnis eine Bedingung, die der ungarischen Landwirtschaft und Industrie große Vorteile brächte, die Eröffnung eines Ausfalltores für die ungarischen Produkte nach Deutschland durch den Anschluß des ungarischen Bahnnetzes an die Kaschau-Oderberger Bahn in Annaberg. Was die ungarische Regierung beim Abschlusse des Ausgleiches nicht erreichen konnte, soll ihr jetzt als „Entschädigung“ gegeben werden dafür, daß sie gestattet, noch 800.000 Kilogramm argentinischen Fleisches in Oesterreich zu verkaufen. Dabei ist die Schiffsendung nur ein Ersatz für eine Fleischmenge, deren Einfuhr nach Oesterreich bereits bewilligt war, aber infolge der Verdummung der Frauen durch die agrarische und Fleischhauerpresse nicht abgesetzt werden konnte und nach dem Auslande weitergeführt wurde. Jene Fleischsendung ist also in Oesterreich gar nicht verbraucht worden, die Gesamtmenge der Einfuhr steigt also nicht durch die jetzige Schiffsladung. Was wird dann für die gnädige Gestattung der weiteren Einfuhr verlangt werden?

Gerade an dieser Forderung nach Entschädigung zeigt es sich, wie ungeheuerlich die Unterwerfung unter die Ungarn ist. Worauf berief sich der Ministerpräsident Baron Gautsch? Auf die Verpflichtung, die Vereinbarungen einzubehalten, die sich den Schutz des Viehes in Oesterreich und Ungarn vor ansteckenden Krankheiten zum Ziele gesetzt haben. Die Einfuhr der 800.000 Kilo Fleisch aus Argentinien kann eine Gefahr für das ungarische Vieh bedeuten, und deshalb muß die ungarische Regierung um ihre Zustimmung ersucht werden. Aber sobald die österreichische Regierung den Anschluß der ungarischen Bahnen an die Kaschau-Oderberger-Bahn in Annaberg gestattet, verschwinden mit einem Schlage die veterinärpolizeilichen Bedenken, ist mit einemmal die nur für die ganz Dummen glaubliche Gefahr der Ansteckung des ungarischen Viehes durch das argentinische Fleisch aus. Eine ärgere Verhöhnung der Rede des Ministerpräsidenten und der Abtötung des Deutschen Nationalverbandes ist gar nicht denkbar, als jetzt durch die Entschädigungsforderung Ungarns geschieht.

Und so unglücklich es klingen mag: wir stehen vor der Tatsache, daß die 800.000 Kilogramm Fleisch — es käme, wenn man sie nur auf Wien verteilt, kein halbes Kilo auf einen Bewohner — in Triest nicht ausgeladen, sondern nach Italien gehen werden. Die Austro-Americana hat auch diese Möglichkeit ins Auge gefaßt und einen mit Kühlapparaten versehenen Küstendampfer gekauft, um das Fleisch aus Triest nach verschiedenen Häfen Italiens, wie Venedig, Ancona, Ravenna, Bari u. s. w. zu führen, falls der Verkauf in Oesterreich nicht gestattet würde. Wie klug diese Vorsicht war, zeigt sich jetzt. Mittwoch wurde in Budapest verhandelt. Die Verhandlungen mit der ungarischen Regierung haben kein endgültiges Resultat gezeitigt. Die Vertreter der Regierungen haben nur ihre „beiderseitigen Standpunkte“ zur Kenntnis genommen. Nach der einen Meldung hat Freitag den 18. August ein österreichischer Ministerrat über die ungarischen Forderungen beraten und der ungarischen Regierung seine „Stellungnahme“ bekanntgegeben. Eine andere Meldung lautet:

„Nebst der von der österreichischen Regierung mit größter Bestimmtheit gestellten Forderung, die Einfuhr argentinischen Fleisches in dem bekannten Maße zuzulassen, wurde auch eine ganze Menge mit der Fleischfrage nicht im Zusammenhang stehender Fragen erörtert und besprochen. Die Vertreter der ungarischen Regierung verharteten auf dem Standpunkt, daß nicht allein die Fleischfrage, sondern auch alle anderen schwebenden Fragen ihrer Erledigung zugeführt werden müssen. Die Verhandlungen blieben infolge dieser Forderungen ergebnislos, dürften aber in absehbarer Zeit in Wien fortgesetzt werden.“

Aus dieser Meldung geht hervor, daß die Ungarn die Unterwürfigkeit der österreichischen Regierung und die durch den schmählichen Verrat des Nationalverbandes verschuldete Selbsterniedrigung des Parlaments zu Erpressungen benötigen und ihre Zustimmung zu Ausladung der 800 Tonne Fleisch von ganz ungewöhnlichen, damit gar nicht zusammenhängenden Zugeständnissen Oesterreichs abhängig machen. Die Verhandlungen werden dadurch einfach so lange hinausgeschoben, bis die Schiffsahrtsgesellschaft, des Zwartens fatt, das Fleisch nach Italien transportieren wird.

So wird mit den Lebensbedürfnissen des arbeitenden Volkes Schindluder getrieben, so werden die Oesterreicher von den patentdeutschen Patrioten des Nationalverbandes aus lauter Servilismus an die Ungarn veraten, so öffnet man der Erpresserpolitik der magyarischen Machthaber Tür und Tor. Die bescheidensten Anfänge einer Besserung in unserer Fleischversorgung werden im Keime erstickt. Der nachdrückliche Dank der Bevölkerung wird den feigen, charakterlosen und volksfeindlichen Regierungskreatureuren vom Nationalverband nicht erpart bleiben.

Die Gärung unter den Eisenbahnern.

Unter allen Kategorien der österreichischen Eisenbahner werden die Klagen über das Unhaltbare der gegenwärtigen Zustände immer lebhafter. Einerseits die Unaufrichtigkeit der kompetenten Faktoren der k. k. Staatsbahnverwaltung, die sich noch immer Zeit lassen, ihre gegebenen Zusagen durchzuführen, andererseits die steigende Teuerung haben eine Erregung geschaffen, die überall neuen und mächtigen Ausdruck findet, und die zugleich eine ernste Mahnung an die Regierung ist, endlich mit Ernst und

Nachdruck an die Lebensfragen der Eisenbahner heranzutreten. So fanden in den letzten Tagen eine Reihe großer Versammlungen statt, die sich mit den unhaltbaren Zuständen beschäftigten, und über die uns berichtet wird:

Wien-Simmering. Am 22. v. M. fand in dem großen Saale der Simmeringer Brauerei eine massenhafte Besuche Versammlung des Personals der St.-E.-G. statt. Von der Zentrale des Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereins war in Vertretung des leider erkrankten Reichsratsabgeordneten Tomisch Genosse Duschek erschienen, ferner war der Abgeordnete des Bezirkes, Genosse Widholz, anwesend. Die außerordentlich stark besuchte, sehr erregt verlaufene Versammlung wird hoffentlich die gewünschten Erfolge zeitigen.

Genosse Ferdinand Sulka berichtete über die Deputation, die bei der Direktion vorgesprochen hatte. Am 27. Juli fand eine große Versammlung statt, in der die traurigen Lohnverhältnisse der Gleis- und Holzarbeiter der Simmeringer Werkstätte besprochen wurden. Diese Versammlung hat den Arbeiterausschuß beauftragt, alle Mittel und Wege zu versuchen, um eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen herbeizuführen. Dem Reichsratsabgeordneten Tomisch wurde von der Direktion mitgeteilt, daß sich eine Deputation der Arbeiter nur einfinden solle; es sei nicht notwendig, deshalb beim Eisenbahnministerium vorzusprechen. Am 28. Juli wurde der Arbeiterausschuß von dem Direktorstellvertreter Gerstner und dem Zentralinspektor Gasser empfangen. Er ersuhr, daß das Eisenbahnministerium beabsichtigt, wegen Umgestaltung des Betriebes die Arbeiter unter Zahlung des Grundlohnes auf drei bis vier Wochen zu beurlauben, während die Direktion meinte, daß ein vermindertes Akkordverdienst wegen veringerteter Arbeitsgelegenheit immer noch besser sei als der Grundlohn, weshalb eine Arbeitseinstellung nicht angeordnet wurde. Für die Gleis- und Holzarbeiter wurde der Verdienst nicht gefallen sei, während für die Holzarbeiter eine Verdienstverminderung festgestellt wurde. Die Gleis- und Holzarbeiter sollen immer mehr eingeschränkt werden, so daß nur die ganz kleinen Arbeiten im Werke in Simmering gemacht werden. Der einzige Erfolg der Deputation war, daß „nach Möglichkeit“ eine Schmälerung höherer Akkordverdienste nicht stattfinden soll.

Ueber die nicht erfüllten Forderungen der Eisenbahnarbeiter und über die enorme Lebensmittelpreuerung referierte Genosse Kehäl. Er erinnerte daran, daß bei der Verstaatlichung der Staats-eisenbahngesellschaft die Einweisung in den Status als selbstverständlich angesehen wurde, daß aber an den bestehenden Benefizien nichts geschmälert werden sollte. Zentralinspektor Gerstner scheint aber hierüber anderer Meinung zu sein. Er erklärte, daß von einer Stabilisierung wie bei der Westbahn nicht die Rede sein könne. Der Redner sagte nun die Forderungen der Eisenbahnarbeiter in acht Punkte zusammen:

1. Die Stabilisierung der bei der Staatsbahn-Gesellschaft beschäftigten Arbeiterkraft muß angestrebt und durchgeführt werden.
2. Eine Revision sämtlicher Lohnsätze und Durchführung von Lohnregulierungen, welche auch Anspruch auf diesen Namen haben, denn es ist ein Lohn, es eine Lohnregulierung zu nennen, wenn man einem Arbeiter Kr. 280 Anfangslohn gibt, ihn alle drei Jahre um 10 Kr. vorrücken läßt, so daß er nach dreißigjähriger Dienstzeit seinen Höchstlohn von Kr. 380 erhält.
3. Verkürzung der Arbeitszeit für sämtliche Lohnarbeiter, und zwar dadurch, daß Samstag Nachmittags die Arbeit ruht.
4. Arbeitsordnungen für alle Kategorien.
5. Urlaube für alle Arbeiter und Angestellten, ohne Unterschied der Werkstättenarbeiter und definitiv Angestellten.
6. Freigabe des 1. Mai als Arbeiterfeiertag.
7. Vertretung der Arbeiterschaft in dem Provisionsfondsinstitut; es existiert überhaupt kein Institut, außer dem der Staatsbahn-Gesellschaft, bei dem eine so große Versicherungsgruppe von der Vertretung ausgeschlossen ist.
8. Eine andere Behandlung der Arbeiterausschüsse. Keine Trennung in Gruppen mit einem einschließlichen Vorsitzenden, sondern ein Gesamtausschuß mit bevollmächtigtem Vorsitzenden.

Genosse Duschek bestätigte durchaus, was der Vordredner ausgeführt hat. Er führte weiter aus, daß man darangeht, durch Erparungen an Personalauslagen die elenden Finanzen der Staatsbahnverwaltung zu sanieren und weil die Organisation diejenige ist, die die Interessen der Bediensteten und Arbeiter energisch vertritt, so würde man es maßgebenderorts sehr gerne sehen, wenn man die Organisation, wie feinerzeit unter Guttenberg, auflösen würde, damit die Arbeiterschaft und die Angestellten endlich mit den Lohnforderungen aufhören und die Regierung und die Direktoren allein über die Bezahlung der Arbeiter bestimmen sollten. Es wird da auch behauptet, daß die stabilisierten Arbeiter faul waren und nichts arbeiten wollten. Weiter trägt man sich mit der Absicht, die Akkordarbeit wieder einzuführen. Von der Stimmung in jenen Kreisen kann man sich ein Bild machen, wenn man sich an den Ausdruck des Staatsbahn-Direktorstellvertreters Schmitz erinnert, der von den Mannlichergewehren und Bajonetten sprach, mit denen man gegen die Arbeiter vorgehen solle. Die Herren würden nicht so offen ihre Meinung zum Ausdruck bringen, wenn sie nicht mit der Forderung der Organisation durch nationale Absonderungen und durch den Kastengeist der einzelnen Kategorien rechnen würden. Die Eisenbahner müssen weit mehr Solidarität üben, sie müssen, wie es eben die englischen Eisenbahner getan haben, für die wirtschaftlich Schwächeren eintreten und nicht wie bei uns sich in Eifersüchteleien ergehen. Heute ist mehr als je der Zusammenschluß in festen und geschlossenen Organisationen notwendig. Die Regierung möchte durch das neue Straßengesetz das Koalitionsrecht verschlechtern, die Organisation zerstören. In so erster Zeit muß Einheit und Geschlossenheit die Parole der Arbeiter sein.

Reichsratsabgeordneter Widholz betonte die Sympathie der ganzen Arbeiterschaft für die Eisenbahner. Leure Fahrpreise und Ausbeutung des Personals dürften nicht nebeneinander bestehen. Der Redner bespricht dann den langsamen Gang unserer Sozialpolitik, die Ausführungen des Herrn Direktorstellvertreters Schmitz, die Einsetzung der Erparungskommissionen, wo es sich um Arbeiterlöhne handelt. Teuerung und bitterer Not herrschen, unter ihnen leiden auch die Eisenbahner schwer. Die sozialdemokratische Organisation werde es nicht daran fehlen lassen, mit Kraft für die Forderungen der Eisenbahner einzutreten, aber die Eisenbahner müssen dafür auch alles tun, um die Organisation zur Vollkommenheit auszubauen.

Nachdem sich der lebhafteste Beifall gelegt hatte, legte Genosse Sedorfer, der den Vorsitz führte, nachstehende Resolution vor:

Da einer Reihe von berechtigten Wünschen der Eisenbahnarbeiter, so nach Stabilisierung, nach Verkürzung der Arbeitszeit, nach Erhöhung der Urlaube u. s. w., bisher keine Folge gegeben wurde, da ferner die im April dieses Jahres erfolgte Lohnregulierung, in der die Anfangslöhne zu niedrig und die Vorrückungsstufen zu lang bemessen sind, infolge der planmäßig betriebenen enormen Ver-teuerung aller Lebensmittel und Bedarfs-artikel völlig wirkungslos geblieben ist, verlangt die am 22. August 1911 im Simmeringer Brauhausaal tagende Versammlung der Arbeiterschaft der Staatsbahn-Gesellschaft

die sofortige Einberufung der Arbeiterausschüsse zu einer Sitzung, und zwar unter Leitung einer verantwortlichen Persönlichkeit in der den Vertrauensmännern endlich klar und klar Antwort auf die schon vor mehr als Jahresfrist überreichten Wünsche gegeben wird.

Die Zentrale des allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereins wird beauftragt, diese Resolution der Direktion der Staatsbahn-Gesellschaft in geeigneter Weise zur Kenntnis zu bringen.

Nachdem die einstimmige Annahme der Resolution festgestellt wurde, schloß Genosse Sedorfer die ebenso impulsive wie erregte Versammlung.

Wien. (Die Abspangbahnbediensteten gegen die Teuerung.) Am 24. v. M. fand eine massenhafte Besuche Eisenbahnerversammlung statt, die sich mit der traurigen Lage der Bediensteten und Arbeiter der Abspang- und Schneebergbahn beschäftigte.

Genosse Duschek sprach über die Lage der Bediensteten und Arbeiter der beiden Bahnen; er wies auf die Unaufrichtigkeit hin, mit der die Eisenbahnunternehmungen in den Jahren 1906 und 1907 die Zugeständnisse durchgeführt haben. Der Redner besprach die Ursachen der tiefgehenden Erregung, die sich heute unter den Eisenbahnern in Oesterreich zeigt, und sagte, daß diesem trostlosen Zustand nur durch eine ausreichende Regelung der Gehalts- und Lohnverhältnisse ein Ende gemacht werden kann. Unter dem Eindruck der gewaltigen Ereignisse in England stehend, sagte der Redner, wäre es zu wünschen, daß sich die Eisenbahner Oesterreichs ebenso zusammenschließen, ebenso den Weg zur Solidarität finden würden wie unsere englischen Kollegen. Es genügt nicht, nur Forderungen aufzustellen und der Direktion zu überreichen, es müssen diese Forderungen auch durch eine starke und mächtige Organisation gestützt werden, es muß im Notfall für die Durchsetzung der Forderungen auch gekämpft werden. (Stürmischer Beifall.)

Sobann ergreift der Präsident des Zentralvereines der österreichischen Eisenbahnbeamten, Genosse Brell, das Wort, um auf die Ursachen der heutigen traurigen Lage der Eisenbahnbediensteten hinzuweisen. Er ersucht die Exekutiv der Organisation sowie die Leitung der sozialdemokratischen Partei und den sozialdemokratischen Abgeordnetenverband, den notleidenden Eisenbahnern wertvolle Hilfe zu leisten.

Nachdem noch Genosse Kuzel in humorvollen Ausführungen die Verhältnisse bei der Abspangbahn geschildert hatte, wurde eine Resolution unter großem Beifall angenommen, in der die Bediensteten der Abspangbahn ihre Direktion auffordern, den in einem Memorandum zu überreichenden Wünschen sämtlicher Dienstleistungen Rechnung zu tragen und auf diese Weise den Wirkungen der Teuerung zu begegnen.

Zum Schluß wurden aus jeder Kategorie der Beamten, Unterbeamten, Diener und Arbeiter Vertrauensmänner gewählt, die gemeinsam mit der Personalkommission und dem Arbeiterausschuß die Wünsche des Personals zu formulieren und der Direktion zu überreichen haben.

Mit einem kräftigen Schlusswort schloß Genosse Bursa diese bewegte Versammlung, die so deutlich die Erregung, die unter den Eisenbahnbediensteten herrscht, zeigte. Die Direktion der Abspangbahn war um die versammelten Eisenbahner sehr besorgt, ein Aufgebot von Sicherheitswache wurde zur Bewachung des Lokales entsendet. Die Eisenbahner wissen diese harte Fürsorge gewiß zu würdigen.

Wien. (Eine Massenversammlung.) Am 25. v. M. fand in Wien eine Massenversammlung der Eisenbahner statt, deren einziger Punkt der Tagesordnung lautete: „Die Forderungen der Eisenbahner sowie die letzten Ereignisse in Wien und die nächsten Aktionen“. Als Referent war von der Verbandszentrale Genosse Somitsch erschienen, der in zweistündiger Rede die Forderungen der Eisenbahner besprach. Er erörterte alle Einzelheiten derselben und bewies ihre Notwendigkeit und Durchführbarkeit. Deputationen mühen nichts. Redner wendet sich gegen die Zersplitterung der Organisation und kommt im Verlauf seiner Ausführungen auch auf die Behandlung der Eisenbahnerfragen im Parlament zu sprechen. Unter stürmischem Beifall unterzog Somitsch den Lantienantrag einer scharfen Kritik. Er erklärte, es stehe um das Pflichtgefühl der Verleimter bis hinauf zum Oberinspektor respektive Werkstättenleiter sehr schlecht, da das Eisenbahnministerium es noch notwendig findet, diese Herren erst mit Lantienanträgen an ihre Pflicht zu gemahnen, die sie wahrscheinlich mit dem bloßen Gehalt, der zwar gegenüber dem Arbeiter sehr hoch ist, nicht erfüllen würden. Nachdem noch mehrere Eisenbahner das Wort ergriffen hatten, spricht Gemeinderat Gruber namens der sozialdemokratischen Parteivertretung den Eisenbahnern die Zustimmung zu ihrem Vorgehen aus, dem er vollen Erfolg wünscht, der jedoch nur zu erreichen ist mit einer Organisation aller Bahnbediensteten. (Beifälliger Beifall.) Nach dem Schlusswort des Genossen Somitsch schloß der Vorsitzende Genosse Weiser um halb 12 Uhr die interessante, herrliche Versammlung, deren Verlauf die maßgebenden Stellen gewiß belehren wird, daß es den österreichischen Eisenbahnern um die Verbesserung ihrer Lage Ernst ist.

Von der Personalkommission der Südbahn.

Protokoll über die am Donnerstag den 27. April 1911 in Wien stattgefundene Beratung der Gruppen des Personals des Verkehrs, Sektion für Unterbeamte und für Diener der Personalkommission betreffend allgemeine Angelegenheiten des Zugbegleitungs-personals.

(Schluß.)

Personalkommissionsmitglied Scherbaum verlangt die Herabsetzung der Tragzeit der Mäntel von drei auf zwei Jahre, die der Röcke und Gürtels von drei auf zwei Jahre, respektive ein Jahr, und begründet diesen Antrag; weiters urgiert derselbe die Einführung der schon vor zwei Jahren beantragten Sommeruniform für Zugbegleiter und Oberkondukteure.

Korps fordert die ausnahmslose Beteiligung der Kondukteurzugführer mit schwarzen Mänteln.

Personalkommissionsmitglied Sorjanec bespricht die mangelhafte Ausgestaltung der Dienstwagen, und bringt einen Erlaß des Betriebsinspektors zur Kenntnis der Personalkommissionsmitglieder, wonach der Zugführer zur Verantwortung gezogen wird, wenn Gebrechen des Dienstwagens nicht rechtzeitig zur Anzeige gebracht werden, anstatt zu veranlassen, daß kleine Gebrechen sofort behoben werden und nicht monatelang mit den Gebrechelten herumgelaufen.

Der Vorsitzende bemerkt hierzu, daß die vom Personal bezüglich der Dienstwagen vorgebrachten Wünsche von den Direktionen nicht unbeachtet gelassen worden seien und man durch Adaptierung und Umgestaltung das Mögliche zu tun bestrebt sei. Durch die Verlegung der Aborte würde der Gepäckraum zu sehr reduziert, zumal wenn es sich um alte Dienstwagen handelt.

Inspektor Böllecker erklärt, er werde veranlassen, daß die Betriebsinspektorate aufgefordert werden, der Meinung der Dienstwagen in den Dispositionstationen ein erhöhtes Augenmerk zuzuwenden.

Scherbaum verlangt neuerdings, daß die im Zirkular 489 A ex 1910 nur für Güterzüge getroffene Verfügung,

Das Verstärkungspersonal von Brutto- zu Bruttostationen „im Dienste fahre“, auch auf die Weigaben für Personen- und Schnellzüge ausgedehnt werde, wenn selbe auch nur in einer Teilstrecke nach den dormalen bestehenden Bestimmungen des Anhangs benötigt werden sollten, um den Leuten die paar Heller Jahresgebühren nicht wegzunehmen und die Oberkondukteure nicht mit einer Mehrschreiberei zu belasten.

Experte Siedl bringt vor, daß auf dem Wiener Südbahnhof im Winter circa 80 Mann zum Reserverdienst bestimmt werden und daß oft fünf bis sechs Zugbegleiter den ganzen Tag über Reserve halten müssen, ohne wegzufahren; ein Mann sei zum Reserverhalten vollkommen genügend. Die Verteilung der großen Touren soll gleichmäßig vorgenommen werden und nicht nach Protokolle. Den Kassenbegleitern, welche am Ende jeden Monats nach Triest oder Franzensfeste fahren, sei in jüngster Zeit die Rückfahrt als im Dienst verrechnet gestrichen worden; früher wurde das immer ausbezahlt. Man möge den früheren Ufus beibehalten und die ganze Tour als im Dienste verrechnen können. Bei den Zügen 811 und 812 soll ein großer Dienstwagen beigelegt werden. Schließlich bemerkt Redner, daß die für die Zugbegleiter in Wien-Südbahnhof angefertigten Käftchen zu klein ausgefallen seien, so daß die Dienstaufgaben darin keinen Platz finde.

Das Maßleinsdorfer Zugbegleitungspersonal hat den Beschluß gefaßt, der versammelten Personalkommission im Laufe des Vormittags das Nichtpassen und die mangelhafte Qualität der von ihnen ausgeführten Uniformen vorzudemonstrieren.

Der Vorsitzende wiederholt nunmehr in ausführlicher Weise die von ihm am vorhergehenden Tage abgegebene Erklärung betreffend die von der Verwaltung zugunsten von berücksichtigungswürdigen, feinerzeit mit dem Anfangsgehalt von 720 Kr. angestellten Dienern und von älteren Unterbeamten beabsichtigten Maßnahmen, und versichert neuerdings, daß er die im Gegenstand von verschiedenen Personalkommissionsmitgliedern vorgebrachten Neuerungen dem Herrn Generaldirektor zur Kenntnis bringen werde.

Personalkommissionsmitglied Scherbaum bringt einige Wünsche lokaler Natur der Wiener und Maßleinsdorfer Zugbegleiter vor und verlangt mit Rücksicht auf die erhöhte Betätigung des Zugbegleitungspersonals zum Personenzugsdienst in der Sommerperiode, die Beteiligung jedes als Zugführer geprüften Kondukteurs mit den erforderlichen Beihilfen, nämlich dem Handbuch, dem Sonnentag und den Karten; eine Neuauflage dieses Handbuchs wäre übrigens mit Rücksicht auf die vielen Texturen bereits dringend wünschenswert. Die Beteiligung aller jener Bediensteten mit den erforderlichen Vorschriften sollte geschehen, bevor die betreffenden zum Personenzugsdienst herangezogen werden.

Personalkommissionsmitglied Scherbaum führt Beschwerde darüber, daß einer Verfügung der Verkehrsdirektion zufolge der Zugführerdienst bei Schnellzügen nur mehr durch Oberkondukteure versehen werden darf und daß Kondukteurzugführer, welche fehlende Oberkondukteure ersetzen, wenn sie turnusmäßig ein Schnellzug trifft, durch einen Oberkondukteur, der an diesen Tagen Lokalzüge zu fahren hätte, ersetzt werden. Die Oberkondukteure fühlen sich durch diese Bestimmung benachteiligt, da sie bei den Schnellzügen, trotz der an sie gestellten höheren Anforderungen, in ihren Nebenberufen nicht nur nichts gewinnen, sondern in vielen Fällen sogar eine Einbuße erleiden.

Diese Verfügung bestehe obendrein nur für den Bereich des Betriebsinspektors Wien. Alle Vorstellungen gegen diese Verfügungen seien bisher vergeblich gewesen, obwohl sie gerade die Kondukteurzugführer infolge ihrer Ungerechtigkeit hart treffe und außerdem sehr unpraktisch sei, weil zum Beispiel ein aus Maßleinsdorf nach Wien versetzter Oberkondukteur so gleich in die Lage komme, Schnellzüge führen zu müssen, ohne vorher als Kondukteurzugführer Gelegenheit dazu gehabt zu haben. Diese Verfügung möge daher aufgehoben oder wenigstens gestattet werden, daß die länger dienenden Kondukteurzugführer als Zugführer mit den Schnellzügen fahren dürfen.

Redner bringt sodann in ausführlicher Begründung Wünsche und Beschwerden des Personals vor, und führt weiters Klage darüber, daß der Unwille der Beamten über die Nichtbeteiligung des Zugs- und Lokomotivpersonals an der passiven Meistzeit des vergangenen Herbstes nunmehr vielfach in einer schändlichen Behandlung der Zugbegleiter zum Ausdruck komme und zu Uebergriffen im Dienste führe.

Personalkommissionsmitglied Scheibin vermahnt sich ebenfalls gegen dienstliche Schikanen und Uebergriffe von Seiten der Beamten, und erwähnt, daß ein mit der Verteilung der Fahrgebührenbüchel in Wien betrauter Beamter aus Gründen der Agitation den Fahrgebührenbüchel einen Zettel mit nachfolgendem Inhalt beigelegt habe:

„Eine unerhörte Beschimpfung des deutschen Volkes!

Deutsche Arbeiter!

Der sozialdemokratische Rechtsanwalt Dr. Emanuel Werftl in Wiener-Neustadt nannte am 17. Dezember 1910 bei einer Schwurgerichtsverhandlung das deutsche Volk eine verfluchte Nation, eine Nation von Knechten, Knechtseelen und Kanakillen!

Die sozialdemokratische „Arbeiter-Zeitung“ fand nichts daran, entschuldigte sogar den Frechling.

Deutsche Arbeiter! Duldet ihr das? Seid ihr Deutsche? Seid ihr es, dann hinaus aus der Partei, in der auch ihr so niederträchtig beschimpft werdet. Nieder mit der verjudeten Sozialdemokratie!

Zentralkommission der Arbeitnehmerverbände Oesterreichs, Wien, VII., Neustiftgasse 137.

Die Reichsparteileitung der deutschen Arbeiterpartei Oesterreichs.

Das Original wurde dem Protokoll beigelegt. Auch vom Lokomotivpersonal wurde über das schätanöse Vorgehen von Beamten Klage geführt, die den Beitritt von untergebenen Bediensteten zum Reichsbund deutscher Eisenbahner förmlich zu erzwingen suchen. Wenn hier nicht Remedur geschaffen wird, dann werde das Personal in der Auswahl der Mittel zur Bekämpfung solcher Auswüchse nicht wählerisch sein. Man wolle keine Namen nennen, aber wenn die Betroffenen ihr Vorgehen nicht ändern, werde nichts anderes übrig bleiben. Die Schikanierung des Personals wird insbesondere arg durch die Wiener Beamten betrieben, welche den Beitritt zum Reichsbund deutscher Eisenbahner hierdurch erzwingen wollen.

Ladner wünscht ein striktes Verbot der Besetzung der Vorwärtsbremsen und begründet dasselbe mit der daraus resultierenden Gefährlichkeit; auch bieten solche Bremsen ein Mittel zur Schikanierung. Schadhafte Bremsen sollten repariert werden, zerbrochene Bremsenstücke entfernt werden. Anstatt der Türschellen sollen wegen der raschen Unbrauchbarwerdung Riegel hergestellt werden.

Sierzu bemerkt der Vorsitzende, daß das Umrangieren der Wagen sehr mühselig und in vielen Fällen unausführbar sei. Die Wahrnehmung der Signale werde durch die geschlossenen Bremsen gewiß beeinträchtigt, ganz gleichgültig ob es Vorwärts- oder Rückwärtsbremsen seien, wie durch praktische Versuche festgestellt worden sei.

Das agitatorische Verhalten von Beamten anlangend, ersucht der Vorsitzende, im Interesse des Dienstes nicht zur Selbsthilfe zu schreiten, da die bezüglichen Beschwerden der Verkehrsdirektion zur Kenntnis gebracht und von ihr behandelt werden. Die Verkehrsdirektion werde dort, wo es nötig sei, Abhilfe schaffen.

Korps führt Beschwerde, daß die Bestimmung des Reserverpersonals für Diensttoure in Maßleinsdorf sehr ungleichmäßig vorgenommen werde, daß Bedienstete oft ganz unüberweilend zitiert werden und auch die Nachreserve über das bisherige Ausmaß erhöht worden sei, wiewohl nur vier Betten vorhanden sind, welche obendrein meist von Reservisten auswärtiger Stationen besetzt seien. Trotzdem werden öfters acht Mann zur Nachreserve bestimmt, wozu Personalkommissionsmitglied Scherbaum erläuternd bemerkt, daß die Nachreserve nur vier Zugbegleitern bestätigt, den übrigen aber verweigert wird. Weiters komme es vor, daß Maßleinsdorfer Reserverzugführer ohne Grund in Wiener-Neustadt durch einen Wiener-Neustädter Zugführer abgelöst werden und die Bestimmung erhalten, als Bremser weiter zu fahren. In einem derartigen Fall laufe gegenwärtig ein Akt. (Kondukteurzugführer Michalus.)

Personalkommissionsmitglied Scherbaum bemerkt, er habe die Beschwerdeführer dahin instruiert, daß sie in solchen Fällen zwar dem Auftrag Folge leisten, jedoch hierauf unverzüglich die Anzeige an die Verkehrsdirektion erstatten sollen. Um eine gleichmäßige Verteilung der Diensttoure unter den Reserverkondukteuren zu erzielen, verlangt das Personal, daß es sich nach der Rückkehr von der Diensttour in ein zu diesem Zwecke aufgelegtes Buch mit Namen einzutragen habe, wie es bereits in Märzauflage bestünde; ein weiterer Wunsch des Personals sei, die gesundheitschädlichen Signalpfeifen aus Wei abzuschaffen. Eine in letzterer Zeit an alle Dispositionsstationen ergangene Kurnde, dem Personal, außergewöhnlich dringende Fälle ausgenommen, keine Diensttour frei zu geben, hat neuerdings zur Schikanierung des Personals eine Handhabe gegeben, wo den Leuten, selbst zu einem Leidenbegangnis eines Familienmitgliedes, der hierzu erforderliche kurze Urlaub verweigert worden ist, wie es zum Beispiel in der Station Brud a. d. M. vorgekommen ist.

Ladner stellt eine Anfrage wegen der Errichtung eines Bades in Wien, welches in den früheren Sitzungen schon vom Personalkommissionsmitglied Scherbaum verlangt und auch zugesagt worden sei.

Dr. Domenejo beantwortet die Frage dahingehend, daß ihm der Mangel an Bade- und Reinigungsgelegenheiten in Wien aus eigener Wahrnehmung bekannt sei und daß er sich dafür interessieren werde, daß diese Angelegenheit in einer dem Personal zugute kommenden Weise ihre Lösung finde, im übrigen müsse er darauf hinweisen, daß die bereits bestehenden Bäder vom Personal herart wenig benötigt werden, daß nicht einmal die Erhaltungskosten damit gedeckt werden können. Das Personal soll daher öfters haben gehen.

Storjanc verlangt für das Raibacher Zugbegleitungspersonal eine Karlsruhage; ferner stellt er das Ersuchen, die bisherige Gepflogenheit, einen jeden Kondukteurzugführer mit einer Dienstaufgabe zu betreiben, weiter aufrechtzuerhalten und jedem zur Aufbewahrung seiner Dienstutensilien ein Käftchen zuzuwiesen, respektive die noch fehlenden Käftchen zu errichten.

Scheibin bespricht lokale Angelegenheiten und verlangt für Fahrten in das Schlachthaus Innsbruck eine Passschalentschädigung, für den Zugführer 3 Kr. und für den Kondukteur 2 Kr. 50. Ferner die Aufstellung einer Reserverpartie aus einem Zugführer und vier Mann, die für das Reserverhalten entschädigt werden sollen; auch sei ein Kondukteurwartezimmer herzustellen. Ein weiteres Petiti betrifft die Erhöhung des Taglohns für Bremser und Aushilfskondukteure in Bozen und Innsbruck, im Sinne der letzten Regelung der Grundlöhne auf Kr. 250. Der ortsübliche Taglohn der Bahnfrauen soll um 20 S. erhöht werden. Die Regelung der Bahnhofrestaurationstarife wurde abermals verlangt sowie daß das Personal alkoholfreie Getränke glasweise erhalten kann. Zu Punkt 7 wurde folgende neue Formulierung beantragt:

Alle Jahrgänge der Südbahnzugbegleiter sollen mit jenen korrespondierenden Jahrgängen der k. k. Staatsbahnen im Gehalt gleichgestellt werden. Zumindestens sollen alle Unterbeamten und Diener des Fahrpersonals, welche im Vergleich mit dem derzeit bestehenden Gehaltschema in einem ungünstigen Verhältnis stehen, ein bis drei Gehaltsjahre erhalten, welche nach Jahrgängen so aufgeteilt werden sollen, daß eine möglichst gerechte Ausgleichung aller Jahrgänge erfolgt. Jene Kondukteurzugführer und Führer, die am 1. Oktober 1907 länger als zwei Jahre im Anfangsgehalt von 720 Kr. gestanden sind, sollen eine spezielle Berücksichtigung erfahren. Diese Forderung ist dem Herrn Präsidenten der Personalkommission, der verhindert ist, die Sitzung zu präsidieren, im vollen Wortlaut bekanntzugeben.

Hierauf erklärt der Vorsitzende Maschinendirektorstellvertreter Dr. Ingenieur Schöb die Tagesordnung als erschöpft und die Sitzung für geschlossen.

Protokoll

der Sitzung der Personalkommission der k. k. Nordwestbahndirektion, Sektion Unterbeamte, abgehalten am 30. Mai 1911 in Wien.

Anwesend die Herren: k. k. Regierungsrat Dr. Franz Schubert, k. k. Direktorstellvertreter, als Vorsitzender. Die gewählten Mitglieder: Offiziant Anton Bretsch, Bahnmeister Karl Slezak, Stationsmeister Franz Kobela, Oberkondukteur Johann Leidermann, Maschinenmeister Peter Smitta, Lokomotivführer Vinzenz Hoffmann, Wermeister Oskar Hartwig. Das ernannte Mitglied: Bahnmeister Franz Saller, Bahnkonzipist Dr. Rainer v. Reinöhl, als Schriftführer.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung, begrüßt die Erschienenen und stellt die Beschlussfähigkeit der Personalkommission fest.

Hierauf teilt derselbe mit, daß eine Reihe der von den Mitgliedern der Personalkommission eingebrachten Anträge nicht auf die Tagesordnung der heutigen Sitzung gesetzt wurde, teils weil sie in die Zuständigkeit des Zentralausschusses für Personalangelegenheiten der Bediensteten der k. k. Staatsbahnen fallen, teils weil sie verspätet vorgelegt wurden.

Hierauf wird in die Tagesordnung eingegangen.

Punkt I. Wahl eines Mitgliedes und eines Ersatzmannes in den Zentralausschuß für Personalangelegenheiten der Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Mitglied Smitta schlägt als Mitglied für den Zentralausschuß den Wermeister Herrn Oskar Hartwig vor. Der Vorsitzende bringt diesen Antrag zur Abstimmung und wird hierbei Hartwig mit Stimmenmehrheit zum Zentralausschußmitglied gewählt.

Mitglied Hartwig schlägt als Ersatzmann für den Zentralausschuß den Stationsmeister Herrn Franz Kobela vor. Der Vorsitzende bringt diesen Antrag zur Abstimmung und wird hierbei Kobela mit Stimmenmehrheit zum Ersatzmann für den Zentralausschuß gewählt.

Vor dem Eingehen in den zweiten Teil der Tagesordnung bringt Mitglied Kobela namens der gewählten Mitglieder der Personalkommission einen Protest gegen die zu rasch nach den Wahlen erfolgte Einberufung der Personal-

kommissionsitzung ein, wodurch es den Mitgliedern derselben unmöglich gemacht worden sei, mit dem Personal rechtzeitig in Verbindung zu treten und dessen Wünsche und Beschwerden in Erfahrung zu bringen, weshalb auch die Anträge der Personalkommission nicht rechtzeitig eingebracht werden konnten.

Der Vorsitzende erwidert darauf, daß die Einberufung der Personalkommissionsitzung mit Rücksicht auf die für Juni in Aussicht genommene Sitzung des Zentralausschusses für den seitens der Personalkommission der k. k. Nordwestbahndirektion rechtzeitig ihre Delegierten gewählt werden müssen, unbedingt noch im Laufe des Monats Mai erfolgen mußte.

Hierauf gelangte der zweite Teil der Tagesordnung zur Beratung.

Punkt II. Initiativanträge der Mitglieder.

1. Slezak, Hoffmann.

Die Einreichung sämtlicher Unterbeamten in jene Gehaltsstufe, welche ihnen nach ihrer Dienstzeit unter Zugrundelegung der neuen Borrückungsvorschrift für die betreffende Kategorie, in welcher sie sich derzeit befinden, gebühren würde, soll sofort durch Abföhrung der normalen Borrückungsfristen auf ein Jahr durchgeführt werden.

Mitglied Slezak weist darauf hin, daß dieser Antrag bereits mehrmals eingebracht worden ist. Durch die Regulierung im Jahre 1907 und durch die Einreichung im Jahre 1910 haben sich innerhalb der Unterbeamten Ungleichheiten im Range und in den Bezügen ergeben, welche von den Betroffenen hart empfunden werden. So haben beispielsweise Bahnmeister mit bereits achtjähriger definitiver Dienstzeit heute erst den gleichen Gehalt wie die jetzt neuernannten Bahnmeister, nämlich 1400 Kr.

Mitglied Bretsch fügt hinzu, daß dies dadurch entstanden sei, daß bei der De. N. W. B. die Unterbeamten als solche feinerzeit mit 420 und 480 fl. angestellt wurden, während bei den k. k. Staatsbahnen die Ernennung derselben durchwegs sogleich mit dem Anfangsgehalt von 600 fl. erfolgt ist.

Mitglied Hartwig bringt vor, daß speziell durch die Begünstigung infolge siebenjähriger provisorischer Dienstzeit Unterbeamte, welche eine kürzere provisorische Dienstzeit aufweisen, vielfach von jüngeren Angestellten mit viel kürzerer Gesamtdienstzeit, welchen jedoch diese Begünstigung zuteil geworden ist, eingeholt wurden. Diese Begünstigung sei vielen unangenehm, die nur deshalb länger im provisorischen Dienstverhältnis geblieben waren, weil sie sich weniger verborscht und fleißig gezeigt hatten. Nunmehr sei ihnen für diesen mangelnden Fleiß geradezu eine Prämie gegeben worden.

Es möge zum Ausgleich dieser Härten wenigstens den älteren Bediensteten, die jetzt durch jüngere eingeholt werden, eine Fristenkürzung bewilligt werden.

Die Mitglieder Bretsch und Kobela unterstützen diesen Antrag.

Der Vorsitzende erwidert, daß es jetzt, nach vollzogener Einreichung, großen Schwierigkeiten begegnen würde, neuerliche Härtenausgleiche durchzuführen. Durch die von den Bediensteten angenommene Einreichung ist ein vollkommen neuer Rechtszustand geschaffen worden, aus dem ein Zurückgreifen auf die früheren Verhältnisse unstatthaft ist. Dazu kommt noch, daß jeder sogenannte Härtenausgleich und jede Regulierung wieder eine Reihe neuer Härten hervorruft; auch müsse an einen solchen Härtenausgleich wegen seiner möglichen Rückwirkung auf die alten k. k. Staatsbahnenbediensteten mit großer Vorsicht herangetreten werden.

Er werde übrigens nochmals die vorgebrachten Wünsche und Beschwerden einer eingehenden Prüfung und Berechnung unterziehen lassen und, wenn irgend möglich, eine Verbesserung für die Betroffenen herbeizuführen trachten. Eine bestimmte Zusage könne in dieser Richtung selbstverständlich nicht gemacht werden.

Der Antrag wird hierauf einstimmig angenommen.

2. Slezak, Hoffmann.

Uebste Durchführung der Wohnungsfürsorgeaktion. Bis zur vollständigen Durchführung der Aktion Erhöhung der Quartiergehälter.

Mitglied Slezak bringt vor, daß speziell die Wohnungen der Bahnmeister, die vielfach in Wächterhäusern untergebracht sind, sich als ganz unzureichend erweisen. Er bitte, wenn schon eine generelle Abhilfe dagegen nicht möglich wäre, so doch wenigstens in einzelnen Fällen eine Verbesserung herbeizuführen.

Mitglied Hartwig ersucht um Auskunft über den gegenwärtigen Stand der Wohnungsfürsorgeaktion.

Der Vorsitzende erwidert darauf, daß in den Stationen Trautenuau, Parschnitz, Tetschen, Schredenstein, Jglau und Rumburg, wo die Wohnungsnot am schärfsten ist, bereits die nötigen Erhebungen gepflogen worden sind, und auch die Möglichkeit der Erwerbung der nötigen Baugründe für die Errichtung von Bedienstetenwohnhäusern sichergestellt sei.

Weiters sind Pläne und Kostenboranschläge bereits ausgearbeitet und dem k. k. Eisenbahnministerium hinsichtlich der Errichtung von Bedienstetenwohnhäusern mit Zuhilfenahme der Mittel des Pensionsinstituts der De. N. W. B. bereits Anträge gestellt worden. Nach Genehmigung derselben wird vorläufig versuchsweise mit der Ausführung begonnen werden. Endlich sind in sämtlichen Stationen Erhebungen darüber gepflogen worden, welche Bediensteten eventuell auf Wohnungen in den zu errichtenden Bedienstetenwohnhäusern reflektieren, und welche Mietzins dieselben zu bezahlen bereit wären; die bezüglichen Erklärungen der Bediensteten haben vorläufig durchaus unverbindlichen Charakter und dienen lediglich Informationszwecken.

Mitglied Hartwig fragt an, ob den Bediensteten etwa aus den Mitteln der gesellschaftlichen Humanitätsinstitute Gelder zur Errichtung von Wohnhäusern leihweise zur Verfügung gestellt werden könnten, wie dies seines Erinnerns in früheren Sitzungen in Aussicht gestellt worden sei.

Der Vorsitzende erwidert, daß letztere Angabe des Mitgliedes Hartwig auf einem Irrtum beruhen dürfte; nur in dem Falle, als sich Baugenossenschaften von Bediensteten bilden würden, könnte man der Frage näher treten. Diesen Baugenossenschaften Gelder aus den erwählten Fonds leihweise zur Verfügung zu stellen, nicht aber einzelnen Bediensteten.

Mitglied Hartwig macht aufmerksam, daß das Personal Häuser mit einer geringeren Wohnungszahl solchen mit einer großen Zahl von Wohnungen vorziehen würde.

Der Vorsitzende erwidert, daß er diese Auffassung vollkommen teile; nur müsse darauf aufmerksam gemacht werden, daß Wohnungen in Ein- oder Zweifamilienhäusern naturgemäß teurer sind, als in Häusern mit einer großen Wohnungszahl.

Mitglied Slezak fragt an, wann die Staatsbahnborschriften über den Brennstoffbezug für die in Naturalwohnungen bequartierten Bediensteten eingeführt werden; weiters, ob für alle Heizstellen in diesen Wohnungen das Pauschale zu entrichten sein wird, oder nur für die tatsächlich benutzten, während die nicht benutzten Heizstellen nach dem bei den alten Staatsbahnen üblichen Vorgang plombiert werden und für diese kein Pauschale zu entrichten wäre.

Der Vorsitzende erwidert, daß das k. k. Eisenbahnministerium sich die Einführung dieser Vorschriften bei der Nordwestbahndirektion vorbehalten habe. Diese dürfte noch vor dem Herbst des heurigen Jahres erfolgen. Dabei

wird auch die Frage der Bezahung des Pauschals für die nicht benötigten Beizstellen ihre Regelung finden.

Der Antrag wird hierauf einstimmig angenommen.

3. Slezak, Hoffmann.

Beteiligung des gesamten Personals mit sämtlichen Gehalts-, Disziplinar-, Gebühren-, Steuer-, Krankentafel-, Unfall-, Pensions- und Provisionsvorschriften.

Mitglied Slezak macht aufmerksam, daß das Personal mit einer Reihe von Instruktionen nicht betraut worden ist, speziell nicht mit den Statuten des Pensionsfonds der D. N. W. B.

Mitglied Pretsch führt an, daß trotz einer feinerzeitigen Zirkularverlautbarung, wonach alle Bediensteten mit der Dienstordnung und dem Gebührenregulativ zu betrauten waren, nicht alle Bediensteten diese Instruktionen erhalten haben.

Der Vorsitzende erwidert, daß die nachträgliche Beteiligung derselben veranlaßt werden wird; wenn diese Vorschrift noch fehlt, der solle sie einfach ansprechen.

Der Antrag wird hierauf einstimmig angenommen.

4. Slezak, Hoffmann.

Regelung der Strafen in der Richtung, daß ein Bediensteter für ein Delikt nur mit einer Strafe bestraft werden darf.

Die Mitglieder Slezak und Pretsch führen an, daß der Antrag die Abschaffung des bisherigen Vorganges bezweckt, daß Bedienstete, die wegen eines Anstandes eine Ordnungsstrafe erhalten, außerdem noch von einem bestimmten Dienste abgezogen und eventuell auch noch versetzt werden, so daß sie faktisch dreimal bestraft werden.

Der Vorsitzende erwidert, daß in allen diesen Fällen nur eine einmalige Bestrafung vorliegt, nämlich die Verkündung der Ordnungsstrafe; die anderen Verfügungen sind sozusagen Straffolgen. Bei gewissen Delikten, namentlich im Exekutivdienste, sind solche der Bestrafung nachfolgende Maßnahmen aus Dienstesrücksichten und Gründen der Verkehrssicherheit unausweichlich. An diesem Vorgange wird und kann auch in Zukunft nichts geändert werden.

Durch diese Erklärungen des Vorsitzenden erscheint der Antrag erledigt und entfällt eine Abstimmung über denselben.

5. Slezak, Hoffmann.

Errichtung von Kasernen, welche den hygienischen und sonstigen Anforderungen entsprechen; Schaffung von Waschapparaten, eventuell genügenden Bädern in größeren Stationen.

Der Vorsitzende bemerkt, daß ihm aus eigener Anschauung bekannt ist, daß hinsichtlich der Kasernen mancherlei Uebelstände bestehen; diesen wird nach Maßgabe der verfügbaren Mittel abgeholfen werden; auf einmal läßt sich aber keine Besserung herbeiführen. Schließlich fordert er die Personalkommissionsmitglieder auf, konkrete Daten vorzubringen.

Mitglied Leidermann führt an, daß die Zugbegleiterkasernen in Caslau infolge Raummangels viel zu dicht belegt werden müssen.

(Fortsetzung folgt.)

Fusion des Pensionsfonds der Kaiser Ferdinands-Nordbahn mit dem Fonds der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Nach der Verstaatlichung der großen Bahnen war es für jeden Kenner der österreichischen Eisenbahnverhältnisse klar, daß die Bestimmungen der Verstaatlichungsgesetze betreffs der Humanitätsinstitutionen der einzelnen Bahnen über die getrennte Verwaltung derselben nicht haltbar sind, und daß es über kurz oder lang zu einer Fusion der einzelnen dieser Institutionen wird kommen müssen, da eine solche nicht nur im Interesse der Bediensteten, sondern vornehmlich der Staatsbahnverwaltung liegt.

In der Tat ist die Fusionierung der Betriebskrankenkassen der K. F. N. B., der D. N. B., der D. N. W. B. und der St. E. G. bereits durchgeführt und nun wird die Frage der Einverleibung des Pensionsfonds der K. F. N. B. akut.

Es läßt sich nicht leugnen, daß, wenn das k. k. Eisenbahnministerium auch in der Frage der Einverleibung der Betriebskrankenkassen den beschränkten Standpunkt eines Krämers einnahm und mit der Einverleibung ein Geschäft machen wollte, und besonders die D. N. W. B. übers Ohr zu hauen bemüht war, die Fusion der Betriebskrankenkassen dennoch eine leichtere war, als es bei den Pensions- und Provisionsfonds der einzelnen verstaatlichten Bahnen der Fall sein dürfte.

Es ist das nicht zu verwundern, da hier die Interessen der Bediensteten mehr hervortreten, als dies bei den Krankenkassen der Fall ist; auch die in vielen Fällen divergierenden Bestimmungen über Rechte und Pflichten der Mitglieder fallen hier bedeutend mehr in die Waagschale. Hauptächlich muß der Grundlag, daß das Mitglied eines Pensionsfonds, welches von der Staatsbahnverwaltung übernommen werden soll, in seinen erworbenen Rechten nicht gekürzt werden darf, an den eventuellen höheren Begünstigungen des anderen Fonds aber teilnehmen muß, aufrechterhalten bleiben.

Das sind die Gesichtspunkte, von welchen die Fusion des Pensionsfonds der K. F. N. B. betrachtet und gelöst werden muß, will man nicht neue Erbitterung in die Reihen der Bediensteten der Nordbahn tragen. Es kann demnach der „väterliche Rat“ eines hohen Funktionärs des Eisenbahnministeriums auf einen Teil der erworbenen Rechte Verzicht zu leisten, nicht akzeptiert werden.

Wir wollen uns bemühen, die Differenzen und Schwierigkeiten, die sich der Einverleibung entgegenstellen, festzuhalten und Wege zu suchen, welche zur Befriedigung dieser Schwierigkeiten zu führen geeignet wären.

Vor allem eine gedrängte Darstellung jener Punkte, die auf die Rechte und Pflichten der Mitglieder beiderseitiger Fonds Bezug haben und inwieweit sie in der Feststellung dieser Rechte und Pflichten aufeinandergehen. Dies geschieht am besten durch die Aneinanderstellung dieser divergierenden Bestimmungen der heutigen geltenden Statuten.

Nachdem zwei Kaiser Ferdinands-Nordbahn-Pensionsfonds bestehen, und selbst hier sich Differenzen feststellen lassen, so wollen wir die Bestimmungen dieser beiden Fonds jenen der k. k. österreichischen Staatsbahnen gegenüberstellen und dann Vergleiche ziehen.

Pensionsstatut der k. k. österreichischen Staatsbahnen	Pensionsstatut der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ex 1883 A)	Pensionsstatut der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ex 1893 B)
<p>§ 9. Beiträge der Mitglieder.</p> <p>25 Prozent vom Jahresgehalt, zahlbar in 36 Monatsraten (Beitragsgebühr); 50 Prozent jeder Gehaltserhöhung in 24 Monatsraten (Besoldungserhöhungsgebühr); 4 Prozent fortlaufend vom jeweiligen Jahresgehalt und von der 40prozentigen Quartiergeldquote (ständiger Beitrag); Lokomotivpersonal 6 Prozent von Quartiergeldquote und Gehalt; Zugbegleiter 64 Prozent.</p>	<p>§ 8.</p> <p>Beitragsgebühr 25 Prozent vom Jahresgehalt, zahlbar in 25 Monatsraten; 50 Prozent jeder Gehaltserhöhung in 25 Monatsraten und nach vollbrachter Einzahlung der 25 Prozent ohne Unterschied der Kategorie fortlaufend 4 Prozent vom jeweiligen Gehalt und der Quartiergeldquote.</p>	<p>§ 2.</p> <p>Beitragsgebühr 25 Prozent vom Jahresgehalt, zahlbar in 25 Monatsraten und nach vollendeter Einzahlung der 25 Prozent ohne Unterschied der Kategorie fortlaufend 8 Prozent vom jeweiligen Gehalt und 40 Prozent der Quartiergeldquote.</p>
<p>§ 13 ad 1. Eintritt in die Pensionsberechtigung.</p> <p>Zehnjährige Karenzzeit. Nach fünfjähriger Karenzzeit werden bei Krankheit oder Dienstunfähigkeit für zehn Jahre Pension gewährt.</p> <p>Ad 2. Bei infolge Krankheit oder nicht absichtlich herbeigeführter körperlicher Beschädigung eingetretener Dienstunfähigkeit nach vollendeter fünfjähriger Teilnahmezeit.</p>	<p>§ 4.</p> <p>Zehnjährige Karenzzeit.</p>	<p>§ 2.</p> <p>Zehnjährige Karenzzeit.</p>
<p>§ 14. Bemessung der Pension.</p> <p>Nach zehnjähriger Teilnahmezeit: 40 Prozent vom letzten Gehalt (inklusive der etwa einzurechnenden Personalzulage) und der 40prozentigen Quote des Wiener Quartiergeldes. Die Pension steigt jährlich um 2-4 Prozent; mehr als sechs Monate werden als ein Jahr gerechnet. Nach 35 Jahren vollen Jahresgehalt nebst der 40prozentigen Quartiergeldquote. Dem Lokomotivpersonal, das seit 1. November 1899 die 45 Prozent und vom 1. Jänner 1907 die 6 Prozent Beiträge geleistet hat, wird jedes volle Jahr anderthalbfach angerechnet; Bruchteile werden einfach gerechnet. Ab 1. Jänner 1909 wird diese Anrechnung auch für das Zugbegleitungspersonal angewendet. Außerordentliche Pension: Beamte 800 Kr., Unterbeamte 600 Kr., Diener mit Jahresgehalt 400 Kr., im Monatslohn 300 Kr.</p>	<p>§ 5.</p> <p>Nach zehnjähriger Teilnahmezeit 40 Prozent; für jedes weitere Dienstjahr 2-4 Prozent. (Es werden auch die Monate angerechnet.) Nach 35 Jahren vollen Jahresgehalt als Pension. Die Pensionsbezüge der Lokomotivführer, Feizer und Zugbegleiter werden für die ersten zehn Dienstjahre mit 40 Prozent, für jedes weitere Dienstjahr mit 2 Prozent bemessen, jedoch wird die nach dem 1. Juni 1873 in diesen Kategorien zugebrachte Dienstzeit anderthalbfach in Anrechnung gebracht.</p>	<p>§ 8.</p> <p>Nach zehnjähriger Teilnahmezeit 40 Prozent; für jedes weitere Dienstjahr 2-4 Prozent. (Es werden auch die Monate angerechnet.) Nach 35 Teilnahmejahren vollen Jahresgehalt. Die Pensionsbezüge der Lokomotivführer, Feizer und Zugbegleiter werden für die ersten zehn Dienstjahre mit 40 Prozent, für jedes weitere Dienstjahr mit 2 Prozent bemessen, jedoch wird die in diesen Kategorien nach Zurücklegung der ersten zehn Dienstjahre zugebrachte Dienstzeit anderthalbfach in Anrechnung gebracht.</p>
<p>§ 15. Pension und Unfallrente.</p> <p>Unfallverletzten wird auch bei noch nicht zurückgelegter fünfjähriger Teilnahmezeit eine zehnjährige Pension gewährt. Unfallrenten werden bloß in die Differenz zwischen ordentlicher und außerordentlicher Pension eingerechnet.</p>	<p>§ 5, 3. 4.</p> <p>Bei unverschuldeter Verunglückung im Dienst vor Zurücklegung von zehn Dienstjahren Anspruch auf Pension von 40 Prozent vom letztbezogenen Gehalt. Pension kommt voll neben der Rente zur Auszahlung.</p>	<p>§§ 4, 18, lit. a.</p> <p>Unfallverletzten wird bei noch nicht zurückgelegter Teilnahmezeit eine zehnjährige Pension gewährt. Bei Bezug einer Rente wird diese vom Pensionsbetrag abgezogen, eventuell wird die Pension ganz eingestellt.</p>
<p>§ 16. Rückzahlung der Beiträge.</p> <p>Bei Verlegung in Ruhestand nicht pensionsberechtigter Mitglieder werden die Beiträge mit 4, respektive 5 Prozent Zinsen rückerstattet. Bei strafweiser Entlassung werden die eingezahlten Beiträge ohne Zinsen rückerstattet. Bei freiwilligem Austritt Rückzahlung nur ausnahmsweise.</p>	<p>§ 8.</p> <p>Rückerstattung ohne Zinsen nur bei bahnsseitiger Kündigung.</p>	<p>§ 7.</p> <p>Rückerstattung ohne Zinsen nur bei bahnsseitiger Kündigung.</p>
<p>§§ 22, 23, 24, 29. Pensionsanspruch der Witwe.</p> <p>Hauptbedingung: Pensionsberechtigung des Mannes und rechtsgültige Ehe. Anspruch geht verloren: wenn die Ehe erst innerhalb eines Jahres im Krankenstande geschlossen wurde; wenn die Ehe im Pensionsstande geschlossen wurde; wenn die Ehe aus Verschulden der Witwe — gleich ob gerichtlich oder außergerichtlich — getrennt wurde und endlich, wenn die Witwe einen unsittlichen Lebenswandel führt oder wegen eines Verbrechens verurteilt wurde. — (§§ 23 und 24). Witwen nach an Unfallfolgen verstorbenen und noch nicht pensionsberechtigten Mitgliedern werden den Witwen nach pensionsberechtigten Mitgliedern gleichgehalten.</p>	<p>§§ 9, 10.</p> <p>Hauptbedingung: Pensionsberechtigung des Mannes, rechtsgültige Ehe; ferner mindestens zwei Jahre verheiratet und die Ehe im Aktzustande oder schon früher geschlossen; nicht gerichtlich geschieden oder getrennt aus Verschulden der Frau. Witwen nach noch nicht pensionsberechtigten, unfallverletzten Mitgliedern erhalten normalmäßige Pension.</p>	<p>§ 11.</p> <p>Analog des § 9 des Statuts ex 1883</p> <p>Siehe § 18, Absatz 3.</p>
<p>§ 25, ad 5. Altersunterschied.</p> <p>War bei Eheschließung das Mitglied über 55 Jahre alt und die Frau um mehr als 15 Jahre jünger, so wird für jedes angegangene Jahr des Altersunterschiedes über 10 bis inklusive 20 Jahre um 1/20 gekürzt.</p>	<p>§ 9, lit. 2.</p> <p>War bei der Eheschließung das Mitglied über 50 Jahre alt und die Frau um mehr als 15 Jahre jünger, so ist bei sonstigem Pensionsverlust für jedes Jahr über den 15 Jahren ein fünfprozentiger Beitrag vom Jahresgehalt in 25 Monatsraten zu zahlen.</p>	<p>§ 3, lit. c.</p> <p>Analog § 9, lit. 2 des Statutes ex 1883.</p>
<p>§ 25. Ausmaß der Witwenpension.</p> <p>Die Pension beträgt 1/3 des letzten Gehaltes und der anrechenbaren Zulagen des Gatten, darf jedoch 3000 Kr. nicht übersteigen. Normalpensionen für Witwen nach Beamten 800 bis 1800 Kr., Unterbeamten 600 Kr., Diener im Jahresgehalt 400 Kr., im Monatsgehalt 300 Kr.</p>	<p>§ 10.</p> <p>Die Pension beträgt 40 Prozent des letzten Gehaltes, darf jedoch nicht höher als 3000 Kr. und nicht weniger als mit 200 Kr. bemessen sein.</p>	<p>§ 16.</p> <p>Die Pension beträgt 40 Prozent des letzten Jahresgehaltes und darf nie mehr als 4000 Kr. betragen und 90 Prozent der Pension des Mannes nicht übersteigen. (Samt Erziehungsbeiträgen.)</p>
<p>§ 31. Erziehungsbeiträge und Waisenpensionen.</p> <p>Für die ehelichen Kinder, welche aus einer Ehe stammen, die die Frau zum Bezuge einer Pension berechtigt, gebührt der Witwe außer ihrer Pension ein Erziehungsbeitrag von 1/3 der Witwenpension für jedes Kind. Der Erziehungsbeitrag darf pro Kind 600 Kr. jährlich nicht übersteigen und dürfen alle Erziehungsbeiträge zusammen die Witwenpension nicht übersteigen. Witwenpension und Erziehungsbeiträge zusammen dürfen die Vaterpension nicht übersteigen, aber auch nicht weniger als die Normalpension betragen. (Gilt nur für die Witwen nach im Ruhestande verstorbenen Bediensteten.)</p>	<p>§ 14.</p> <p>Der Jahresbeitrag beträgt für jedes Kind 5 Prozent des letzten Jahresgehaltes des Vaters; derselbe darf jedoch 200 Kr. nicht übersteigen, dagegen aber bei Kindern von Beamten nicht weniger als 60 Kr., von Dienern 40 Kr. pro Kind jährlich betragen. Erziehungsbeiträge werden für Knaben bis zum vollendeten 18., für Mädchen bis zum vollendeten 16. Lebensjahr gezahlt.</p>	<p>§ 16.</p> <p>Der Jahresbeitrag beträgt für jedes Kind 10 Prozent der Vaterpension, darf jedoch 300 Kr. jährlich nicht übersteigen. Witwenpension und sämtliche Erziehungsbeiträge dürfen 90 Prozent der Vaterpension nicht übersteigen. Mutter- und vaterlosen Waisen gebührt ein Erziehungsbeitrag von 25 Prozent der dem Verstorbenen gebührenden Jahrespension mit der Beschränkung, daß auf alle anspruchsberechtigten Kinder zusammen nicht mehr als 75 Prozent der Vaterpension, für jedes einzelne Kind nicht mehr als 600 Kr. per Jahr entfallen dürfen. Für Knaben werden Erziehungsbeiträge bis zum vollendeten 20., für Mädchen bis zum vollendeten 18. Lebensjahr gezahlt.</p>
<p>Elternlose Waisen oder Kinder, deren Mütter wegen Wiederverheiratung oder nach § 29 z. des Pensionsgesetzes verlustig wurden, haben Anspruch auf eine Waisenpension im Gesamtbetrage der halben Witwenpension. Sind die normalmäßigen Erziehungsbeiträge aber höher, so gelangen diese zur Auszahlung.</p>	<p>§ 16.</p> <p>Elternlose Waisen oder solche, deren Mutter keine Pension bezieht, erhalten je 25 Prozent Vaterpension; alle zusammen dürfen jedoch nicht mehr als 75 Prozent der Vaterpension und nicht mehr als 600 Kr. pro Kind und Jahr betragen.</p>	<p>§ 16.</p> <p>Elternlose Waisen oder solche, deren Mutter keine Pension bezieht, erhalten je 25 Prozent Vaterpension; alle zusammen dürfen jedoch nicht mehr als 75 Prozent der Vaterpension und nicht mehr als 600 Kr. pro Kind und Jahr betragen.</p>

Pensionsstatut der k. k. österreichischen Staatsbahnen	Pensionsstatut der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ex 1883 A)	Pensionsstatut der Kaiser Ferdinands-Nordbahn ex 1893 B)
<p>§§ 26, 27, 33. Abfertigungen und Ablösungen.</p> <p>Mit Genehmigung des Eisenbahnministeriums kann unter ganz bestimmten Voraussetzungen, wenn keine mit Erziehungsbeiträgen zu beteiligenden Kinder vorhanden sind, die Witwenpension bis zum dreifachen Jahresbetrag abgelöst werden. Die Witwe eines nicht pensionsberechtigten Mitgliedes erhält eine Abfertigung, bestehend aus dem dreimonatlichen Betrag des letzten Gehaltes (inklusive Personalzulage), erhöht um einen halben Monatsbetrag für jedes Teilnahmestück. Witwen nach im Pensionsstande sich berechtigenden Mitgliedern erhalten den Gehalt für drei Monate als Abfertigung. Die ehelichen, elternlosen und unverjagten Waisen erhalten zusammen die der Witwe gebührende Abfertigung.</p>	<p>Nicht pensionsberechtigten Witwen oder Waisen erhalten den dreimonatlichen Betrag des letzten Gehaltes oder Pension als Sterbequartal.</p>	<p>§ 13.</p> <p>Analog § 15 des Statuts ex 1883, jedoch mit Ausschluß der Waisen.</p>
<p>§ 34. Sterbequartal.</p> <p>Die Hinterbliebenen eines im Pensionsstande verstorbenen Mitgliedes erhalten ohne Rücksicht auf ihre sonstigen Ansprüche ein Sterbequartal in der Höhe des dreimonatlichen Pensionsbetrages.</p>	<p>§ 15.</p> <p>Die Witwe oder die mutterlosen Waisen erhalten, wenn ihnen keine anderen Ansprüche zustehen, die eingezahlten Fondsbeiträge ohne Zinsen zurück.</p>	<p>§ 17.</p> <p>Als Leichenkostenbeitrag wird die Hälfte des letzten Gehaltes (?) angewiesen, jedoch mindestens 100 Kr. bei Beamten und 30 Kr. bei Dienern.</p> <p>§ 18 analog § 17 des Statuts ex 1883, jedoch abzüglich des Beerdigungskostenbeitrages der Unfallversicherungsanstalt.</p>
	<p>§ 17.</p> <p>Leichenkostenbeiträge werden nur an Hinterbliebene der dem Pensionsverbande angehörigen definitiv Angestellten bewilligt, mögen sie noch in Aktivität oder in Pension gewesen sein; dieselben betragen die Hälfte des letzten Monatsgehältes, respektive Pension. Dieser Betrag darf nicht weniger als 30 Kr. betragen. Für die im Dienste getöteten Beamten beträgt der Leichenkostenbeitrag 200 Kr., für Diener 120 Kr.</p>	<p>§ 17.</p> <p>Als Leichenkostenbeitrag wird die Hälfte des letzten Gehaltes (?) angewiesen, jedoch mindestens 100 Kr. bei Beamten und 30 Kr. bei Dienern.</p> <p>§ 18 analog § 17 des Statuts ex 1883, jedoch abzüglich des Beerdigungskostenbeitrages der Unfallversicherungsanstalt.</p>

Unterzieht man die vergleichende Tabelle einer genauen Ueberprüfung, so findet man, daß die Leistungen des k. k. Pensionsfonds der k. k. Staatsbahnen vielfach höhere zu nennen sind und die gewährleisteten Rechte die der beiden Pensionsfonds der N. O. B. trotz mancher Nachteile überwiegen.

Schon die Festsetzung der Karenzzeit bei Erkrankungen auf fünf Jahre, bedeutet besonders für die jüngeren Bediensteten einen nicht zu unterschätzenden Vorteil, welcher freilich um so geringer wird, als Mitglieder die zehnjährige Mitgliedschaft bereits erreicht oder in kurzer Zeit erreichen werden. In zirka fünf Jahren wird es keine Mitglieder mehr geben, die weniger als zehn Mitgliedsjahre hätten.

Ganz besonderer Vorteil des Pensionsfonds der k. k. Staatsbahnen ist die bedeutend reduzierte Leistung an Mitgliedsbeiträgen. Wenn auch die Mitglieder des Pensionsfonds B von der jeweiligen Erhöhung keine 50prozentige Befoldungserhöhungsgebühr, welche zirka 1 Prozent des laufenden Beitrages ausmacht, bezahlen müssen, so stellen sich die laufenden Beiträge bedeutend höher als beim Pensionsfonds der k. k. österreichischen Staatsbahnen. Die Minderzahlung beträgt zirka 3, beziehungsweise 2 Prozent weniger.

Die Ansprüche der Bediensteten an den Pensionsfonds, die bei den beiden Fonds A und B fast die gleichen sind, gewinnen durch die Festsetzung der außerordentlichen Pensionen bei den k. k. Staatsbahnen. Dafür müßten jedoch die Zugbegleiter für die Begünstigung der anderthalbfachen Anrechnung freilich mehr an Beiträgen bezahlen, als es bis jetzt der Fall ist, weil heute schon die Mehrzahl der Zugbegleiter länger als zehn Jahre Mitglieder des Pensionsfonds ist. Diese Tatsache dürfte auch der Stein des Anstoßes sein, welche die Fusion ungemein erschweren könnte. Jedenfalls muß ein billiger Ausgleich gefunden werden und wir werden gewiß nicht ermangeln, geeignete Vorschläge zu machen.

Die Witwen der beiden Fonds A und B sind gegenüber jenen des Pensionsfonds der k. k. Staatsbahnen, indem sie einen Anspruch auf eine Witwenpension von 40 Prozent des letzten Gehaltes des Mannes erwerben, wogegen die Witwenpension bei dem Fonds der k. k. Staatsbahnen bloß 33 Prozent ausmacht, im Vorteil; diese höhere Begünstigung wird jedoch durch die Bestimmung des § 25 des Statuts der k. k. Staatsbahnen, welcher ebenfalls eine außerordentliche Pension festsetzt, zum Teil aufgehoben.

Die Bestimmungen des § 27, ad 1, des k. k. Pensionsfonds betrifft der Abfertigung der nichtpensionsberechtigten Witwen sind gegenüber den Bestimmungen der beiden Nordbahnfonds insofern günstiger, als in den letzteren, und zwar beim Pensionsfonds A neben einer dreimonatigen Abfertigung (Sterbequartal) auch noch die eingezahlten Beiträge des Mannes ohne Zinsen rückgezahlt werden, wogegen beim Fonds B bloß die dreimonatige Abfertigung ausbezahlt wird, während beim k. k. Staatsbahnfonds die dreimonatige Abfertigung um einen halben Monatsbeitrag des letzten Gehaltes inklusive der anrechenbaren Personalzulage für jedes volle Jahr der wirklichen oder angerechneten Teilnahme der Verstorbenen am Pensionsinstitut erhöht wird. Freilich wird die Anzahl solcher Fälle nach der reduzierten Karenzzeit von zehn auf fünf Jahre bedeutend kleiner werden.

Die Erziehungsbeiträge für hinterbliebene Waisen nach verstorbenen Mitgliedern bleiben sich im Wesen gleich. Beim Pensionsfonds A beträgt der Erziehungsbeitrag einer Waise 5 Prozent des letztbezogenen Gehaltes des Vaters; beim Fonds B 10 Prozent. Das Maximum beträgt beim Fonds A 200 Kr., beim Fonds B 300 Kr. Bei vater- und mutterlosen Waisen beträgt der Erziehungsbeitrag beim Pensionsfonds B 25 Prozent der dem Verstorbenen gebührenden jährlichen Pension, darf jedoch für alle anspruchsberechtigten Kinder nicht mehr als 75 Prozent dieser Pension und auf jedes einzelne Kind nicht mehr als 600 Kr. entfallen. Beim Pensionsfonds der k. k. Staatsbahnen gebührt der Witwe ein Fünftel der Witwenpension als Erziehungsbeitrag für ein Kind,

es darf jedoch per Kind kein höherer Betrag als 600 Kr. zur Auszahlung gelangen; die Summe aller Erziehungsbeiträge darf den Betrag der Witwenpension nicht übersteigen. Elternlose Waisen haben Anspruch auf die Hälfte jener Witwenpension, die der Mutter gebührt hätte, die Waisenpension darf jedoch die Höhe der gebührenden Witwenpension nicht überschreiten.

In Gegenüberstellung dieser Bestimmungen jenen der beiden Nordbahnfonds geht hervor, daß die Erziehungsbeiträge des k. k. Staatsbahnfonds jenen des Fonds A sich günstiger stellen, dagegen dem des Fonds B fast gleich bleiben; dagegen stellen sich die Erziehungsbeiträge für elternlose Waisen beim Fonds B der Nordbahn etwas höher, als die beim Fonds der k. k. Staatsbahnen.

Der Leichenkostenbeitrag des k. k. Staatsbahnfonds ist entschieden günstiger, als bei den beiden Nordbahnfonds. Besonders aufreizend wirken aber die Bestimmungen des § 18, Absatz 2, des Pensionsfonds B der Nordbahn, nach welchem bei Konkurrenz der Pension mit einer Unfallrente bloß die Differenz zur Auszahlung gelangt. Gegen diese brutale Bestimmung hat unser Fachblatt schon des öfteren Stellung genommen, und es ist uns auch gelungen, diese Ungerechtigkeit gegen im Dienste verunglückte Bediensteten bei der Ausschließung der Eisenbahn aus der Welt zu schaffen, nur die Nordbahn beharrte noch dabei, ihre verunglückten Bediensteten zu überverteln.

Durch die Uebernahme der Nordbahnfonds wurde diese Ungerechtigkeit wettgemacht, und diese Tatsache allein sollte den Nordbahnbediensteten Anlaß geben, zu erwägen, ob die Fusionierung besonders des Fonds B nicht zu empfehlen wäre.

Im großen und ganzen muß aber betont werden, daß die Staatsbahnverwaltung den Nordbahnbediensteten durch die Fusionierung kein besonderes Geschenk bietet, da die Nachteile einer solchen den Vorteilen, dem k. k. Staatsbahnfonds anzugehören, Wage halten.

Wenn nun die Nordbahnbediensteten eine Fusionierung dennoch wünschen, so geschieht es nur aus dem Grunde, um einerseits die Verwaltung zu erleichtern, andererseits aber der Gefahr, höhere Beiträge zahlen zu müssen, zu entinnen, die tatsächlich besteht, da — besonders beim Fonds A — an das Vermögen dieses Institutes immer größere Anforderungen gestellt werden, die auszuhalten auf die Dauer unmöglich sein wird, um so mehr, als diesem Fonds sehr viele Beamte angehören, die vermöge ihrer höheren Gehälter und Dienstjahre auch bedeutend höhere Pensionen zu beanspruchen berechtigt sind. Diese Befürchtung ist um so mehr berechtigt, als nach dem Ausweis des Jahres 1909 die Mitgliedschaft rapid abnimmt (2659 Mitglieder im Jahre 1909 gegenüber 2931 Mitgliedern im Jahre 1908, daher um 272 Mitglieder weniger). Dieser Ausfall an Einnahmen muß dazu führen, daß die Reservefonds, die im Jahre 1909 bloß um Kr. 41.321-39 gestiegen sind, dafür aber um so höhere Ausgaben zu erwarten sind, angegriffen werden müssen und der Rest ist: Erhöhung der Beiträge.

Auch das Pensionsinstitut B, welches nunmehr nach der Verstaatlichung für die Aufnahme gesperrt ist, hat dasselbe Schicksal zu erwarten, weil die Vermögenserhöhung in keinem Verhältnis zu dem Ausfall an durch Verringerung der Mitgliedschaft bedingten Einnahmen ist, und nachdem in beiden Statuten keinerlei Verfügung getroffen wurde, daß eventuell entstehende Defizite aus Betriebsmitteln zu decken sind, so muß in absehbarer Zeit, um die Rechte der Mitglieder wahren zu können, zu einer Erhöhung der Beiträge Zuflucht genommen werden. Das ist die Gefahr, die die Mitglieder beider Fonds der Nordbahn sehr ernst erwägen sollten.

Den Standpunkt eines Funktionärs des Eisenbahnministeriums, daß die Mitglieder der Nordbahnfonds als Kompensation für die Fusionierung mit dem k. k. Staatsbahnfonds auf ihre statutarisch ihnen gewährte Rechte (erhöhte Witwenpension etc.) verzichten sollten, teilen wir nicht, da die aus diesem Titel sich ergebenden

Mehrausgaben ganz minimale sind und das Eisenbahnministerium es gewiß nicht notwendig hat, wegen einer Bagatelle von höchstens 30.000 Kr. jährlich (approximativ gerechnet) den Greislerstandpunkt einzunehmen und Erbitterung in den Reihen der Nordbahner noch zu vermehren.

Im übrigen kommen die Nordbahner nicht mit leeren Händen und die bestehenden Reservefonds, Kronen 17.436.765-56 beim Fonds A und Kr. 17.697.057-95 beim Fonds B, zusammen daher Kr. 35.133.823-51, sind gewiß kein Pappentitel und würden zur Sanierung des notleidenden Staatsbahnfonds gewiß nur beitragen.

Man pflegt so gern mit dem Wahlspruch „Viribus unitis“ zu manövrieren; nun, hier ist die beste Gelegenheit. Wenn die einzelnen Fonds zu schwach sind, um den Bedürfnissen ihrer Mitglieder gerecht zu werden, zusammenzuschmelzen sind sie stark genug, um ihre Aufgabe zu erfüllen. Das Plus, das die Staatsbahnverwaltung für die Erhaltung der erworbenen Rechte der Nordbahnmitglieder ausgeben müßte, würde die Vereinfachung der Verwaltung wieder hereinbringen.

Freilich müßte man mit der Anlage des Verbänders andere Wege einschlagen, als es bisher die Nordbahndirektion getan hat. Heute sind 6.762.777 Kr. in Immobilien festgelegt, die teils an die Nordbahnverwaltung zu Bureauzwecken, teils an Private vermietet werden, und wie man uns mitteilt, nicht jenen Gewinn abwerfen, den man heute beanspruchen könnte.

Wir bedauern, daß uns so spärliche authentische Daten zur Verfügung stehen, um diese so wichtige Angelegenheit näher besprechen zu können; die Jahresberichte der beiden Pensionsfonds werden sozusagen unter Schloß und Riegel gehalten und kein Mensch, am allerwenigsten die Mitglieder, bekommen einen solchen zu Gesicht; so müssen wir uns nur mit den wenigen Ziffern begnügen und nur Wahrscheinlichkeitsberechnungen anstellen, was zur Klärung einer so wichtigen, in das Leben der Angehörigen der Fonds einschneidenden Sache gewiß nicht beitragen kann.

An den Mitgliedern der beiden Nordbahnfonds ist es, ernst zu erwägen, was für sie dienlicher wäre: die Fusion anzustreben oder aber das Gespenst einer Beitragserhöhung stets vor den Augen zu haben. Gewiß wird es keine leichte Aufgabe sein, den Komplex so überaus schwieriger Fragen zu lösen, gewiß muß gründlich darüber nachgedacht werden, auf welche Weise sich die Vereinigung durchführen ließe, ohne daß beide Kompazenten, das Pensionsinstitut und die Mitglieder, geschädigt würden und das Altersversorgungsinstitut seinen Aufgaben der sozialen Fürsorge für altgediente und dienstunfähige Mitglieder auch in der Zukunft gerecht werden könnte.

Die Organisation hat im Einvernehmen mit der gewählten Vertretung der Mitgliedschaft der beiden Pensionsfonds Verhandlungen angebahnt, und die Sache der Mitgliedschaft wird es sein, diese zum Wohle derselben eingeleiteten Bestrebungen durch geeignete Vorschläge zu unterstützen.

Die Lage der Elektrizitätsarbeiter in Heiligenstadt und den dazu gehörigen Betrieben.

Wir haben uns im Laufe der letzten Jahre intensiv mit den geradezu unglaublich korrupten Zuständen, von welchen die Arbeiter des Elektrizitätswerkes in materieller wie in dienstlicher Hinsicht so stark in Mitleidenschaft gezogen werden, beschäftigt und wir haben es schließlich gern, denn wir vermeinten, daß unsere Intervention bei der Staatsbahndirektion Wien sowohl wie auch beim Eisenbahnministerium endlich doch zur Einsicht und Umkehr führen werden, so daß eine ausgiebige Remedur doch der schließliche Erfolg sein wird. Es war vergebens. Gleichwohl hat uns der Staatsbahndirektor des öfteren versichert, daß bereits Ordnung geschaffen ist und die Arbeiter keinen Anlaß zur Klage mehr haben. Wir müssen nun auf das allerkräftigste hier betonen, daß der Staatsbahndirektor Dr. Kolisko, wenn er schuldlos daran ist, uns unwahr berichtet zu haben, unbedingt von seinen Beamten falsch informiert worden sein mußte, daß wir aber jedenfalls darauf dringen werden, daß auch er künftighin Sorge tragen muß, nicht mehr unwahre und durch und durch lügenhafte Informationen von seinen erhebenden Beamten zu erhalten. Eines können wir uns freilich nicht erklären, wie Herr Hofrat Dr. Kolisko folgenden Erlaß zu zeichnen sich veranlaßt sah, wenn er uns immer prompt des Gegenteils versichert. Der Erlaß lautet: Z. 819/IV. 1911.

Die Bezahlung einer Ueberstunde in der Nachtschicht wurde lediglich durch Versehen eines diesseitigen, bei der Berechnung beteiligten Organes herborgerufen und als mit keiner Vorschrift im Einklang zu bringen, stiftet. Von einer diesbezüglichen Zufolge des seinerzeitigen Herrn Staatsbahndirektors Hofrat v. Mittel ist hierorts nichts bekannt, und existieren in dieser Angelegenheit auch keinerlei attemmäßige Anordnungen. Eine dem Verhältnisse dienliche analoge Freigabe des Samstagnachmittags ist aus Betriebsrücksichten ganz unmöglich.

Die Normierung stabiler Dienerposten für das Elektrizitätswerk entspricht dem tatsächlichen Bedarf, und ist eine Erhöhung nicht notwendig. Die Besetzung der Posten erfolgt im Sinne der bestehenden Vorschriften. Die Entlohnung der Arbeiter richtet sich nach den tatsächlichen geleisteten Arbeitsleistungen. Die gesonderte Umrechnung, durch welche die Bezahlung eines freien Tages in der Woche erzielt wurde, ist vorchriftswidrig und kann nicht zugestanden werden.

Im Falle von Verletzungen sind ausschließlich die im neuen Dienstzweig üblichen Lohnverhältnisse maßgebend.

Der Direktor: Kolisko m. P.

Dieser Erlaß setzt nun den so überaus traurigen Zuständen im Betrieb die Krone auf, denn er bedeutet erst die eigentliche offizielle Rechtsberatung. Aber er steht so sehr in Widerspruch mit den Tatsachen, er verletzt so sehr die Rechte der Elektrizitätsarbeiter, er setzt endlich die Lebensbedingungen dieser Arbeiter so tief herab, daß dieselben unmöglich mehr bestehen können und ein spontaner Verzweiflungsausbruch dieser Arbeiter zu be-

fürchten war. Um dieselben aber von unüberlegten Schritten zurückzuhalten, brachte Abgeordneter Genosse Tomšik folgende ausführliche Interpellation am 29. Juli 1911 im Parlament ein:

Interpellation

des Abgeordneten Josef Tomšik und Genossen an den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums, betreffend die Zustände im Elektrizitätswerk Heiligenstadt und den dazu gehörigen Betrieben.

Die Arbeiter des Elektrizitätswerkes Heiligenstadt und den dazu gehörigen Betrieben ringen seit dem Tag der Übernahme dieses Betriebes von der Firma Bartelmus und Donath durch den Staat um ihre Rechte, welche ihnen schrittweise entweder auf Schleichwegen oder mit offenen zutage tretender Brutalität entzogen werden, trotzdem ihnen dieselben bei der Übernahme gewährleistet wurden. Die Verletzung ihrer Rechte wird nach zwei Richtungen hin betrieben, und zwar im Lohn- und im Dienstverhältnis.

Im Lohnverhältnis dadurch, daß ihnen bald nach der Übernahme der Wochenlohn von sechs auf sieben Tage umgerechnet wurde, zu welchem Vorgang zwar sämtliche Arbeiter desbetriebe ihre Zustimmung gaben, weil man ihnen versicherte, daß die Umrechnung nur den Zweck verfolgte, ihre Tagelöhne denen auf den Staatsbahnen anzupassen, wodurch aber allen im Betrieb beschäftigten Arbeitern durchaus und darum kein Schaden erwächst, weil sie den siebenten Tag als freien Tag behalten werden, der ihnen aber auch bezahlt wird, so daß für sie keine unangenehmen Folgen zu befürchten sind. Die Sorgen der Arbeiter wurden auf diese Art allerdings gestreut, tatsächlich aber hatte die Umrechnung die unangenehmsten Nachwirkungen. Diese ergaben sich schon aus den geleisteten Ueberstunden, weil mit der Reduzierung des Tagelohnes zugleich auch der für die Stunde entfallende Betrag verkürzt wird. Zu all dem kommt noch, daß selbstverständlich auch die Stabilisierungen auf Grund des solchermaßen verkürzten Tagelohnes vorgenommen werden, wodurch ungewisselhaft die Arbeiter einen großen Schaden erleiden und bereits erlitten haben.

Der Schaden scheint jedoch den diesen Arbeitern vorgelegten Organen nicht groß genug zu sein, denn die Bezahlung der Ueberstunden entfiel mit einemmal gänzlich, trotz mehrfacher Entscheidungen des Herrn Staatsbahndirektors Dr. Kolisko, Entscheidungen, die einestheils besagen, daß die Bezahlung der Ueberstunden wieder angeordnet wurde, andernteils, daß versichert wurde, daß die Ueberstundenbezahlung ohnehin regelmäßig und anstandslos, beziehungsweise besonders erfolgt. Aber das ist eben das ungläubliche in dieser Angelegenheit, daß das Wort des Herrn Staatsbahndirektors Dr. Kolisko einfach nicht auf Wahrheit beruht, denn mit dem Beginn der Einstellung der Stundenabrechnung hat man trotz jahrelanger Bestrebungen der Arbeiter keine einzige Ueberstunde mehr bezahlt. Und um diesen ganz unkorrekten Vorgang zu beschönigen, wurde am 28. Juni l. J. auf eine neuerliche Urgenz sämtlicher Elektrizitätsarbeiter die Entscheidung in dieser Frage gefällt, in welcher die Staatsbahndirektion Wien endgültig bekannt gibt, „daß die Bezahlung der Ueberstunden mit keiner Vorschrift in Einklang zu bringen ist, und daß in dieser Angelegenheit überhaupt keine altenmäßigen Anordnungen existieren“

Es ist also hiermit definitiv entschieden, daß die Arbeiter des Elektrizitätswerkes Heiligenstadt samt den dazu gehörigen Betrieben um das ihnen zustehende Recht der Ueberstundenbezüge einfach betrogen werden.

In dieses Kapitel gehört auch jene Maßregel der Verletzungen, die seit einem Jahr praktiziert wird, und zwar bei jenen Arbeitern, denen das Recht des freien und bezahlten Tages durch die Umrechnung ihres Wochenlohnes von sechs auf sieben Tage gewährleistet wurde, die aber bei der Verletzung nur mehr sechs Tage bezahlt erhalten. Die Durchführung dieser Maßregel ist eigentlich nur zu dem Zweck vorgenommen worden, um die verletzten Arbeiter direkt um den siebenten bezahlten und freien Tag zu bringen, indem man noch hinzufügt, „daß im neuen Dienstzweig nur mehr die üblichen Lohnverhältnisse in Betracht kommen!“ Diese Maßregel ist wahrhaftig ausbeuterisch zu nennen und einer Staatsbahnverwaltung höchst unwürdig, wenn man weiß, daß die verletzten Arbeiter zehn bis zwölf Jahre im Betrieb gearbeitet haben, dort eine gewisse Loyalität und Geschäftlichkeit im Interesse des Betriebes selbst erlangt haben, nimmehr aber zum Oberbau versetzt worden sind, also in einen ganz fremden Dienstzweig, in welchem sie erst herangebildet werden müssen. So wurden am 13. Juli 1910 16 Arbeiter an die diversen Bahnerhaltungssektionen, und am 12. Juli l. J. die Arbeiter Leitner und Asehenbrenner zum Oberbau versetzt. Es ist evident, daß durch solche Maßnahmen auch die Staatsbahnverwaltung geschädigt erscheint, so daß die Reorganisationsbestrebungen der Staatsbahnverwaltung ein höchst charakteristisches Schlaglicht schon von unten auf erhalten. Aber die Arbeiter wehren sich nicht gegen die Vornahme der Versetzung selbst, wenn ihnen der von sechs auf sieben Tage umgerechnete Taglohn wieder von sieben auf sechs Tage umgerechnet und bezahlt wird; dieser Forderung wird jedoch in dem erwähnten Erlaß, Z. 519-IV, der l. k. Staatsbahndirektion Wien keine Folge gegeben und wird dies mit folgenden Worten ausgesprochen:

„Die geforderte Umrechnung, durch welche die Bezahlung eines freien Tages in der Woche erzielt wurde, ist vorchriftswidrig und kann nicht zugestanden werden!“

In diesem Satze liegt das Moment, das offen aufgedeckt werden muß, weil darin zugleich ein Geständnis abgelegt und eine Rechtsverletzung begangen wird.

Bei den verletzten Arbeitern ist also die Schädigung per je 52 Tage im Jahre gelungen, und handelt es sich hauptsächlich derzeit darum, auch die noch im Werk befindlichen Arbeiter um diesen freien und bezahlten Tag zu bringen. Daß man diese Absicht hat, wird dadurch bewiesen, daß erst vor ganz kurzer Zeit der Ingenieur Kölsner den Ausspruch tat: „Der siebente Tag muß abgeschafft werden!“

Die Weigerung ist die Vorstufe zur Brechung der auf Grund der Übernahme beschlossenen Bestimmung eines freien und bezahlten Tages laut geänderter Verrechnung des Tagelohnes und, wird diese Absicht zur Tat, dann geht die Gewalt, die man gegen die Arbeiter anzuwenden gesonnen ist, über alle Grenzen des Anstandes und der Gerechtigkeit, um zu einem Schandmal österreichischer Verwaltungskunst zu werden.

Gleichwohl ist diese Maßnahme bei jenen Arbeitern, die bereits stabilisiert worden sind, schon in Anwendung gebracht worden, so zwar, daß diesen Bediensteten, die auf Grund ihres umgerechneten Tagelohnes mit selbstverständlich 300 Tagen stabilisiert worden sind, plötzlich erklärt wurde, daß ihre Stabilisierung nicht mit 300 Tagen, sondern mit 365 Tagen erfolgte, wonach sie also keinen Anspruch mehr auf einen freien und auch keinen Anspruch auf Bezahlung von Ueberstunden haben. Auch dieser Vorgang bellariert sich als eine gegen diese Arbeiter verübte Gewalttat zum großen Schaden, die trotz der vielen Memoranden und Interventionen und trotz der wiederholten Vorschläge in der Staatsbahndirektion und im Eisenbahnministerium aufrecht erhalten wurde. Es ist in der Tat eine wahre Schande, wenn sich die Staatsbahnverwaltung gelegentlich auf die Seite der Arbeiter stellt und ihre Witten für berechtigt hält und verspricht, alles mögliche daran zu setzen, um ihren Wünschen und alten Rechten gerecht zu werden, aber gleich darauf mit verschärfter Konsequenz sich zu Maßnahmen durchbricht, die eigentlich Maßregeln

sind, welche sie mit vollster Wucht der Brutalität übt und durchsetzt.

Ebenso elend wie diese Lohnverhältnisse, erweisen sich auch die Dienstverhältnisse im Werk selbst. Die Zustände der Maschinen, welche höchst gefährliche Defekte aufweisen, werden eigentlich eine Vermehrung des Personals zur Pflicht machen, um sie ordentlich überwachen und sicherer bedienen zu können; aber diese Defekte werden nur zum Anlaß von Personalreduzierungen genommen. Mit aller Macht erwehren sich die Arbeiter solcher Anordnungen und ihr Hinweis auf die Gefahr ermöglicht es, daß vor kurzem eine Untersuchung der Maschinen stattfand, nach welcher sofort eine Maschine außer Betrieb gesetzt werden mußte. Der Inspektor Hansberger, die eigentliche Triebfeder aller Mißstände im Werk, erklärte zwar, daß die Maschine gar nicht so gefährlich wäre, wie dies die Arbeiter machen, denn man könne die Sprünge und Risse auch verkitten. Schließlich wurde aber doch angeordnet, sie außer Betrieb zu setzen. Die Personalreduzierung aber verblieb!

Die Stabilisierungsarbeiten werden derzeit nicht mehr als solche geführt, trotzdem sie mit diesem Titel übernommen wurden. Sie mußten während des Privatbetriebes noch die entsprechende Prüfung ablegen, und sind also geprüfte Heizer. Nun werden sie nur mehr als Arbeiter geführt und ungeachtet ihrer abgelegten Prüfung als Oberbauarbeiter versetzt!

So werden auch Maßregelungen verschiedener Art vorgenommen, die nicht alle aufgezählt werden können. Beispielsweise würde der Fall Koub a allein genügen, eine außerordentliche kommissionelle Untersuchung vorzunehmen, um endlich Remedur zu schaffen. Aber dem Verlangen der Arbeiter, um eine solche strenge Untersuchung, wird nicht stattgegeben. Es werden vielmehr alle diejenigen Arbeiter, die bei einer eventuellen Untersuchung höchst wichtige Aussagen zu Protokoll geben könnten, versetzt, in der Meinung, daß dann diese Zeugen nicht mehr in Betracht kommen können.

Die Zustände in dem Betrieb sind also nach jeder Richtung hin unhaltbar. Die Gefertigten stellen daher an den Herrn Leiter des Eisenbahnministeriums folgende Anfragen:

- 1. Ist der Herr Leiter des Eisenbahnministeriums geneigt, sofort eine strenge kommissionelle Untersuchung in diesem Betrieb anzuordnen und zwar so, daß auch alle bereits versetzten Arbeiter ihre Aussagen machen können?
2. Ist der Herr Leiter des Eisenbahnministeriums weiters bereit, eine sofortige Regelung der Lohnverhältnisse vorzunehmen und insbesondere festzusetzen, daß die Ueberstundenbezahlung, der gewährleistete freie Tag und dessen Bezahlung und die Nachdienstzulage nach dem Gebührenregulativ der l. k. österreichischen Staatsbahnen definitiv bestimmt wird?
3. Ist der Herr Leiter des Eisenbahnministeriums endlich bereit, nach durchgeführter Untersuchung aller Mißstände, in diesem Werk die definitive Regelung derselben durch die endliche Herausgabe der von den Arbeitern verlangten Arbeitsordnung vorzunehmen, damit die für die Staatsbahnverwaltung wie auch für die Arbeiter so wünschenswerte Ruhe und Ordnung wieder einkehren?

Wien, am 29. Juli 1911.

Um für den Fall, als das Eisenbahnministerium eine Untersuchung einleitet, diese in eine Richtung zu bringen, die geeignet ist, eine gründliche Remedur zu schaffen, die aber auch weiters geeignet ist, die derzeitige Leitung des Elektrizitätswerkes richtig einzuschätzen, veröffentlichen wir hiermit das von den Vertrauensmännern mit dem Nachwächter des Elektrizitätswerkes Josef Koub a ausgenommene Protokoll, indem wir hinzufügen, daß es uns unerklärlich ist, wie alle diese im Protokoll festgehaltenen Tatsachen von der Staatsbahnverwaltung ignoriert werden konnten und daß nicht schon eine Untersuchung stattgefunden hat. Das Protokoll lautet:

Protokoll über die Äußerungen, welche Josef Koub a über den Vorstand Hansberger vor dem hier unten angeführten Personal gemacht hat.

1. Josef Koub a gab vor den Zeugen Johann Umschaden, Leopold Strnad, Johann Leitner, Josef Mikesla, Heinrich Asehenbrenner und Josef Kranzberger an, daß er für den Vorstand Inspektor Hansberger Beträge für Material von 20 bis zu 100 Kr. ausgegeben hat und daß ihm die bisher angeführten Beträge in Ueberstunden rückvergütet wurden. Seine Frau ist bereit, dies als eine Tatsache jederzeit zu bezeugen. Auch mußte er verschiedene Einrichtungsgegenstände machen, wie Waschrüge und dergleichen, da bekam auch der Werkmeister Kuttina ein kleines Souvenir in Form eines Waschtroges, natürlich alles auf Rechnung der Staatsbahnverwaltung.

2. Ferner gab Josef Koub a an, daß er Risten machen mußte, in welchen das Zylinderöl verpackt wurde, welches der Vorstand Inspektor Hansberger nach Böhmen schickte. Werkmeister Kuttina befahl jenem Arbeiter, der das Öl in die Stannen füllte, das Öl zu wiegen, damit er sich, wenn einmal eine Anfrage kommen sollte, rechtfertigen kann. Er äußerte sich dem Zeugen Johann Leitner gegenüber, daß der Vorstand das Öl seinem Bruder schickt, welcher eine Brauerei besitzt. Das Öl wurde unter der Marke „Maschinenbestandteile“ abgeschickt. Ferner gab Josef Koub a an, daß vom Bruder des Vorstandes reparaturbedürftige Rohre in das Elektrizitätswerk geschickt wurden. Vom Elektrizitätswerk gingen sie zur Firma Bachmann zur Hauptreparatur, dann wieder zurück ins Werk, wo das Personal die Arbeit fertig machen mußte. Die Rohre wurden sodann wieder nach Böhmen zurückgeschickt. Der gleiche Fall war auch mit einer Glocke.

3. Weiters erzählte Josef Koub a, daß er in der Nacht einen Luster aus Messing in die Wohnung des Vorstandes getragen hat. Als vor einigen Jahren eine Kommission im Werke war, um verschiedene Gerüchte zu erheben, erzählte Koub a, daß ihn der Herr Inspektor mit aufgehobenen Händen gebeten hat, er soll nicht hinüber ins Werk gehen und ia nichts aussagen!

Josef Koub a m. p. Marie Koub a m. p. Die Zeugen für die Echtheit obiger Unterschriften:

Johann Umschaden m. p. Johann Mätl m. p. Johann Leitner m. p.

J. U. J. M. J. L.

Das hier angeführte hat Josef Koub a nicht nur dem hier angeführten Personal, sondern auch den Vertretern des Reichsbundes gemacht. Nach diesem Protokoll mußte Werkmeister Kuttina in der ganzen Sache informiert gewesen sein, denn er mußte doch die bewußten Ueberstunden verrechnen.

Zum Schlusse wollen wir bemerken, daß wir auch fürderhin ein wachsames Auge für das Elektrizitätswerk haben werden. Aber angesichts des vorliegenden Materials hoffen wir, daß dort endlich jene Ruhe und Ordnung einkehren wird, deren dieser Betrieb auf das allerdringendste bedarf. F. S.

Zur Lohnbewegung auf den Innsbrucker Lokalbahnen.

Wie der „Deutsche Eisenbahner“ lügt.

Seit Jahren bemühte sich unsere Organisation, die Lage des Personals der Innsbrucker Lokalbahnen zu verbessern. Diese Bemühungen waren naturgemäß insoweit nicht vom gewünschten Erfolg begleitet, bis sich nicht die Lokalbahner eine kräftige Organisation schufen. Dies gelang nun in letzter Zeit, und so ist es auch möglich geworden, die Verwaltung der Innsbrucker Lokalbahnen zu Zugeständnissen zu veranlassen. Das in seiner Mehrheit in unserer Organisation stehende Personal war zum äußersten Kampfe entschlossen, und dies war der Grund, daß sich die maßgebenden Faktoren der Lokalbahnverwaltung gezwungen sahen, Zugeständnisse zu machen. Und diese energische Haltung des organisierten Personals bildete auch den Rückhalt für die Vertrauensmänner, die die Unterhandlungen führten und welche bei den Vertretern der Stadtgemeinde Innsbruck und den staatlichen Behörden durchsetzten, daß sich auch diese Faktoren zugunsten des Personals gegenüber der Lokalbahnverwaltung einsetzten.

Diese Tatsache ist so selbstverständlich, daß sich jeder objektive Beurteiler der Arbeiterbewegung fragen wird, warum dies erst noch festgestellt werden muß. Denn darüber, daß jeder Unternehmer nur dann zu Zugeständnissen zu haben ist, wenn er nicht mehr anders kann, sind sich nicht nur die kämpfenden Arbeiter klar, sondern auch die Gegner, wenn sie dies auch im Interesse der Unternehmer nicht zugestehen wollen.

In der Folge 23 des „Deutschen Eisenbahner“ vom 10. August d. J. versuchte der bekannte Schwäger von Innsbruck, Ingenieur Suske, der Welt begreiflich zu machen, daß eine papierne Resolution des Deutschen Volksvereines einzig und allein für die Lokalbahnverwaltung maßgebend gewesen sei, dem Personal Zugeständnisse zu machen. Also nicht die tiefgehende Erregung des Personals, welches mit dem Streik drohte, und auch im Falle ablehnender Haltung bereit war, denselben bis zur letzten Konsequenz durchzuführen, war bestimmend für die Nachgiebigkeit der Verwaltung, nein, das warme Herz des Herrn Suske, das er plötzlich für seine Volksgenossen entdeckte, war es, welches die Verwaltung zur Nachgiebigkeit zwang. Diese Behauptung hindert natürlich das Organ des Reichsbundes nicht, in einem Atem zu behaupten, daß die Innsbrucker Ortsgruppe des Reichsbundes in die Lohnbewegung nicht eingreifen konnte, da sie unter den Lokalbahnbediensteten noch zu wenig organisierte Mitglieder besitzt. Es wäre zum Lachen, wenn es nicht so traurig und so beschämend wäre, daß sich die deutschen Volksgenossen von solchen unreifen Schwägern an der Nase führen lassen. Diese Blamage ihrer Führer haben die Deutschnationalen von Innsbruck noch notwendig gehabt, um in der Lächerlichkeit vollends zu ersticken.

In demselben Artikel heißt es weiter, daß die Lokalbahnbediensteten gerade in letzter Zeit fluchtartig die sozialdemokratische Organisation verlassen. Und weiter: Was tat Scheibein? Versammlungen wurden abgehalten und Mitgliederfang betrieben. Was ist nun wahr? Entweder hat Scheibein Mitgliederfang betrieben, um im Jargon der Deutschnationalen zu sprechen, dann mußte unsere Organisation Mitglieder haben, oder die gefangenen Mitglieder haben die Organisation fluchtartig verlassen und sind zum „Reichsbund“ übergetreten. Ja, aber, der Reichsbund konnte in die Bewegung nicht eingreifen, wie es im Artikel heißt, weil er unter den Lokalbahnern zu wenig Mitglieder besitzt. Mit diesen Widersprüchen richtet sich das Organ des „Reichsbundes“ selbst, und es ist köstlich, zu konstatieren, wie sich die faden Schwäger selber Lügen strafen. Wahr ist nämlich, daß Genosse Scheibein in unermüdlicher Organisationsarbeit trachtete, die Lokalbahner aufzuklären, daß sie sich nur durch die Schaffung einer entsprechenden Organisation in ihren eigenen Reihen eine Verbesserung ihrer Lage erkämpfen könnten. Und dies haben die Lokalbahner endlich begriffen und sind in ihrer Mehrheit zu unserer Organisation gekommen und darum hat der „Reichsbund“ unter den Lokalbahnern keine Mitglieder. Es mag ja sein, daß sich Herr Suske darüber ärgert, daß ihn die Lokalbahner rechtzeitig durchschaut und ihn deshalb trotz seiner Resolution Lufts liegen gelassen haben.

Webrigens verdient auch der Inhalt dieser angeblich weltbewegenden Resolution des Herrn Suske eine weitere Betrachtung, insbesondere aber ihr Zustandekommen. Das Organ des „Reichsbundes“ will nämlich im zitierten Artikel, wie schon erwähnt, beweisen, daß diese Resolution allein die Lokalbahnverwaltung zu Zugeständnissen veranlaßt habe. In der Resolution wird aber erklärt, daß der Volksverein alle nationalen Lokalbahner zu schützen wissen werde, falls sie bei einem Lohnkampf zu Schaden kommen sollten. Ergo mußte Herr Suske bekannt sein, daß die Lokalbahner einen Lohnkampf beabsichtigen, beziehungsweise war die Resolution des Herrn Suske nur eine Folge der energischen Haltung der organisierten Lokalbahner und nicht die Ursache der von Herrn Suske auf einmal entdeckten Liebe für seine Volksgenossen Lokalbahner. Die Resolution und ihre Annahme im Volksverein war also eine Frucht der Tätigkeit unserer Organisation, die wohl nie gemacht wäre, wenn nicht die Lokalbahner durch ihre Organisation dem Keim dazu gepflanzt hätten. Das wird natürlich das Reichsbundorgan auch ferner nicht hindern, zu behaupten, daß die Lokalbahner ohne diese Resolution nichts bekommen hätten. Welchen Respekt übrigens die Lokalbahnverwaltung vor dieser Resolution haben mußte, kann man aus ihrem Wortlaut entnehmen. Es heißt, daß der Volksverein alle nationalen Lokalbahner zu schützen wissen werde, das Reichsbundorgan behauptet aber selbst, unter den Lokalbahnbediensteten zu wenig Mitglieder zu haben. Das soll die deutliche Sprache gewesen sein, die die Lokalbahnverwaltung zu Zugeständnissen bedrog. Bei dieser niederträchtigen Demagogie dürfen sich die Reichsbünder nicht wundern, wenn sie unter den Lokalbahnern keine Mitglieder haben. Und nun noch eine Gegenüberstellung zweier Ausführungen im zitierten Artikel des Reichsbundorganes:

Die die Verlegenheit dieses Blattes mehr als jede weitere Bemerkung kennzeichnen.

Im zweiten Absatz des zitierten Artikels heißt es: „Die hiesige Ortsgruppe des Reichsbundes konnte in die Lohnbewegung nicht eingreifen, da sie unter den Lokalbahnbediensteten noch zu wenig organisierte Mitglieder besitzt.“

Die richtige Dummheit - August - Taktik!

A. M.

Von der Betriebskrankenkasse der Südbahn.

Aus dem Rechenschaftsbericht der Betriebskrankenkasse für Bedienstete und Arbeiter des österreichischen Reges der Südbahn für das Jahr 1910.

Im abgelaufenen Geschäftsjahre 1910 ist nach langem Kampfe eine sehr wichtige Statutenänderung ins Leben getreten. Mit 1. Juli 1910 wurde die obligatorische Familienangehörigenbehandlung eingeführt und damit einem langjährigen Wunsche der Mitglieder Rechnung getragen.

Darf dem großen Entgegenkommen der Gesellschaft, die sich nunmehr auch an den bedeutend erhöhten ärztlichen Kosten in unmittelbarer Weise beteiligt, war es möglich, die Bedeckung der neuen Mehrleistungen in den laufenden Einnahmen der Kasse zu finden. Die ursprünglich ins Auge gefasste Auflassung der Entbindungskostenbeiträge zugunsten der Einführung der Angehörigenbehandlung, hat sich vorderhand als nicht notwendig erwiesen. Wir gestatten uns, der Gesellschaft für ihre Beitragsleistung an dieser Stelle unseren besten Dank auszusprechen.

Anlässlich der eben besprochenen Statutenänderung wurde auch die Minimaldauer der Wöchnerinnenunterstützung von vier Wochen auf sechs Wochen ausgedehnt. Schließlich wurden die Bestimmungen über die Ansprüche der aus der Beschäftigung ausgeschiedenen, erwerbslosen Kassenmitglieder in einer dem Gesetz entsprechenden Weise geregelt.

Wir gehen nunmehr zur Besprechung des Ergebnisses des abgelaufenen Geschäftsjahres über.

Was zunächst den Mitgliederstand der Krankenkasse betrifft, so gehörten derselben am 31. Dezember 1910 30.771 Mitglieder an, so daß gegenüber dem Stand vom 31. Dezember 1909 mit 31.282 Mitgliedern eine Verminderung um 511 Mitglieder zu verzeichnen ist.

Auch die durchschnittliche Mitgliederanzahl weist diesmal eine Verminderung auf, indem sie sich im Jahre 1910 auf 32.653 Mitglieder dagegen im Jahre 1909 auf 32.959 stellte. Die Verminderung beträgt somit 306 Mitglieder.

Auf Grund des § 2, lit. a), des Statuts waren am 31. Dezember 1909 durch die I. I. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen von der Versicherungspflicht befreit 1350 Bedienstete (Beamte).

Im Laufe des Jahres 1910 wurden keine Befreiungen vorgenommen.

In derselben Zeitperiode sind von den befreiten Bediensteten ausgeschieden 70 Bedienstete (Beamte), so daß die Zahl der befreiten Bediensteten am 31. Dezember 1910 1280 Bedienstete (Beamte) betrug.

Die Zahl der Arbeitstage bezifferte sich im Jahre 1910 auf 9.269.585 Tage gegenüber 9.302.389 Tagen im Jahre 1909, so daß sich eine Verminderung um 32.804 Tage ergibt.

Die Krankentage betrugen im Jahre 1910 526.315 Tage, während sich im Jahre 1909 die Zahl der Krankentage auf 585.311 belief. Es resultiert daher eine Verminderung um 58.996 Tage. Prozentual stellen sich die Krankentage zu den Arbeitstagen im Jahre 1910 auf 5,68 Prozent gegen 6,29 Prozent im Jahre 1909.

Im Durchschnitt entfallen auf ein Mitglied 16,12 Krankentage per 1910 gegen 17,76 Krankentage per 1909. Die durchschnittliche Krankheitsdauer belief sich im Jahre 1910 auf 18,73 Tage gegen 17,43 Tage im Jahre 1909.

Was nun den Rechnungsabluß für das Jahr 1910 betrifft, so muß dieser abermals als sehr günstig bezeichnet werden, da ungeachtet der seit 1. Juli 1910 eingeführten Angehörigenbehandlung und Erweiterung bestehender Mehrleistungen, sowie eines Kursverlustes von Kr. 15.951,90 ein Bebarungsüberschuß von Kr. 89.522,33 erzielt wurde.

Der Reservefonds beträgt somit zu Ende des Jahres 1910 Kr. 1.291.875,39.

Die nachstehende Tabelle ermöglicht eine Vergleichung des Berichtsjahres mit denen des Jahres 1909.

Table with columns: Einnahmen, 1910 Kronen, 1909 Kronen, daher (+/-). Rows include 2%ige Beiträge der Mitglieder, 3%ige Beiträge der Mitglieder, sonstige Einnahmen, Zinsen, Kursgewinn an Effekten, and Zusammen.

Ueber die Entwicklung der Ausgaben der Krankenkasse im Jahre 1910 im Vergleiche zu denen des Jahres 1909 gibt die nunmehr folgende Tabelle Aufschluß:

Table with columns: Ausgaben, 1910 Kronen, 1909 Kronen, daher (+/-). Rows include Krankengelder, Kosten der Ärzte und Kr.-Kontr., Medikamente, Chirurgische Mittel, Wäber, Spitalskosten, Transportkosten, Beerdigungskosten, Kurkosten, Verwaltungskosten, Entbindungskosten, Unterstufungen, Diverse, Kursverlust an Effekten, and Zusammen.

Die Zunahme der Ausgaben beläuft sich im Berichtsjahre nur auf 0,9 Prozent gegenüber 1,4 Prozent im Jahre 1909.

Die ziemlich bedeutende Abnahme der Krankengelder (rund 10 Prozent) ist darauf zurückzuführen, daß die Anzahl der Krankentage jener Kassenmitglieder, welche im Erkrankungsfall Krankengeld beziehen, um 49.890 Tage zurückgegangen ist. Der im Durchschnitt auf einen Krankentag entfallende Betrag stellte sich, wie aus der später folgenden Zusammenstellung zu entnehmen ist, im abgelaufenen Jahre auf Kr. 1,56 gegen 1,52 im Jahre 1909. In dem als Krankengelder ausgewiesenen Betrag von Kr. 516.344,12 ist jener Betrag von Kr. 57.855,76 nicht enthalten, welcher an Krankengeld zwar ausbezahlt, aber der Krankenkasse teils von den in Betracht kommenden Unfallversicherungsanstalten refundiert, teils seitens der Mitglieder als ungebührlich empfangen rückvergütet worden ist.

Die Kosten der Ärzte und der Krankenkontrolle betrugen im ganzen Kr. 203.220,30. Da jedoch auch im abgelaufenen Jahre die Gesellschaft einen Beitrag, und zwar in der Höhe von Kr. 64.435,73 leistete, so verblieb zu Lasten der Krankenkasse nur der im Rechnungsjahre ausgewiesene Betrag von Kr. 138.784,57. Hier von entfällt auf die Behandlung der Familienangehörigen der Betrag von 28.504 Kr. Die Zunahme der Arztkosten um 28.504 Kr. findet ihre Begründung in der seit 1. Juli 1910 bestehenden obligatorischen Angehörigenbehandlung sowie darin, daß im Jahre 1910 für spezialärztliche Behandlung von Krankenkassenmitgliedern ein Betrag von Kr. 10.818,71 verausgabt worden ist.

Von den Kosten für Medikamente entfallen Kr. 20.084,46 auf das Konto der Angehörigenbehandlung. Die Kosten der an die Mitglieder selbst abgegebenen Medikamente sind infolge des Rückganges der Anzahl der Erkrankungsfälle um Kr. 428,16 niedriger als im Vorjahre, so daß sich aus der Differenz der beiden Beträge die in der obigen Tabelle ausgewiesene Steigerung des Medikamentenkostens per Kr. 19.656,30 ergibt.

Die Ausgaben für chirurgische Mittel wurden gleichfalls von der Einführung der Angehörigenbehandlung beeinflusst, indem sich im II. Semester 1910 ein größerer Bedarf an Verbandmaterial geltend machte.

Die Kosten der Wäber weisen eine normale Steigerung auf. Die Spitalskosten haben sich ungeachtet der im Vorjahre erfolgten Erhöhung der Verpflegstaxen in den Wiener Krankenhäusern nicht erhöht, was auf die Abnahme der Erkrankungs-fälle zurückzuführen ist.

Die Beerdigungskosten sind zurückgegangen, da im Berichtsjahre weniger Todesfälle zu verzeichnen waren als im Jahre 1909.

Die Kurkosten haben sich infolge stärkerer Inanspruchnahme der Kurbegünstigungen abermals erhöht.

Die näheren Details über die Frequenz der einzelnen Kuranstalten und die hierfür entfallenden Kosten sind aus der nachstehenden Tabelle zu entnehmen.

Table with columns: Anstalt, Anzahl der befreiten Mitglieder, Kurtage, Gesamtkosten, Durchschnittliche Kur, Dauer per Mitglied, Kosten per Tag. Rows include Abbazia, Alland, Baden bei Wien, Bad Hall, Börgas, Karlsbad, Krupina-Töplitz, Liplitz, Lupusheilstätte, Markt Läufer, Monfalcone, Pilsnan, Töplitz in Krain, Warasdin-Töplitz, and Zusammen.

Weitere 8 Mitglieder befanden sich am Schlusse des Jahres 1910 noch in der Anstaltspflege.

Hier von 2 Mitglieder ambulatorisch.

Ferner haben eine große Anzahl von Kassenmitgliedern die Wäber in Baden bei Wien, Monfalcone etc., ohne in den Anstalten selbst verpflegt zu werden, ambulatorisch besucht.

Wenn wir nun die Gesamteinnahmen per Kr. 1.070.385,26 den Gesamtausgaben per Kr. 980.862,93 gegenüberstellen, so ergibt sich der schon oben erwähnte Bebarungsüberschuß von Kr. 89.522,33 das heißt der mit 31. Dezember 1909 nachgewiesene Stand des Reservefonds per Kr. 1.202.353,06 hat eine Vermehrung auf Kr. 1.291.875,39 erfahren.

Die Post „Bargeldunterstützungen“ hat infolge eines Ausschlußbeschlusses, wonach ab 1. Juli 1910, dem Tage der Einführung der obligatorischen Angehörigenbehandlung, für Bargeldunterstützungen nur mehr ein Betrag von zirka 6000 Kr. per Jahr zu verwenden ist, eine bedeutende Verminderung erfahren.

Die Gesamteinnahmen haben sich demnach gegenüber dem Vorjahre um 0,47 Prozent erhöht, während sich die Erhöhung im Jahre 1909 auf 5,8 Prozent stellte. Wenn man jedoch den vorjährigen Kursgewinn an Effekten nicht berücksichtigt, so ergibt sich ein Einnahmewachstum von 1,46 Prozent.

Die im abgelaufenen Jahre eingetretene Erhöhung der Prozentigen Beiträge und somit auch der gesellschaftlichen Beitragsleistung ist auf Gehalts- und Lohnerhöhungen zurückzuführen.

Die abermalige Erhöhung der Prozentigen Beiträge der Mitglieder hat darin seinen Grund, daß auch im abgelaufenen Jahre keine Befreiungen von der Krankenversicherungspflicht stattgefunden haben und abermals eine Reihe von Beamten-

mitgliedern in jene Gehaltsstufe vorgerückt ist, in welcher der volle Prozentige Beitrag von ihnen allein zu leisten ist.

Die Post „Zinsen“ im Betrage von Kr. 51.499,80 besteht aus den wirklich vereinnahmten Zinsen von Kr. 35.081,43 aus solchen von Kontokorrentguthaben bei der Gesellschaft per Kr. 1.915,44 und aus den Stückzinsen der Effekten per 31. Dezember 1910 mit Kr. 14.502,93.

Die Erhöhung beruht auf der Vermehrung des Effektenstandes. Der unter der Post „Sonstige Einnahmen“ verrechnete Betrag von 6 Kr. betrifft eine unserer Krankenkasse zugewendete Spende.

Aus den eben besprochenen Auslagen haben wir in der nachfolgenden Tabelle jene Mehrleistungen hervor, die uns besonders bemerkenswert erscheinen.

Table with columns: Mehrauslagen per 1910, Fälle, Kronen. Rows include Ausdehnung des Krankengeldbezuges auf 40 Wochen, Zahlung des Krankengeldes auch während der Spitalsverpflegung, Festsetzung des Minimalbetrages der Kr. 60- für den Beerdigungskostenbeitrag, Außergewöhnliche Bargeldunterstützungen, Entbindungskostenbeiträge, Kurkosten, Spezialärztliche Kosten, Familienangehörigenbehandlung, Ausdehnung der Wöchnerinnenunterstützung auf 6 Wochen, and Zusammen.

Werden die Ausgaben der letzten 5 Jahre auf den durchschnittlichen Mitgliederstand bezogen, so ergibt sich folgende Darstellung der auf je 1 Mitglied entfallenden Leistungen:

Table with columns: Ausgaben, Per Mitglied entfallen im Jahre (1906, 1907, 1908, 1909, 1910). Rows include Krankengeld, Arztkosten, Kosten für Medikamente, chirurgische Mittel und Wäber, Spitalsverpfleg- und Transportkosten, Bargeldunterstützungen, and Uebrige Ausgaben.

Wenn wir in dem gleichen Zeitraum die im Erkrankungs-falle eintretenden Leistungen mit der Anzahl der Krankheitstage in Beziehung bringen, erhalten wir nachstehende Ziffern:

Table with columns: Ausgaben, Per Krankentage entfallen im Jahre (1906, 1907, 1908, 1909, 1910). Rows include Krankengeld, Arztkosten, Kosten für Medikamente, chirurgische Mittel und Wäber, Spitalsverpfleg- und Transportkosten.

Hiermit sind wir mit der Besprechung des Rechnungsabchlusses und Vermögensnachweises für das abgelaufene Geschäftsjahr zu Ende.

Wir beehren uns, nunmehr noch folgendes zu berichten: Mit 31. Juli 1910 lief die Mandatsdauer der im Jahre 1907 gewählten, beziehungsweise ernannten Ausschussmitglieder ab. Bei den vorgenommenen Neuwahlen wurden die bisherigen Ausschussmitglieder Franz Brenkowitz, Adolf Rejpsa und Kamillo Villotti nicht wiedergewählt. Wir werden ihnen wegen ihrer eifrigen Betätigung an den Arbeiten des Ausschusses ein freundliches Andenken bemerken. In der Kurie der ernannten Mitglieder trat keine Veränderung ein. Mit 31. Dezember 1910 haben jedoch der Direktorstellvertreter Julius Albert und der Kontrollrath Heinrich Schmal ihre Mandate zurückgelegt. An deren Stelle wurden der Herr Inspektor Eugen Willet und Herr Inspektor Franz Söllner in den Ausschuß einberufen.

Die im Jahre 1909 beim Schiedsgericht der Krankenkasse eingetragene Klage des gewesenen Lokomotivführeranwärters Anton Papez wurde mit Erkenntnis vom 5. Februar 1910 einstimmig abgewiesen. Im Berichtsjahre selbst lief eine Klage des gewesenen Walzwerkarbeiters Johann Toppel ein, die jedoch zu Ende des Jahres 1910 noch unerledigt war.

Der Ausschuß hat die ihm nach dem Statute obliegenden Agenden in 12 Sitzungen erledigt. Der ärztliche Dienst wurde unter der Leitung des gesellschaftlichen Chefarztes von 105 Bahnärzten besorgt; die Vermehrung ist auf die Einführung der Familienangehörigenbehandlung zurückzuführen.

Die Krankenkontrolle wurde, abgesehen von den hiermit ständig betrauten Bahnärzten und Lokalbahnärzten im Sinne des § 30, Punkt k des Statutes seitens gewählter Ausschussmitglieder bei im Auftrage des Kassenausschusses quartalsweise vorgenommenen Streckenbereisungen ausgeübt.

Zum Schlusse lassen wir noch die Namen der Ausschussmitglieder folgen.

- Ausschuß: Obmann: Dr. Alfred Hermann, Generalsekretär. Mitglieder: Ingenieur Franz Berger, Inspektor und Bureauvorstand; Ferdinand Kabiner, Zimmermann;

Roman Kraus, Oberinspektor und Bureauvorstand;
 Jakob Kunst, Tischler;
 Adam Mayer, Sanjleidiener;
 Anton Mayer, Bahnmeister;
 Matthias Weisenbichler, Wagenmeister;
 Eugen Millet, Inspektor und Bureauvorstand;
 Franz Pöllerich, Inspektor und Bureauvorstand;
 Viktor Adler v. Savagari, Inspektor und Bureauvorstand, zugleich Obmannstellvertreter;
 Robert Scherbanm, Zugschreiber;
 Dr. Josef Weinberger, Bahnsekretär.

Erzähler:

Heinrich Jakob, Inspektor und Bureauvorstand;
 Leopold Raab, Revident;
 Karl Bartl, Adjunkt;
 Dr. Ludwig Göffinger, Bahnsekretär;
 Johann Spögl, Oberkondukteur;
 Johann Kovat, Magazinsarbeiter;
 Alois Egger, Bahnrichter;
 Alois Resepka, Bahnmeister;
 Franz Radler, Lokomotivführer;
 Leopold Koppenteiner, Anstreicher.

Inland.

Deutschnationaler Terrorismus. Wie der Grazer „Arbeiterwille“ meldet, betreiben die Leute des bekannten Herrn Erkl im Klagenfurter Bahnhof eine Agitation, die die erlaubten Grenzen weit überschreitet. Bei der Agitation für die Reichsbündler während des Dienstes tut sich besonders ein Adjunkt namens Egartner hervor, der sich wahrscheinlich für seine außertourliche Ernennung zum Adjunkten nach oben hin dankbar zeigen will. Jeder einzelne Bedienstete wird im Dienste überfallen und man versucht, auf jeden dienstlich Einfluß zu nehmen, um ihn zum Beitritt zum Reichsbund zu bewegen. Es werden sogar Leute dienstlich in die Kanzlei berufen, um dann dort für den Beitritt zum Ertlichen Reichsbund bearbeitet zu werden. In den letzten Tagen sagte einmal Egartner: „Die Sozialdemokraten sollen sich beschweren, wo sie wollen, beim Bahnamt und bei der Direktion, überall sind lauter deutsche Herren, dort finden die Sozialdemokraten keinen Anklang!“ Es wäre also schon so weit gekommen, daß die Bediensteten nicht mehr nach den bestehenden Vorschriften, sondern nach der Gesinnung behandelt werden. Der Herr Egartner nahm sich sogar heraus, einen Bediensteten, der nicht nach seiner Weise tanzen will, ordinär zu beschimpfen und mit der Entlassung zu bedrohen. Einem Genossen drohte er mit der Verletzung, weil er sich über das unanständige Benehmen eines Reichsbündlers beschwerte. Die Gelben haben also einen Terrorismus entfacht, wie er ärger nicht gedacht werden kann, was sie aber nicht hindern wird, anderen Leuten Terrorismus anzudichten.

Fabrikantengeld für die nationalverbändlerischen Abgeordneten. Zur Bekämpfung der Sozialdemokraten und zur Förderung der Wahl von nationalverbändlerischen Unternehmern wurde bekanntlich bei der letzten Wahlbewegung von den Scharfmacherorganisationen Oesterreichs ein „Industrielles Aktionskomitee“ eingesetzt, das den Zweck hatte, den Nationalverbändlern die nötigen Geldmittel durch Sammlung bei den industriellen Firmen beizustellen. Der Kassier dieses „Industriellen Aktionskomitees“, der Direktor der Nesseltdorfer Waggonfabrik, Hugo Fischer v. Kösslerstamm, versendet nun an alle Firmen, die sich an der Sammlung für diesen Scharfmacherwahlfonds beteiligt haben, ein vertrauliches Zirkular, das die Abrechnung über die eingelangten Gelder enthält, ohne aber daß darin angegeben worden wäre, welche der nationalverbändlerischen Kandidaten und in welchem Maße sie aus diesem Wahlfonds gespeist wurden. Zur Erklärung der Nichtnennung dieser Kandidaten wird in diesem Zirkular angeführt:

„Da ich begreiflicherweise bezüglich der verausgabten Beträge der Öffentlichkeit gegenüber im Interesse der Kandidaten, welche gewählt wurden oder gewählt werden sollten, strengste Anonymität zu wahren verpflichtet bin, finde ich keinen Ausweg, der es ermöglichen würde, in einfacher Form allen jenen Herren, welche Geldbeträge eingesendet haben, Aufschluß zu geben, wie das Geld verwendet worden ist. ... Ich wäre sehr dankbar dafür, wenn ich von seiten der Firmen einen Vorschlag erhalten würde, der dem Industriellen Aktionskomitee, in welchem ich diesen Gegenstand in der Schlußsitzung zur Sprache bringen werde, Gewähre bieten könnte, daß der betreffende Kandidat, für welchen Geldbeträge aufgewendet worden sind, vollkommen Schutz vor Mißbräuchen findet.“

Daß die Scharfmacher die Namen der von ihnen mit Geldmitteln für den Wahlkampf ausgestatteten nationalverbändlerischen Kandidaten so ängstlich geheimgehalten, wird seine guten Gründe haben. Wie viele der von den Grünthalianern unterstützten Nationalverbändler außer dem Herrn Seine aus Wodenbach wohl diese Fabrikantenbestechungen noch genossen haben werden!

Ausland.

Das wäre auch in Oesterreich notwendig. In Massachusetts (Vereinigte Staaten von Nordamerika) besteht ein Gesetz, wonach Arbeitgeber, die während eines Streiks, einer Aussperrung oder eines sonstigen Arbeitskonfliktes durch Annoncen, mündliche oder schriftliche Aufforderung Erzähl für die im Konflikt stehenden Arbeiter suchen, unter Strafe bis zu 100 Dollars angehen müssen, daß in ihren Betrieben ein Arbeitskonflikt besteht.

Der französische Eisenbahnerkongress über den Streik im Vorjahre. Auf dem vor einigen Tagen stattgefundenen Kongress der französischen Eisenbahner wurde unter anderem auch der Rechenschaftsbericht des Streikkomitees vom Eisenbahnerstreik des Vorjahres diskutiert und zur künftigen einzuschlagenden Taktik Stellung genommen. Zunächst sei vorweg bemerkt, daß der Verband der französischen Eisenbahner infolge des verlorenen Streiks und der damit verbundenen Verfolgungen wohl die Hälfte seiner Mitglieder verloren hat, aber mit den mehr als 43.000 zahlenden Mitgliedern Ende 1910 blieb er nur um etwa 10.000 Mitglieder hinter dem Stande, den er vor Beginn der Lohnbewegung einnahm, zurück. Die Organisation hat sich also in ihrem Kern aus den Stürmen der Mobilisierung, der Maßregelungen, Ein-

ferkungen u. s. w. unerschütterter erhalten. Fast ebenso schwer, wenn nicht schwerer als die Verfolgungen von außen, lasten die taktischen Gegensätze im Innern auf der Organisation. Diese Gegensätze sind auf dem Kongress in tumultuöser Art zum Austrag gekommen und haben ihn mehrmals auseinanderzurenngen gedroht.

Neues erfuhr man aus der Diskussion über die überstürzte Ansetzung des Eisenbahnerstreiks nicht. Es wurde bestätigt, daß der Streik gegen den Willen der Mehrheit des Streikkomitees von einer „revolutionären Minderheit“ vom Zaune gebrochen wurde, und daß die Mehrheit nur aus Solidarität und gegen ihre Ueberzeugung sich zum Streik verleiten ließ. Es kam dabei auch die angebliche politische Einmischung verschiedener Parteigenossen zur Sprache, denen die „Revolutionären“ gern die Schuld an dem Zusammenbruch des Streiks aufhalsen möchten. In Wahrheit hat unser Pariser Parteiblatt das Streikkomitee auf dessen Ansuchen in selbstloser Weise unterstützt, desgleichen verschiedene bekannte Genossen, die von den Eisenbahnern um Rat gefragt wurden. Nicht abgeleugnet konnte jedoch der ungeheuerliche Disziplinbruch einiger Fanatiker des Generalstreiks werden, für den diese eigentlich den Sinauswurf aus der Organisation verdient hätten.

War es den Anarchosyndikalisten gelungen, vor dem Streik die Herrschaft an sich zu reißen, so sind sie jetzt zu einer kleinen Minorität zusammengeschmolzen. Trotz des heftigsten Widerstandes der „revolutionären“ Minorität nahm der Kongress mit erdrückender Mehrheit eine Resolution gegen die Sabotage an. Desgleichen wurde beschlossen, die Wiedereinstellung der Eisenbahner mit Hilfe der sozialistischen Kammerfraktion zu verfolgen. Schließlich kam ein Beschluß zustande, für den nicht nur die „revolutionäre“ Minderheit, sondern auch ein großer Teil der „reformistischen“ Mehrheit stimmte: die Umwandlung des Zentralverbandes in eine Föderation. Allerdings ist die Ausarbeitung der Bestimmungen dem („reformistischen“) Verwaltungsrat überlassen worden, nichtdestoweniger können die Anarchosyndikalisten sich über den Beschluß freuen, kommt doch ihr „föderalistisches Prinzip“ zur Geltung. Wenn viele „Reformisten“ für die Umwandlung in eine Föderation stimmten, so taten sie das deshalb, um gegen Ueberrumpelungen, wie beim letzten Streik, gesichert zu sein. Dagegen schlägt eine Föderation aber auch nicht. Besser wäre gewesen, nach dem Vorschlag des früheren Sekretärs des Verbandes zu beschließen, daß ein Streik nur auf Beschluß der Mitglieder erklärt werden kann. Aber noch eins hat der Kongress erwiesen: die angeblichen revolutionären Attentate, mit denen Briand krebzen ging, sind Polizeimache. Es wurde festgestellt, daß der kürzlich entlarvte gewerkschaftliche Agent provocateur Methivier sich dem Streikkomitee zur Ausführung eines Attentates auf die Eisenbahnlirien angeboten hatte. ...

Das größte wirtschaftliche Unternehmen der Erde ist nach der „Verkehrstechnischen Woche“ die preussische Eisenbahnverwaltung, da kein anderes bezüglich der beschäftigten Personen und des Etats damit wetteifern kann. Die Einnahmen und Ausgaben des Ordinariums belaufen sich auf 2.201.784.000 Mk., wozu noch ein nicht unerhebliches Extraordinarium hinzutritt. Etwa 350.000 Eisenbahnhandwerker und Arbeiter und 150.000 Beamte werden von der Verwaltung beschäftigt. Die gesamte Bevölkerung des Königreichs Norwegen hat ungefähr dieselbe Zahl an Bewohnern aufzuweisen. Für Bezahlung, Wohlfahrtseinrichtungen u. s. w. wird die gewaltige Summe von 731.551.300 Mk. aufgewendet.

Aus dem Gerichtssaal.

Zuerkennung des Fünfjahrzuschlages zur Pension durch den Obersten Gerichtshof. Der Lokomotivführer Dabrowski in Stanislaw wurde durch die Folgen eines am 17. August 1906 bei der Ausfahrt aus der Station Lemberg erlittenen Unfalles dienstunfähig. Gleich beim Ausfahrtsmanöver kam es zu einem Zusammenstoß des von Dabrowski geführten Zuges mit einer Reservelokomotive, wobei Dabrowski an das Geländer des Schutthauses geschleudert wurde und mehrfache Kontusionen erlitt. Trotz ärztlicher Behandlung konnte Dabrowski, der vor dem Unfall an keiner ernstlichen Erkrankung gelitten hatte, seine Gesundheit nicht wieder erlangen. Am 1. Oktober 1907 wurde er von der Staatsbahndirektion Stanislaw in den zeitlichen Ruhestand versetzt und ihm mit Rücksicht auf seine vom 1. Juli 1888 an beginnende Teilnahmezeit am Provisionsinstitut für Diener und Hilfsbedienstete der österreichischen Staatsbahnen 25 Teilnahmejahre angerechnet. Das Ansuchen um Zuerkennung von fünf Jahren zur effektiven Teilnahmezeit am Provisionsinstitut aus Anlaß des von Dabrowski am 17. August 1906 in Lemberg erlittenen Unfalles, auf die Dabrowski gemäß § 42, Ziffer 3, des Provisionsstatuts Anspruch erhob, wurde sowohl seitens der Staatsbahndirektion Stanislaw, als auch seitens des Eisenbahnministeriums abschlägig befrieden, da nach dem Gutachten des Sanitätskonsulenten der Staatsbahndirektion Stanislaw die bei Dabrowski bestehende Dienstuntauglichkeit angeblich in keinem Zusammenhang mit dem Unfall vom 17. August 1906 stehe. Dabrowski brachte nunmehr durch Dr. Gustav Garpner gegen das Provisionsstatut für Diener und Hilfsbedienstete der k. k. österreichischen Staatsbahnen, vertreten durch die galizische k. k. Finanzprokuratur beim k. k. Landesgericht Lemberg eine Klage ein. Im Zuge des Prozesses wurden die Ärzte Dr. Gader und Dr. Rosenbaum in Stanislaw, die Dabrowski während längerer Zeit behandelt hatten, sowie ärztliche Sachverständige, einvernommen, die ihr Gutachten dahin abgaben, daß Dabrowski ein allgemeines Nervenleiden durchgemacht hat, das mit dem Unfall vom 17. August 1906 in ursächlichem Zusammenhang steht und das auch heute noch Erscheinungen aufweist, die die Erwerbsfähigkeit herabmindern. Das Landesgericht Lemberg gab der Klage vollinhaltlich statt und verurteilte das Provisionsinstitut zur Zahlung jährlicher Kr. 273-60 als Zulage zur Jahresprovision in monatlichen Raten von Kr. 22-50 im Vorhinein, sowie zur Tragung der Prozesskosten. Gegen dieses Urteil ergriff die galizische Finanzprokuratur die Berufung an das Oberlandesgericht Lemberg, das jedoch das erstgerichtliche Urteil in seinem vollen Inhalt bestätigte. Die galizische Finanzprokuratur gab sich jedoch auch mit diesem Urteil noch nicht zufrieden und brachte die Revision beim Obersten Gerichtshof in Wien ein. In ihrer Revisionschrift führte sie aus, daß die Zuerkennung des Fünfjahrzuschlages die vollständige Erwerbsunfähigkeit zur Voraussetzung habe, bei Dabrowski jedoch von einer vollständigen Erwerbsunfähigkeit nicht gesprochen werden könne. Die von Dr. Gustav Garpner erstattete Revisionsantwortung führte im Gegenzug zum Standpunkt der Finanzprokuratur aus, daß für die Zuerkennung des Fünfjahrzuschlages das

Provisionsstatut keineswegs die vollständige Erwerbsunfähigkeit, vielmehr nur die Dienstuntauglichkeit verlange; daß diese aber bereits gegeben sei, wenn die Verzte die Erwerbsfähigkeit auch nur als teilweise eingeschränkt anerkennen, da ein Bahnbediensteter, dessen Erwerbsfähigkeit ärztlicherseits als eine um 50 oder 33%, Prozent geminderte anerkannt wird, mit dem theoretischen Reste der verbleibenden Erwerbsfähigkeit praktisch nichts anfangen kann und seine Verwendung im Bahndienst schon im Interesse der Bahnsicherheit überhaupt unterbleiben muß. Der k. k. Oberste Gerichtshof als Revisionsgericht hat nunmehr in einer bemerkenswerten Entscheidung vom 28. Juni 1911 diese Angelegenheit endgültig zugunsten des Klägers entschieden, so daß das Provisionsinstitut nunmehr an Dabrowski jährlich einen Betrag von Kr. 273-60 als Zulage zu seiner Jahresprovision und zwar die vom 1. Oktober 1907 an bereits fällig gewordenen Beträge binnen 14 Tagen, die künftig werdenden in Monatsraten im Vorhinein zu bezahlen hat. In den Gründen der oberstgerichtlichen Entscheidung werden die Begriffe der Dienstuntauglichkeit und der Erwerbsunfähigkeit auf das genaueste behandelt. Der Oberste Gerichtshof sagt in dieser Richtung folgendes:

„Das Provisionsinstitut, wievohl es neben den sonstigen Wohlfahrtsgesetzen, zum Beispiel dem Gesetz vom 28. Dezember 1887, Nr. 1, ex 1888, und dem Ausdehnungsgesetz vom 20. Juni 1894, R.-G.-Bl. Nr. 68, einen Teil der Sozialversicherung bildet, unterscheidet sich doch hinsichtlich der Voraussetzungen für die Realisierung des Versicherungsanspruches wesentlich von den mit dem obenwähnten Gesetze eingeführten Versicherungen. So spricht der § 6 des ersterwähnten Gesetzes von einer Rente für die Dauer der „Erwerbsunfähigkeit“ und wird diese Rente überdies als „Schadenersatz“ bezeichnet. Der Begriff der Erwerbsunfähigkeit setzt den Mangel der Fähigkeit im Wege der Arbeit wirtschaftliche Güter zu sammeln, voraus. Dieser allgemeine Begriff, der auf den Erwerb im Wege der Arbeit das Hauptgewicht legt, läßt naturgemäß eine Abstufung der Arbeitsfähigkeit zu und das obenwähnte Gesetz gewährt die Rente als Schadenersatz nur für die Dauer und nach Maß der eingetretenen oder später veränderten Erwerbsfähigkeit. Es wird aber auch schon hier vorkommen, daß eine, vom medizinischen Standpunkt genommen, nur teilweise Erwerbsunfähigkeit in Betracht kommen wird. Im Provisionsstatut ist der Begriff der „Erwerbsunfähigkeit“ und die Auffassung der Rente als Schadenersatz fallen gelassen. Denn das Statut spricht von einer Provision für ein Mitglied, das infolge eines in Ausübung des „Dienstes“ erlittenen Unfalles „dienstuntauglich“ geworden ist. Der Begriff der „Dienstuntauglichkeit“ deutet sich aber nicht mit dem im Unfallversicherungsgesetz statuierten Begriffe der „Erwerbsunfähigkeit“, der Dienst bedeutet eine nach organisatorischen Bestimmungen regulierte Tätigkeit, reguliert nach Zeit, Art und Ort. Der Kläger war zuletzt als Lokomotivführer in Verwendung. Die Betrauung mit der Maschinenführung bringt es zum Ausdruck, daß ihm alle jene Eigenschaften zugesprochen wurden, welche ihm zu diesem Dienst befähigen. Wenn er nun infolge des in Ausübung des Dienstes ihm zugestoßenen Unfalles zu diesem Dienst unfähig geworden ist, so ist die Voraussetzung des Statuts, die Dienstuntauglichkeit, erfüllt. Daß die eingetretene Dienstuntauglichkeit mit dem erlittenen Unfall in ursächlichem Zusammenhang stand, haben die Vorinstanzen festgestellt. Die Untauglichkeit des Klägers zum Dienst als Lokomotivführer ist gleichfalls festgestellt und muß es hierbei gleichgültig bleiben, ob der Kläger noch einen solchen Grad von Arbeitsfähigkeit hat, der ihm zu einem anderen, leichteren Eisenbahndienst befähigt. Die Eisenbahnverwaltung hat ja durch die Quieszierung des Klägers selbst erkannt, daß sie einen Lokomotivführer mit einer nicht vollwertigen Arbeitsfähigkeit nicht verwenden könne, und es stand ihr ja gemäß § 29 der Dienstpragmatik frei, ihn unter gleichen Gehaltsbezügen zu einem Dienst noch vorhandenen Arbeitsfähigkeit angepaßten leichteren Dienst zu verwenden. Hat sie dies nicht getan, so geht es nicht an, ihn auf seine Arbeitsfähigkeit in einem anderen Eisenbahndienst zu verweisen, den sie ihm aber gleichzeitig verweigert, wievohl sie allein in der Lage war, ihm einen solchen zu gewähren. Da sonach die Voraussetzung des § 42, Alinea 3, des Provisionsstatutes, nämlich die Dienstuntauglichkeit des Klägers infolge des fraglichen Unfalles, eingetreten ist, erscheint sein Klageanspruch begründet.“

Lokomotivunfall in Landeck. Am 10. April 1911 fuhr der Lokomotivführer Anton Leitner in den Kohlenfassungskanal der Station Landeck, um daselbst Kohlen zu lassen. Als die Arbeiter mit dem Ausladen der Kohlen fertig waren, wollte er seine Maschine im Kanal, der ein sehr bedeutendes Gefälle hat, nach rückwärts in Bewegung setzen. Die Maschine fuhr jedoch mit großer Geschwindigkeit nach vorwärts, stieß hierbei an eine andere daselbst stehende Lokomotive an, wodurch zwei Personen, welche sich auf derselben befanden, leicht verletzt wurden. Anton Leitner wurde deshalb der Uebertretung des § 432 St.-G. angeklagt, zumal festgestellt wurde, daß im Zeitpunkt des Zusammenstoßes der Reversierhebel seiner Maschine nach vorne gerichtet war, so daß die Maschine infolge dieser Hebelstellung vorwärts fahren mußte. Bei der Verhandlung vor dem Bezirksgericht Landeck verantwortete sich Leitner, der von Dr. Leopold Raab verteidigt wurde, dahin, daß die Lokomotive, welche er bediente, eine alte Type sei, welche nicht mehr vollständig korrekt funktionierte, daß er mit Sicherheit angehen könne, daß er den Reversierhebel schon viel früher, als er nämlich in den Kanal eingefahren war, nach rückwärts umgestellt hätte, und daß er sich dem Umstand, daß der Reversierhebel schließlich nach vorwärts gerichtet war, nur so erklären könne, daß der Hebel durch den Ruck beim Rangangsetzen der Maschine nach vorwärts umgefallen sei, was bei dieser alten Type nicht nur möglich, sondern auch anderen Lokomotivführern wiederholt passiert sei. Zwei Lokomotivführer, als Zeugen einvernommen, bestätigten tatsächlich, daß bei dieser Lokomotive, deren Type nur mehr in ganz vereinzelt Exemplaren in Verwendung stehe, der Hebel, da die Zahnräder nicht mehr genau fassen, auch während ihrer Bedienung von selbst nach vorn gefallen sei. Der als Zeuge vernommene Heizer gab jedoch an, daß er gesehen zu haben glaube, daß der Reversierhebel Leitners während des Ausfahrens der Kohlen die ganze Zeit hindurch nach vorne gerichtet war und erst, als er über eindringliches Befragen des Verteidigers zu geben mußte, daß er in dieser Zeit selbst mit Arbeiten beschäftigt und daher nicht in der Lage war, auf die Stellung des Hebels zu achten, erklärte er, daß es ihm kaum hätte entgehen können, wenn der Hebel von selbst nach vorne gefallen wäre, da er dies hätte hören müssen, und daß ihm außerdem ein Kohlenarbeiter und der Magazinmeister mitgeteilt hätten, sie hätten ebenfalls die nach vorwärts gerichtete Stellung des Hebels gesehen. Bei der neuerlichen Verhandlung bestätigten diese beiden Personen, als Zeugen einvernommen, die Angaben des Heizers nicht, erklärten vielmehr, von der Stellung des Reversierhebels überhaupt nichts zu wissen, so daß der Richter die Verantwortung des Angeklagten, insbesondere unter Würdigung der Aussagen seiner Kollegen, denen der Hebel selbst schon ohne Zutun nach vorwärts gefallen war, als glaubwürdig annahm und den Angeklagten freisprach.

Streiflichter.

Eine interessante Statistik aus dem Leben der k. k. Staatsbahnbediensteten. Dem Prager radikalstaatsrechtlichem Blatte „Samostatnos“ entnehmen wir folgende statistische Daten aus dem Leben der Eisenbahnbediensteten: Auf 1000 Eisenbahnbedienstete kamen in den letzten zehn Jahren im Durchschnitt 94 Todesfälle jährlich. Infolge

der im Dienste erlittenen Unfälle starben in derselben Zeit im Durchschnitt 0.25 jährlich. Von 1000 Eisenbahnbediensteten, welche Mitglieder der Versorgungsinstitutionen sind, werden jährlich 14.349 in Ruhestand versetzt, im Verhältnis zu Bayern, wo 17.8 Prozent Bedienstete jährlich pensioniert werden, also bedeutend weniger. Von 100 Pensionisten sterben jährlich 5.6, von 100 Provisionsisten 4.5 Prozent.

Auf 1000 aktive Eisenbahnbedienstete entfielen:

im Jahre	Pensionisten	Provisionsisten
1905	33.5	5.01
1906	35.12	5.52
1907	38.82	6.14
1908	42.08	6.55
1909	43.38	6.74

Die aktiven Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen erreichten ein Durchschnittsalter von 52.274 Jahren nach einem durchschnittlichen Dienstalter von 21.11 Jahren. Nach Kategorien gerechnet wurden in Ruhestand versetzt: Vom Kanzleipersonal im Alter von 59 bis 63, vom Maschinpersonal im Alter von 54 bis 58, vom Zugbegleitungspersonal im Alter von 39 bis 43, vom Stations- und Bahnerhaltungspersonal im Alter von 59 bis 63, vom Werkstättenpersonal im Alter von 64 bis 68 Jahren.

Das Kanzleipersonal erreicht im Aktivedienst ein Durchschnittsalter von 57.102, das Bahnerhaltungspersonal erreicht im Aktivedienst ein Durchschnittsalter von 53.7, das Maschinpersonal erreicht im Aktivedienst ein Durchschnittsalter von 50.1, das Zugbegleitungspersonal erreicht im Aktivedienst ein Durchschnittsalter von 49.03 Jahren.

Die durchschnittliche Dienstzeit beim Eisenbahnpersonal (immer inklusive Beamten) beträgt: Beim Kanzleipersonal 28.294, beim Bahnerhaltungspersonal 21.16, beim Maschinpersonal 20.71, beim Stationspersonal 20.67, beim Zugbegleitungspersonal 19.84 Jahre.

Von 1000 Bediensteten werden im Durchschnitt 51 krank. Die Krankheitsdauer eines definitiven Bediensteten dauert im Durchschnitt 23, und eines provisorischen Bediensteten 15 Tage. Von 1000 Bediensteten werden durchschnittlich 113.5 Unfälle im Jahre angemeldet.

Von den entschädigten Unfällen sind: 71.42 Prozent mit vorübergehenden Folgen, 22.53 Prozent mit dauernden Folgen und 6.05 Prozent enden mit dem Tode.

Von je 1000 Bediensteten partizipiert an den Unfällen das Maschinpersonal mit 41.6, das Zugbegleitungspersonal mit 26.5, das Werkstättenpersonal mit 23.2, das Bahnerhaltungspersonal mit 15, das Stationspersonal mit 14.3 Prozent.

Erdbeben Unfälle verteilen sich wie folgt: Auf das Zugbegleitungspersonal 21, auf das Maschinpersonal 1.76, auf das Stationspersonal 1.09, auf das Bahnerhaltungspersonal 0.98, auf das Werkstättenpersonal 0.59, auf das Kanzleipersonal 0.07 Prozent.

Diese Ziffern beweisen mehr als alle Kommentare.

Die letzte Lohnaufbesserung bei den Oberbauarbeitern auf der Südbahn. Zeitlich im Frühjahr dieses Jahres schwirrte es durch die Luft, daß die Verwaltung der Südbahn bei allen ihrer Arbeiterpersonale eine Lohnaufbesserung wird plangreifen lassen. Hierbei sollten auch die ganz vergeblichen Oberbauarbeiter nicht zu kurz kommen. Tatsächlich trat eine auertourliche Aufbesserung in allen Dienstzweigen, insoweit dies Arbeiter betraf, ein und wirklich blieb auch ein Teil der Oberbauarbeiter nicht ganz damit verschont. Diese Aufbesserung durfte die laufende Automatik nicht beeinträchtigen und betrug für Graz 10 S., das heißt bei demjenigen, der überhaupt etwas bekam. Bei dieser Aufbesserung erinnerte sich speziell die Baudirektion auch daran, daß sie ein technischer Dienstzweig ist und daß sie da von ihren Kenntnissen am besten zum Wohle der Südbahn Gebrauch machen kann. Sie setzte nach den ortsüblichen Tagelöhnen die Grundlöhne der Oberbauarbeiter fest und wer diesen Grundlohn noch nicht erreicht hatte, der bekam den fehlenden Teil darauf. Wie viele nun der Aufbesserung teilhaftig wurden, werden wir gleich nachweisen. Nicht charakteristisch ist diese Festsetzung der Löhne nach den angeblichen örtlichen Verhältnissen. Das zeigt, daß man sich nach oben wenig dafür interessiert, wo die Teuerung am meisten haust. So zum Beispiel besteht für Voitsberg und Rosenthal ein Grundlohn von Kr. 2.30, während derselbe für Köflach mit Kr. 2.50 festgesetzt ist. Wenn wir nun die Baudirektion fragen, welcher Unterschied in den drei Orten besteht, so kann sie doch nichts anderes sagen, als daß es drei stark bewohnte Industrieorte sind, die überhaupt keinen Unterschied in der Teuerung weder bei den Lebensmitteln noch bei den Wohnungen aufzuweisen haben, und doch ist der Lohn verschieden. Selbst auf der Linie Spielfeld-Adersburg-Luttenberg besteht ein Lohnunterschied in der Weise, daß man von Spielfeld bis Adersburg Kr. 1.80 und von dort bis Luttenberg 2 Kr. Taglohn bezahlt. Was zu dieser Unterschieden führte, kann wohl jedenfalls die Baudirektion selbst nicht bezeichnen. Von einer Aufbesserung war auf diesen Linien überhaupt keine Rede. Bezeichnend ist weiter, daß der Grundlohn für Leibnitz mit Kr. 2.10 normiert ist. Wer Leibnitz kennt, muß unwillkürlich die Frage aufwerfen, ob die Baudirektion überhaupt weiß, wo Leibnitz liegt und wie es dort mit den Lebensbedingungen für Arbeiter bestellt ist. Diese famose Grundlohneinteilung brachte es auch mit sich, daß in den beiden Bahnerhaltungssektionen Graz (Südbahn) und Graz-Köflach von insgesamt 538 Arbeitern nur 191 eine Lohnaufbesserung erhielten, während 347 das Nachsehen hatten. Die 10, 12 und 15 Jahre und darüber hinaus arbeiten, sind nun mit jenen gleichgestellt, die erst in Arbeit eintreten, obwohl sie schon längst ihre ganzen Kräfte der Bahnverwaltung geopfert haben. Das nennt die Bahnerhaltung eine Lohnregulierung. Wenn bei irgendeinem Hochbau einzig und allein wegen Unkenntnis der hierzu berufenen Ingenieure Tausende von Kronen hinausgeworfen werden, da kräht kein Hahn danach, bei den Arbeitern, da wird gekaufert nach allen Regeln der Kunst. Wie lange es sich aber die Oberbauarbeiter noch gefallen lassen werden, mit diesen Hungerlöhnen zu arbeiten, wird sich sehr bald zeigen. Die Schafsgeduld dieser Arbeiter ist erschöpft. Wenn die Verwaltung der Südbahn einen ersten Skandal abwarten will, so soll sie es tun. Die Arbeiter haben nichts zu verlieren, aber die Verwaltung der Südbahn wird sich den Schandfleck nicht- verpischen können, daß sie ihre

hungernden Arbeiter zur Selbsthilfe treibt. Die Oberbauarbeiter der Südbahn können nichts dafür, wenn die früheren Wüflinge der Südbahn die Einnahmen für ihre eigenen Zwecke verpulvert haben, statt die Südbahn zu sanieren und Rekonstruktionen vorzunehmen; die Arbeiter verlangen heute ihr gutes Recht und das ist die Bezahlung eines Lohnes, mit dem sie menschenwürdig leben können, und wenn das die jetzige Verwaltung der Südbahn nicht leisten kann, dann soll sie gleich einem Geisler in Konkurs gehen.

Die Behandlung der Arbeiterausschüsse bei der k. k. Staatseisenbahngesellschaft. Als nach langem Drängen der Arbeiterschaft die Direktion der k. k. St. E. G. die Wahlen der Arbeiterausschüsse vornehmen ließ, glaubten die Arbeiter dieser Bahn, daß nun ein Bindeglied zwischen der Direktion und der Arbeiterschaft geschaffen werden sollte, durch welches einerseits die Wünsche und Beschwerden der Arbeiter übermitteln werden, und daß andererseits auch die Direktion diese Ausschüsse als berufenen Vertreter ihrer Arbeiterschaft betrachten, sonach auch die ihr von diesen übermittelten Wünsche gemeinsam durchberaten und wenn möglich, durchzuführen wird. Wie sehr sich jedoch die Arbeiter der St. E. G. in dieser Annahme getäuscht haben, wollen wir im nachstehenden zeigen. Als im Oktober 1910 das Personal der St. E. G. die Einreichung in das Schema der k. k. Staatsbahnen forderte, verlangten auch die Arbeiter, daß ihren Wünschen endlich Rechnung getragen werde. Die Wünsche der Arbeiter waren und sind noch heute sehr bescheiden, denn sie bedeuten nichts anderes als Gleichstellung mit den Arbeitern der k. k. Staatsbahnen. Ein diesbezügliches Memorandum, welches seinerzeit von sämtlichen Vertrauensmännern beschlossen und im „Eisenbahner“ veröffentlicht wurde, wurde dem Eisenbahnministerium überreicht. Die einzelnen Punkte des Memorandums lassen sich zusammenfassen in: Lohnregulierung analog den k. k. Staatsbahnen unter Verlassung eventueller höherer Löhne bei der St. E. G. Verkürzung der Arbeitszeit analog den k. k. Staatsbahnen, Regelung der Ueberzeitarbeit und Schaffung von Arbeitsordnungen. Auflassung der Morosarbeit und Stabilisierung jener Arbeitergruppen, die bei den Staatsbahnen stabilisiert sind, und zwar Stabilisierung nach dem Wilinszky'schen Erlaß von 1895, und Gewährung einer Vertretung der Mitglieder in der Verwaltung des Provisionsfondsinstituts der k. k. St. E. G. Das Eisenbahnministerium beauftragte nun nach der uns vorliegenden Abschrift die Direktion der St. E. G., dieses Memorandum sofort in Behandlung zu nehmen, die darauf bezüglichen Anträge so rechtzeitig zu stellen, daß das Eisenbahnministerium womöglich noch im Laufe des Jahres 1910 in die Lage gesetzt werde, die Entscheidung zu treffen. Nun erwarteten die Arbeiterausschüßmitglieder, daß die Direktion diese Punkte des Memorandums mit ihnen beraten und das Ergebnis dieser Beratung in Form von Anträgen dem Eisenbahnministerium unterbreiten wird. Doch dazu fehlt offenbar der Direktion der St. E. G. der soziale Geist. Was geschah? Die Arbeiterausschüsse wurden zu getrennten Sitzungen in Wien, Brünn und Prag, jeder dieser Ausschüsse wieder in drei Gruppen (Bau und Bahnerhaltung, Zugförderung und Werkstätte und Verkehr), also im ganzen in neun Gruppensitzungen einberufen. Die unmittelbaren Dienstvorstände waren die Vorsitzenden, was den Bestimmungen über die Arbeiterausschüsse widerspricht. Daß dies eine ganz gewöhnliche Schikanierung der Arbeiterausschüsse war, geht schon daraus hervor, daß jede dieser Gruppen (also neun!) das bereits in der Direktion befindliche Memorandum, um es in der Sitzung behandeln zu können, bei seinem Vorsitzenden einbringen mußte. Die Vorsitzenden waren auch gar nicht ermächtigt, irgendwelche bindende Mitteilungen über die behandelnden Gegenstände zu machen, denn einige von ihnen erklärten ganz offen: Ja, meine Herren, als ihr Dienstvorstand kenne ich ja alle eure Schmerzen, doch kann ich weiter nichts tun, als dieses Memorandum in Form von Anträgen an die Direktion weiterzuleiten. Und so bekam denn die Direktion, die doch das Memorandum schon lange in der Hand hatte, neuerdings neun solcher gleichlautender Exemplare. Daß das der Ausführung einer Komödie verflucht ähnlich sieht, braucht nicht erst hervorgehoben werden. Die Arbeiterausschüsse protestierten denn auch gegen dieses Vorgehen und wurde ihnen mitgeteilt, daß man die Sitzungen so anordnete, um den sprachlichen Bedürfnissen der Mitglieder Rechnung zu tragen. Doch erklärte man sich bereit, Anfangs Dezember eine Gesamtarbeiterausschüssung nach Wien einzuberufen, bis zu welcher Zeit man auch mit dem Elaborat für die Lohnregulierung u. s. w. fertig sein werde. Nach abermaligem Drängen der Organisation berief die Direktion für den 14. Jänner 1911 endlich diese Sitzung ein. Wer nun der Meinung war, daß die Direktion die angeblich fertige Lohnregulierung dem Ausschuss zur Beratung und Begutachtung vorlegen werde, sollte sich gründlich getäuscht haben. Der Vorsitzende erklärte einfach, daß das Elaborat bereits an das Eisenbahnministerium abgeschickt wurde und daß er über dessen Inhalt keinerlei Auskünfte erteilen dürfe, daß die Sitzung jedoch lediglich zu dem Zweck einberufen wurde, um eventuelle neue Wünsche der Arbeiter zu hören und sie der Direktion zur Behandlung zu übermitteln. Gegen diese Fopperei protestierten natürlich die Ausschüßmitglieder und sie erklärten, daß sie nicht hergekommen seien, um neue Wünsche vorzubringen, die doch nicht durchgeführt werden, sondern daß sie lediglich zu dem Zweck da seien, die Durchführung der alten Wünsche zu verlangen. Erschütternd waren die Schilderungen der einzelnen Ausschüßmitglieder über die traurige Lage einzelner Arbeiterkategorien, besonders der Oberbauarbeiter, die in einzelnen Orten bei harter Arbeit mit ihren Familien hungern müssen, die im Winter ihre Kinder nicht in die Schule schicken, weil sie ihnen keine Schuhe kaufen können u. s. w. Kann dann so ein ausgemergelter armer Teufel der Verführung nicht mehr widerstehen, sich von dem rings um ihn aufgestapelten Reichtum ein klein wenig anzueignen, um sich und seine Familie nur ein einzigesmal sättigen zu können, wird er für die Zeit seines Lebens in der menschlichen Gesellschaft geächtet. Wie ernst man es mit dieser Sitzung bei der Direktion meinte, geht am besten daraus hervor, daß man den Ausschüßmitgliedern bis heute, also volle acht Monate nach der Sitzung, immer noch keine Abschrift des Protokolls übergab, trotzdem diese Abschriften durch drei Arbeiterausschüßmitglieder schon zweimal im Dienstwege angesprochen wurden. Dieser Vorgang widerspricht den klaren Bestimmungen für die Arbeiterausschüsse. (Amtsblatt XVI Stück, 9. März 1910, Seite 107, § 6, vorletzter Absatz.) Wenn nun endlich die schon für voriges Jahr verprochene Lohnregulierung im Mai dieses Jahres herausgegeben wurde, war dies einzig und allein den Bemühungen der Organisation sowie den Arbeitern des Wiener Heizhauses und der Heizhauswerkstätte zu danken, die insaf

erklärten, sich nicht länger zum besten halten zu lassen. Daß diese Lohnregulierung einen Schritt nach vorwärts bedeutet, unterliegt gar keinem Zweifel. Doch ist sie bereits von der Zeit überholt. Auch hatten ihr sehr viele Mängel an, die zu besprechen heute nicht unsere Aufgabe sein soll. Das eine sieht fest, daß sie verbessert werden muß, wenn sie die Arbeiter befriedigen soll. Um dies jedoch durchzuführen zu können, ist es notwendig, daß sich alle Lohnarbeiter zusammenfinden in der Organisation mit den übrigen Bediensteten, denn erst dann wird es möglich sein, die Lage der Arbeiter zu verbessern. Aber auch die Arbeiterausschüsse werden dann einen größeren Wert haben als bisher, und derartige Foppereien, wie sie sie in dem ersten Jahre ihres Bestandes erleben mußten, werden dann nicht vorkommen können.

Von der Wien-Badener Lokalbahn. Auf der Wien-Badener Lokalbahn wird es nicht besser werden, ehe sich die Bediensteten nicht entschließen, nach englischem Muster vorzugehen. Obwohl für diese Bahn kein Nachtverkehr mit Lastzügen erlaubt ist, wurden doch wiederholt auf Anordnung des Stationsaufsehers Adamek nach 10 Uhr nachts Wagen aus den Ziegelwerken gelockt. Hält sich darüber jemand vom Zugpersonal auf, wird er angebrüllt und es wird dann mit der Anzeige wegen Dienstverweigerung gedroht. In der Nacht vom 18. auf den 19. August entgleisten im Werke II b von einem Lastzug mehrere Waggons. Schuld daran war der schlechte Zustand der Geleiseanlage. Trotz der scharfen Kurven können die Schienennägel mit bloßer Hand ohne Werkzeug entfernt werden. Es sind dort noch die sogenannten Pignerverwechsel und in diesen Werken herrscht eine derartige Finsternis, daß es für das Personal lebensgefährlich ist, dort zu arbeiten. Zu dem entgleisten Zug kam der Verkehrscontroller Flugberger, der natürlich dem Personal die Schuld gab. Er sagte demselben, die Wagen seien entgleist, weil das Zugpersonal eine faule Wagage und ein Gefindel sei. Den Zugführer, der darauf verwies, daß die ersten Wagen über die Stelle der Entgleisung gegangen seien, schrie er an: „Wenn ich Sie sehe, habe ich schon gefressen!“ Er sollte „gefressen“ sagen, der Herr Verkehrscontroller, denn er war ziemlich angetrunken, als er das Personal so beschimpfte. Die Wien-Badener Lokalbahn hat mehrere derartige Direktionsgünstlinge. Vor kurzem erst wurden zwei derselben in Baden betrunkene arretiert. Anständige Bedienstete werden entlassen, Süßlinge und Wüflinge dagegen protegert. — Die Generalinspektion ladet eine schwere Verantwortung auf sich, wenn sie alle unsere Aufdeckungen über den Zustand und die Führung dieser Bahn lag nimmt. Die Öffentlichkeit wird dann, wenn bei diesen Zuständen unglückliche Ereignisse eintreten, deren Ausbleiben bisher nur Zufällen zu danken war, wissen, wen sie der Mitschuld an diesen anzuklagen hat.

Die Gießerei in der Simmeringer Werkstätte der k. k. Staatseisenbahngesellschaft. Daß technische Neuerungen in den Dienst der Menschheit gestellt werden müssen, ist eine selbstverständliche Sache, über die zu reden jedes Wort überflüssig wäre. Wenn man jedoch derartige Dinge in einer Weise anwendet, daß sie Arbeitern anstatt Vorteile und Erleichterungen Schmälerung des Verdienstes bringen, ist dies eine Methode, die absolut verwerflich ist. Und derartige verwerfliche Dinge vollziehen sich in der Simmeringer Werkstätte an den Eisengießern. Seit die Werkstätte besteht, besteht auch eine Eisengießerei in derselben, die im Laufe der Jahre entsprechend vergrößert wurde, so daß der meiste Guß mit Ausnahme der großen Bestandteile, welcher bei der St. E. G. gebräucht wurde, auch hier angefertigt wurde. 14 Gießer und 2 Gußpoker waren jahresweise beschäftigt, leisteten die Arbeit zur vollständigen Zufriedenheit der Werkstättenleitung und erzielten einen angemessenen Verdienst. Doch mit dem Moment, als die St. E. G. den k. k. Staatsbahnen angeschlossen wurde, sollten es auch die Gießer versprechen, daß sie der fürsorgliche Papa Staat unter seine schützenden Fittiche genommen hat. Das Eisenbahnministerium erklärte nämlich: „Wir haben jetzt in Reichenberg eine große, den technischen Fortschritten entsprechend eingerichtete Gießerei, infolgedessen brauchen wir die Gießerei in Simmering nicht mehr und sie muß langsam aufgelassen werden.“ Die Techniker bei der St. E. G. erklärten aber ganz richtig, daß eine Gießerei in einer Reparaturwerkstätte eine sehr gute Sache ist, weil man nicht voraus wissen kann, welche Bestandteile man an irgendeiner Lokomotive, die in Reparatur kommt, neu abgießen lassen muß. In die Werkstätte kommt an einem Tage beispielsweise eine Lokomotive mit gebrochenem Zylinderdeckel. Hat man die Gießerei in der Werkstätte, wird ein neuer Deckel abgegossen und in 6 bis 7 Tagen kann die Lokomotive wieder in Dienst gestellt werden. Das möglichst rasche Indienststellen der Lokomotive liegt doch im Interesse der Bahnverwaltung, denn Dienst machen heißt auch bei der Lokomotive Geld verdienen. Und nun versehe man sich in die Situation, wenn dieser Deckel erst in Reichenberg bestellt werden muß. Bei den bürokratischen Einrichtungen der Staatsbahnen ist dies nicht so einfach. Vor allem muß die Bestellung, von der Werkstättenleitung ausgefertigt, an das Materialdepot in Simmering, von da an das Materialmagazin Wien und von da an die Direktion geleitet werden. Von da erst kann die Bestellung in Reichenberg gemacht werden. Daß diese Bestellung günstigenfalls acht Tage laufen kann, nimmt einen nicht wunder, wenn man weiß, durch wieviel Hände die Sache geht. Nun muß das Modell ebenfalls nach Reichenberg transportiert werden. Daß man dort auch nicht gleich aufwarten kann, ist klar. Bevor nun der Deckel herkommt, bevor er bearbeitet und ammontiert ist, vergeht ein Monat. Während dieser Zeit verdient also die Lokomotive nichts, verfallt in der Werkstätte den Platz, so daß auch keine andere reparaturbedürftige Lokomotive hereingestellt werden kann. Zu alledem kommen noch die Transportkosten für Modell und Deckel. Noch ärger ist aber die Sache, wenn an dem Zylinder selbst ein Stück abgebrochen ist. Heute wird er ammontiert, in die Gießerei transportiert, das fehlende Stück wird angegossen oder, wie man hier sagt, angeschweißt. Das geschieht mit verhältnismäßig geringen Kosten. Wird man, wenn keine eigene Gießerei vorhanden ist, den Zylinder auch nach Reichenberg transportieren oder in eine Privatgießerei in Wien schicken? In beiden Fällen würden sich schon die Transportkosten höher stellen als die ganze Reparatur in der eigenen Gießerei. Es ist daher nur begreiflich, daß sich die Techniker bei der Direktion der St. E. G., die natürlich noch von dem Grundsatze ausgehen, daß die Maschinen nicht dazu da sind, den Platz in der Werkstätte zu verstellen, sondern um zu fahren, gegen die Auffassung der Gießerei mehren. Da jedoch beim Eisenbahnministerium dieser Grundsatz nicht vorherrschend zu sein scheint, besteht dieses darauf, daß zumindest ein Teil der Gießereiarbeit in Reichenberg gemacht werden muß. Nun wäre ja schließlich dagegen nichts einzuwenden, wenn nicht die Gießer in Simmering die Kosten dieser Maßregel tragen müßten. Da man zumest jene Arbeit weggibt, an der die Leute infolge ihrer Einrichtung etwas verdienen können (es existiert nämlich in der Simmeringer Werkstätte noch immer das allem menschlichen Empfinden höhnische Affordsystem), sinken ihre Verdienste und das gerade in einer Zeit, wo die Regierung mitverantwortlich gemacht werden muß, für die enorme Verteuerung der Lebensmittel.

Den Abgeordneten bietet sich hier Gelegenheit, einzugreifen, denn die Arbeiter sind doch nicht dazu da, die Kosten für verfehlte Anschaffungen mancher Herren im Eisenbahnministerium zu tragen.

Korrespondenzen.

Komotau. (Unglücksfall in der Werkstätte der Buschthieder Eisenbahn.) Am 23. August ereignete sich in der Werkstätte Komotau ein bedauerlicher Unfall. Dem Schlosser Kratochvíl wurden beide Füße überfahren. ...

Schwarzach-St. Veit. (Einiges aus dem Leben der Oberbauarbeiter.) Die Lage dieser Ärmsten des Eisenbahnproletariats wird infolge der herrschenden Lebensmittel- und Wohnungssteuerung geradezu eine verzweifelte. ...

Da wäre es gut, den Bogen nicht zu straff zu spannen, ehe er bricht. Kollegen! Oberbauarbeiter, rüftet euch! Einem in die Organisation, daß eventuell eintretende Ereignisse nicht unvorbereitet antreffen!

Groß-Pöchlarn. (Nachruf.) Die Genossen von Pöchlarn rufen dem geschiedenen Genossen Ziegler, welcher das Opfer der Verleumdung wurde, ein herzliches Lebewohl nach, wünschen ihm in der neuen Domizilstation das Beste und gratulieren den Genossen von Hainfeld, ein so tüchtiges Mitglied zu erhalten. ...

Mittelfeld. (Wie in der f. l. Werkstätte Qualifikationen fabriziert werden.) Am 8. August wurde wieder ein derartiges Papier verteilt, über das sich ein vernünftiger Mensch gar nicht mehr sonderlich aufregt und gegen das höchstens ein Deutschnationaler protestiert, da die verheißene Protektion nicht voll und ganz eingetroffen ist. ...

Stanislaw, Galizien. (Asiatische Zustände.) Der neuernannte Bahnbetriebsamtsvorstand in Stanislaw, Edhardt, der seine Ernennung nicht fähigkeitslos, sondern der Protektion des ehemaligen Staatsbahndirektors Greger zu verdanken hat, überschüttet das unterstehende Personal über Maß und Grenzen mit Geldstrafen. ...

Der Herr Edhardt besitzt gar keine praktische und theoretische Vorbildung für den Posten eines selbständigen Beamten. Die Behandlung sowohl des Personals als auch privater Personen seitens des genannten Herrn ist eine tief beleidigende und taktlose, und bringt dem Beamtenstand keine besondere Ehre. ...

Nezamislitz. (Traurige Zustände in Bezug auf Behandlung der Krankenkassenmitglieder.) Drei Jahre lang bemühen sich die hiesigen Eisenbahnbetriebsämter, die Mitglieder der Krankenkasse der f. l. österreichischen Staatsbahnen sind, um in dieser Station, in der viele Eisenbahner domizilieren, einen Bahnarzt zu bekommen. ...

Die Verhältnisse sind bereits unhaltbar, denn die Bediensteten in Nezamislitz haben weder die Mittel noch den Willen, die Kosten der ärztlichen Behandlung für sich und ihre Familien aus eigenem zu tragen und die für diese Strecke angestellten Bahnärzte können beim besten Willen den an sie gestellten Anforderungen nicht entsprechen, denn ihre Ratione sind zu groß. ...

Linz a. d. Donau. Aus Asten-St. Florian wird uns mitgeteilt: Dem Herrn Aspiranten F. Wihani wird hiermit nahegelegt, im Umgang mit dem Personal sich besserer Umgangsformen zu bedienen, ansonsten wir gezwungen wären, nächstens ziemlich deutlich zu sprechen; an Material fehlt es nicht.

Enns. Aus Enns wird geschrieben: Laut Zirkular vom 16. März 1910, Z. 352/11, ist doch klar und deutlich angeführt, daß Magazin- und Stationsarbeiter zu keiner privaten Dienstleistung herangezogen werden dürfen. Der Herr Vorstand in Enns kümmert sich einen Pfifferling darum, für ihn ist es längst ungültig. ...

Vorstand. Da braucht er niemand und steckt ruhig die Trinkgelder ein. — Dem Herrn Vorstand raten wir, sich mehr Objektivität anzueignen; dem Gruber aber, ja auf der Hut zu sein und vor der eigenen Türe zu kehren, sonst sind wir gezwungen, mit einem weiteren Nachtrag deutlicher zu sprechen für beide.

Rubelsdorf. Wir haben durch den Tod zwei brave Genossen verloren. Genosse Johann Kauter wurde ein Opfer seines Berufes. Er wurde bei der Arbeit von einer Lokomotive erfasst. Genosse Johann Sübl starb an der Berufskrankheit der Eisenbahner, am Rheumatismus, nach langem Leiden. Wir werden beiden Genossen ein gutes Andenken bewahren.

Hauptzollamt. Der Vorstand vom Hauptzollamt, Inspektor Baumann, hat sich unter dem Personal den Titel „Theaterdirektor“ erworben, welcher ihm dank seines Benehmens auch geliebt ist. Er trägt Schreibbuch und Bleistift stets in der Hand, er macht große theatralische Schritte, bleibt knapp vor einem Bediensteten stehen und was er diesem dann sagt, muß auch jeder andere hören, der sich zufällig in der Nähe befindet. ...

Wien. Die beiden hiesigen Ortsgruppen des Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsvereines haben seit Jahren durch Besuche angestrebt, daß für die Bediensteten ein Bad errichtet werden soll, was gewiß bei einem so großen Personalstand wie hier kein unbilliges Verlangen ist. ...

Mittelfeld. (Von der Werkstätte.) In der Werkstätte Mittelfeld, Abteilung II, befindet sich derzeit der Ergosozialist Schramm, der Agitator und Streikführer vom Weizer Streik in Graz, ein sehr bekanntes Individuum als Maschinenaufseher. Dieser glaubt, die Aufmerksamkeit mit seinem außergewöhnlichem Gebrüll auf sich lenken zu können. ...

Sollnau. (Von der Aspangbahn.) Der Stationsvorstand von Sollnau, Herr Hajek, ist vom Winter Schlaf aufgewacht und möchte, da er an sonst nichts zu denken hat als wie nur auf sein Wohlergehen, die Bediensteten wieder alle als Diebe hinstellen. ...

Herr Hajek, ist das vielleicht erlaubt, daß Sie Bahneigentum verschenken? Wo es für den Herrn Vorstand Vorteile hat, ist alles in Ordnung. So müssen auch die Bediensteten, und nicht wenige, für Privatworte und in der Häuslichkeit gehalten; früher nur für den Herrn Vorstand, nachdem jetzt aber der Schwiegerohn auch noch da ist, so selbstverständlich auch für diesen. ...

Profinitz. (Von der Mährischen Westbahn.) Seit der Vorstand Rehorka unsere Station mit seiner Person beglückt, gibt es unter dem ihm unterstehenden Personal die größte Unzufriedenheit. Es liegt schon lange unter dem schifanierten Personal; wir haben schon lange seine Gewalttaten stillschweigend ertragen, aber wenn der Mensch unausgeseht verfolgt wird, muß er seinem Herzen Luft machen. Daß wir uns zu diesem Schritt entschlossen haben, daran ist der Gewaltige selbst schuld, denn die Frozelelen und Sektaturen, die sich dieser Herr gegen im Dienste ergraute Eisenbahner erlaubt, sind unerhört. Was dieser Herr früher in Blanda mit seinen Untergebenen getrieben hat, wollen wir nicht betiteln. Vielleicht kann der Bahnmeister Kosák, der Weichenwärter Weiser und der Stationsmeister Trpúzek mehr erzählen. Und nun sollen seine Taten selbst reden. Besonders abgehoben hat er es auf die Zugbegleiter. Ein sogenanntes Normalienbuch beweist, wie er sie mit unheimlichen Aufträgen, die nur den Dienst erschweren, bedenkelt. Obwohl die Zugbegleiter einen Turnus haben, stieß er ohne Einwilligung des Personals diesen um. So wurde es auch heuer im Mai. Der Vorstand Rehorka hatte selbst die Anregung gemacht, einen Mann Vermehrung zu verlangen, was auch die Direktion bewilligte. Laut Turnus soll ein Mann am dritten Turnus die Züge 614 bis 651 machen. Der Gewaltige gab jedoch den Auftrag, daß der Mann nur dann zu fahren hat, wenn ihn St. verlangt, sonst hat sich der betreffende Mann an dem Stationsverschub und an der Wagenreinigung zu beteiligen. Der Mann muß schon um 6 Uhr 50 Minuten früh erscheinen, was jedoch im Turnus nicht vorgesehen ist. Das selbe ist auch vor dem Zuge 490, wo sich die Partie um 8 Uhr 45 Minuten beim diensthabenden Beamten zu melden hat, wiewohl der Zug erst um 4 Uhr 30 Minuten abgeht und kein Verschub im Turnus verzeichnet erscheint. Wozu brauchen dann die Zugbegleiter einen Turnus? Wo sind dann alle Tage mehr Dienst verlangt wird, der Stationspächter hat es sich zur Aufgabe gemacht, das Personal gegeneinander zu hetzen, denn nach seinem Gutachten wird nur dort der Dienst pünktlich gemacht, wo das Personal untereinander raufet. Aber dieses Glück wird er nicht haben, wir erheben uns eber gegen den Provokatour, als gegen unsere Kollegen. Der Vorstand versteht es sehr gut, sich seinen eigenen Dienst einzurichten. Arbeit ist ja Nebenache, die machen die Magazinsarbeiter, die, statt im Magazin, in der Kasse beschäftigt werden, und an deren Stelle die Ausschiffsbremer herhalten müssen. Wenn dann ein Mann Urlaub verlangt, da hat er immer wenig Leute. Glaubt da der Herr Rehorka, daß er nicht durchschaut wird? An einzelnen Fällen wollen wir der Deffentlichkeit zeigen, wie dieser Herr gegen sein untergebenes Personal vorgeht.

Vor Abgang des Zuges 676 gab der diensthabende M. dem Oberkondukteur S. den Auftrag, im Kilometer 84 mittels Handverschub eine Langholzgarmitur an den Schluß des Zuges zu stellen. Weil dort ein Gefälle von 225 per Mille ist, und derartige Manipulationen auf offener Straße überhaupt verboten sind, verlangte der Zugführer zu seiner Deckung einen schriftlichen Auftrag, was ihm jedoch über Auftrag des Vorstandes verweigert wurde. Den Zug begleitete zum Glück der Herr Inspektor W., und der Zugführer meldete diesen Vorgang demselben.

Der Stationsgewaltige hat sich dann darüber ungemein aufgehalten, daß der Zugführer hier von dem Herrn Inspektor die Meldung gemacht hat und hat diesen in Gegenwart des Kassepersonals wie einen Wüben angebrüllt.

Der ergraute Oberkondukteur S. leitete eines Tages nach dem Zug 651 den Stationsverschub. Der Ausschiffstationsmeister Sonnwend gab dem alten Mann den Auftrag, drei Personenwagen für den Zug 673 b auszurangieren, was auch geschah. Die Wagen sind jedoch nicht so gestanden, wie es Sonnwend gewünscht hat, und er ging zum Vorstand, den Oberkondukteur zu verschwären. Der Oberkondukteur wurde zum Stationsgewaltigen zitiert und wegen Nichtbefolgung des Befehles mit 50 S. gestraft, ohne daß zuvor mit demselben ein Verhör angestellt worden wäre oder daß die Ursache zur Bestrafung desselben festgestellt worden wäre. Warum wurde der Oberkondukteur gestraft, fragen wir? Das weiß der Vorstand selbst nicht, denn die Nordbahn rangiert für die Westbahn nichts und die Westbahn wieder der Nordbahn nichts. Aber es war noch nicht genug mit der Bestrafung. Der Mann mußte sich noch Frozelelen gefallen lassen. „Wenn Sie damit nicht zufrieden sind, können Sie rekurrieren“, sagte der Allgeseite. Glaubt er, daß man die Kronen auf die Stempel klebt? Er mag seine Frozelelen wo anders anbringen!

Was sich aber dieser Herr gegenüber dem Oberkondukteur S. leistete, übersteigt alle Grenzen. Genannter leitete eines Tages den Stationsverschub. Nachdem ein Mann von der Partie mit Zug 614 fahren muß, verlangte der Oberkondukteur vom Diensthabenden einen Ermahnung. Als aber der Gewaltige um 8 Uhr 45 Minuten vormittags die Platzinspektion vornahm, bemerkte er, daß ein Magazinsarbeiter beim Verschub sei. Er stellte deswegen den Zugführer zur Rede, warum er den Mann verlangt habe. Als dieser antwortete, daß er nicht allein imstande sei, den Verschub zu überwachen und die Wagen aufzufangen, schrieb ihn der Vorstand vor dem ganzen, am Perron auf den Zug wartenden Publikum mit folgenden Worten an: „Sie sind zu faul zum Stehen, wenn Sie das nicht bestreiten können, so werde ich sie zur Verfügung stellen und ihre Verletzung auf einen leichteren Posten beantragen!“ Gegen diese Behandlung hat der Gemafregelte um den Schutz bei der Direktion Olmütz schriftlich erucht. Nach langem Warten hat die löbliche Direktion doch die Entscheidung gefällt, worin sie den Beschwerdeführer mit 2 Kr. strafte, und ihm schriftlich bekannt gibt, daß er wegen ungebührlichen Benehmens gegen seinen Dienstvorstand gestraft wurde und daß seiner Verletzung auf einen leichteren Posten keine Folge gegeben werden kann. Es werde jedoch, falls derselbe seinen Dienstpflichten nicht gewissenhafter nachgeben werde, dessen Pensionierung angestrebt werden. So wird ein alter Unterbeamter mit 20jähriger Dienstzeit von der vorgesetzten Behörde in Schutz genommen. Damit aber die Direktion davon Kenntnis hat, werden wir unsere Beschwerden für die Zukunft unseren Abgeordneten direkt überreichen, damit die russischen Zustände endlich abgewischt werden und damit die löbliche Direktion die Beschwerden des Personals genau studiert und gerecht behandelt. Wie sich unser Herr Vorstand hören ließ, muß er alles allein machen; er macht den Diensthabenden, den Magazinsarbeiter, den Kondukteur, den Vorstand, und alles allein. Wenn wir da alle übrig sind, so kann uns die Direktion alle versehen, und wir werden dafür sehr dankbar sein, dem humanen Vorstand den Rücken kehren zu können. Die Direktion kann einen Haufen Geld ersparen und der Vorstand wird mehr Beschäftigung haben und sich nicht mit dem Personal fortwährend streiten müssen. Wie weit seine Intelligenz reicht, zeigt der Umstand, daß er keinen Diener per Herr anspricht, mit Not, daß Unterbeamte dieses Wörtchens teilhaftig werden. Am schönsten macht sich seine Provokation an Sonntagen bei den Vergnügungszügen geltend. Herr Vorstand geht mit einer Zigarre im Munde bei dem Zuge auf und ab und besetzt mit Vorliebe die I. und II. Klasse, obwohl die III. Klasse sehr schwach besetzt bleibt. Die Kondukteure kommandiert er vor den Augen des Publikums wie die Rekruten. Wie schaut ein Kondukteur aus, der vor den Passagieren so behandelt wird? Wenn man jemand nicht den Willen tun will (ein Separee), geht er zum Herrn Chef und von ihm bekommt er alles. Wir fragen, ist ein Kondukteur, der alle Prüfungen hat, zur selbständigen Ausübung des egektiven Dienstes nicht berechtigt oder gelten die Vorschriften für Profinitz nicht? Wir hoffen, daß

sich der Herr Vorstand bessern wird, wenn nicht, so wird fortgesetzt.

Wien. (Donaukanalbahnhof.) Erst jetzt zeigt sich deutlich die Wirtschaft nach dem gewesenen Vorstand Efer. Jetzt, nach dem letzten Anancement, sieht man erst, welche Protektion dieser Mann geübt hat. Ganz junge Diener avancierten auertourlich und es sind junge Leute dabei, welche schon das zweitemal, ja einer sogar schon das viertemal avancierte, seit die Protektionswirtschaft unter dem Herrn Efer angefangen hat. Besonders auffallend ist es, daß gerade die Parteien aus dem Eisenbahnerhaus, in welchem Efer gewohnt hat, auertourlich avancierten, vom ersten Beamten bis zum letzten Diener. Daß gerade aus diesem Hause die Leute den Dienst am besten versehen, ist merkwürdig. Warum hat denn vom zweiten Eisenbahnerhaus niemand das Glück, auertourlich befördert worden zu sein, wiewohl doch jeder seinen Dienst so gut als möglich macht? Die k. k. Staatsbahndirektion soll auf berart auffallende Qualifikationen besseres Augenmerk richten. Wir sind niemand um die paar Kronen neidig, aber wir wollen nur daß alle Bediensteten gleichmäßig behandelt werden sollen.

Brünn. (Vom Nordbahnhofs.) Wir sind im glücklichen Besitz eines Hausmeisters namens Semrad, welcher sich samt seiner viden Ehehälfte der besonderen Gunst seiner Vorgesetzten erfreut. Dies kann nur im Denunzieren seinen Grund haben, für welches unser Herr Streckenvorstand sehr zugänglich ist. Die Folge dieser Protektion ist ein bis zum Größenwahns gesteigertes Selbstbewußtsein dieser Leute, unter welchem besonders mehrere Parteien stark zu leiden haben. Wer nicht seinen Tribut in Form von Geld oder Viktualien entrichtet, kann es kaum unter der Sektatur dieser Leute aushalten. Einige Parteien sowie deren Kinder können tun, was sie wollen, dagegen werden die Kinder der anderen bei jeder Kleinigkeit auf gemeine Weise beschimpft und gehohlet. Auf dem Teppichklopper dürfen die Kinder nicht spielen, am Hofe duldet es die gnädige Frau Hausmeisterin nicht, die Kinder müssen auf die Straße, um zusammengeführt zu werden.

Die Stiegen im alten Haus, wo die Parteien kein Reinigungsgeld bezahlen, werden zweimal wöchentlich, gewöhnlich zwischen 9 und 10 Uhr gefeiert, bis die Gnädige ihren Morgenstrauch beendet hat. Beim Kehren wird den Passanten der Mist auf Kleider und Schuhe gefeiert. Das öftere Reinigen ist angeblich bei dem Bettelvolk nicht nötig. Beleuchtet wird erst, bis es stockfinster ist. Damit die Kinder am Hof nicht spielen können, wird Wasser aufgeschüttet, damit Füßen entfeuchten, worunter die ebenerdig wohnenden Parteien besonders zu leiden haben. Von den oberen Stockwerken wird der Mist vom Gang hinuntergeföhrt, so daß eine Lüftung der Wohnung während des Tages unmöglich ist. Wir fragen: Mit welchem Recht werden die Kinder geprügelt? Wurde hierzu vielleicht vom Herrn Streckenvorstand dem Hausmeister die Erlaubnis erteilt? Bei einem wegen Kindermißhandlung ausgebrochenen Streit sagte der Hausmeister: „Früher wird sämtliche Parteien gefündigt, bevor mir gekündigt wird.“ Das sind nette Zustände; wie in einer Strafanstalt. Die nicht spendierenden Parteien werden beim Streckenvorstand denunziert und so lange auf jede mögliche Art und Weise sektiert, bis sie, da sie seitens der Streckenleitung keinen Schutz finden, aus dem Hause hinausgeekelt werden. Damit hat der Hausmeister seinen Zweck erreicht. Beschwerden werden kaum angehört und der Hausmeister behält immer recht. „Wenn es Ihnen nicht recht ist, können Sie ja ausziehen!“ ist die Erledigung der Beschwerden. Bei einer vor zirka zwei Jahren stattgefundenen Revision und Ueberprüfung einer Beschwerde seitens eines Kontrollorgans wurden einige Parteien vom Hausmeister angebettelt, über Befragen nur zu seinen Gunsten auszusagen. Er scheint daher zu wissen, daß er Butter am Kopfe hat. Eine Abhilfe wäre dringend nötig; die Parteien sind nicht gewillt, sich von diesen Leuten länger schikanieren zu lassen. Nächstens mehr!

Aus den Organisationen.

Abelsberg. Am 14. August fand unsere diesjährige Generalversammlung statt. Bei der Neuwahl des Ausschusses wurden gewählt: Genosse Gregor Stajer als Obmann, Genosse Ernest Lauer als Kassier und die Genossen Johann Hütti und Johann Kolar als Kontrolloren. Nach der Wahl referierte Genosse Josef Kopač aus Trief. Sämtliche Zuschriften sind an Genossen Gregor Stajer, Stationsblockwächter, Abelsberg, zu richten.

Rosenbach. In der am 25. August abgehaltenen außerordentlichen Generalversammlung wurden folgende Genossen wiedergewählt: Franz Rihinger und Lukas Lahng, Obmänner; Franz Bichler und Simon Krum, Kassiere; Leopold Mandl, Schriftführer; Josef Wedam, Bibliothekar. Das Ausschussmitglied Johann Liedl wurde neu gewählt. Zum Kontrollor wurde Paul Buglning, zum Schriftführervertreter Johann Lausch und zu Ausschussmitgliedern Franz Kren, Bahnrichter, Anton Schiller, Verchieber und Johann Kneß, Oberbauarbeiter, gewählt. Alle Zuschriften sind an Genossen Franz Rihinger, Wächter 30, zu richten.

Zwittau. Bei der am 6. August abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen als Funktionäre gewählt: Stefan Jandl, Zahlstellenleiter; Anton Vesel, Zahlstellenleitervertreter; Franz Dittmar, Schriftführer und Kassier; Anton Baar, Anton Vesel, Karl Landsgeßel, Josef Janisch und Florian Baar, Kontrolle; Johann Huska, Vertrauensmann; Josef Janisch, Subkassier. Sämtliche Zuschriften sind an Genossen Franz Dittmar, Zwittau 94, Spittelgrund, zu richten.

Moldau. Sonntag, den 20. August hielt die Zahlstelle eine Versammlung ab. Der Kassier erstattete den Kassienbericht. Hierauf wurde Genosse Johann Kachlmaier zum Zahlstellenleiter und Genosse Peter Christ zum Kassienrevisor gewählt. Es sind daher sämtliche Zuschriften in Vereinsangelegenheiten an Genossen Johann Kachlmaier, Moldau 138, solche in Geldangelegenheiten an Genossen Karl Flug, Moldau 138, zu richten. Es ergeht nun an alle Mitglieder die Aufforderung, die Saumfeligkeit in Vereinsachen aufzugeben, damit Leben in die Zahlstelle kommt.

Troppan. Bei der am 16. August 1911 abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Heinrich Kriskle, Obmann; Eduard Kander, Obmannstellvertreter; Anton Klaf, Kassier; Franz Czecz, Subkassier; Alexander Vebicz und Ludwig Pelz, Kassienrevisoren. Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind von nun an an den Obmann Heinrich Kriskle, Gilschitzergasse 12, solche in Geldangelegenheiten an den Kassier Anton Klaf, Bahnwächter, Ottendorferstraße 32, zu richten.

Berichtungsberichte.

Marburg. (Eisenbahnerversammlung.) Donnerstag den 17. v. M. fand in Obd' Veranda eine von den drei Marburger Ortsgruppen gemeinsam einberufene Eisenbahnerversammlung statt, in der Genosse Wilhelm Scheibein aus Innsbruck über die diesjährige Delegiertenversammlung der Gesamtorganisation Bericht erstattete und über die Eisenbahner und ihre Organisation im Anschlusse ein vorzügliches Referat

hielt. Genosse Scheibein verwies auf die Anfänge der Lohnbewegung im Jahre 1905 und zeigte an der Hand eines zahlreichen statistischen Materials in klarer und deutlicher Weise auf, welche Anstrengung es überhaupt kostete, die bescheidensten Forderungen der Eisenbahner durchzubringen und wie notwendig eine einheitliche und starke Organisation ist, um einerseits das bereits Erhaltene dauernd festzuhalten und andererseits aber die heute bereits bestehende Differenz zwischen dem Einkommen eines Eisenbahners und der mittlerweile eingetretenen enormen Teuerung durch eine ausgiebige Erhöhung des bestehenden Einkommens auszugleichen. Neben machte in den eindringlichsten Worten die Versammelten aufmerksam, wie gefährlich es gerade für eine so große Berufsgruppe in einer so ernsten Zeit sein kann, wenn dieselbe über keine einheitliche, festgeschlossene und gut disziplinierte Organisation verfügt. Nachdem Genosse Scheibein noch das Verhalten der Gegner charakterisierte und darauf verwies, wie unheimlich das Verhalten derjenigen Eisenbahner ist, die sich am Gängelbände der deutschnationalen Eisenbahnerbegleiter führen lassen, schloß er mit einem feurigen Appell zum Beitritt aller noch der Gewerkschaftsorganisation fernestehenden Eisenbahner sein ausgezeichnetes Referat. Im gleichen Sinne appellierte auch der Vorredende Genosse Suppanz an die Versammlung und schloß hierauf die Versammlung. Die Versammlung wurde mit einem Freiheitschor von der vor einigen Monaten ins Leben gerufenen Sängerrunde der Vertriebsbediensteten vom Hauptbahnhof eingeleitet und mit dem „Lied der Arbeit“ geschlossen. Es steht zu erwarten, daß die der Organisation noch Fernestehenden die Worte des Genossen Scheibein beherzigen und eingebend der ersten Zeit sich auch bequemen, der großen Gewerkschaftsorganisation und nur einzig richtigen anschließen.

Süßenbrunn. Am 20. August fand in Herrn Wolfes Gasthaus (Verbindungsbahnhof) in Süßenbrunn eine gutbesuchte 2. Versammlung mit der Tagesordnung „Stellungnahme zu den Forderungen der Wächter und Oberbauarbeiter“ statt. In der Versammlung referierten die Genossen Müller aus Wien und Personalkommissionsmitglied Georg Stumm er. Beide Referenten fanden großen Beifall, ihre sachlichen Ausführungen wurden mit großem Interesse und mit großer Aufmerksamkeit entgegengenommen.

Wien IX. Am 5. Juli 1. J. hielten die Heizer der Franz Josefsbahn in Wien IX in der Jehniger Bierhalle eine Versammlung ab, zu welcher auch von Wien I, Pütteldorf und von der St. G. G. Delegierte entsandt wurden. Es waren ferner Arbeiterausschuss- und Personalkommissionsmitglieder anwesend, während von der Zentrale Genosse Swoboda als deren Vertreter erschien. Es wurde die Lage der Heizer gründlich besprochen und die formulierten Anträge angenommen. Genosse Swoboda entwidete dann in seinem Referate diverse Organisationsfragen mit dem Hinweis auf den bevorstehenden Kampf der Gesamteisenbahnerschaft. Erst in später Nachtstunde endete die gut besuchte Versammlung.

Zur Bewegung der Bahnerhaltungsarbeiter der k. k. Staatsbahnen. Am 13. August fand in Högelsdorf, in Brunners Gasthaus, eine sehr gut besuchte öffentliche Versammlung der Bahnerhaltungsarbeiter der Sektion Eggenburg statt, in der zu den Zugeständnissen der k. k. Staatsbahndirektion und des Ministeriums Stellung genommen wurde. Als Referenten waren die Genossen Schneider und Gutterer aus Wien erschienen. Auf der Tagesordnung stand der Bericht der Deputation über die letzten Schritte, die unternommen wurden, um das traurige Los der Bahnerhaltungsarbeiter etwas zu lindern. Nachdem die Genossen Bauer und Schärkmeier ins Präsidium gewählt wurden, erteilt Genosse Bauer zum ersten Punkt dem Genossen Gutterer das Wort. Derselbe schilderte in trefflichen Worten die ganze Aktion, aus denen hervorging, daß die Provinzaktionen vollständig übergegangen werden sollen, was mit Entrüstung aufgenommen wurde. Die k. k. Staatsbahndirektion scheint der Ansicht zu sein, daß die Bahnerhaltungsarbeiter der Provinz im Schlaraffenland Kostgänger sind und in Lustschloßern wohnen, denn daß sie, die doch sonst über alles gut unterrichtet sind, es nicht wissen sollte, daß die Lebensmitteln in der Provinz teurer sind als in Wien, daß die Arbeiter oft in Behausungen leben müssen, die ein Herr Doirat wohl schwerlich als Wohnung erkennen würde, das ist kaum zu glauben. Wie aber das Anancement in der Provinz aussieht; da soll hier nur ein Fall gezeigt werden. Ein Professionist (Zimmermann) arbeitet bereits 23 Jahre bei der Bahn und bezieht einen Tagelohn von sage ganze 3 Kronen. Innerhalb 20 Jahren bekam er einmal 20 Heller Aufbesserung. Ob es tatsächlich eine ist, überlassen wir der Deffentlichkeit zu beurteilen. Und da muß er noch seinen eigenen Werkzeug haben. Genosse Schneider schilderte in sehr treffenden Worten das ganze Verhalten der oberen Instanzen. Es rief große Entrüstung hervor, als bekannt wurde, daß die Arbeiter mit Bajonetten und Koltsgeißeln gefüttert werden sollen, falls sie mit der ganz ungenügenden Aufbesserung nicht zufrieden sein sollten. Nachdem noch einige Arbeiter gesprochen hatten, wurde der Deputation das volle Vertrauen und die Anerkennung ausgesprochen und folgende Resolution einstimmig angenommen:

„Die Bahnerhaltungsarbeiter der k. k. Bahnerhaltungssektion Eggenburg erklären, daß sie mit den jetzt bestehenden Verhältnissen nicht einverstanden sind, und daß sie sich mit den Wiener Bahnerhaltungsarbeitern in jeder Beziehung solidarisch fühlen. Sie erklären, es mit Entrüstung zurückweisen zu müssen, daß die Provinzarbeiter vollständig übergegangen werden; sie fordern die Zentrale auf, alle Wege zu beschreiten, um die Lage der Bahnerhaltungsarbeiter der Teuerung entsprechend zu verbessern.“

Vertrauensmännerversammlung der Bahnerhaltungsarbeiter. Am 24. August 1. J. fand in Ribisch Gasthaus, XIII. Bezirk, Reingasse Nr. 11, eine sehr gut besuchte Vertrauensmännerversammlung der Bahnerhaltungsarbeiter statt, bei welcher Genosse Johann Brandstetter, Kaumberg, Wächterhaus Nr. 26, Post Kaumberg, Niederösterreich, an Stelle des zum Krankendienst überetzten Genossen Partl, für die Personalkommission als Kandidat zur nächsten Wahl aufgestellt wurde und als Hauptvertrauensmann der Bahnerhaltungsarbeiter für die Provinz gewählt wurde. Für Wien wurde Genosse Josef Schoderböck, Wien, XIII. Bezirk, Ringerstraße Nr. 139, als Hauptvertrauensmann der obgenannten Kategorie gewählt.

Marburg. (Eisenbahnerversammlung.) Die Ortsgruppe Marburg II veranstaltete am 2. Juli in Spießfeld, und am 11. Juli in Marburg, in Broch' Gasthaus, Eisenbahnerversammlungen, in welchen Genosse Reichstädter über die Delegiertenkonferenz in Wien berichtete. Am 21. August fand abermals in Marburg, in Broch' Gasthaus, eine Eisenbahnerversammlung statt. Alle drei Versammlungen waren sehr gut besucht.

Technisches.

Die schwerste 1/2 gekuppelte Schlepptender-Güterzuglokomotive Deutschlands, bestimmt für die bayerischen Staatsbahnen, hat die Werkstätten des Eisenwerkes J. M. Raffel verlassen, um als Schaustück zur Internationalen Industrie- und Gewerbeausstellung nach Turin abzugeben. Die Lokomotive, eine fünfachs gekuppelte Heißdampf-Bierzylinder-Verbundlokomotive, stellt die neueste Bauart von schwersten Güterzuglokomotiven dar, welche eine wesentliche Steigerung der Schleppleistung gegenüber den bisher für schweren Güterzugsdienst auf starken Steigungen verwendeten 1/2 gekuppelten Heißdampf-Zwillingslokomotiven gewährleistet. In ihrer äußeren Gestaltung in Bezug auf Anordnung der Maschine (Zylindergruppe), des Triebwerkes und des Rahmens (Warenrahmen) trägt sie die Signatur der bekannten und bestbewähr-

ten verschiedenen Schnellzugtypen der gleichen Firma. Die Gruppe der Vierzylinderanordnung (Hochdruck 425 Millimeter und Niederdruck 650 Millimeter Durchmesser) mit ihren verschiedenen Kammern und Kanälen, Dampfstromzuführungs-, Umlauf- und Ableitungen, die an und für sich im Gesamtaufbau ein hochinteressantes Stück moderner Konstruktion, wärmetechnisch und guttechnisch, bildet, hat als besonderes Charakteristikum aufzuweisen die Bedienung von zwei Zylindern zusammen, Hoch- und Niederdruck, je einer Lokomotivseite durch nur einen besonders gruppierten Doppelrundschieber. Dies hat zwar eine notwendige Kanaltrennung zur richtigen Dampfstromführung, sonst aber eine wesentlich einfachere Steuerungsanordnung, Gewichtersparnis und sonstige Vereinfachungen zur Folge. Das vierfache Erzielwert wirkt auf eine einzige (dritte) Achse, wodurch Kropfgröße bedingt wird. Diese Anordnung der Zylinder und des Triebwerkes, welche eine möglichst gleichmäßige Umdrehkraft und Ausgleich der hin und her gehenden Massen erzielt und deshalb möglichst hohe Tourenzahl der Räder zulässt, ist es, welche die Lokomotive, neben der sonstigen Konstruktion, nicht nur befähigt, die im Bauprogramm vorgeschriebene Leistung, nämlich die Beförderung einer Zuglast von 800 Tonnen — 18.000 Zentner (exklusive Maschine und Tender) auf einer Steigung von 11 Meter per 1000 Meter mit 25 Kilometerstunden Geschwindigkeit zu befördern, sondern auch für geringere Lasten und in der Ebene trotz ihrer für die starken Zugkräfte bedingten kleinen Räder (1270 Millimeter Durchmesser) eine wesentlich höhere Geschwindigkeit zu erreichen und deshalb auch die Beförderung von schweren Personenzügen zu übernehmen. Die Lokomotive besitzt ein Dienstgewicht von 77½ Tonnen — 1550 Zentner, und ist infolge ihrer Achsendrehung, von welcher die erste und fünfte Achse seitlich 20 Millimeter verschiebbar sind, geeignet, Kurven von nur 120 Millimeter Radius anstandslos zu durchlaufen. Für die gewaltige Dampfarbeit ist ein Kessel mit einer Totalsheizfläche (samt Ueberhitzer) von 253 Quadratmeter und 37 Quadratmeter Heizfläche vorgesehen. Der Dampfüberdruck beträgt 16 Atmosphären. Ausgerüstet ist außerdem die Lokomotive mit den neuesten Armaturen: zwei von der Steuerung betriebenen Delpumpen, System Friedmann, mit je sechs Delleitungen zu den Schiebern und Zylindern, zwei starken Friedmannschen Injektoren, einer kräftigen Westinghousebremse mit zwei 15" Zylindern, wodurch jeder Bremszylinder mit 6000 Kilogramm Druck an das Rad gepreßt wird, einem Geschwindigkeitsmesser, System Haushälter, einem Pyrometer und den sonstigen Kesselgarnituren.

Bedenken gegen die Elektrifizierung des gesamten Eisenbahnnetzes macht die „Volkswirtschaftliche Korrespondenz“ in einem Artikel, in dem sie folgendes nicht Unrichtige anführt, geltend. Eine gleiche Betriebssicherheit auf einem System, das von einer oder mehreren Stromquellen über Luftleitungen, Kabel und Transformatoren hinweg alle im Betrieb befindlichen Lokomotiven speist, zu erreichen, wie bei einzelnen nur auf sich selbst angewiesenen Dampflokomotiven — die Dampfmaschine ist noch heute hinsichtlich Betriebssicherheit unerreicht — wird wohl ein schöner Traum bleiben müssen. Eine Dampflokomotive wird noch bei recht erheblichen Defekten den Zug bis zur nächsten Lokomotivstation fahren können, was bei Störungen außerhalb der Lokomotive, bei elektrischem Betrieb, nicht möglich ist; auch der Umfang der Störung ist bei Defekten der elektrischen Anlage oder Leitung nicht auf den einzelnen Zug beschränkt, sondern umfaßt alle auf der betreffenden Strecke befindlichen Züge. Von den Störungen der für den Sicherheitsdienst erforderlichen Schwachstromleitungen und Signalapparate durch den hochgespannten Wechselstrom zu reden, scheint fast ängstlich bisher vermieden zu sein. Hier würden noch ganz erhebliche und kostspielige Änderungen bevorstehen. Die Beleuchtung der Fahrzeuge mit 15periodischen Wechselstrom, zumal bei den starken Spannungsschwankungen im Netz, ist auch noch eine ungelöste Aufgabe. Man hat auf einigen elektrischen Lokomotiven für Beleuchtungszwecke eigene Uniformerstationen installiert. An Reparaturkosten will man nennenswerte Ersparnisse bei elektrischem Betrieb erzielen. Ob die Instandhaltung der Motoren mit ihren Achtern und funktenden Kommutatoren, der Schieber, des Transformators, des Potenzioreglers, der verschiedenen Schaltantriebe, des Laufwerkes und des Rahmens wirklich geringer sind als die einer Dampflokomotive muß erst erwiesen werden.

Die Entwicklung der Funkentelegraphie. Während Gelehrte und Praktiker bemüht sind, die Funkentelegraphie immer weiter auszugestalten, hat die Verwendung der grandiosen Erfindung für den öffentlichen Verkehr schon einen erheblichen Umfang angenommen. Vom Juni 1909 bis zum Juni 1911 vermehrten sich die im Betrieb befindlichen Funkentelegraphenstationen von 194 auf 412. Das ist also mehr als eine Verdoppelung. Auf die einzelnen Erdteile verteilen sich die Stationen wie folgt: Europa 86, Amerika 103, darunter Kanada 25, Vereinigte Staaten 48, Afrika 3, Asien 10, Australien 7. In Anwendung sind die verschiedensten Systeme. Gegenwärtig sind vorhanden 78 Stationen nach dem System „Telefunken“, 103 nach dem System „Marconi“, 103 nach dem System „de Forest“ und 128 nach anderen Systemen. Am schnellsten hat sich das System „de Forest“ verbreitet, mit dem 1909 erst 22 Stationen ausgestattet waren. Unter den europäischen Staaten stehen Großbritannien und Italien mit je 18 Stationen obenan. Deutschland besitzt 15 Stationen, wovon 14 nach dem System „Telefunken“ und eine nach dem System „de Forest“. Es besitzen weiter Stationen Frankreich 10, (nach eigenem System), Norwegen 5, Oesterreich, Türkei je 2, die übrigen Staaten je eine. Nur das große Rußland hat für solche Kultureinrichtungen noch keinen Pfennig übrig gehabt.

Vorrichtung zum selbsttätigen Verschluss der Wagentüren. Die englische Nordostbahn-Gesellschaft hat zurzeit eine selbsttätige Verschlussvorrichtung für die Türen ihrer Personenzüge probeweise eingeführt. Sie besteht aus einer eisernen Schubstange, die unter den Türen an beiden Seiten des Waggons liegt und sich über die ganze Länge desselben erstreckt. Wenn der Zug sich in Bewegung setzt, treiben die Räder diese Stange an, die ihrerseits nunmehr einen Niegel von unten her in die Türen einlegt. Beim Anhalten des Zuges fällt der Niegel wieder zurück. Türen, die bei der Abfahrt offen geblieben sind, können während der Fahrt geschlossen werden, aber die Vorrichtung läßt das Öffnen der Türen nicht zu, solange der Zug in Bewegung ist.

Lokomotiven mit Wasserrohrkessel. An unseren Lokomotiven ist der noch am meisten der Verbesserung fähige Teil der Dampfmaschine. Wenn auch durch die Anwendung der Ueberhitzer schon viel zur Steigerung der Ökonomie des Dampfes erreicht worden ist, so bleibt doch an dem eigentlichen Dampferzeuger noch viel zu verbessern. Der jetzt übliche Kessel, wie er schon vom Anfang an bei den Lokomotiven ausgeführt wurde, ist ein sogenannter Feuerrohrkessel, das heißt die Feuer gasströme durch eine Anzahl von Röhren und erhitzen das sie umgebende Wasser bis zum Verdampfen. Nun hat man aber bei ortsfesten Kesseln ausgezeichnete Erfahrungen mit der Verwendung von Wasserrohrkesseln gemacht. Bei solchen Kesseln befindet sich in den Röhren das zu verdampfende Wasser, während die Feuer gasse von außen die Röhre umspülen. Schon oft wurde der Versuch gemacht, dieses System auch für die Lokomotive zu verwenden, doch waren die bisherigen Erfolge auf diesem Gebiet nicht sehr ermutigend. Nun hat aber neuerdings eine Berliner Firma eine Lokomotive mit Wasserrohrkessel gebaut, die sich zu bewähren scheint. Diese Lokomotive ist bei der preußisch-hessischen Staatsbahn im Betrieb und zeigt bis jetzt eine Materialersparnis von etwa 10 Prozent gegenüber der gewöhnlichen Lokomotive. Sollten die guten Eigen-

schaften dieser Maschine sich auf die Dauer bewähren, so wäre damit eine große Umwälzung im Lokomotivbau angebahnt.

Patentbericht, mitgeteilt von Dr. Fuchs und Ingenieure Kornfeld und Hamburger, Wien, VII., Siebensterngasse 1. Auskünfte in Patentangelegenheiten werden Abonnenten dieses Blattes unentgeltlich erteilt. Gegen die Erteilung unten angeführter Patentanmeldungen kann binnen zweier Monate Einspruch erhoben werden. Auszüge aus den Patentbeschreibungen werden von dem angeführten Patentanwaltsbureau mäßig berechnet.

Oesterreich. Ausgelegt am 1. August 1911, Einspruchsfrist bis 1. Oktober 1911. Kl. 2b. Eisenhüttenwerk „Marienhütte“ bei Kohnau, Aktiengesellschaft, vormals Schlittgen u. Paaje (in Kohnau, Preußisch-Schlesien). — Teilmaschine für Feig und andere weiche Massen mit um eine gemeinsame Achse drehbar gelagerten Kammern und mit in diesen durch Einführen der Teigmasse verschobenen Kolben: Durch die bei erfolgter Füllung einer Kammer eintretende Verschiebung des betreffenden Kolbens erfolgt ein unmittelbarer Eingriff mit einer ununterbrochen sich drehenden Mitnehmermaschine, so daß diese dann die Gesamtgruppe der Kammern dreht. In drei weiteren Ansprüchen Ausführungsformen. Zur Verbindung des geräuschvollen Aufschlagens der Muttern auf die Stirnwand der Trommel sind Luftpuffer vorgesehen, die im wesentlichen aus einer aufgesetzten und vertieft eingefügten Gölle bestehen, deren lichter Durchmesser dem Durchmesser der Muttern entspricht. — Kl. 2b. Ernst Dania junior, Ingenieur in Wien. — Selbsttätig sich einstellender Knetzogenantrieb für Misch- und Knetmaschinen: Die mit dem beweglichen Trog in Eingriff zu bringende Antriebsseife ist unter Feder-, Gewichtsdruck oder dergleichen schwingbar oder achsial ausweichend gelagert. — Kl. 2b. Ernst Dania junior, Ingenieur in Wien. — Misch- und Knetmaschinen mit durch den Kneten angetriebenem Drehtrög: Der mit seinem Stirnflächenschwerpunkt außerhalb der Trogmittlebene verschoben wird und das für die Drehgeschwindigkeit des Troges maßgebende Drehmoment sich selbsttätig reguliert.

D. R. Gebrauchsmuster. Fa. G. L. Eberhardt, Halle a. S. — Schlag- und Mischvorrichtung für Bäckereien und Konditoreien. — Fritz Metel, Leipzig-Volkmannsdorf, Kirchstraße 19. — Vorrichtung zum Einführen von Fruchtgelee, Marmelade u. s. w. in Pfannuchen und dergleichen.

Deutschland. Ausgelegt am 27. Juli 1911, Einspruchsfrist bis 27. September 1911. Kl. 2b. Hercules-Werke, G. m. b. H., Berlin. — Misch- und Knetmaschine mit Knetarmen, die an Kurbeln angelent und durch Zentler geführt sind. — Kl. 2b. Adolf Sondermann, Köln-Ehrenfeld, Subbelratherstraße 177. — Teiggylinder mit einem Kolben und einer Auspreßöffnung. — Ausgelegt am 31. Juli 1911, Einspruchsfrist bis 1. Oktober 1911. Kl. 2b. Franz Gustav Zabel, Dessau, Stenestraße 66. — Als endloses Band ausgebildete Wirflfläche für Feigwerkmaschinen. — D. R. Gebrauchsmuster. Hermann Eisner, Frankenstein i. Schl. — Transporabler zweietagiger Wadofen. — Valentin Herr, Margaretenhof bei Königswinter a. Rh. — Vackorb mit übereinander setzbaren einzelnen Körben. — Berner u. Pfeleiderer, Oesterreichische Industriewerke, Kommanditgesellschaft, Wien. — Schwelapparat. — Alfred Luze, Halle a. S., Merseburgerstraße 45 k. — Mechanische Aufzugs- und Kippvorrichtung für Feigtröge in Bäckereibetrieben.

Aus den Amtsblättern.

Rechnungsabschluss des Provisionsinstituts für Arbeiter der Südbahn.

1910. Oesterreichisches Reg.

Einnahmen:

A. Beiträge der Mitglieder . . .	Kr. 570.582-12
Dazu vom Pensionsinstitut für Diener überwiesene Beiträge . . .	131-73
Summe der Beiträge	Kr. 570.713-85

Davon ab:

Rückgestellte Beiträge . . .	Kr. 8.479-12
An das Pensionsinstitut für Diener überwiesene Beiträge . . .	10.086-94
Summe der Rückstellungen	18.566-06

daher Nettosumme der Beiträge der Mitglieder . . . Kr. 552.197-79

B. Beiträge der Gesellschaft . . . Kr. 284.597-12

Rückgestellte Beiträge der Gesellschaft 5.028-21

daher Nettosumme der Beiträge der Gesellschaft . . . Kr. 279.568-91

C. Verschiedene Einnahmen 5.426-—

D. Aktivzinsen im Kontokorrent mit der Gesellschaft . . . 20.994-44

Summe der Einnahmen Kr. 858.187-14

Ausgaben:

A. Gezahlte Provisionen Kr. 187-50

B. Gezahlte Abfertigungen 3.672-—

Summe der Ausgaben Kr. 3.859-50

Saldo:

Vermögensstand am 31. Dezember 1910:

A. Aktiva:

Guthaben im Kontokorrent der Gesellschaft Kr. 860.828-84

ab B. Passiva:

Diverse Depositen und fremde Gelder 6.501-20

Vermögensstand am 31. Dezember 1910 Kr. 854.327-64

Kr. 858.187-14

Stand an aktiven Mitgliedern:

Mit 1. Jänner 1910 sind dem Provisionsinstitut für Arbeiter beigetreten 7.795 Mitglieder

zugewachsen sind bis 31. Dezember 1910 2.293

Summe 10.088 Mitglieder

Ausgeschieden sind bis 31. Dezember 1910 641

somit gehörten an mit 31. Dezember 1910 dem Provisionsinstitut für Arbeiter 9.447 Mitglieder

Leistungen des Provisionsinstituts für Arbeiter im Jahre 1910:

Es wurden ausbezahlt an:

Witwenprovisionen an 2 Witwen Kr. 187-50

Abfertigungen an 21 Witwen 4651-20

Verschiedenes.

Die größten Bahnhöfe der Welt. Newyork besitzt bereits seit Kurzem den größten Bahnhof der Welt, den Bahnhof der Pennsylvaniaisenbahn, der elf Hektar Raum für sich in Anspruch nimmt. Diese riesige Anlage wird aber trotz ihrer ungeheuren Ausdehnung an Großartigkeit von einer neuen New-

Yorker Bahnhofsanlage übertroffen werden, über die B. Forbin in der „Nature“ näheres mitteilt. Es ist der Bahnhof der beiden Eisenbahngesellschaften, Newyork-Central und Newyork-Pennsylvania-Haven-Hertford, der 1915 fertiggestellt sein soll. Während der Pennsylvaniaisenbahn keine Wagen beherbergen kann, wird die Grandcentralstation 1149 Wagen aufnehmen können. Zu der Erbauung dieses neuen Riesenbahnhofs werden 80.000 Tonnen Stahl verwendet, das ist das Doppelte der Menge, die bei dem Pennsylvaniaisenbahnhof verbraucht wurde. Die Anlage kostet gegen 800 Millionen Mark, und die Kosten würden noch um ein Beträchtliches größer sein, wenn nicht die Gesellschaften bereits drei Fünftel des Terrains vorher besessen hätten. Außerdem wird der Bahnhof eine ganze Reihe von Verbesserungen aufweisen. Die Güterwagen werden gleich beim Eintreffen der Züge von den Passagierwagen getrennt. Die Reisenden finden beim Aussteigen Toilettenzimmer vor, in denen sie ihre Kleidung wechseln und ihre Toilette machen können; auf großen Balkons können die Freunde auf die Ankommenden warten und die Einfahrt der Züge beobachten. Der Bahnhof wird ganz unterirdisch angelegt, und über ihm werden sich Wolkenträger von 20 Stockwerken erheben, Hotels, ein großes Varietétheater, sogar eine Kirche, so daß für die in Newyork Anlangenden sogleich in jeder Beziehung gesorgt ist.

Die Welt in Ziffern. Interessante Daten über die Erde und ihre Bewohner enthält das soeben zur Ausgabe gelangte Statistische Jahrbuch des Pariser Geographischen Bureaus. Nach diesem mit großer Genauigkeit zusammengestellten Handbuch zählt Europa 437 Millionen Bewohner; Asien hat 851 Millionen, Afrika 126 Millionen, Amerika 161 Millionen und endlich Australien 51 Millionen Einwohner. Was die räumliche Ausdehnung betrifft, so ist Amerika mit 44 Millionen Quadratkilometer der größte der Erdteile; Asien, die Wiege der Völker, umfaßt 41 Millionen, Afrika 31 Millionen, Australien 11 Millionen Quadratkilometer. Die letzte Stelle nimmt Europa mit einem Flächeninhalt von 10 Millionen Quadratkilometer ein. Dafür entspricht die durchschnittliche Bevölkerungsziffer in Europa 43 Bewohnern auf einen Quadratkilometer; in Asien sind es 20, in Amerika 5, in Australien 3 und in Afrika, dem schwarzen Erdteil, kaum 2 Bewohner, die auf einen Quadratkilometer kommen. Die Oberfläche der Erde, allerdings die Meeresflächen ausgenommen, hat über 138 Millionen Quadratkilometer. Die Flächenausdehnung der Erdoberfläche ist dreimal so groß; denn sie beträgt 374 Millionen Quadratkilometer. Von dieser ungeheuren Wasserfläche entfallen auf den Atlantischen Ozean, der Amerika von Europa und Asien trennt, 100 Millionen Quadratkilometer. Die oft geäußerten Besorgnisse, daß die Erde auf die Dauer für die Menschheit zu klein werde, sind angesichts dieser Zahlen hinfällig. Wenn nämlich die Bevölkerungsdichte auf der ganzen Erde nur so groß wäre wie in Europa, also 43 auf einen Quadratkilometer, dann würde die Welt 6 Milliarden Menschen bequem Raum gemahren. Jetzt aber bevölkern erst 1600 Millionen den Erdball. Die größten Reiche in räumlicher Beziehung sind nach der Reihe: England mit den Kolonien, Rußland, China, Frankreich mit den Kolonien, die Vereinigten Staaten, Brasilien, Türkei, Deutschland, Argentinien, Belgien, Dänemark, Portugal und Holland. Wenn man die Bevölkerungsziffer mit in Betracht zieht, so ergibt sich folgende Reihenfolge: England 403 Millionen, China 350 Millionen, Rußland 143 Millionen, die Vereinigten Staaten 98 Millionen, Frankreich 81 Millionen, Deutschland 78 Millionen, Japan 62 Millionen, Oesterreich-Ungarn 50 Millionen, Holland 44 Millionen, Türkei 38 Millionen, Italien 35 Millionen, Belgien 27 Millionen und Spanien 20 Millionen Einwohner. Die größten Städte der Welt sind: London mit 72 Millionen Einwohnern, Newyork mit 42, Paris 38, Berlin 37, sämtlich mit Vororten, Wien 21, Chicago 2, Petersburg 15, Konstantinopel 1 und endlich Peking mit nicht ganz einer Million Einwohnern. Zu den längsten Flüssen der Welt zählen der Nil mit einer Stromlänge von 850 Meilen, dann der Amazonasstrom in Südamerika und der Sibirien durchfließende Jenissei, die jeder 730 Meilen lang sind; dann kommt der längste europäische Fluß, die Wolga, die eine Länge von 530 Meilen hat. Das höchste Bauwerk der Welt ist nach wie vor der Eiffelturm in Paris, der eine Höhe von 300 Metern aufweist. Die zweite Stelle nimmt die Freiheitsstatue im Newyorker Hafen mit 161 Metern ein. Deutschlands höchstes Gebäude ist das Ulmer Münster mit 161 Metern Höhe, dem der Kölner Dom mit 156 Metern folgt.

Eisenbahnen in Mont-Blanc-Höhe. Die höchste Eisenbahnlinie der Welt besitzt nach einer Zusammenstellung, die sich in der Zeitung des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen findet, die Antofagasta- und Bolivische Eisenbahngesellschaft. Von Antofagasta steigt die Hauptlinie dieser Bahn stetig auf eine Länge von 300 Kilometer und erreicht dadurch bei Ascotin eine Höhe von 3965 Meter. Auf viele Meilen läuft die Bahn in einer Seehöhe von 3600 Meter hin. Die ganze Strecke von Antofagasta an der Küste von Chile bis Cruzco in Bolivien ist 924 Kilometer lang; obgleich sie eine Spurweite von nur 76 Zentimeter hat, berechnen doch sogar auf ihre Schlafwagen. Diese Hauptlinie ist aber noch nicht die höchste Strecke des Netzes. Von ihr zweigt bei Ollague (Ollague) eine Bahn nach Collahuasi ab, deren Geleise eine Höhe von 4820 Meter über dem Meeresspiegel erreichen. Durch eine andere Zweigbahn von Rio Mulato nach Potosi, eine Meter-Spurbahn, die im Bau begriffen ist, wird auch die letztgenannte Bahn voraussichtlich noch übertroffen werden. Man erwartet, daß hier die Höhe von 4880 Meter erreicht oder gar noch überschritten werden wird. Die nächsthöchste Bahn zu sein, darf wohl die Oroya-Eisenbahn in Peru für sich in Anspruch nehmen. Sie erhebt sich bis zu einer Höhe von 4750 Meter. Dann folgt die Peruanische Südbahn, die bei Portez del Cruzera eine Höhe von 4473 Meter erreicht. Auf der Argentinisch-Chilenischen Traufandenbahn beträgt die größte erreichte Höhe 3200 Meter, immerhin noch eine recht außergewöhnliche Höhenlage für eine Eisenbahn.

Die Entwicklung des Welthandels. Die Umsätze im Welthandel illustriert die folgende Zusammenstellung nach einem Aufsatze von Dr. Krenzlam im letzten Heft der „Welt des Kaufmanns“:

	Wert der gesamten Umsätze		Wert der gesamten Umsätze
	Einfuhr	Ausfuhr	
	in Mark		in Mark
1867 . . .	23.314.000.000	20.900.000.000	44.214.000.000
1877 . . .	29.457.000.000	27.103.000.000	56.560.000.000
1880 . . .	34.262.000.000	29.561.000.000	63.823.000.000
1885 . . .	32.879.000.000	28.814.000.000	61.693.000.000
1890 . . .	39.787.000.000	34.456.000.000	74.243.000.000
1895 . . .	38.179.000.000	33.369.000.000	71.548.000.000
1900 . . .	48.460.000.000	41.837.000.000	90.297.000.000
1905 . . .	59.419.000.000	53.056.000.000	112.475.000.000
1906 . . .	64.445.000.000	58.469.000.000	122.914.000.000

Der Löwenanteil aller dieser Umsätze entfällt natürlich auf Europa; er machte im Jahre 1906 77.955.800.000 Mk. aus (und zwar 43.417.400.000 Mk. in der Einfuhr und 34.578.400.000 Mk. in der Ausfuhr). Der Reihensfolge nach kommen zunächst Nord- und Südamerika mit 23.753.700.000 Mk. (und zwar in der Einfuhr mit 10.792.400.000 Mk., in der Ausfuhr mit 12.961.300.000 Mk.). Dann folgt Asien mit 13.299.500.000 Mk. (Einfuhr 6.453.900.000 Mk., Ausfuhr 6.845.600.000 Mk.), weiter Afrika mit 4.874.100.000 Mk. (Einfuhr 2.482.000.000 Mk., Ausfuhr 2.392.100.000 Mk.), Australien mit 2.990.500.000 Mk. (Einfuhr 1.299.300.000 Mk., Ausfuhr 1.691.200.000 Mk.). Was die Umsätze Amerikas betrifft, so entfällt der größere Teil auf die Vereinigten Staaten von Amerika, nämlich 12.992.000.000 Mk. (Einfuhr 5.547.000.000 Mk., Ausfuhr 7.445.000.000 Mk.).

1911.

Überall hört man von Hitze, Manden trifft fogar der Schlag, Maß wird man am Hosenfalte schon am frühen Vormittag. Damen, denen man begegnet, Leiden sehr am Ambrosienang: „Gott! Wenn es nur endlich regnet!“ Ist der ewige Neßkrug. Oberlehrer und Pastoren Baden sich in diesem Jahr, Ihre Scham geht auch verloren, Und man nimmt sie nicht wahr. Busen, Hintern, Baden, Bäuche zeigt man heuer lächelnd her, Und wir kriegen schon Gebrauche Wie die Neger ungefähr. Wenn das Barometer fänke, Käme eine bessere Zeit In Bezug auf die Gestirne Und in punkto Sittlichkeit.

(Peter Schlemihl im „Simplicissimus“).

Literatur

„Die Bildungsarbeit.“ Die Zentralstelle für das Bildungsweesen veröffentlicht jochen in der Nummer 8 der „Bildungsarbeit“ einen Jahresbericht, aus dem hervorgeht, daß auf dem wichtigen Gebiet des Bildungsweesens im letzten Jahre wieder erfreuliche Fortschritte zu verzeichnen waren. Der Ausgang der letzten Wahlen hat es neuerdings gezeigt, wie notwendig die Erziehungsarbeit ist, um das Proletariat über Freund und Feind zu unterrichten. Den Vertrauensmännern wird die „Bildungsarbeit“ ein wertvoller Beihelfer sein, weshalb wir jetzt, da der zweite Jahrgang komplett geworden ist, den Organisationen auf das dringlichste das Abonnement des Blattes empfehlen. Die erste Nummer des dritten Jahrganges erscheint in der zweiten Hälfte September. Der Jahrespreis beträgt 2 Kr. Probenummern sendet die Verwaltung, Wien, V., Wientstraße 89 A, auf Wunsch gern zu.

W. Wilsche, Der Mensch der Vorzeit. 2. Teil: Der Mensch der Pfahlbauzeit. Mit zahlreichen Abbildungen. In farbigem Umschlag, gebettet 1 Mk., gebunden Mk. 1.80. Verlag des „Kosmos“, Gesellschaft der Naturfreunde (Geschäftsstelle: Französischer Verlagshandlung), Stuttgart. (Die Mitglieder des „Kosmos“ erhalten diesen Band kostenlos).

Kosmos, Handweiser für Naturfreunde. Herausgegeben vom „Kosmos, Gesellschaft der Naturfreunde“, Stuttgart. Jährlich 12 reich illustrierte Hefte mit den Beilagen: Wandern und Reisen. Aus Wald und Heide. Photographie und Naturwissenschaft. Haus, Garten und Feld. Die Natur in der Kunst. Legikonformat. Mk. 2.80. Mitglieder des „Kosmos“ erhalten die Zeitschrift nebst fünf Bänden der ordentlichen Veröffentlichungen für den Jahresbeitrag von Mk. 4.80 gratis geliefert.

„Der Kampf“ (sozialdemokratische Monatschrift), Jahrgang IV, Wien, 1. August 1911, Heft 11. — Karl Stautsch: Eine Frage. E. Burian (Brünn): Die gewerkschaftlichen Einheitsbestrebungen nach den Wahlen. Julius Deutsch: Nationale oder internationale Gewerkschaften? Friedrich Adler: Winderwertig im Internationalismus. Emmy Freundlich (Währisch-Schönberg): Wahlkampf und Klassenkampf. E. Semkowsk: Rußland in der Revolution. Adolf Braun: Finanzfrage der Gewerkschaften. Franz Diederich (Dresden): Emile Verhaeren. Bücherchau: Parteiliteratur, Gewerkschaftliches, Konsumvereinsliteratur, Arbeiterleben, Verwaltung.

Le Traducteur, The Translator, Il Traduttore, drei Halbmonatschriften zum Studium der französischen, englischen, italienischen und deutschen Sprache. Gar manche haben in der Schule französische oder italienisch gelernt und lassen die erworbenen Kenntnisse aus Mangel an Übung wieder zerfallen, anstatt sie zu erweitern und zu vervollkommen. Diesem Uebelstand wird durch die oben genannten Publikationen auf möglichst einfache und unterhaltende Weise durch Darbietung reichhaltigen Les- und Übungsstoffes abgeholfen mit ganz besonderer Berücksichtigung der alltäglichen Sprache, für die man leider in den Schulen so wenig Zeit findet. — Probenummer für Französisch, Englisch oder Italienisch kostenfrei durch den Verlag des „Traducteur“ in La Chaux-de-Fonds (Schweiz).

Eingefendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Erklärung.

Alle jene Herren vom Reichsbund deutscher Eisenbahner, welche mit der Wäge agitierten gehen, daß ich Gesertigter als Obmann der Ortsgruppe Reichsbund der international organisierten Eisenbahner 20 Kr. Monatslohn von der Ortsgruppe beziehe, erkläre ich als gemeine Lügner so lange, bis mir dieselben den Arbeitsbeweis hierfür erbringen.

Josef Jada, Reichsbund.

Ein Kondukteur, Zugsführer oder Stationsarbeiter.

Der im anstrengenden Dienst seine Kräfte verliert und den oft eine Schwäche und Mattigkeit befällt, so daß er nicht imstande ist, den Dienst vorwurfsfrei zu verrichten, versuche es täglich, 6 bis 10 Hertules-Kolanapfäulen zu nehmen.

Kola ist ein Präparat, welches aus Afrika stammt und dort durch die Europäer gefunden wurde, indem sie bemerkten, daß die Eingeborenen, welche dem größten Sonnenbrand auf den Reis- und Zuckerfeldern ausgesetzt waren, unermüdetlich arbeiten konnten und sich frisch erhielten und nur insofern weils sie von Zeit zu Zeit ein Stück Kolanapfäule nahmen.

Die kleine Ausgabe soll man nicht scheuen, denn sie bringt so viel Nutzen, so daß der um seine Körperliche besorgte Mann eine Schachtel Pfäulen stets im Sack tragen soll.

Preis per Schachtel 1 Kr., 10 Schachteln 9 Kr. Bei Abnahme von 50 Schachteln wird ein entsprechender Rabatt gewährt. Adresse: Mariahilfer Apotheke, Mariahilferstraße 55 K7.

Zufriedene Kunden sind die beste Empfehlung eines Geschäftes. Auf einen Preis treuer und zufriedener Kunden kann die Leinenweberei Josef Kraus in Nachod VII blicken, der es durch solche Bedienung und ihre vorzüglichen Erzeugnisse gelungen ist, sich ein Renommee zu schaffen, das dieses Haus in die vordersten Reihen dieser Branche stellt. Wer Bedarf an Leinenwaren irgendwelcher Art hat, wende sich vertrauensvoll an Josef Kraus Nachod VII. Muster aller Erzeugnisse werden gratis und franko gesendet.

Sitzende Berufstätigkeit, beziehungsweise sitzende Lebensweise bringt neben gesundheitlichen Nachteilen noch viele andere Unannehmlichkeiten mit sich, die nur jene voll zu wahren verstehen, die tagtäglich auf Stühlen oder Schemeln zubringen müssen. Besonders wirken harte Büroisidmöl unverbürglich auf die Knochen und besorgen ebenso wie Nohr- und andere Stühle das Durchschauern und Glanzendwerden der Weinkleider. Diesem Umstand ist es auch zuzuschreiben, daß jeder zu einer sitzenden Berufstätigkeit Verurteilte für Weinkleider das Preis- bis Vierfache mehr als andere ausgeben muß. Bolster- und Ledertissen erfüllen hier ihren Zweck nicht, da beide gemöbelt sind

und es sich infolgedessen auf ihnen schlecht sitzt, außerdem aber erstere sehr bald zerfleischen, während letztere unangenehm higen. Die von der Firma Heinrich Greiner, Steglitz-Berlin W... bereiten in 75.000 Exemplaren in den Handel gebrachten präparierten Sigmundstühle für Stühle und Schemel D.-R.-G.-M. erweisen jedermann mit jügender Lebensweise einen sehr großen Dienst, da sie sich jeder Körperform anschmiegen und es sich infolgedessen auf ihnen sehr angenehm sitzt. Sie higen nicht und verhüten das Durch- und Durchschauern der Weinkleider. — Außerdem sei noch darauf hingewiesen, daß obige Firma Fahrradstul- becken aus Holz, Kivert- und Briefmarkenanzuechter sowie Nadelstiften aus Holz fabriziert, die ebenfalls allenthalben freundliche Aufnahme gefunden haben. Illustrierte Preisliste versendet die Firma gern gratis und franko. Man verlange dieselbe.

Sprechsaal.

An alle Zugsbegleiterdomizilstationen des Direktionsbezirkles Olmütz.

Die Vertrauensmänner der Zugsbegleiter werden ersucht, etwaige Anträge für die Personalkommissionsstung rechtzeitig an das Personalkommissionsmitglied Kondukteur Adolf Scholz, Jägerndorf, Odersdorferstraße 67, einzusenden.

Offene Anfragen.

An die k. k. Betriebsleitung in Czernowitz.

Schon wiederholt wurden Heizerschloffer (Vehrlinge) durch die k. k. Betriebsleitung im Wege der freien Postenauslieferung für die Bukowina von den westlichen Direktionsbezirken bezogen, so daß bereits für jede Lokomotive zwei Lokomotivführer vorhanden sind. Die definitiven Heizer wurden auf die Stationsreise bestimmt, die Heizerschloffer größtenteils beim Kohlenaustaden, die Schloffer zum Lokomotivputzen und andere auf der Kohlenrampe verwendet. Wie es von verlässlicher Seite verlautet, sollen abernals 8 bis 10 Schloffer vom Direktionsbezirk Innsbruck als Hilfslokomotivführeranwärter in die Bukowina bezogen werden, um frischen Heizer unter das Lokomotivpersonal zu bringen. Der kleine Abgang an Hilfslokomotivführeranwärtern, welcher vielleicht niemals eintreten wird, was jedoch im gegenwärtigen Jahrzehnt ausgeschlossen ist, weil der gegenwärtige Stand der definitiv angestellten Lokomotivführeranwärter, welche Heizerdienste versehen, ein enorm großer ist, könnte aus den Bukowinaer Landeskindern zweifellos bezeugt werden. Wir fragen daher die k. k. Betriebsleitung, aus welchem provokatorischen Gründen das Lokomotivpersonal der Bukowina unnütz materiell geschädigt wird? Nicht vielleicht aus dem Grunde, um die deutsche nationale Erziehung in der Bukowina einzunisten?

An die k. k. Staatsbahndirektion in Pilsen.

Ist es einer k. k. Staatsbahndirektion bekannt, daß die Oberbauarbeiter der Strecke Karlsbad-Johanngeorgenstadt um angeführte Preis beziehungsweise Regierarten bei ihrer vorgelegten Bahnerhaltungssektion in Karlsbad bis vier Wochen lang warten müssen oder daß sie diese überhaupt nicht bekommen? Um baldige Abhilfe bitten

Die Betroffenen.

An die k. k. Nordwestbahndirektion in Wien.

Der derzeit im Ruhestand befindliche, in Pilsnikau wohnhafte Heizschloffer Johann Kaiser erlaubt sich an die löbliche k. k. Nordwestbahndirektion auf diesem Wege die Anfrage zu stellen, welche Erledigung sein Ansuchen um eine Unterfüllung als Ueberlieferungsbeitrag gefunden hat, da derselbe bis zum heutigen Tage noch auf die Erledigung wartet.

An die k. k. Nordwestbahndirektion in Wien.

Die in Naturalwohnungen untergebrachten Bediensteten der Station Wiese eruchen um rechtzeitige Zuweisung von Brennmaterialien, um nicht wieder wie im Vorjahr durch den Ausfall derselben bei dem Privateinkauf der Kohle in ihren ohnehin geringen Bezügen geschädigt zu sein.

An die k. k. Nordwestbahndirektion in Wien.

Die Oberbauarbeiter der Station Trautentau, Sektion I, bitten eine löbliche Nordwestbahndirektion um Zufendung ihrer bereits im März angeführten Identitätskarten. Ferner bitten dieselben um Beteiligung mit Statuten des Nordwestbahnunterstützungsfonds, da bis heute noch keine Beteiligung des Personals stattfand.

An die k. k. Staatsbahndirektion für die Linien der k. k. Staatsbahnengesellschaft in Wien.

Die Wächter der Linie Bruck a. d. Leitha haben am 18. Juni 1911 ein Gesuch um Einführung des Dienstturnus mit 16 Stunden Dienst und 16 Stunden frei gestellt. Da bisher eine Erledigung dieses Gesuches nicht erfolgt ist, wird die löbliche Anfrage gestellt, ob die k. k. Direktion gewillt ist, diesem begründeten Ansuchen zu entsprechen.

Freie Eisenbahnerversammlungen.

Ortsgruppe Postelberg. Am 17. September 1911 um 8 Uhr nachmittags findet im Gasthaus des Herrn Karl Kerner in Postelberg eine öffentliche Eisenbahnerversammlung mit äußerster wichtiger Tagesordnung statt. Referent aus Prag. Die Kollegen und Genossen werden ersucht, vollständig zu erscheinen.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Zahlstelle Stauding. Den Mitgliedern werden, um unnötige Kosten und Vermittlungen zu ersparen, die §§ 2, 4 und 5 der Bibliotheksordnung in Erinnerung gebracht, damit die bereits längere Zeit, ja fast monatlang entliehenen Bücher der Kontrolle unterzogen werden können.

Ortsgruppe Budweis. Den Mitgliedern des Leichenfonds wird bekanntgegeben, daß die Wittin des Genossen Franz Achab gestorben ist. Es hat daher jedes Mitglied 20 S. zu erlegen.

Zahlstelle Tepsitz. Sonntag den 3. September, um 8 Uhr abends, findet im Restaurant „zum Spaten“, Mühlstraße, Tepsitz, die Monatsversammlung mit dem Vortrag: Was lehren uns die letzten Reichsratswahlen, statt. Referent von der Gewerkschaftskommission Tepsitz. Zahlreicher Besuch ist Pflicht der Mitglieder.

Ortsgruppe Sigmundshergberg. Am Freitag (Feiertag) den 8. September, um 8 Uhr nachmittags, findet in Waig Gasthaus, Sigmundshergberg, eine Vereinsversammlung mit sehr wichtiger Tagesordnung statt. Referent aus Wien.

Ortsgruppe Pilsen. Im Monat September werden die Vereinsversammlungen nachstehend abgehalten: Die Mitglieder und Einzahlungsverammlung findet Montag den 4. September, um 8 Uhr abends, im Vereinslokal, im Gasthaus „Juna“, statt. Die Ausschusssitzungen, an welchen sich auch die Mitglieder beteiligen können, finden am Montag den 11. und 25. September, um 8 Uhr abends, statt, wobei auch von halb 7 bis 8 Uhr abends Einzahlungen der Mitgliederbeiträge entgegengenommen werden.

Ortsgruppe Marburg II. Die Ortsgruppe veranstaltet am 5. September, um 7 Uhr abends, in Kaschls Gasthaus in Spielfeld und in Marburg und am 6. September in Brosch Gasthaus, um 8 Uhr abends, Eisenbahnerversammlungen. Referent Genosse Reichstädter. Die Genossen werden ersucht, zahlreich zu erscheinen und Frauen und Gäste mitzunehmen.

Ortsgruppe Oberberg-Wahnhof. Den geehrten Mitgliedern der Ortsgruppe diene zur Kenntnis, daß die diesjährige ordentliche Generalversammlung am 5. September, um 8 Uhr abends, im Vereinslokal, Oberbergerstraße 332, mit folgender Tagesordnung stattfindet: 1. Bericht der Funktionäre. 2. Neuwahl des Ausschusses. 3. Eventuelles. 4. Vortrag. Um zahlreiches Erscheinen wird ersucht. Sollte die Versammlung zur anberaumten Zeit nicht beschlußfähig sein, so wird die Versammlung eine Stunde später ohne Rücksicht auf die anwesende Mitgliederzahl abgehalten. Jene Mitglieder, die mit den Monatsbeiträgen im Rückstand sind, werden ersucht, diese bis längstens 4. September zu begleichen, da die Restanten nach dreimonatigem Rückstand laut Statut jedes Anspruches an den Verein verlustig werden.

Ortsgruppe Hannsdorf. Den Mitgliedern der Ortsgruppe Hannsdorf diene zur Kenntnis, daß diejenigen, welche mit den Mitgliedsbeiträgen länger als drei Monate im Rückstand sind, ohne weitere Aufforderung aus dem Verein ausgeschlossen werden und mithin jeden Anspruch an den Verein verlieren.

Ortsgruppe Proßnitz. Es diene den Mitgliedern zur Kenntnis, daß unser Vereinslokal sich im Arbeitervereinshaus der Zentralgewerkschaftsorganisationen in Proßnitz, Petergasse 22, befindet.

Ortsgruppe Waiditz. Den Mitgliedern der Ortsgruppe Waiditz wird zur Kenntnis gebracht, daß am 10. September, um 3 Uhr nachmittags, die diesjährige ordentliche Generalversammlung im Vereinslokal stattfindet. Wegen der Wichtigkeit dieser Versammlung sowie wegen der reichhaltigen Tagesordnung ist es Pflicht aller dienstfreien Mitglieder, bestimmt und pünktlich am Platz zu sein, zumal auch mehrere wichtige Beschlüsse zu fassen sind.

Ortsgruppe Wörl. Die Ortsgruppe I des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines Wörl feiert am 3. September, um 2 Uhr nachmittags, in Franz Kumschiers Schankgarten das 15jährige Gründungsfehl, bei dem Reichratsabgeordneter Genosse Simon Abram aus Innsbruck die Festrede halten wird. Wir laden hiermit sämtliche Genossen sowie die hiesigen und auswärtigen Vereine zu recht zahlreichem Besuch höflichst ein. Eintritt 30 S. Kinder in Begleitung sind frei. Das Fest findet bei jeder Witterung statt.

Ortsgruppe Brüx. Laut Beschluß der Mitgliederversammlung vom 20. August findet die Monatsversammlung für den Monat September am Sonntag den 10. September, um 8 Uhr abends, im Vereinslokal, Restaurant Sult, statt. Die Mitglieder werden wegen der Wichtigkeit dieser Versammlung ersucht, dieselbe zahlreich zu besuchen.

Ortsgruppe Hallein. Sonntag den 10. September, um 10 Uhr vormittags, findet im Gasthaus „zur Linde“ in Golling und am selben Tage, um 2 Uhr nachmittags, in Stuber's Gasthaus in Werfen eine Eisenbahnerversammlung statt. Die dienstfreien Kollegen werden ersucht, bestimmt und pünktlich diese Versammlungen zu besuchen. Gleichzeitig werden jene Mitglieder, die sich mit ihren Beiträgen im Rückstand befinden, aufgefordert, ehestens nachzuzahlen, da sonst nach den Statuten vorgegangen wird.

Ortsgruppe Marchegg. Dienstag den 5. September findet im Gasthaus des Herrn Teusch eine Versammlung statt, zu der alle dienstfreien Eisenbahner freundlichst eingeladen werden. Referent aus Wien.

Ortsgruppe Czernowitz. Wir laden unsere geehrten Vereinsmitglieder schon heute zu der am Sonntag den 17. September 1911, um 2 Uhr nachmittags, im Ortsgruppenlokal, Czernowitz, Bahnhofstraße 68, stattfindenden ganzjährigen Generalversammlung ein. Tagesordnung: 1. Bericht des Obmannes. 2. Bericht des Kassiers. 3. Bericht der Kontrolle. 4. Wahl des Obmannes. 5. Wahl des Ausschusses und der Kontrolle. 6. Gründung einer Spar- und Vorschußkasse. 7. Einführung der Hinterbliebenenunterstützung. 8. Anträge. Die für den 15. August einberufene Generalversammlung war nicht beschlußfähig und wurde somit auf Sonntag den 17. September verlegt. Wir bringen den geehrten Mitgliedern den § 9 der Statuten auch in Erinnerung, der lautet: Wer drei Monate seine Beiträge schuldet, wird als ausgetreten betrachtet und verliert jeden Anspruch an den Verein. Somit haben Mitglieder, welche drei Monate im Rückstand sind, bei der Generalversammlung kein Stimmrecht. Nichtmitglieder haben keinen Zutritt zur Generalversammlung. Gleichzeitig bringen wir den geehrten Ausschusssmitgliedern und der Kontrolle zur Kenntnis, daß Samstag den 16. September, um 7 Uhr abends, im Ortsgruppenlokal eine Ausschusssitzung stattfinden wird, an welcher auch der Sekretär, Genosse Kaczanowski aus Lemberg, und die Mitglieder der Bukowinaer Landesgewerkschaftskommission aus Czernowitz teilnehmen werden.

Inhalt der Nummer 24 vom 20. August 1911.

Eisenbahner-Taschenkalender 1912.

Artikel: Der Streit der englischen Eisenbahner. Neue gewerkschaftliche Kämpfe. Die Bewegung der Bahnerhaltungsarbeiter. Die Lohnregulierung für die Bau- und Bahnerhaltungsarbeiter der k. k. österreichischen Nordwestbahn. Die Forderungen der Staatsbahner aller Kategorien. Von der Personalkommission der Südbahn. Wie es einst war. Die deutsche Zentralstellenvermittlung bei der Befreiung von Streitbrechern nach Bosnien.

Fenilleton: Eisenbahnwagen-Selbstkuller.

Fenilleton: Abgeordneter Dr. Scheicher über die Ursachen der christlichsozialen Niederlagen. Steigende Teuerung in Sicht. Das Anwachsen der österreichischen Staatsschuld. Genosse Salomon Taub tot. Vom Eisenbahnzentraldienst. Das Ende des Dreabnoughtwahnsinns in England. Volksausplünderung durch die Budgetpfeulanten. Was sind die deutschösterreichischen Arbeitervereine? Wofür der Staat Geld hat.

Ausland: Die Arbeitszeit der französischen Eisenbahner. Elektrifizierung englischer Bahnen. Eine konsumgenossenschaftliche Bank. Der Vormarsch der Sozialdemokratie.

Aus dem Gerichtssaal: Graz.

Streislichter: Von den Bahnrichtern und Vorarbeitern der k. k. Staatsbahnen. Herr Dr. Marus, Bahnarzt in Hütteldorf, ins Stammbuch. Von den Stanzleihilfen der k. k. Staatsbahnen. Schon wieder ein neuer Eisenbahnerverein. Vorschläge der Alpenzionisten im Eisenbahnministerium. An die Verkehrs- und Bauverwaltung der k. k. privilegierten Südbahngesellschaft in Wien. Von den Wagenputzern der Station Hütteldorf. Hundert Prozent Gewinn. Vierzig Jahre Zugsführer. Erhebungscommissionär. Anläger und Richter in einer Person. Blüten der Sparwelt der k. k. Staatsbahnen. Die Erhöhung der ortszubühnen Tagelöhne in Innsbruck. Zwei Unfälle am Südbahnhof in Innsbruck.

Korrespondenzen: Komotau. Von der Schneebergbahn. Karlsbad. Oberjurt. Marburg. Meran. Wien. Piestau. Komotau. Leoben. Salzburg. Amstetten. Krems a. d. Donau. Krems a. d. Donau. Krems a. d. Donau. Burkersdorf. Wien-De. N.-B.-B. Marburg. Dug. Magensfurt. Eisenz. Amstetten. Cernignano. Burkersdorf.

Versammlungsberichte: Ortsgruppe IX Msergrund. Graz-Südbahn. Eine Versammlung der Nordbahnverhältnissearbeiter. St. Valentin. Versammlung der Wagenschreiber der k. k. Nordbahn. Pottau. Prohnik. Furtz i. B. St. Pölten. Die Zentralweichenmeister der Südbahn.

Aus den Organisationen: Bels.

Fachtechnisches: Zugsgeschwindigkeit und Luftdruck. Literatur: Der Eisenbahner-Taschenkalender 1912.

Nach Schluß des Blattes: Abschluß der Lohnbewegung der Bahnerhaltungsarbeiter.

Mitteilungen der Zentrale: Verwaltungskomiteefestung.

Sprechsaal: Dankagung. An die Signalmeister in Mähren. An die Bediensteten und Arbeiter der Aufsicht-Leitiger Eisenbahn.

Offene Anfragen: An die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen. An die k. k. Staatsbahndirektion in Wien. An die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck. An die Direktion der Linien der Staatseisenbahngesellschaft. An die Nordwestbahndirektion Wien.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich: Josefstadt-Farner. Trautenua. Hludenz. Wiesel-Dobersleutensdorf. Prohnik. Ruzig. Leipzig. Krems a. d. Donau. Böhmisches-Leipa. Turnau. Wiesel-Dobersleutensdorf.

Briefkasten der Redaktion.

F. W. B. Nur an die eigene Direktion. An mehrere Einsender. Wegen ständigen Raummangels konnten nicht alle Einsendungen untergebracht werden.

<p>Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung. Immer genaue Ver- o o antwortung.</p>	<h2 style="font-size: 2em;">Inserate</h2>	<p>Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung. Immer genaue Ver- o o antwortung.</p>
--	---	--

Zur Erfrischung

im Dienst, besonders in der Nacht, empfiehlt sich eine kräftige Rindsuppe aus



MAGGI Würfel

(fertige Rindsuppe)



à 5 h.

Nur mit kochendem Wasser zu übergießen.
Man achte auf den Namen MAGGI und die Schutzmarke Kreuzstern.

Blau Schlofferhemden, sehr kräftig und groß, K 1-60.
Blau Schlofferanzüge aus schwerem blauen Stoff, Bisener und andere Arten, K 8-80.
Herrenhemden, weiß und farbig, mit Säumchen, 1a Qualität, K 2-.-
Unterhosen, blau und weiß, in voller Weite, gut genäht, K 1-.-
Weißer Frauenhemden, recht groß, aus bester Webe, mit Stickerei benäht, K 1-50.
Warme Trikothemden f. Männer mit Doppelbrust K 1-.-
Adolf Zuder, Pilsen Nr. 54, Ringplatz.
 Preislisten gratis und franco. Versand per Nachnahme. Für Nachbestellungen gebe Geld retour.

Dankagung.
 Die vielen und prachtvollen Kranzspenden sowie die Teilnahme an dem Leichenbegängnis meines lieben und innig geliebten Gatten veranlassen mich, auf diesem Wege den Bediensteten der k. k. Staatsbahnen meinen sowie meiner Kinder herzlichsten Dank auszusprechen.
 Der tieftrauernde Gatte
Wolferdörfer, im August 1911.
 Johann Weinhofer samt Kindern.

Dankagung.
 Anherstande, mich bei jedem einzelnen für die zahlreiche Beteiligung am Leichenbegängnis meines lieben und innig geliebten Gatten zu bedanken, spreche ich auf diesem Wege dem Herrn Streckenverwalter, den Herren Bediensteten, den Dienern und Arbeitern, der Feuerwache, der Musik und allen übrigen Teilnehmern meinen besten Dank aus. Ebenso danke ich der zahlreichen Straßwachen für die schöne Kranzspende.
 Die tieftrauernde Witwe
Theresia Schönbleitner.

Postentausch.
 Ein Streckenwächter der Strecke Miling-Heisrig-Weichenerssee, k. k. Staatsbahndirektion Triefitz, wünscht mit einem Streckenwächter der k. k. Staatsbahndirektion Willach zu tauschen. Auskunft erteilt die Administration dieses Blattes.

Zwei solide Genossen
 werden auf ein Zimmer aufgenommen. XII, Fochgasse 50, I/20.

Grässlich hohe Preise werden oft für Herren- und Damenstoffe gezahlt. Dies kann jeder Private vermeiden, wenn er seinen Bedarf in diesen als auch in schlesischen Leinen- und Waschwaren direkt vom Fabrikplatz deckt. — Verlangen Sie daher kostenlose Zusendung meiner reichhaltigen Herbst- und Winter-Musterkollektion und geben Sie ref. an, ob Sie feine oder billigere Ware zu kaufen beabsichtigen. Führe nur erstklassige Erzeugnisse.

Tuchversandhaus
Franz Schmidt
 Jägerndorf Nr. 76, Oest.-Schlos.

Ohne Anzahlung gegen Monatsraten

Illustr. Preiskataloge gratis und franco.

nur
erstklassige



Uhren
Gold-, Silber- und Alpakasilberwaren



Grammophone
Theater- u. Reisegeflüster

: Auf Verlangen :
Auswahlsendungen.

Adolf Jirka, Uhrmacher und Juwelier, Krumau a. d. Moldau.

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen
 mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen dieselben zu obigem billigen Preis ohne Nachnahme zur Probe zu senden! Kein Kaufzwang! Ziel 3 Monat! Durch Seifensparnis 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 Arbeitererleichterung! 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.

Pendeluhr mit Musikwecker und Schlagwerk

in prachtvollem natur-nussbaumfarbigem Kasten, 75 cm hoch, schlägt halbe und ganze Stunden, weckt u. spielt die schönsten Musikstücke zur beliebigen Stunde.

Preis per Stück Kronen 14.-, ohne Musik . . . 10.-

3 Jahre schriftliche Garantie. Umtausch oder Geld retour. Versand per Nachnahme.

Uhren-Exporthaus
Max Böhmel
 Wien, IV. Margaretenstrasse 27/9.

Roskopf-Uhr K 3.-, Eisenbahner-Roskopf-Uhr K 4.-, Silber-Uhr K 7.-, Doxa-Uhr K 12.-, Omega K 20.-, Silberkette K 2.-, Gold-Uhr K 18.-, Goldkette K 20.-, Goldringe K 5.-, Wecker K 2.-, Turmglocken-Wecker K 5.-. Verlangen Sie meinen grossen Preisverant mit 5000 Abbildungen, welcher jedermann ohne jeden Kaufzwang franko umsonst zugesendet wird.

Öffentlicher Dank!

Der Unterzeichnete fühlt sich angenehm verpflichtet, Herrn

J.-U.-Dr. Siegfried Hübsch

Advokaten und Verteidiger in Strafsachen in Auftrag für die von ihm mit größter Sorgfalt und Energie durchgeführten und von Erfolg gekrönten Verhandlungen anlässlich des am 22. Dezember 1909 in Komotau stattgefundenen Zugzusammenstoßes seinen besten und herzlichsten Dank auszusprechen.

Ebenso dankt Unterzeichneter dem Obmann des Unterstützung- und Rechtshilfevereines Oesterreicher und ungarischer Lokomotivführer, Herrn

Karl Kühn

für sein uneigennütziges und stets bereitwilliges Entgegenkommen in dieser Angelegenheit.

Einem jeden Eisenbahner, insbesondere den Lokomotivführern, mögen diese Verhandlungen eine heilsame Lehre sein.

Aufsig, am 11. August 1911.
 Franz Zabe,
 Lokomotivführer i. P. der A.-L. E.

Der jetzigen Teuerung bietet man die Stirne
 durch direkten Einkauf beim Erzeuger. 40 Meter Reife, 4 bis 16 Meter lang, garantiert waschecht, prima Qualität, sortiert, Saucens, Herbst, Winter, Handtücher etc. um Kr. 16.- per Nachnahme. Zielten Seite für höchste Qualität, darunter 3/4-Satin für ein Kleid Kr. 20.-, fertige Hemden aus hochwertigem Feinleinen Kr. 2.50 per Stück. Angabe der Saucweite genügt.
Heinrich Goldschmied, Bystrici Nr. 188
 bei Neustadt a. d. Mettau in Böhmen.

Achtung! Eisenbahner!

Möbel auffallend billig!

2 St. Holzaussparbetten 30 K., Divan mit Matratze 30 K., Schlafsofa 16 K., 2 Kisten 36 K., 2 Doppeltischen 60 K., Bettelisch 8 K., 2 Doppeltischen mit Schubladen 78 K., Matratze 10 K., Dekorationsdivan 42 K., Ottomane 24 K., Schreibstisch 20 K., 2 Stühlenfedern 20 K., Zimmer- und Kücheneinrichtung postbillig.

EISLER (beideter Schätzmeister),
 Tischler- und Tapezierer-Möbel, Wien XV, Spargasse 2 (Haltstello Hotel, Holzwarth), „Zum Eisenbahner“.

Gutbezahlte Stellung

suchen stets diejenigen, die sich der weltberühmten Selbstunterrichtswerke „System Starack-Hachfeld“ zu ihrer Weiterbildung bedienen. Gründliche Ausbildung zum Monteur, Maschinenist, Werkmeister, Betriebsingenieur, Werkzeugmaschinenbauer, Maschinenkonstrukteur, Ingenieur, Formner und Gießermeister, Gießermeister, Schlosser und Installateur, Lokomotivheizer und -führer, Eisenbahntechniker, Elektriker, Elektriker, Elektriker. Ausführliche Prospekte und eine 62 Seiten starke Broschüre „Starack-Hachfeld“ werden auf Verlangen jedermann kostenlos zugesandt von

Schallehn & Wollbrück, Wien XV/1.

Brünnner Stoffe

für Herrenkleider zu billigsten Fabrikspreisen kauft man am besten bei

Etzler & Dostal

Brünn Nr. 93

Lieferanten des Lehrerbundes und des Staatsbeamtenvereines.

Durch direkten Stoffeinkauf vom Fabriksplatz erspart der Private viel Geld. — Nur frische, moderne Ware in allen Preislagen. — Auch das kleinste Mass wird geschnitten.
Reichhaltige Musterkollektion postfrei zur Ansicht.

Heile die Trunksucht

ehe der Trunksüchtige das Gesetz verletzt.

Rette ihn, ehe der Alkohol seine Gesundheit, Arbeitslust und Vermögen zerstört, oder ehe der Tod die Rettung unmöglich gemacht hat.

COOM ist ein Surrogat für Alkohol und bewirkt, dass der Trunksüchtige geistige Getränke verabschieden wird.
COOM ist vollkommen unschädlich und wirkt so intensiv, dass auch stark trunksüchtige Personen einen Rückfall niemals bekommen.
COOM ist das neueste, was die Wissenschaft in dieser Beziehung hervor gebracht hat und hat derselbe bereits Tausende von Menschen aus der Not, dem Elend und Ruin errettet.
COOM ist ein leicht lösliches Präparat, das z. B. die Hausfrau ihrem Gatten im Morgengetränk geben kann, ohne dass er das geringste davon merkt. In den meisten Fällen versteht der Betroffene gar nicht, weshalb er plötzlich Spiritus nicht vertragen kann, sondern glaubt, dass der übertriebene Genuss davon der Grund dazu sein wird, wie man oft eine gewisse Speise verabschieden kann, wenn man dieselbe zu oft genossen hat.
COOM sollte jeder Vater seinem Sohne, dem Studenten, geben, ehe er beim Examen durchfällt; wenn er dem Trünke auch nicht besonders ergeben ist, so schwächt der Alkohol dennoch sein Gehirn. Ueberhaupt sollte ein jeder, der nicht willenskräftig genug ist, sich dem Genuss geistiger Getränke zu enthalten, eine Dose **COOM** einnehmen. Selbiges ist völlig unschädlich. Der Betroffene konserviert dadurch seine Gesundheit und erspart sehr viel Geld, das sonst zu Wein, Bier, Branntwein oder Likör verwendet worden wäre.

Herr R. F. schreibt: Coom-Institut, Kopenhagen, Dänemark:
 Ich bitte so gütig zu sein, eine Schachtel Coom zu senden mit Postnachnahme à K 10.-. Ich habe einen Freund, der sich sehr stark dem Trünke ergeben hat, und möchte ihn gern abgewöhnen. Mit dem bis jetzt gesandten Coom habe ich schon drei Personen abgewöhnt und sind jetzt ganz tüchtige Männer, nur wollen sich die Menschen bei uns nicht anreden lassen. Vielmal dankend, verbleibe, ich Sie ehrend,
 R. F., Diögyör gyartelep 1910, XI/28, Ungarn.

Das Coom-Präparat kostet 10 Kronen und wird versandt gegen Vorauszahlung oder gegen Nachnahme nur durch:

COOM-INSTITUT Kopenhagen 314, Dänemark.

Briefe sind mit 25 Heller, Postkarten mit 10 Heller zu frankieren.

