

Wohlfahrt:  
Was wir begehren von der Zukunft fernem:  
Dass Brot und Arbeit uns gerettet seien,  
Dass unsere Kinder in der Schule lernen,  
Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.  
O. Hermann.

Telephon Nr. 2375, 10.526 u. 10.542.

Der

Shefferto 33.475.



# Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

Redaktion: Wien V/1, Bräuhausgasse 84.

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

### Sprechstunden

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

### Insertionspreis:

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

### Abonnements-Bedingungen:

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

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

Nr. 35

Wien, den 10. Dezember 1913.

21. Jahrg.

## Bedienstete u. Arbeiter der k. k. österr. Staatsbahnen heraus!

Donnerstag den 11. Dezember 1913 um halb 8 Uhr abends in Wimbergers Gaal-Localitäten, 7. Bez., Neubaugürtel Nr. 34 (Eingang Reuhongasse)

## Große Eisenbahner-Versammlung

Tagesordnung: 1. Die Verteilung der 15 Millionen-Aufbesserung für die Eisenbahner. Ref. Reichsratsabg. J. Tomšik und R. Müller. 2. Bericht über die Vorschläge der koalitierten Organisationen sowie der Arbeiterdeputation im Eisenbahnministerium. 3. Anträge und Anfragen zu obigen Punkten.

**Eisenbahner, Kollegen!** In dieser Versammlung wird Bericht erstattet über die Vorschläge im Eisenbahnministerium wegen der Aufbesserung für die Eisenbahner. Höret, was das Eisenbahnministerium machen will, wie bei den Aufbesserungen vorgegangen wird! Sprecht eure Meinung bei dieser Versammlung deutlich aus! Nehmt Stellung zu dem Vorgehen des Eisenbahnministeriums in der Aufbesserungsfrage! Erscheinet daher massenhaft in dieser Versammlung und gebt euren Willen kund.

Für die koalitierten Eisenbahnerorganisationen:  
Für den Lokomotivführerverein: Wien u. Prag  
Für den Gewerkschaftsverein: J. Smeykal m. p., Obmann. J. Schwab m. p., Obmann.  
Für den Konduktorenverein: Für den Bahnmittelverein: J. Fögel m. p., Obmann. J. Brandl m. p., Obmann.  
Für den Reintaxenverein der Eisenbahnbeamten: S. Steppert m. p., Obmann.

## Die Massen, das Parlament und die Gewerkschaften.

II.

Wer in den letzten Jahren die Stimmungen, wie sie sich verschiedenartig aus den Kreisen der bürgerlichen Massen äußern, verfolgt hat, für den wird der eigenartige Umschwung, der sich allmählich in der Stellung der Bourgeoisie zur Sozialpolitik vollzogen hat, immer deutlicher erkennbar. Es gab einstmal eine Zeit, wo die Geneigtheit für sozialpolitische Maßnahmen wenigstens bei einem großen Teil des Bürgertums sozusagen zur Mode geworden war, und wo es schon beinahe zum guten Ton gehörte, für die Fragen der Sozialreform tiefes Verständnis wenigstens zu zeigen. Aber auch das hatte seine guten historischen Gründe. Im Deutschen Reich waren es vor Jahren die bekannten kaiserlichen Erlässe, mit denen die Ära einer stählernen Sozialreform eingeleitet werden sollte, und die einen großen Teil des sogenannten freisinnigen Bürgertums mit Begeisterung über die Auffassung erfüllten, die selbst für soziale Fragen in den hohen und höchsten Kreisen vorhanden ist. In Oesterreich fiel die Begeisterung für die Sozialreform in die Zeit der Abkehr des gewerblichen Mittelstandes von den eigentlichen Herrschaftsidealen des sogenannten Manchesterliberalismus, der nach der Niederwerfung der feudalen Herrschaft durch die bürgerliche Revolution zur Macht gelangt war, und der nun allmählich, raffigierig, durch die schrankenlose Ausnützung der Menschenkraft sich seinen eigenen Staat einzurichten begann. Gegen die Aufrichtung der bürgerlichen Finanz- und Geldmacht begann jetzt die in ihrem einstigen Herrschaftsinteresse verlebte Alerisei zu revoltieren, und der von Haus aus ihr gleichgesinnte Adel schloß sich willig als Bundesgenosse an, um sich gegen die wachsende bürgerliche Finanzmacht zu wehren. Das geschah, indem man den bürgerlichen Mittelstand, der immer mehr in Abhängigkeit von der kapitalistischen Geldmacht geriet und von der Groß-

industrie bedrängt wurde, für sich zu gewinnen suchte. In der klerikal-antijewischen Agitation fehlten nun vorerst die großen und immer mehr wachsenden Massen der Arbeiterschaft, die man nun alsbald mit einem sozialreformatorisch zugeschnittenen Programm anzulocken versuchte. So kam die Zeit, wo man unter Freiherr v. Voglsang in Oesterreich in christlicher Arbeiterpolitik machte, und wo man sich vorerst auch gar nicht scheute, manche tatsächlich ehrliche und auch ernste Forderung in den Vordergrund zu stellen. Aber das Bedauerliche für die neuen Freunde der Arbeiterschaft war, die erhoffte und gewünschte Wirkung blieb aus; denn in Deutschland stieg trotz der kaiserlichen Erlässe die Flut der sozialdemokratischen Wahlstimmen, und auch in Oesterreich zeigte sich immer deutlicher, daß die breiten Schichten der Arbeiterschaft für den christlichen Sozialismus nicht zu haben sind. Der Grund dafür lag darin, daß die Massen sehr bald erkannten, daß man sich zu sozialpolitischen Zugeständnissen eigentlich nur aus reiner Furcht vor dem Sozialismus entschlossen hatte, und daß sie sonach als Sturmblöck gegen die Sozialdemokratie benützt werden sollten. Und so kam es, daß die Liebe, die man anfangs für die Arbeiterschaft auf verschiedenen Seiten empfand, sehr rasch wieder erkalte, und daß die Begeisterung für die Sozialreform allmählich wieder verschwand, als man erfahren hatte, daß sich damit die Arbeiterklasse nicht dauernd ihren wirklichen Klasseninteressen entfremden lasse. Zulezt haben ja diese sozialpolitischen Anwandlungen wohl noch bei einem Teil unserer Professoren und bürgerlichen Gelehrten angehalten und sind hier und da auch heute noch vorhanden. Aber auch in diesen Kreisen wird die Zahl der sogenannten Kathedersozialisten immer kleiner. Denn schließlich erweist sich die ganze bürgerliche Wissenschaft von der wachsenden Macht des Kapitalismus abhängig, die jeder zu fühlen bekommt, der nicht selbst zur großen Geldmacht gehört. Und so sehen wir, wie auch unter den sogenannten gelehrten Kathedersozialisten einer nach dem anderen umkehrt und gleichsam vor den einstigen radikalen Ideen die Furcht ergreift.

Das alles ist natürlich nichts rein Zufälliges. Die ganze Reihenfolge der Erscheinungen, die wir im praktischen Leben wie in der bürgerlichen sozialpolitischen Literatur und der Lehrtätigkeit wahrnehmen können, und die sich verfolgen läßt, gleichsam Schritt für Schritt, ist nur eine organische Gliederung in der Entwicklung, die sich in der kapitalistischen Volkswirtschaft vollzieht. Nun lastet vielleicht gerade in Oesterreich die erdrückende gewaltige Uebermacht der Großindustrie weniger auf dem bürgerlichen Mittelstand wie etwa im Deutschen Reich, wo der industrielle Kapitalismus anfängt, sich ins Amerikanische, Große und Gigantische auszuwachen. Aber dafür leiden die bürgerlichen Mittelschichten bei uns unter dem ganzen kleinstaatlichen Jammer und unter der ganzen national- und staatspolitischen Rückständigkeit und bürokratischen Beschränktheit, die hier zu Hause sind. Und das ist einer der besonderen Gründe, weshalb hier das Bürgertum jede neue soziale Forderung der Arbeiterklasse an den Staat gleichsam als eine Last empfindet, gegen die es sich zur Wehre setzen müsse mit allen Mitteln. Und deshalb erleben wir es immer wieder, daß bei uns die parlamentarischen Vertreter des Kleinbürgertums Arm in Arm mit den ärgsten industriellen Scharfmachern marschieren und rücksichtslos gegen die Wünsche der Arbeiterschaft frontieren. Der Druck, der in diesem Staate aus verschiedenen Gründen auf allen lastet, wird hier auf die Arbeiterklasse weitergegeben, indem man in jedem ihrer speziellen Wünsche und Forderungen eine Ursache an eben diesem ganzen sozialen Jammer erblickt.

Die Arbeiterklasse Oesterreichs wird sich also, um ein auf dem Parteitag gefallenes Wort zu ge-

brauchen, abgewöhnen müssen, immer nur wie hypnotisiert auf das Parlament zu blicken, das die großen Aufgaben, die unser harren, lösen soll. So lange die bürgerlichen Schichten eben in der Mehrheit sind und sich als Klasse fühlen, deren Interesse von dem der Arbeiterklasse verschieden ist, solange werden parlamentarische Kämpfe für die Arbeiterklasse nur wenig Erfolge aufzuweisen haben, weil eben auch in den Parlamenten das Klasseninteresse dominiert ist. Aber nichtsdestoweniger muß sich die Arbeiterklasse darüber im reinen sein, ob sie den kapitalistischen Staat mit allen seinen Schönheitsfehlern, mit oder ohne Parlamentarismus will. Den Scharfmachern, deren jetzt immer mehr werden, wäre heute eine Ausschaltung des Parlaments ganz angenehm, und es ist bezeichnend, daß man aus bürgerlichen Preßorganen wiederholt schon den Wunsch heraushörte, man möge dem parlamentarischen Jammer durch ein wenig Absolutismus ein Ende setzen. Daß also ein halbes Jahrhundert nach den großen Kämpfen um die Verfassung von dem Bürgertum diese freiwillig preisgegeben wird, hat heute seinen Grund darin, daß die Bourgeoisie weiß, daß sie an allem, was heute der Arbeiterklasse zugefügt wird, und was ihr vorenthalten wird, die Mitschuld trägt, von der sie sich im parlamentarisch regierten Staate nicht loszumachen vermag. Und so möchte sie lieber, daß der Parlamentarismus beseitigt werde, damit es so aussieht, als ob die bürgerlichen Parteien keine Schuld trifft, als ob sie sich frei wissen an der Reaktion, die sich allenthalben im Klassenstaate bequem einzurichten beginnt. Denn das ist ja gerade einer der Lehrreichsten Vorzüge des Parlaments, daß dadurch aufgezeigt wird, was ist, und daß die Feinde des Proletariats immer deutlicher erkennbar werden, weil es hier eine Täuschung der Arbeitermassen auf die Dauer nicht gibt.

So schwer es also wird, für die Arbeiterschaft im Parlament Erfolge durchzusetzen, so wenig ist dennoch Grund dazu vorhanden, sie völlig in Abrede stellen zu wollen. Nur muß heute der Irrglaube, der sich vielfach eingeschlichen hat, zerstört werden, als ob wir heute, weil wir das Parlament haben, auf unsere starken wirtschaftlichen Organisationen verzichten können. Akte der Gesetzgebung sind in der Regel der Vollzug wirtschaftlicher Notwendigkeiten. Und ganz besonders im bürgerlichen Klassenstaate, wo der Arbeiterschaft ein Heer von Feinden gegenübersteht, gilt die Erkenntnis, daß diese nur Siege erobern kann, wenn sie hinter allen ihren Forderungen eine starke unbezwingbare wirtschaftliche Macht wird setzen können. Jeder Erfolg im Parlament kann eben nur errungen werden, wenn in den bürgerlichen Klassen die Angst vor der proletarischen Macht lebendig ist. Die Arbeiterklasse wird also in den Tagen der Verumpfung und des sozialpolitischen Stillstandes ihre Gewerkschaften stärken müssen und alle gelben „Elemente“, auf die sich heute die bürgerlichen Parteien noch stützen, überwinden müssen, wenn sie als Klasse und als Weltmacht politisch und ökonomisch über ihre Feinde triumphieren will!

## Die Wünsche der Eisenbahner.

Vorschläge der Vertreter der Koalition beim Eisenbahnministerium.

Zu Gemäßheit des Beschlusses der am 15. und 16. November stattgefundenen Reichskonferenz der Hauptvertrauensmänner des Gesamtpersonals der k. k. Staatsbahnen sprachen am 5. d. M. die Vertreter der koalitierten Vereine, und zwar: des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines, des Rechtsschutz- und Unterstützungsvereines der Lokomotivführer in Wien, des Lokomotivführervereines in Prag, des Kondukteur- und

Unterstützungsvereines in Wien, des Bahnmeistervereines, des Zentralvereines der österreichischen Eisenbahnbeamten und ein Arbeiterzentralauschussmitglied als Vertreter der Eisenbahnarbeiter beim Eisenbahnminister vor, um demselben das Memorandum vorzulegen, das die Wünsche des Gesamtpersonals über die Durchführung des im Parlament einstimmig zugrunde getretenen 15-Millionen-Kronen-Beschlusses zum Inhalt hatte. Die Deputation bestand aus sieben Personen, und zwar die Herren: Schwab, Smejkal, Bieweg, Tögel, Brandl, Stepert und Tantsin. Obmann Genosse Schwab stellte dem Minister, bei dem sich auch Ministerialrat Dr. Voeg befand, die Deputationsmitglieder vor, überreichte demselben auch das Memorandum, zugleich auf die verschiedenen Punkte desselben eingehend, indem er insbesondere hervorhob, daß die Gesamteisenbahnerchaft mit Sicherheit darauf rechnen, die zweijährige Vorrückungsfrist durchwegs zu erlangen. Er unterstützte diese Forderung mit den Daten der Arbeiter, welche in je drei Jahren mit 30 Kr. vorrücken würden, welcher Betrag doch der Teuerung nicht angemessen ist, so daß die Arbeiter auf der Eisenbahn lebenslänglich mit Hunger und Not zu kämpfen haben. Nun soll ja infolge der 15-Millionen-Kronen-Zuwendung der Beschluß des Parlaments realisiert werden, und die Deputation ersuche deshalb vor dem Minister, weil die Eisenbahner in Sorge sind, ob ihre Wünsche, deren Erfüllung im Parlament zum Beschluß erhoben wurde, auch durchgeführt werden. Der Minister erklärte, daß gegenwärtig infolge der 15-Millionen-Kronen-Zuwendung an all diesen Punkten gearbeitet werde, die Arbeit jedoch noch nicht abgeschlossen sei und deshalb eine verbindliche Erklärung nicht gegeben werden könne. Eine solche Erklärung werde er jedenfalls nach Abschluß der Arbeiten im Staatsangestelltenauschuß abgeben. Der Minister verabschiedete sich sodann von der Deputation, worauf Ministerialrat Dr. Voeg verschiedene Einzelfragen mit den Deputationsmitgliedern besprach.

Genosse Tantsin besprach und begründete folgende Punkte: eine allgemeine Lohnaufbesserung; die Kürzung der Lohnvorrückungsfristen auf 2, 2½, beziehungsweise 3 Jahre, und zwar im Mindestmaß von je 20 S.; die Arbeitszeit der Bahnerhaltungsarbeiter und die Stabilisierungsfrage. Er beklagte sich auch darüber, daß neuerdings den Werkstättenarbeitern in den Heizhäusern eine Verschlechterung der Arbeitszeit droht, indem der Samstagnachmittag aufgehoben werden soll.

Genosse Smejkal bemerkte einleitend, daß die Lokomotivführer seit dem Jahre 1898 keine Verbesserung, wohl aber verschiedene Verschlechterungen in ihren Verhältnissen zu verzeichnen haben. Er trat für die Durchführung eines Gärtenausgleiches und die Auflassung der 1300-Kronen-Stufe ein, besprach die variablen Bezüge, die Dienst- und Ruhezeit, das Seh- und Gehörvermögen, die Qualifikation und die Disziplinarkommission.

Der Obmann des Kondukteur-Unterstützungs- und Rechtschutzvereines, Herr Tögel, besprach die Regulierung, beziehungsweise Erhöhung der Fahrgebühren bei den Zugbegleitern, die Nachdienstzulage oder die anderthalbfache Anrechnung der Stundengelder bei Nacht, und begründete diese Wünsche.

Der Obmann des Bahnmeistervereines, Herr Brandl, erörterte die Wünsche der Bahnmeister, deren Ernennung zu Beamten und die Ueberstellung in die Gruppe A bei jenen Personen, deren Ernennung nicht vollzogen werden kann, damit sie wenigstens deren Endgehalt erreichen können. Er trat weiters für einen Gärtenausgleich, Erhöhung des Reisepauschals, Gewährung von Nachdienstzulagen u. s. w. ein.

Der Vertreter des Zentralvereines der Eisenbahnbeamten, Herr Stepert, wies auf den Wunsch eines Gärtenausgleiches hin, der bei den Beamten immer dringender wird und sich als zwingende Notwendigkeit herausstellt. Diese Durchführung möge analog der Staatsbeamten erfolgen. Endlich möge bei den weiblichen Beamten die Quartiergeldfrage gelöst und die Ortszulage aufgehoben werden.

Ministerialrat Dr. Voeg erwiderte, daß das Eisenbahnministerium sich streng im Rahmen der derzeit zuzuwendenden 15 Millionen Kronen halten müsse. Bestimmt sei heute schon eine Lohnaufbesserung bei den Arbeitern, die jedoch nicht allgemein, sondern nur örtlich zur Durchführung gelange. In der Frage der Stabilisierung bei den neuverstaatlichten Bahnen stimme er im allgemeinen zu und dürste deren Durchführung erwogen werden. Er sehe auch selbst, daß in der Lohnautomatik eine Lösung dringlich sei, welche wohl erfolgen wird. Was die übrigen Fragen betreffe, könne er derzeit den Gärtenausgleich bei den Unterbeamten in Aussicht stellen. Alles andere bedarf gründlicher Erwägung, weil mit den 15 Millionen Kronen doch nicht alles gedeckt werden könne. Er sei aber gern bereit, falls irgendein Restbetrag erübrigt werden würde, denselben für die wichtigsten Wünsche des Personals aufzuwenden.

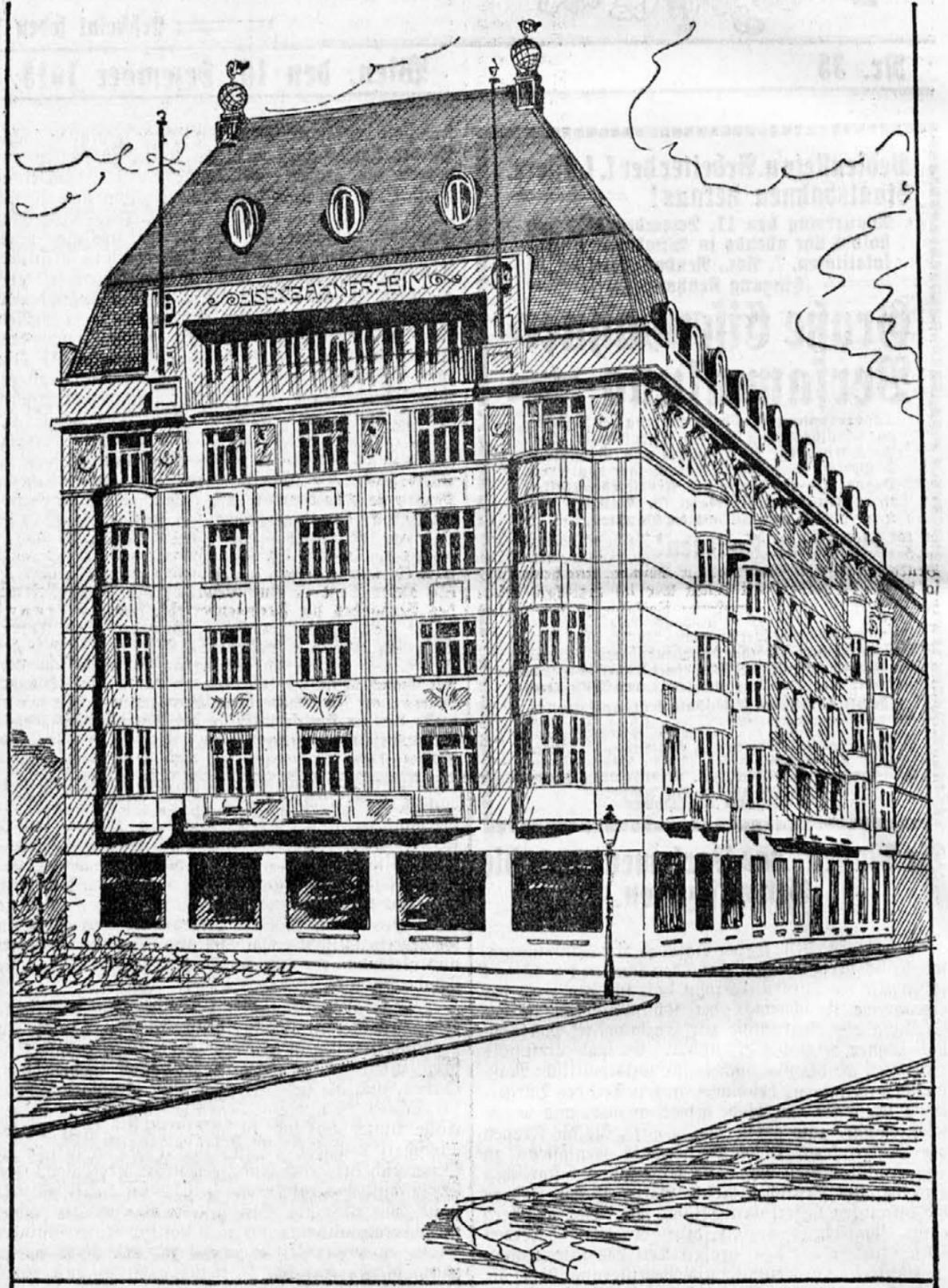
Im allgemeinen konnte bezüglich der Hauptforderungen des Personals, und zwar in den Fragen der Kürzung der Vorrückungsfristen bei den Arbeitern (zwei Jahre) sowie der gleichmäßigen Vorrückungshöhe (20 S. täglich), ferner der zweijährigen Vorrückungsautomatik bei den Dienern, Endgehaltserhöhung auf 2000 Kr., Nachdienst- und Verschubzulagen an das Wächter- und Verschubpersonal, Gärtenausgleich für Unterbeamte und Diener, Auflassung der Gehaltsstufe von 1300 Kr. und Erhöhung des Endgehalts auf 3000 Kr. für Unterbeamte, Ernennung der Unterbeamten zu Beamten; schließlich für die Beamten die Ergänzung der Gärtenausgleichsmaßnahmen, der Erhöhung der Quartiergeldquote in die Pensionsbemessung und für die weiblichen Bediensteten die Umwandlung der ortsklassenmäßigen Zulage in Quartiergelder ein abgeneigter Standpunkt des Ministerialrates Dr. Voeg nicht bemerkt werden. Aber das faktische Ergebnis dieser Vorprache ist so klein, daß es nicht zu verwundern ist, wenn die Deputationsmitglieder, die über dreiviertel Stunden die Hauptforderungen des Personals darlegten, vollständig unbefriedigt das Eisenbahnministerium verließen.

## Im eigenen Heim.

Wir können den Herren Baden und Guttenberg jedoch schon heute sagen, daß ihr Handsreich mißlingen wird. Wir haben unter dem liberalen und dem Taaffeischen Regime solche Dinge viel zu häufig mitgemacht, um im Variieren solcher Lustspiele nicht geübt zu sein. Die Verschwerde an das Reichsgericht ist bereits erhoben worden, und es besteht für uns kein Zweifel, daß dieses Vorgehen als eine flagrannte Ungeheuerlichkeit erklärt werden wird. Wir arbeiten aber auch schon wieder frischen Mutes an der Neuaufrichtung unserer Organisation, und an der eisernen Entschlossenheit unserer Genossen werden die Tüden eines Guttenberg so sicher zu Schanden werden, wie die der Giska und Taaffe zu Schanden geworden sind."

(Aus dem „Eisenbahner“,  
25. März 1897.)

Knapp sechzehn Jahre sind dahingegangen, da als Antwort auf die Märzwahlen 1897 der Badenische Eisenbahnminister Guttenberg zu dem Handsreich wider die Eisenbahnerorganisation ausholte. Knapp sechzehn Jahre, und heute können wir über die Festsieger berichten, die aus Anlaß der Eröffnung des eigenen Heims, des „Eisenbahnerheims“, am Sonntag veranstaltet wurde. Töblich zu treffen vermeinten sie uns damals, die Baden und Guttenberg, der polnische Schnapsjunfer und der General, dem die Verwaltung der Eisenbahnen ausgeliefert war, töblich zu treffen vermeinten sie uns und sie haben sich selber geschlagen, der Junfer und der General. Unsere erste Antwort auf den Anschlag war: „Wir arbeiten frischen Mutes an der Neuaufrichtung unserer Organisation.“ Wir haben nicht zuviel gesagt. Die Tüden Guttenbergs und Baden's sind an der Entschlossenheit unserer Organisation zuschanden geworden, sie haben diese Entschlossenheit nur von neuem gespornt, die Vereinigung aller Brüder vom geflügelten Rad nur um so fester geschnitten, nur um so kräftiger gedeihen lassen. Von



Jahr zu Jahr wuchsen die Reihen, die sich um uns scharten, von Jahr zu Jahr stiegen die Aufgaben, die ihrer Erfüllung durch uns harrten, größer wurde die Arbeit, immer größer auch der Stab von Mitarbeitern, die die Zentrale heranziehen mußte, um den Aufklärungsdienst und die Verteidigung der Lebensinteressen der organisierten Eisenbahner leisten zu können, und schließlich mußten wir daran denken, uns im eigenen Heim eine dauernde Stätte zu schaffen für die Arbeit, die uns die Gesamtheit anvertraut hat. Wenn wir uns heute freudigen Herzens rückerinnern an jene Sturmstage, da unsere Organisation in ihrer heutigen neuen Form wiedergeboren wurde, wenn sich in die Freude mengt etwas wie Stolz, daß es uns gelungen ist, alle die Widrigkeiten zu überwinden, so wissen wir, daß Freude und Stolz in diesem Augenblick, da wir äußerlich die erste und schwerste Kampfzeit unserer Or-

ganisation abschließen, nicht unsere Gefühle beherrschen könnten, wenn uns nicht die proletarische Fähigkeit, die proletarische Kampftüchtigkeit, der proletarische Trotz aufrecht erhalten hätten in den schwersten Zeiten, wenn uns nicht Zehntausende mit ihrer ganzen Kraft zur Seite gestanden wären.

Die erste und schwerste Zeit ist hinter uns. Wir haben Zehntausende um unser Banner geschart, das stolz flatterte von den Zinnen unserer Burg, da wir Einzug hielten — mehr als ein halbes Hunderttausend organisierter Eisenbahner steht mit uns, aber ein Vielfaches dieser Zahl steht noch teilnahmslos abseits oder feindlich uns gegenüber, irreführend, blind vertrauend den Helken des Wortes oder verantwortungsloser Lat. Zehntausende sind um unser Banner geschart — Hunderttausende gilt es noch zu werden, gilt es noch zu gewinnen, wenn wir stark genug werden sollen, unsere Zukunft zu meistern.

Die Festung haben wir. Wohlan! Rühren wir die Trommel. Es gilt noch Hunderttausende neuer Streiter zu werben, soll uns der Tag gerüstet finden.

Das Eisenbahnerheim.

Die vornehmste Schule neuerzeitlicher Baukunst lehrt, daß es weniger auf das prunkvolle Äußere ankommt, daß es aber unerlässlich ist, nach den Zwecken zu fragen, denen ein Bau zu dienen hat, und daß der möglichst reifsten Erfüllung dieser Zwecke das äußere Gesicht des Baues unterzuordnen ist.

Das „Eisenbahnerheim“ ist auf teuren Grund gestellt. Die späte Entwicklung dieses durch den Fall der Linienwalle frei gewordenen Stückes von Margareten an dessen äußerstem Umkreis hat eine gewaltige Steigerung der Grundwerte zur Folge gehabt. Auf teurem Grund die Verzinsung für das aufgewendete Baukapital hereinzubringen, ist eine um so schwierigere Sache, wenn ein Bau von Arbeitern geführt wird, die den berechtigten Ansprüchen der Bauhandwerker, der Proletarier, die dieses Werk geschaffen haben, in volstem Umfang und oft darüber hinaus Rechnung zu tragen haben.

ationen Einzug gehalten. Für sie alle zweckmäßig Raum zu schaffen, war die eine Aufgabe.

Ihr Verwandt war die zweite. Auch die Margareter Genossen mit ihren vielen Organisationen entföhren noch eines Mittelpunktes, eines Heims. Da und dort zerstreut, in allen Gassen fast gibt es Stige von Organisationen, politischen und gewerkschaftlichen. Auch dieser Not und insbesondere der an geeigneten Versammlungs- und Beratungssälen sollte gesteuert werden. Die Eisenbahnerorganisation selbst bedarf eines Saales für ihre größeren Veranstaltungen, sie bedarf kleinerer und mittlerer Räume für ihre Konferenzen und für die Zusammenkünfte der Vertrauensmänner.

Gast- und Cafewirtschaft waren aber auch unerlässlich sich aus einem anderen Grunde. Längst lag es uns am Herzen, den Wunsch unserer Freunde außerhalb Wiens zu erfüllen, ihnen, wenn sie die Organisation nach Wien rief oder wenn sie einige Urlaubstage in der Großstadt verbringen wollten, ein Heim zu bieten. Dieser Wunsch ist, wenn auch in bescheidenem Maß, beim Bau des Eisenbahnerheims in Erfüllung gegangen. Der Eisenbahner, der sich das ganze Jahr auf der Strecke herumplagen muß, der aus dem ewigen Einerlei der Kleinstadt oder gar des ländlichen Ortes, in dem er stationiert ist, nie herauskommt, hat das umgekehrte Urlaubsbedürfnis wie der Großstädter. Diesen zieht es ins Grüne, den anderen aber in die Großstadt. Naturneipen kann er das ganze Jahr, soweit es ihm seine freie Zeit erlaubt, ein wenig von den Kulturgenüssen nachhen kann er nur in der Großstadt. Eine gute Theatervorstellung sehen, Museen besuchen, die Stätten kennen zu lernen, von denen er so oft in der Zeitung liest, das Parlament, das Rathaus, das will er in seinem Urlaub. Die freie Fahrt macht es ihm leicht, nach Wien zu kommen, die „Fremdenwurzerei“, über die erst dieser Tage in einem Vortrag der Generalsekretär des Verbandes für Fremdenverkehr, Fedor Gereny, klagte, macht es ihm unmöglich. Wien hat in der Innern Stadt eigentlich nur erstklassige Hotels, alles, auch in den Reihenhäusern, ist nur auf Millionäre zugeschnitten. Was wir brauchen, ist, daß wir den weitverbreiteten Glauben besiegen, der Fremde werde in Wien gemurgt. Wir müssen mehr für die Reisebedürfnisse des Mittelstandes sorgen. So mahnte dieser Kenner. Ganz dasselbe haben die Eisenbahner, wenn sie gelegentlich nach Wien kamen, beob-

achtet und auch in ihnen hat sich die Furcht, hier nicht durchzukommen, so festgesetzt, daß die meisten ihre Sehnsucht nach der Großstadt zurückstellen. Ihnen zu dienen war mit eine Aufgabe, die dem Baukünstler gestellt war. Im Dachgeschoß, das mit dem Erdgeschoß durch einen Aufzug verbunden ist, sind zehn Fremdenzimmern und eine Dusche, zwei Wannenbäder, ein Waschraum und ein Lese- und Schreibraum mit Balkon auf den Gürtel vorgelesen, vornehmlich zur Benützung für die auswärtigen Eisenbahner, die hier für eine Nacht den bescheidenen Preis von Kr. 1.20 bezahlen werden, wofür ihnen in einem schön ausgestatteten Raum ein gutes und reines Bett geboten wird. Vom Balkon aus kann ihr Blick in die Weite fliegen, zum Greifen nahe die grüne Insel Schönbrunn mit ihrer Gloriette, zu den Füßen aber das Stadtgrün des Gürtels. Vor dem Hause die Straßenbahn, um die beiden nächsten Ecken die nach der Stadt führenden Anschließlinien 61 und 63 und fünf Minuten höchstens vom „Sotel“ entfernt die Station Margareten Gürtel der Stadtbahn. Dem billigen Zimmerpreis angepaßt billige Verpflegung im Hause. Alles wäre also da, dem Reisebedürfnis der Eisenbahner und dem Bedürfnis der Stadt nach Fremdenzufluß zu dienen, nur noch nicht die — Erlaubnis. Wer in Oesterreich Fremde beherbergen will, bedarf einer „Konzession“, so wie der, der einem Gast Kaffee, Branntwein, Bier oder Wein verkaufen will. Diese „Konzession“ ist noch ausständig. Wir wollen hoffen, daß die Gäste, die das neue Heim beziehen wollen, nicht allzulange auf die Erlaubnis werden warten müssen, im eigenen Heim wohnen zu dürfen.

So weit die Zwecke der Organisationen, denen das Haus zu dienen hat. Daneben ist es aber auch ein großes Wohnhaus. Auch dieses angepaßt den durch die Lage des Hauses inmitten eines Wohnviertels des Mittelstandes gegebenen Bedingungen. Keine Kleinwohnungen. Durchwegs Zwei- und Dreizimmerwohnungen mit Zubehör — Bade- und Dienerzimmer. Auch hier hatte der Baukünstler dankbare Aufgaben, vor allem die, die gesundheitlichen Bedingungen des Wohnens so weit zu erfüllen, soweit sie sich innerhalb der Großstadt erfüllen lassen. Sehr gute kam dem Architekten dabei die natürliche Lage des Eckhauses, der nach dem Osten und Süden ausludet. Aber auch den hoffseitigen Räumen fehlt nicht Sonne und Licht. Manche geheiligte Ueberlieferung der Wiener Hausbauer mußte dabei über Bord. Auch „die Küche auf die Gasse“ findet sich in diesen Wohnungen.

Saben wir so einen allgemeinen Ueberblick über die gestellte Aufgabe gewonnen, so erübrigt uns nur noch, uns da und dort liebevoll in die Einzelheit zu versenken, um das Ganze als eine Kunstinheit zu erkennen, die allein Befriedigung gewähren kann. Wie im Leben, so hat auch in der Kunst das Halbe keinen Wert. Die notwendige Anpassung an die Umgebung, die gesteigerten Ansprüche, die auf die kleinen Behaglichkeiten des Lebens gerichtet sind, auf die Eindämmung der Gefahren und auf die Ersparrung häuslicher und auch anderer Arbeit, zum Beispiel der des Stiegensteigens, machten es nötig, daß das Wohnhaus, sollten die Wohnungen ihren Platz auf dem Markt finden, künstlerisch vornehm und nach den neuesten Erfahrungen der Bautechnik und Innenausstattung errichtet wurden. Waren diese Grundsätze für das Wohnhaus unabweisbar, so konnte man dabei nicht halt machen. Auch alle übrigen Teile des Hauses mußten ihm angepaßt werden, sollte die künstlerische Einheit zustande kommen.

Feuilleton.

Der Kapitalist.

Zu einem Krokodile kam Ein armer Teufel voller Gram, Der sprach zum Krokodile: Du, halte doch mal stille! Du bist so rundlich und so nett, So ungewöhnlich dick und fett, Du bist ein Kapitalist!

Allein es sprach das Krokodil: „Am Gotteswillen, schweige still! Ich bin ein guter Christe, Und gar kein Kapitalist; Ich freße mich, ich armer Lurh, Nur gerade noch so leidlich durch In diesem armen Lande.“

Da sah man gleich dem armen Mann Die echte Bruderliebe an; Er sprach zum Krokodile: „Ich hol dir was, sei stille!“ Doch wie er grad sich wenden will, Da kriecht ihn schnell das Krokodil; 's war doch ein Kapitalist.

Loft.

Die Zivilliste.

Ein gänzlich unmöglicher Dialog. Der König. Der Minister. Der König hat gut gefrühstückt, ist sehr aufgeräumt und es ist ihm über Nacht etwas eingefallen. Das kommt selten vor, aber es ist diesmal so. Und er hat einen Entschluß gefaßt.

Der König: Sagen Sie mal, mein lieber Herr von Trottelmann, weshalb zahlen sie meine Untertanen — hm — das Volk — weshalb zahlt es mir eigentlich die Zivilliste?

Der Minister: Weil — ja — Majestät — weil es immer so gewesen ist — und — aber natürlich weil Suer Majestät diese Einkünfte verfassungsmäßig zusteht!

Der König: Ich bin nämlich, mein lieber Herr von Trottelburg —

Der Minister: Verzeihung, Majestät — Trottelmann —

Der König: Wichtig! Wichtig! Sie wechseln so schnell, die Herren Minister. Ich weiß da manchmal nicht — Also — hm — was ich sagen wollte, ich habe mich entschlossen, auf die Zivilliste zu verzichten.

Der Minister: Ich verstehe nicht recht —

Der König: Ja! Ja! Verzichten! Lieber Trottelfeld. Ich habe da so 'n Buch gelesen. Heimlich natürlich heimlich, lieber Trottelberg. Na, der Mann gibt es uns armen gekrönten Häuptern ordentlich. Dem Ranne soll geholfen werden. — Will modern werden. „Erster Diener meines Staates.“ Und so weiter. — Sagen Sie mal, wieviel Mammon kriegt ich eigentlich so im ganzen?

Der Minister: Dreimillionenvierhundertsechshundertsiebzigtausendvierhundertfünfundfünfzig Mark und einunddreißig Pfennig. Ganz genau, Majestät.

Der König: Per Monat? Der Minister (sehr erschüttert): Gut, per Jahr allerdings. Per Anno gewissermaßen, Majestät.

Der König: So, so. Na ja, man weiß das nicht so genau, was der ganze Krempel eigentlich kostet. — Wieviel kriegen Sie eigentlich, lieber Trottelheim?

Der Minister: Dreihigtausend Mark, Majestät.

Der König: Na, das verdienen Sie auch nicht ab! — Wir wollen erst mal die Millionen von meiner Zivilliste streichen. Wenn ich mir's recht überlege, wird doch das meiste durch meine Jagden und Reiten und durch die blödsinnig vielen „Bohnsfe“, die ich habe, verpulvert. Weg damit! Ich habe doch auch ein ganz hübsches Privatvermögen. Wie viel eigentlich?

Der Minister: Es dürften, Majestät, so etwa fünfzig Millionen herauskommen.

Der König: Zum Donnerwetter! Das ist doch recht anständig! Da reichen doch die Zinsen wahrhaftig zum Amüsieren. Nun erklären Sie mir bloß, lieber — ah — Trottelfeld, wozu zahlen mir die Untertanen noch vier Millionen dazu??

Der Minister (steht sprachlos und überlegt krampfhaft).

Der König: Also weg damit! Will bezahlt werden wie jeder andere Beamte. Wie lang arbeite ich täglich Regierung?

Der Minister: Aber, Majestät, ich bin...

Der König: Zwei Stunden! Im Durchschnitt, nicht wahr? Vorträge, Unterschriften, Schluß. Dann noch Besuche und Empfänge. Schön. Sagen wir also, vier Stunden im ganzen, täglich. Was bekommt ein höherer — hm — also gut — ein sehr hoher Beamter per Stunde?

Der Minister: Majestät —

Der König: Sie arbeiten fünf Stunden per Tag, nicht wahr? Macht etwa 1500 im Jahr. Sie kriegen 30.000 Mark. Macht 20 Mk. per Stunde. Ist doch sehr anständig, finde ich! Also, soll man mir meinetwegen 25 Mk. zahlen. Damit

ich was Besonderes habe. Wie sagen doch unsere braven Blätter so schön? „Nation sich selber schuldig“ u. s. w.

Der Minister (verblödet allmählich): Majestät — Der König: Wenn ich Geld brauche, kann ich ja Ueberstunden machen...

Der Minister: Majestät — Der König: Wo könnten Sie mich denn etwa noch beschäftigen?

Der Minister: Majestät —!!! Der König: Man könnte mir vielleicht noch eine Zulage bewilligen. Für die „Repräsentation“. Obgleich ich, im Vertrauen gesagt, diese sogenannte Repräsentation für Unsinn halte. Ich muß mich fortgesetzt umziehen, „leutselig“ sein und Sprüchlein herfagen, die ebenso überflüssig sind.

Der Minister (erholt sich langsam): Ich bin geradezu fassunglos, Majestät —

Der König: Jetzt sind Sie fassunglos? Warum denn? Wieso? Weshalb? Ich will auch mal Mensch sein! Ich will auch mal modern sein! Ich will wissen, wozu ich da bin! Ich will etwas leisten und dafür mein ehrliches Geld kriegen! Ich will lesen, was ich mag, und denken, was ich will! Das sagen Sie der Volksvertretung! Das schreiben Sie in unsere braven Regierungsblätter —

Der Minister hat sich ermannt und beginnt ernst, fast beleidigt und voller Hoheit):

Majestät! Nie werde ich zu diesen Ungeheuerlichkeiten meine Hand bieten! Die Regierung, das Parlament, das Volk hat das verbriefte Recht, Ihnen diese Millionen zu zahlen! Majestät geruhen an die heiligsten Güter der Nation zu tasten! Die verheerende Seuche der Vernunft macht, so scheint es, selbst vor der gekrönten Stirn nicht mehr halt! Ich aber gestalte mir, Majestät, es auszusprechen, daß, wenn diese grassierende Krankheit siegt, wenn sie selbst die Stützen von Thron und Altar infiziert — so bricht die von Gott gewollte Ordnung von Arm und Reich, von Macht und Ohnmacht, von Genuß und Plage tragend und donnernd zusammen! Ich bin auch überzeugt, daß auch Surer Majestät allergetreueste, nationalgeheimte Opposition sich heilbenmütig weigern wird, diesen Umsturz zu sanktionieren. — Ich bitte um meine Entlassung, Majestät.

Der König (nach einer Weile. Resigniert.) Also nicht. — Sie bleiben, Trottelwitz —

Der Minister (mit Haltung. Unnahbar.) Trottelmann, Majestät.

Der König: Wichtig! Ja! (Verföhren.) Sie wechseln so oft, diese Minister... Sie bleiben im Amt, Trottelmann. Ich werde mir die vier Millionen weiter gefallen lassen — ein bedauernswertes Opferlamn der heiligsten Güter der Nation!

Das war gut. Das Haus ist künstlerisch wie aus einem Guß. Auch die Räume, die ausschließlich den Organisations- und ihren verschiedenen Zwecken dienen, sind durch die Kunst zu einer gewissen Heiligkeit erhoben, die den Männern und Frauen, die hier Aufklärung zu empfangen oder zu geben haben, einen würdigen Rahmen gibt für ihr Streben und Wirken. Proletarische Organisationsarbeit muß nicht notgedrungen in rauchigen Spielstätten errichtet werden; im Gegenteil: wenn ein Anspruch hat auf alles Schöne, Hohe, auf alles Beste, so der, der alles schafft. Es bedarf keiner Entschuldigung, daß die Räume, in denen die Eisenbahner an dem inneren Ausbau ihres Werkes, des Werkes aller arbeiten, schön sind — so sollen sie sein. Es bedarf keiner Entschuldigung, daß ein Saal voll Licht und Glanz der Proletarier wartet, wenn sie nach lauren Wochen frohe Feste feiern — so soll es sein. Es bedarf keiner Entschuldigung, wenn in allen Räumen, wo viele Menschen verkehren, waschbare Wandverkleidungen gewählt wurden — so muß es sein, will man nicht die Gesundheit gefährden, und Dank gebührt den Erbauern, wenn sie diese waschbaren Stoffe in buntem Wechsel wählten, Marmor und Kunststein, Linoleum und japanische Metalltapete oder ein englisches Erzeugnis, um die Kälte waschbarer Wände durch die Wärme der Töne und den Wechsel der Stoffe zu überwinden, wenn sie das gesundheitlich Notwendige nützten, um gerade damit künstlerische Wirkung hervorzubringen. So kam denn im Eisenbahnerheim mancher proletarische Künstler auch zu stillen Ehren.

Schon wenn wir durch den Hauseingang — er befindet sich in der Bräuhausgasse — treten, umfängt uns Kunst. Das Inventar ist eine getriebene Lombardarbeit, die jeder Kunstgewerblichen Schau zu hohen Ehren reichen würde. Es ist ein Erzeugnis der proletarischen Schlosser, die sich in der Arbeitergenossenschaft der Schlosser Wiens zusammengetan haben. Auch das Abschlußtor des Aufzuges mit seiner gehämmerten Messingzier ist ihre Arbeit. Hinter dem Tor ein kurzes, zweites Klurstück, in dem uns schon die wohlige Wärme umflutet, die das ganze Haus dank der Zentralheizung durchzieht, und dann die Halle, die jeden sofort unterrichtet, wohin er nun seine Schritte lenken soll. Links als Abschluß zwei Treppen. Die eine führt in das Wohnhaus und zum Aufzug, die andere in die Organisationsräume des Rechtschutzes und Gewerkschaftsvereines. Dazwischen ein gläserner Kasten: der Raum des Hauswarts, dem zugleich das Amt des Herbergsbeamten wird. Von hier aus übersteht er alles, sieht jeden mühelos kommen und gehen, sieht, ob der Aufzug der Bedienung harret, ob Gäste für die Herberge kommen. Eine gleich schöne wie zweckdienliche Lösung ist dieses Glashaus des Torhüters. In der Geraden kommen wir durch die Halle in den Speisesaal der Gastwirtschaft, eine Einrichtung, die schon auf die Herbergszwecke Bedacht nimmt, wie auch links neben der Stiege ein Zugang zum Kaffeehaus vorgezogen ist. Wir sind auf einem Gang. Links geht es in die Tische, in den unter dem Kaffeehaus liegenden größten Klubsaal und das daneben befindliche kleinste Klubzimmer, das bei größeren Tagungen ein sehr brauchbarer Nebenraum sein wird, rechts in den Speisesaal. Das ist ein Raum von erlesener Schönheit, die vor allem die dem Eintretenden gegenüberliegende Fensterwand hervorbringt. Eine geschwungene Linie am Fuß der Fenster, die in ihrem Schnitt dieser Linie folgen, bringt diese Wirkung hervor. Ein ins Bläuliche spielendes Epheurnament bildet die Wandbemalung über dem Gefäß. Dazu Beleuchtungskörper aus dem matten holländischen Metall, das den Vorzug hat, daß es ohne Fuhappen immer gleich schön bleibt, und weißgedeckte Tische, und der appetitliche Saal ist gegeben. Zum Essen förmlich aufgereizt wird aber der, der einen Blick in die anstehende Küche wirft. So soll's sein! Die Küche hell und freundlich, geräumig, nicht versteckt, nicht irgendwo im Keller. — wenn man Zutrauen zu der Kunst der Köchinnen gewinnen will. Eine abseits gelegene Waschanstalt mit großem Spiegel gibt den hier waltenden Frauen auch dazu Gelegenheit, ihr Neuheres der Umgebung anzupassen. Auch das gehört ja dazu, daß reine und nette Menschen in der Küche am Werke sind, soll es uns recht schmecken. Alles arbeitssparend. Zu den Suppenkesseln braucht nicht Wasser geschleppt zu werden. Ein Auslaufhahn darüber ist beweglich und bedient beide Kessel. Die Abwässerung ist von der Küche durch den Vorwärmsfen getrennt. Völlig abgefordert sind auch der Arbeitsraum des Fleischer und die Kühlkammer. Damit es erspart bleibe, Fleisch und sonstige riechende Stoffe durch das Gasthaus zu tragen, mündet hier rückwärts ein Gang ein, der von der Saalstiege abzweigt und an der Nordwand des tiefgelegten Saales in einen Schacht führt, der zugleich als Lichtschacht für den Saal dient.

Gegen die Straße zu schließen sich an den Speisesaal das Extrazimmer und die durch Nebenzier ebenso heiter gestimmte schöne Schankkubane. Dem Schankburschen ist durch den Fahaufzug manche Arbeit, den Gästen mancher überflüssige Rarm erspart. Hinter der Schank gegen den Speisesaal zu ist noch ein Raum abgekommen, in dem das Tischgerät aufbewahrt wird. Hier sind auch die Telephonzelle und der Ruheraum der Kellner in arbeitschwachen Stunden.

Zur Gastwirtschaft gehört auch der Saal. Dem Schankburschen gegenüber ist eine Tür, die uns in ein Vorhaus führt, in das man auch geradewegs von der Straße kommen kann. Ueber eine Stiege kommen wir an der geräumigen Kleiderablage vorüber in den Saal, der seinesgleichen in Wien an Schönheit suchen muß. Für etwa 500 Menschen Fassungsraum bietend, ist er dennoch in seiner ganzen Wirkung so intim, daß man es gar nicht glauben will, er könne ein halbes Tausend Menschen fassen. Die Nordwand empfängt Tageslicht und ebenso kommt von der Decke durch zwei Einlässe natürliches Licht. Diese Einlässe sind so verkleidet, daß sie den Eindruck von Lustern hervorbringen. Mächtige Körbe, gefügt aus geschliffenen Glasprismen, hängen unter den Lichtschächten der Decke. Wieder ist das Schöne und Zweckmäßige vereint. Die beim Abendglanz in allen Farben des Regenbogens glitzernden und funkelnden Glasprismen brechen das Tageslicht und verteilen es im Raum. Für die Abendbeleuchtung sind in die warmgraue Decke Halbkugeln aus Mattglas gefügt,

hinter dem die elektrischen Gestirne aufleuchten und an den sechs mit eichenfarbendem Kunstlein verkleideten acht-eckigen Säulen sind zierliche Lichtträger und ebenso an den Wänden und an den Brüstungen der Galerie, die die drei hünenfreien Wände des Saals umziehen. Die Bühnenwand in weißgoldene Zier getaucht, zart wie Mosaik, leuchtend wie der Tag. Und hören kann man hier! Auch das halb laut geprüchene Wort verflingt nicht ungehört.

Hinter der Bühne zwei Umkleidezimmer und der Nachraum, ein in rotes Dämmerlicht getauchtes Ruheplätzchen für Hör- oder Tanzmüde mit bequemen, anheimelnden Sitzgelegenheiten und mit Erfrischungsmöglichkeit.

Zum Saal gehören noch zwei weitere Klurräume als Nebenräume. Auch sie haben schon ihre Mieter.

Haben wir diesen Rundgang hinter uns, so erübrigt mir noch, einige Worte über die Räume des Rechtschutz- und Gewerkschaftsvereines zu sagen. Die Stiege rechts in der Halle führt eine Treppe hoch geradewegs in den Bereich des Hauptzuges unserer Organisation. Wieder finden wir den Gedanken der Anordnung als Ganzes um einen Mittelpunkt glücklich ausgedrückt. Wir treten in eine getafelte Halle, die tagsüber Warte- und Vorraum, abends aber Sitzungsraum sein wird. Um ihn herum ist alles angeordnet, was zu dem Betrieb einer großen Organisation gehört. Zur Linken ein Raum mit Waschtischen und kühlbaren Garderobekästen. Jeder Angestellte legt hier ab. Die nächste Tür führt uns in einen Gang, an dessen Ende wir in den Nachraum kommen, zu dessen linker Seite noch der Raum für verreckbare Drucksorten ist; zu seiner Rechten ist aber die Mitgliederverzeichnisabteilung, ein saalartiger Raum mit hohen vielfach gefächerten Kästen, in denen die Standesblätter der Mitglieder übersichtlich geordnet werden können, so daß sich die Hauptstelle der Organisation jederzeit über jedes einzelne Mitglied unterrichten kann: über seine Leistungen wie über seine Empfänge.

Die Mittelstiege des Nachtraumes führt in die Expedition des „Eisenbahner“ und weiter gegen die Mitte zu kommen wir in die Kasse und Buchhaltung, genau in der Mitte zum Zimmer des Genossen Rudolf Müller, des Verwalters, des Herrschers in diesem Reich. Die letzte Tür an der Saalwand führt uns in das Bereich des Genossen Tomshik. Sie öffnet sich in einen Gang, an dessen Ende die zwei Räume der Redaktion des „Eisenbahner“ angeordnet sind. Rechts abweigend vom Gang sind die Kanzleien der „Zentrale“, die Rechtschutz- und Werbeabteilung, das Sekretariat und schließlich das Zimmer des Obmannes. Vom Sekretariat und vom Büro Tomshiks führen wieder Türen in den Mittelraum, um den herum alles gereiht ist. Der Mittelraum empfängt durch einen weiten ausgebauchten Fensterplatz, wie auch durch seine Tafelung künstlerische Wärme. Hier wird der „grüne Tisch“ der Zentrale stehen. Möge die Beratungsarbeit, die an ihm zu leisten ist, immer gedeihen zum Wohl und Heil aller Brüder vom geflügelten Rad.

Damit sind wir mit dem Rundgang fertig und es erübrigt mir noch ein Wort besonderen Dankes zu sagen dem Genossen Rudolf Müller, dem die Ausführung der Beschlüsse oblag, die Organisation des ganzen Baues, die oft schwierigen Verhandlungen. In dem wohl gelungenen Werk wird auch er seinen schönsten Lohn sehen. Die neue Stätte unserer Wirksamkeit haben wir — ein frohes Fest und dann rastlos an die Arbeit, Aufklärung hinauszutragen, die vielen Tausende um unser Banner scharen, die noch abseits stehen. Die Festung allein bringt noch nicht den Sieg. Zum Kampf gehören Männer!

**Die Eröffnungsfest.**

Sonntag vormittag wurde die Eröffnung des neuen städtischen Eisenbahnerheims mit einer Festlichkeit im schönen Saale des Baues gefeiert. Der Parteivorstand, der Klub der deutschen sozialdemokratischen Abgeordneten, die Gewerkschaftskommission, die mit der Eisenbahnerorganisation kooperierten Eisenbahnervereine, zahlreiche Gewerkschaften, die Verwaltungen der anderen Wiener Arbeiterheime entsandten Abordnungen. Auch die meisten Funktionäre der Wiener Ortsgruppen der Eisenbahner wohnten der Festversammlung bei, ferner die Rechtsanwältin der Eisenbahnerorganisation. Die Leitung der internationalen Transportarbeiterorganisation, die Organisationen der ganzen Welt umfaßt, sendete ein Begrüßungsschreiben, ebenso die durch Organisationsarbeit am Erscheinen verhinderten Abgeordneten Domes, Dr. Ellenbogen und Tomshik.

Eröffnet wurde die Feier mit dem prächtigen Chorz „Frei sollen alle Völker sein“. Der Nordwestbahnbund sowie die Gesangssektionen Hütteldorf und Rudolfsheim der Eisenbahnerorganisation lieferten unter der Leitung ihres Chormisters Kovacs eine Probe ihres Könnens.

Schwab begrüßte die Gäste und dankte allen, die mitgewirkt haben, den Bau in verhältnismäßig kurzer Zeit zu vollenden, das sei vorerst Architekt Hubert Gchner, der nicht nur seine Kunst in der Bauweise der Sache gestellt, sondern dieser seinen Rat und seine Sorgfalt auch bei allen Einzelheiten zugewendet habe. Warme Worte des Dankes galten auch den vielen übrigen, deren Leistung und Arbeit nötig war, das Werk zustande zu bringen.

**Abgeordneter Müller**

hielt nun die Festrede und führte aus: Manzig Jahre alt ist unsere Gewerkschaft. Als man an ihre Gründung dachte, gab es in der Wiener Arbeiterbewegung, der damaligen Form der Organisation der klassenbewußten Arbeiter, bloß drei Eisenbahner. Heute haben wir 60.000 Mitglieder. Damals glaubte man, ein Verein von Eisenbahnern könne nur den Zweck haben, in den Notfällen des Lebens einen Zuflucht zu gewähren. Die Bestimmung der Organisation ist es, daß es allgemeine Anschaffung wurde, daß all das, was die schwer arbeitenden Eisenbahner brauchen, von denen betraffet werde, die die Früchte ihrer Arbeit genießen. Wenn man damals einen Eisenbahner fragte, wie lange er arbeite, dann antwortete er förmlich voll Stolz: „Heute von fünf Uhr bis drei Uhr nachts und morgen wieder so und übermorgen ganz durch!“ Das ist anders geworden, aber

wenn man auch noch immer ausgebeutet wird, es rühmt sich dessen keiner. Damals waren Gehaltserschöpfung und Gnadenakte für jeden einzelnen, und wer sie empfangen hat, mußte mit dem meißten Strauß und Dankbuch sich bedanken gehen. Von Automatismus war keine Rede. Ein einziges Eisenbahnerblatt gab es; es wurde subventioniert von den Bahnverwaltungen und die Artikel wurden von ihnen approbiert. Heute gibt es keine Subvention, sondern höchsten Konfiskation. (Geheiß.) Die Staatsverwaltung hat verucht, uns niederzuringen, aber wir sind aufgestanden. Dem Eisenbahner folgt heute das un'ere Ortsgruppen und Vertrauensmänner. Schwere Kämpfe haben wir hinter uns, aber auch große Siege. In einem kleinen Kesselstahl begannen wir un're Organisationsarbeit, zwei Jahre später konnten wir eine Wohnung mieten, wir wuschen, und heute haben wir unser eigenes Heim. Wir haben allen Feinden Stande alten und heute steht die'r Bau da als Wahrzeichen unserer Stätte, als ein Wahrzeichen, daß wir in der Zeit des Aufstrebens der Arbeiterklasse leben. Immer soll hier der Geist des Sozialismus wachen, Bildung und Aufklärung sollen hier geübt werden und Frohsinn soll manchmal hier die Gemüter erheben. Den Eisenbahner ist das Haus geweiht, aber auch allen Mitstreibern dieses Bestes, und jedem soll es eine gastfreundliche Stätte sein! (Beifall)

**Abgeordneter Dr. Adler**

sprach namens des Parteivorstandes und des Klubs der Abgeordneten: er würdigt an die Gründung der Eisenbahnerorganisation und an die Schwierigkeiten, die Sie auf Ihrem Wege hatten, muß Ihrer Klugheit und Besonnenheit, Ihrem Fleiß und Ihrem Verantwortlichkeitsgefühl das glänzendste Zeugnis ausstellen, und viele Tugenden mochten auch das schöne Werk möglich, das wir heute feiern. Ihre Organisation hat die Eisenbahner emporgeloben zum Bewußtsein ihrer Würde und ihrer Funktion. Ihre Gegner, bis in die höchsten Amtsstellen, sagen: „Die organisierten Eisenbahner sind eine unbequeme Gesellschaft, aber sie sind die Elite der Mannschaft!“ Daß Sie Ihre soziale Funktion im Staate und in der Gesellschaft erkannt haben, ist ein Werk Ihrer Organisation. Mit der Errichtung dieses schönen Heims sind die Tage des Kampfes nicht vorbei. Dieses künstlerische Haus, das bei jedem Schritt wohltuend wirkt, soll Sie bet dem Bewußtsein erhalten, daß die Sozialdemokraten schon unter schlechteren Bedingungen gekämpft haben als heute, und nie soll die Freude an ihm davon vergehen machen, daß die Kämpfe immer erlicher werden, was wieder so deutlich der von den Unternehmern mutwillig herausgeschornen Kampf der Buchdrucker lundtut. So wünsche ich, daß Sie Ihre alten Tugenden bewahren und daß Sie festhalten wie dieses Haus, daß Sie als Eisenbahner und als Sozialdemokraten kämpfen und wissen, wofür Sie kämpfen. (Stürmischer Beifall.)

Begrüßungsansprachen hielten noch Grünwald für die Gewerkschaftskommission, Hummel für den Landesparteivorstand und die Bezirksorganisation Margareten, Dr. Leopold Kab für die Reichsanwälte der Organisation, Brandl für die kooperierten Eisenbahnervereine, Abgeordneter Forstner für die Transportarbeiter und Abgeordneter Wutschel für die benachbarten Meidlinger Arbeiter.

Nun dankte Schwab unter lebhaftem Beifall dem Genossen Rudolf Müller, der als erster den Plan zur Erbauung eines eigenen Heims der Eisenbahner entworfen, ihn unablässig bis zur Grundsteinlegung verfolgt und dann alle Mühe dazwischen geht hat, daß der Bau rechtzeitig und alle Ansprüche befriedigend fertiggestellt wurde.

Nun traten die Sänger wieder vor. Mit dem feurigen Chor „Stolz weilt die Fahne purpurnrot“ brachten sie aus, was der Sinn des neuen Baues ist. Dann erkob sich die Festversammlung und sang das Lied der Arbeit. Durch eine Blühlichtaufnahme wurde dann festgehalten, wer an der für die Eisenbahner so bedeutungsvollen Feier teilgenommen hat. Sonntag nachmittag wurde zur Feier der Eröffnung im Saale ein Konzert abgehalten.

**Hygiene auf der Südbahn.**

Man schreibt uns: Die große Desfentlichkeit, vor welcher die k. k. privilegierte Südbahngesellschaft bei allen möglichen Gelegenheiten, so auch in der verfloffenen Adria-Ausstellung, mit ihren hygienischen Einrichtungen zu renommieren liebt, würde erstaunte Augen machen, wenn sie in die Lage käme, die Arbeitsräume des Personals in der Zentrale der genannten Gesellschaft einmal etwas näher zu beschichtigen. Schmutz und Staub verfehlen hier dem Drucker, dem Kanzleidiener, dem Beamten nicht nur das Dasein, sondern sie gefährden es geradezu. Hiesür spricht das Erkranken und Hinsterben einer ganzen Reihe von Bediensteten an Tuberkulose ein berechtigtes Zeugnis. Unsere Genossen in der Personalvertretung führen im Interesse aller Südbahner der Zentrale seit Jahren einen hartnäckigen, aber bis jetzt leider fast fruchtlosen Kampf mit der Südbahnverwaltung um abhilfschaffende hygienische Reformen, als: Reinigung der Bürolokalkitäten durch Laglöhrnerinnen, Staubfreiheit der Fußböden, Gänge, Stiegen z. durch Staubbindemittel, intensivste Anwendung des Staubsaugapparats, Einführung der hygienischen Spundnäpfe der „Salubritas“-Unternehmung. Besondere Schwierigkeiten verursacht es der Südbahnverwaltung, sofern es sich nicht um ihre Spitzen und „Kapazitäten“, sondern um das „untere“ Personal handelt, dem Zeitgeist Rechnung zu tragen. Sie träumt und schwärmt von jenen Zeiten, da die Kanzleidiener es als etwas Selbstverständliches betrachteten, vor oder nach den Amtsstunden mit Besen und Staubtuch für die Reinigung der Kanzleien zu sorgen und zu jeder Zeit und an jedem Orte nach dem Muster der „Reisendeckel“ für gewisse „Obere“ Dienste zu verrichten, denen niemand einen amtlichen Charakter nachsagen konnte und die aus dem Kanzleidiener einen Ganz-Reibdiener machten. Sie begreift nicht, daß es heutzutage, wo dank der trostlosen sozialen Verhältnisse Frauen und Mädchen in immer wachsender Anzahl in zum Teil direkt unweibliche Berufe gedrängt werden, die früher naturgemäß bloß den Männern offenstanden, unhaltbar geworden ist, Männern, intelligenten, vorwiegend geistigen Arbeitern, wie die Amtsdienner es sind, die tägliche, berufsmäßige Kantierung mit den Abzeichen der Hausfrau: Besen, Mittschaukel und Staubtuch, aufzunötigen und so den Mann zum Stubenmädchen zu machen. Dazu kommt noch, daß die sogenannten „Kanzleidiener“ vielfach, zum Beispiel bei der Einnahmenkontrolle, infolge der ihnen zugewiesenen qualifizierten Arbeiten auf den Diensttitel eines Kanzleigehehilfen Anspruch haben. Dies wurde von den k. k. Staatsbahnen durch Ernennung zahlreicher Kanzleidiener zu Kanzleigehehilfen und sogar bereits zu Offizianten sowie durch

Enthebung der Kanzleidiener der Einnahmenkontrolle von den Reinigungsarbeiten schon seit längerer Zeit anerkannt. Würde es sich jedoch nur um die, wenn auch noch so berechnete und erklärliche Abneigung der Kanzleidiener gegen ihre Verwendung zu Kanzleireinigungsarbeiten handeln, so könnte man nur von einer administrativen, nicht von einer sanitären Frage sprechen. Diese entspringt erst daraus, daß dem Kanzleidiener mangels verfügbarer Zeit die Möglichkeit benommen ist, die einzelnen Zimmer und die darin befindlichen Schreibtische, Stellagen etc. mit der von der modernen Hygiene geforderten Gründlichkeit zu säubern. Die Büros befinden sich daher seit Jahren in einem Zustand der Verwahrlosung, welcher in der Beamenschaft eine ständige Unzufriedenheit hervorgerufen hat, die sich in ununterbrochenen Klagen und häufigen stürmischen Auftritten Luft macht. Besonders traurig sieht es in der Dienstabteilung mit dem stärksten Materialumsatz, in der Einnahmenkontrolle aus. Alltäglich laugt eine erdrückende Fülle von Rechnungsdokumenten ein, welche nach der Verarbeitung an fremde Bahnen oder in die Registratur wandern, beziehungsweise auf den Gängen in geschlossenen Kästen oder offenen Stellagen aufgespeichert werden. In den Kästen findet nur ein verschwindend geringer Teil des Materials Unterkunft. Die große Mehrzahl der bei der Südbahn zurückbleibenden Dokumente aller Art lagert, in vielen Tausenden von mächtigen, schweren Bündeln zusammengeschnürt, in den Zimmern, auf den Gängen und in der Registratur, die sich auf dem Dachboden und in den weit ausgedehnten Kellerräumlichkeiten befindet, auf offenen Stellagen, somit jahrelanger Verstaubung völlig preisgegeben. Das Verstauben wird durch das trockene Ausfehren der genannten Räumlichkeiten, das diese Staubwolken aufwirbelt, besonders beschleunigt, fehlt es doch fast durchweg an Fußböden, die durch wirksame Staubbindemittel tunlichst staubfrei gehalten wären. Obwohl es sich um die wichtigsten Dokumente handelt, die im Bahnbetrieb überhaupt vorkommen und deren jedes einzelne sofort zu finden sein muß, bringt es doch die Natur der Sache mit sich, daß eine große Zahl von Aktenbündeln monatelang, ja jahrelang unberührt liegen bleibt. Dieselben werden dadurch mit einer dicken, schwarzen Staubschicht überzogen, die mit bazillenschwangerem Staub in die Atmungsorgane der Bediensteten eintritt, die dienstlich gezwungen sind, mit diesen Aktenbündeln in Berührung zu kommen. Jeder, der einmal genötigt war, in dieser Sammlung von Dreck und Schmutz herumzuwühlen, kann sich das Aussehen seiner Lunge nach einer derartigen Einatmung vorstellen. Wo ist der Staubfangapparat? Wo sind die geschlossenen Kästen? Nicht nur das Mobiliar der Registratur, auch jenes der Kanzleien ist unzureichend. Auch hier fehlt es an geschlossenen Kästen, an Auslegestischen, Stuhlpolstern, reichfächerigen Aufsätzen für die Schreibtische u. s. w. Dieser Mangel bringt es mit sich, daß in den Arbeitszimmern die vorhandenen offenen Stellagen und Schreibtische mit Material derart vollgepfropft und turmhoch überlastet sind, daß sie zusammenzubrechen drohen und, was das Wichtigste ist, daß sich niemand getraut, hier eine gründliche Reinigung vorzunehmen, um keinen heillosen Wirrwarr anzurichten. Freilich steht einer Vermehrung des Meublements in den Kanzleien der Platzmangel hemmend gegenüber. Dem ist nur dadurch zu steuern, daß man den Belag verringert, das heißt, in Zimmern, in welchen heute 6, 5, 4, 3, 2 Beamte sitzen, nur mehr 4, 3, 2, 1 sitzen läßt. Es ist nicht einzusehen, warum sich die Bediensteten gerade in der Einnahmenkontrolle wie Sardinen in der Büchse drängen sollen. Eine Vermehrung der Bürolokalitäten ist auch aus einem anderen Grund dringend nötig. Es ist nicht genug zu tabeln, daß den Kanzleidienern der Einnahmenkontrolle keine Zimmer eingeräumt werden, sondern dieselben fast ausnahmslos, ob jung oder alt, auf den Gängen arbeiten müssen. Dasselbst reiht sich ein Fenster an das andere. Keines schließt gut. Da pfeift es herein, daß es eine brennende Kerze auslöscht und Papier fortträgt. Vor diesen Fenstern stehen die langen Arbeitstische der Kanzleidiener, die, wie gesagt, qualifizierte Arbeiten leisten: Rangieren der Güter- und Frachtkarten, Rechnungen etc. nach Verkehren, Routen u. s. w. Diese Arbeiten, die Vorarbeiten für die Revisions- und Abrechnungsarbeit der Beamten bilden, sind derart wichtig, daß die Beamten außerstande sind, die vorgeschriebenen Termine einzuhalten, wenn die Kanzleidiener nicht entsprechend exakt vorgearbeitet haben. Kein einziges Dokument, welches die Hände der Diener passiert, darf verloren gehen. Das will etwas heißen, wenn man bedenkt, daß ein fast ständiger Luftzug über den Arbeitstisch streicht, hervorgerufen durch das schlechte Schließen der Fenster, durch das fortwährende Auf- und Zumachen der Türen zum Stiegenhaus (diese bleiben keine Minute lang in Ruhe) und der Zimmertüren, die durchweg in diese Kommunikationsgänge münden, sowie durch das kontinuierliche Vorbeigehen der Bediensteten. Wichtig aber, als das Material, ist die Gesundheit der Kanzleidiener, die empfindlich in Mitleidenschaft gezogen wird. Rheumatismus, Erkältung und andere Krankheiten, die der Luftzug hereinsetzt, sind es, die bald dem einen, bald dem anderen in Leib und Glieder fahren. Die Nerven leiden unter der dauernden Unruhe, die naturgemäß auf einem Kommunikationsgang herrscht. Zur Verzweiflung aber werden jene Amtsdienner gebracht, neben deren Arbeitstisch sich das Telefon befindet, dessen schrille Klingel fortwährend ihre Ohren quält und sie zwingt, unablässig von der Arbeit aufzuspringen, um die Hörmuschel anzulegen. Um das läppliche Bild zu vervollständigen, sei hinzugefügt, daß die Amtsdienner Tag für Tag dem widerlichen Gestank der Aborte ausgesetzt sind und daß ihnen weder Seife, noch Handtuch oder Bürste gegeben wird, um sich, wie es mehrmals des Tages erforderlich ist, gründlich die Hände und Kleider reinigen zu können.

Noch einige Worte über die Kanzleien. Statt die harten Fußböden, um sie möglichst staubfrei zu machen, einzulassen und zu bürsten, werden sie bloß alle sechs bis acht Wochen ausgerieben. Wände und Zimmerbede werden jahrelang nicht gereinigt. Die Fenstervorläge werden, solange sie sich in den Zimmern befinden, also von Oktober bis April, nicht entstaubt. Von einer

Reinigung der Kanzleien kann man so gut wie gar nicht sprechen, denn die Fenster, die täglich mehrere Stunden offen gehalten werden sollten, bleiben außerhalb der Amtszeit fast immer geschlossen. Die Teppiche werden nur halbjährig geklopft, die Möbel der Wärschische nie gründlich gereinigt. Um die Zimmer dauernd in einem hygienischen Zustand zu erhalten, ist eben eine derartige Fülle von Arbeiten nötig, welche der Amtsdienner in der ihm hiezu verfügbaren Zeit unmöglich leisten kann. Deshalb ist es hoch an der Zeit, die gesamten Reinigungsarbeiten Reinigungsfrauen zu übertragen, wie es in anderen Ämtern bereits mit bestem Erfolg geschehen ist. Natürlich muß die Anzahl der vorhandenen Tagelöhnerinnen bedeutend erhöht werden. Das kann der Südbahnverwaltung schon aus dem Grunde nicht schwerfallen, weil sie dadurch in die Lage kommt, zur Wohlfahrt an den Ärmsten der Armen zu werden. Die Familien vieler Südbahnarbeiter und -Diener befinden sich in drückender, unverhältnißvoller Notlage, sei es durch Krankheit oder Unfall ihres Ernährers oder aus einem anderen Grunde. Dieses Elend kann dadurch gemildert werden, daß man der Frau, der Mutter, einen bleibenden Posten als Tagelöhnerin sichert.

Der Kampf, der allenthalben und auch infolge eines Ministerialerlasses gegen die Tuberkulose geführt wird, erscheint einfach lächerlich, wenn man sich, wie es auch bei der Südbahn der Fall ist, darauf beschränkt, an allen geeigneten Stellen Tafeln anzubringen, deren Inschriften das freie Auspucken verbieten, sich aber nicht entschließen kann, strenge auf die peinlichste Reinlichkeit und Staubfreiheit zu sehen, und besonders die Sandspucken durch hygienische Spucken der „Salubritas“-Unternehmung zu ersetzen. Jedermann kann sich durch einen Mundgang durch die Kanzleien leicht davon überzeugen, wie ekelhaft und sanitätswidrig die vollgespuckten Sandspucken sind.

Die Schand- und Schandlöhne, die das Großkapital allgemein zahlt, bringen es mit sich, daß auch die ausschlaggebende, große Masse des Südbahnpersonals dem Proletariat angehört. Das höchste Gut des Proletariats ist aber seine Gesundheit. Und gerade mit dieser wird, wie wir wieder einmal gezeigt haben, Raubbau getrieben. Wir richten an den Generaldirektor Herrn v. Weber neuerlich das Ersuchen, die geschilderten Uebelstände raschstens beseitigen und nicht vielleicht erst monatelang und jahrelang „studieren“ zu lassen.

### Vom Provisionsfonds der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Bei der am 23. September dieses Jahres stattgefundenen Sitzung des Provisionsfondsausschusses wurden außer den üblichen Erledigungen administrativer Natur sowie verschiedener Gesuche auch Fragen ventiliert, welche geeignet sind, einen großen Teil der Mitglieder des Provisionsfonds zu interessieren. In erster Linie ist es die Frage der anderthalbfachen Anrechnung der Dienstjahre für das Berufshauptpersonal. Das Eisenbahnministerium hat schon vor langer Zeit den Vertretern des Berufshauptpersonals mitgeteilt, daß die Frage der anderthalbfachen Anrechnung im günstigen Sinne erledigt wurde und die Angelegenheit im Finanzministerium zur Erledigung vorliegt; nun kam die Antwort, und wie es eben nur im bürokratischen Oesterreich üblich ist, lautet dieselbe so, daß sich das Berufshauptpersonal auf längere Zeit mit dem Gedanken vertraufen kann, daß seitens des Eisenbahnministeriums vorerst im Wege der Einholung einer authentischen Erklärung des versicherungstechnischen Departements des Ministeriums des Innern die volle Gewähr geleistet wird, daß die in Aussicht genommene prozentuale Erhöhung der Beiträge der Anwärter auf absehbare Zeit für die vollständige Bestreitung der dem Provisionsfonds erwachsenden Mehrauslagen ausreicht, sonach irgendwelche direkte oder indirekte Belastung des Staatsshauses (!) aus dem vorliegenden Anlaß vermieden bleibt.

Der kurze Sinn dieser schwulstigen Erklärung ist: „Es wird wieder verschleppt!“ Denn auf nichts anderes zielt das Finanzministerium ab. Hat man denn schon beim Einbringen des Antrages nicht gewußt, daß die Einführung der anderthalbfachen Anrechnung auf eine versicherungstechnische Grundlage gestellt werden muß, konnte man nicht von allem Anfang an mit dem genannten Departement des Ministeriums des Innern in Verbindung treten? Mußte die Angelegenheit fast zwei Jahre lang im Finanzministerium liegen, bevor man zu diesem Entschluß gekommen? An dem Berufshauptpersonal wird es sein, dieser Verschleppungstaktik entgegenzutreten.

Eine andere Angelegenheit, die das Interesse weitaus der Schichten von Arbeitern erwecken dürfte und die in dieser Sitzung behandelt wurde, ist die Nichtaufnahme der nichtständigen und Aushilfsarbeiter in das Provisionsinstitut; die meisten Staatsbahndirektionen wiesen Gesuche solcher Arbeiter um Aufnahme in das Provisionsinstitut ab und es wurde nun die Verfügung getroffen und die Staatsbahndirektionen angewiesen, daß in Zukunft auch nichtständige und Aushilfsarbeiter in den Provisionsfonds aufgenommen werden, wenn sie den sonstigen Aufnahmebedingungen entsprechen und angenommen werden kann, daß sie bis auf weiteres mindestens neun Monate jährlich, das heißt zwei Drittel aller Arbeitstage des Jahres im Bahndienst Verwendung finden werden. Es wurde sodann die Frage ventiliert, ob die Provisionsfondsbeiträge von den nichtständigen Arbeitern auch für die Zeit einzubezahlen seien, während welcher dieselben im Bahndienst keine Verwendung finden.

Nach längerer Debatte wurde der Antrag der Ausschußmitglieder Genossen Kneidinger, Seider, Straßer und Neu, die Beiträge von den nichtständigen Arbeitern für das ganze Jahr einzubezahlen, angenommen.

Eine wichtige Frage, die in dieser Sitzung behandelt wurde, ist die Frage des Nachkaufes von Jahren für alte Arbeiter der verstaatlichten Nordbahn und Nordwestbahn. Der Vertreter des Eisenbahnministeriums Ministerial-

sekretär Dr. Stumpf teilt mit, daß das Eisenbahnministerium ausnahmsweise gestattet hat, daß denjenigen Mitgliedern des Provisionsfondsinstituts der k. k. österreichischen Staatsbahnen — einschließlich der ehemaligen Mitglieder des bestehenden Provisionsinstituts der O. N. W. V. — welche im Dienste der letztgenannten Bahn eine Tagelöhndienstzeit von mindestens fünfzehn Jahren ohne Unterbrechung zurückgelegt haben und eine durchwegs zufriedenstellende Dienstleistung sowie ein einwandfreies außerdienstliches Benehmen aufweisen, außer der bereits angerechneten Zeit bis zu fünf Jahren noch ein weiterer Teil dieser provisorischen Dienstzeit, und zwar bis zu höchstens fünf Jahren gegen Leistung der im § 4, Ziffer 1, Absatz 1, des Provisionsstatuts normierten doppelten Nachzahlungsgebühr angerechnet werden. Diese Erklärung führte zu einer eingehenden Debatte, in welcher Ausschußmitglied Genosse Bed die Unzulänglichkeit dieser Begünstigung betonte, durch welche Arbeiter, die bei der privaten Nordwestbahn insgesamt zwölf bis achtzehn Jahre gedient haben, von dieser Begünstigung ausgeschlossen erscheinen, und beantragte, daß die geforderte Dienstzeit von fünfzehn auf zehn Jahre herabgesetzt werde. Ausschußmitglied Genosse Seider verlangte dieselbe Maßnahme für die Nordbahnarbeiter und hob gegenüber der Behauptung des Vertreters des Eisenbahnministeriums, die Nordbahndirektion hätte das Bedürfnis der Arbeiter nach weiterer Ausdehnung der Anrechnungsbegünstigung negiert, hervor, daß im Gegenteil ein solches Bedürfnis bei den Arbeitern der Nordbahn zumindest in eben solchem Maße gegeben sei, wie bei den Nordwestbahnbediensteten. Es wurde sodann der Antrag Bed's auch auf die Nordbahnarbeiter ausgedehnt.

Eine eigentümlich engergigige Stellung hat das Eisenbahnministerium in der Frage der Urlaubsbewilligung an fünf vom Ausschuß alljährlich zu nominierende Mitglieder des Ausschusses zwecks Berichterstattung und Prüfungnahme mit den Mitgliedern des Provisionsfonds für die Dauer von zehn Tagen eingenommen.

Der Antrag wurde mit Berufung auf § 39, Ziffer 1, des Provisionsstatuts abgewiesen. Das hohe Eisenbahnministerium meint, daß der Provisionsausschuß nur ein beratendes und kontrollierendes Organ sei und die Beherrschung der Mitglieder über ihre statutarischen Rechte und Pflichten nicht dem Ausschuß, sondern den vorgesetzten Behörden obliegt. Eine wirklich sehr sonderbare Ansicht.

Ein weiterer Antrag des Ausschußmitgliedes Genossen Kneidinger auf Aufhebung der im § 21, Ziffer 1, Absatz 2, des Provisionsstatuts enthaltenen Beschränkung, daß die Witwenprovision den dritten Teil des letzten Jahresgehalts einschließlich einer zur Provision anrechenbaren Personalzulage, beziehungsweise der für die Provision maßgebenden Lohnsumme des Mannes außer den im § 24, Ziffer 2, lit. a bis d, angeführten Fällen nicht übersteigen dürfe. Dieser Antrag wurde angenommen und wird dem Ministerium zur Entscheidung unterbreitet.

Ausschußmitglied Seider urgiert die Erledigung seines bereits in der Sitzung vom 5. Juli 1912 gestellten Antrages, den Affordarbeitern der Nordbahn die Einrichtung der Beiträge zum Provisionsfonds von einem höheren Grundlohn zu gestatten. Ministerialsekretär Dr. Stumpf teilt mit, daß die Absicht bestehe, die Affordarbeiter der Nordbahn den Affordarbeitern der Nordwestbahn und der Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft hinsichtlich der Provisionsbemessung vollkommen gleichzustellen. Der bezüglich bereits vor längerer Zeit ausgearbeitete Erlaß ist bisher noch nicht ergangen, da anscheinend die Frage der Provisionsbeiträge des Affordlohnsystems damit verquickt wird.

Es hat auch diese Sitzung gezeigt, wie notwendig es ist, daß in der Verwaltung des Provisionsfonds die vollständige Parität eingeräumt und der Wirkungsbereich des Ausschusses erweitert wird.

### Die Grundlöhne der Schlosserheizer.

Die österreichische Staatsbahnverwaltung hat sich seit jeher ein eigentümliches Lohnsystem zurechtgelegt. Nur einem Prinzip ist sie von Anfang an treu geblieben: die Bezüge der zu Entlohnenden hat sie immer nur so erstellt, daß die Arbeiter nicht einmal mit knapper Not das tägliche Leben durchfristen können. Auf der ganzen Welt haben indes wenigstens die Professionisten einen halbwegs auskömmlichen Lohn, wenn dieser sich auch erst dort, wo sich die Arbeiterchaft bemüht geworden ist, zu einer Höhe erhebt, die menschenwürdig genannt werden kann. Aber daß man, was sonst ein unbedingtes Erfordernis ist, um eine höhere Position zu erringen, bei Arbeitern die Profession gerade deshalb fordert, nachweislich fordert, den Wert der Profession materiell so tief zu schätzen, damit die Lohnhöhe eines solchen Professionisten sogar unter dem Minimallohn nichtgelernter Arbeiter zu stehen kommt, das kann man eigentlich nur der k. k. österreichischen Staatsbahnverwaltung als sozialpolitische und ökonomische Weisheit zugute rechnen. Nachstehend wollen wir nun die Gründe beleuchten, die die Staatsbahnverwaltung zu haben vorgibt, Professionisten, die sie als solche beruft, unter dem Minimallohn nichtgelernter Arbeiter zu setzen; wir reden von den Schlosserheizern der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Die k. k. Staatsbahnen haben zwei Kategorien von Heizern, und zwar: Berufsheizern und Schlosserheizern. Die Berufsheizern bilden dergleichen noch vorwiegend die Mehrzahl und haben gegenüber den Schlosserheizern in der Tat geordnete Verhältnisse, insbesondere wenn wir auf das begrenzte Provisorium hinweisen, das in den Prüfungsbedingungen zum Ausdruck kommt, insofern diese Bestimmungen eingehalten werden. Bei den nichtdefinitiven Berufsheizern (Lokomotivheizern) kommen die örtlichen Grundlöhne zur Geltung, denn sie waren, nachdem sie sich durch die Gründung des Heizervereines zersplittert hatten, zu schwach, ihre Forderung nach einem Minimallohn von Kr. 3-60 (Siehe Reichskonferenz 18. Oktober 1912) durchzusetzen.

Ist nun derart bei den Lokomotivheizern ein Rahmen in Bestimmungen festgelegt, innerhalb dessen sie eine Gruppe in, wenn auch gerade nicht vollständig befriedigenden, aber doch halbwegs geordneten Verhältnissen darstellen, so ist die Berufung der Schlosserheizer dazu angetan, all das Ordnungsmäßige zu verwirren und aufzuheben. Das kommt schon einmal hinsichtlich des Lohnes, also in der einschneidendsten Maßregel, zum Ausdruck. Schon die Lohnordnung weist einen Passus auf, der im allgemeinen nicht gefährlich erscheint, denn der kurze Satz lautet:

„Schlosserheizer erhalten für die Zeit ihrer Verwendung im Fahrdienst einen besonders festgesetzten Grundlohn.“

Für den Vertrauensseligen und Unbefangenen könnte aus der Bestimmung sogar hervorgehen, daß die Schlosser, die auf die Maschine als Heizer berufen werden, dadurch höher qualifiziert erscheinen, also demnach auch einen höheren Lohn erhalten werden. Von diesem Irrtum werden die Schlosser als Heizer gründlich geheilt, denn ihre Löhne als Schlosser werden als Heizer sogar bis unter dem örtlichen Grundlohn nicht gelernter Arbeiter herabgedrückt. Wir veranschaulichen das in folgender Tabelle, wo wir auf alle Staatsbahndirektionen Bezug nehmen:

(Aus den Lohnordnungen der betreffenden Direktionen.)

Direktionen	Grundlohn für Schlosserheizer	Leitender Grundlohn	Einigungslohn der Professionsheizer	Anmerkung
Wien	280	3—	4—	Donitzil: Wien
Linz	280	3—	4—	„ Linz
Willaoh	260	250	350	„ Willaoh
Innsbruck	270	3—	4—	„ Innsbruck
Triest	3—	340	440	„ Triest
Olmitz	290	240	340	„ Olmitz
Nordbahn	280	3—	4—	„ Wien
St. G. G.	280	3—	4—	„ Wien
Nordwestbahn	280	3—	4—	„ Wien
Böhm. Nordbahn	280	280	380	„ Prag
Prag	280	280	380	„ Prag
Bilfen	280	270	370	„ Bilfen
Kraflau	?	250	350	„ Kraflau
Lemberg	—	—	—	„ Lemberg
Stanislau	3—	240	340	„ Stanislau
Czernowitz	?	230	330	„ Czernowitz

\* Angenommen wurde die Differenz von einer Krone nach der Lohnordnung, § 3, B, Absatz 2.

In allen Staatsbahndirektionen ist also durchweg der Lohn der Schlosserheizer nicht nur weit unter dem Anfangslohn der Professionsheizer, mit Ausnahme der Direktionen Willaoh, Olmitz, Bilfen und Stanislau ist derselbe sogar bedeutend geringer als der örtliche Grundlohn nichtgelernter Arbeiter. Es wird also die höhere Qualifikation des Arbeiters bei den f. f. österreichischen Staatsbahnen minder gewertet, und das eigentümlich Schandliche ist, daß selbst das Prinzip der Wahrung der örtlichen Grundlöhne vom Eisenbahnministerium selbst über den Haufen geworfen wurde. Der Kapitalismus kennt kein sittliches Gesetz; wenn es ihm Gewinn bringt, preßt er seine eigene Autorität zur niedrigsten Dirne herab!

Wie steht es nun um die Gründe solcher „Mahnahmen“? Bei unserer Staatsbahnverwaltung ist es ganz ausgeschlossen, daß wir Gründe zwingender Logik erwarten sollen. Sie schafft sich vielmehr die Bestimmungen, an die sie sich nun mit allen Fasern der Kraft festhält. Diese Bestimmung ist schon in dem angeführten Satz in der Lohnordnung gegeben und leicht ist es sodann, im Sinne der Staatsbahnverwaltung wie folgt skrupellos fortzuführen:

„Bei der Bemessung des Grundlohns für Schlosserheizer können selbstverständlich die ganz beträchtlichen Nebengebühren, welche mit der Verwendung im Fahrdienst verbunden sind, nicht außer Betracht bleiben (Kilometergelder, Fahrtaggelder, Stundengelder, Prämien etc.). Durch diese Fahrdienstgebühren gestärkt sich das Einkommen der Schlosserheizer derart günstig, daß es ganz unmotiviert wäre, ihnen auch noch den den anderen Professionsheizer gebührenden Vorzug eines höheren — den örtlichen Grundlohn wesentlich übersteigenden — Anfangslohnes zuzuwenden oder die sonst übliche Abstufung des Grundlohnes nach Dienstorten auch hier gelten zu lassen.“

Man sollte meinen, daß dem Verfasser beim Lesen dieser seiner eigenen Worte die Schamröte ins Gesicht steigen müßte, wenn andererseits aus seiner Umgebung das Bestreben von Erfolg begleitet war, daß die technisch gebildeten Beamten aus der übrigen Beamtenschaft nicht nur in Hinblick der Anhebung durch Verrückung ihres Titels, sondern auch durch eine wesentliche Erhöhung ihrer Bezüge herausgehoben wurden. Was dem einen recht ist, ist dem andern billig. Aber gerade in Anhebung der Gehälter befindet sich der Geist eines solchen Menschen tief unter dem Niveau eines schlichten Arbeiters, der es dem höheren Wissen und Können vergönnt, entsprechend eingeschätzt zu werden, der es aber um so schmerzlicher empfindet, wenn ihm gerade von dieser Seite bloß auf Grund einer brutalen Macht eine Behandlung zuteil wird, wie sie das Beispiel an den Schlosserheizern zeigt!

Aber nicht nur diese Seite der finanziellen Einbuße und Herabwürdigung des Arbeitercharakters soll aufgezeigt werden, wir müssen auch die weiteren Verhältnisse der Schlosserheizer näher ins Auge fassen. Denn es ist sicher, daß sich die Schlosser nur vorübergehend als Heizer verwenden lassen würden, weil ihnen die Einbuße doch allzugroß sein müßte. Um das zu verhindern, wirft man ihnen den Köder vor, die Beschäftigung als Schlosserheizer wäre nur die Vorstufe zur Ernennung zu Lokomotivführeramtvertern. Und dieser Köder wirkt. Die Schlosserheizer bleiben und leiden durch viele lange Jahre und hoffen und hoffen auf ihre Ernennung, die nie erfolgt. Wer rechnet nun die Schädigung aus, die die Schlosserheizer hungernd und opfermutig ertragen? Wer rechnet aber die Schädigung aus, die jene Arbeiter

tragen, die Anspruch auf jene Posten haben, die ihnen von den Schlosserheizern durch Jahre hindurch verstellt werden? Wie viele Lokomotivheizer würden auf jene Posten schon definitiv gemordet sein, auf welchem die Schlosserheizer unter dem Tagelohn hoffnungslos robbeten? Welch schauerliche Klust tut sich da unseren Blicken auf, wenn wir all die Schädigung betrachten, die durch eine einzige Bestimmung über die Schlosserheizer ins Leben getreten ist!

Die Heizer haben die Pflicht, ihre Verhältnisse besonders gut zu erwägen und durch die Kraft der Organisation zu handeln. Der Faktor der Macht spielt auch hier die Rolle. Einleuchten soll es aber insbesondere jedem Schlosser, sein erlerntes Gewerbe nicht derart schmählich besudeln zu lassen, um sogar unter dem örtlichen Tagelohn zu schlucken. In Zeiten der Not kann der Professionsheizer auch zur Schneeschaukel greifen, um sich als Tagelöhner über die Not hinwegzureiten. Als solcher wird er aber mindestens den örtlichen Grundlohn, wenn nicht mehr, erlangen. Und selbst als Schneeschaukel wird er sich hüten, ein Lohndrücker zu werden. Aber als Schlosser ist er weder moralisch noch dienstlich verpflichtet, sich als Heizer einer Einrichtung zu beugen, mit der sich die f. f. österreichische Staatsbahnverwaltung längst im Ausland kompromittiert hat!

## Inland.

### Ein Erfolg der Organisation.

#### Das geänderte Provisionsfondsstatut der A. T. E. B.

Wie sich die Leser unseres Blattes noch erinnern werden, haben wir in den Nummern 9 und 25 von diesem Jahre über eine Angelegenheit berichtet, die in weitesten Eisenbahnerkreisen Aufsehen und Interesse erweckte. Genosse Josef Schiller in A. T. E. B. wurde nach 20jähriger belobter Dienstzeit von der A. T. E. B. unter wichtigen Vorwänden einfach aus dem Grund entlassen, weil er dem berüchtigten Sozialpolitiker der A. T. E. B., dem vom Eisenbahnministerium „ausgeliehenen“ Direktor Enders, als Personalkommissionsmitglied zu unebenem wurde.

Um die Sache an diesem Mann zur Gänze ausführen zu können, hat man Schiller einfach auch die Zahlung einer Altersrente, auf welche dieser Bedienstete kraft seiner Mitgliedschaft im Provisionsfonds Anspruch erheben konnte, verweigert. Diese Abweisung war deshalb möglich, weil die Statuten des Provisionsfonds der A. T. E. B. die Bediensteten der Verwaltung dieser Bahn vollständig ausließ, da § 25 der Statuten die Mitglieder des Provisionsfonds von der Verwaltung dieser Institution vollständig ausschließt.

Zieht man noch die Fassung des § 25, lit. d, in Berücksichtigung, die besagt, daß Entscheidungen über Provisionsgebühren, insbesondere aber über die Höhe des anrechenbaren Bezuges, die Dauer der anrechenbaren Dienstzeit und die vorhandene dauernde Dienstuntauglichkeit endgültig und auch im Rechtsweg unanfechtbar von dem Ausschuß getroffen werden, dann begreift man, daß diese Institution ein Machtinstrument in den Händen dieser Eisenbahnverwaltung darstellt.

Doch Schiller ließ sich diese brutale Abweisung seiner gerechten Ansprüche nicht gefallen und klagte die Eisenbahnverwaltung durch seinen Vertreter Herrn Dr. Hübl in Wien. In der Tat entschied sowohl das Kreisgericht Leitmeritz als auch das Oberlandesgericht in Prag, daß die Bestimmung des obzitierten Paragraphen ungültig sei, weil sie, dem bürgerlichen Gesetzbuch widersprechend, sich als eine unerlaubte und jedem Rechtsgefühl widersprechende, daher unmoralische Bestimmung darstellt.

Diese Urteile veranlaßte nun die A. T. E. B. — wahrnehmlich über Meinung der hohen f. f. Generalinspektion — eine Änderung des § 25, lit. d, dahin vorzunehmen, daß nunmehr die endgültige Entscheidung über die Provisionsgebühren auch im Rechtsweg anfechtbar ist.

Dadurch ist es den Mitgliedern des Provisionsfonds möglich, sich gegen Schädigungen im ordentlichen Rechtsweg zu schützen.

Diese gerichtliche Entscheidung bedeutet einen schönen Erfolg der Organisation und festigt das Rechtsbewußtsein der Bediensteten gegenüber der Verwaltung der A. T. E. B. Selbstredend wird der Prozeß auf Anerkennung der Provision weitergeführt und wir hoffen in die Lage zu kommen, auch in diesem Fall dem Herrn Enders und seinem famosen Verwaltungsanschuß eine Niederlage bereiten zu können.

Eine neue Blamage für die Leitung unserer auswärtigen Politik. Unsere braven Schwarzen, die während der Balkanereignisse Österreich absolut in den Krieg hegen wollten, haben in den jüngsten Tagen eine neue Blamage erlebt. Der Pariser „Martin“ veröffentlichte nämlich am 25. November den Wortlaut eines Vertrages und einer geheimen Militärkonvention, die im Februar 1912, beziehungsweise im Juni 1912, zwischen Bulgarien und Serbien abgeschlossen worden sind. Es sind Abmachungen für den Fall eines Krieges. In dem Geheimabkommen wird unter anderem bestimmt:

„Eine Abschrift des Vertrages und des vorliegenden geheimen Anhanges wird einverständlich der kaiserlich russischen Regierung übermittelt, die zu gleicher Zeit gebeten wird, davon Notiz zu nehmen und ihr Wohlwollen für die durch die Verträge verfolgten Ziele zu bekunden sowie Seiner Majestät den Zaren zu ersuchen, das seiner Person in dem Vertrag zugeordnete Schiedsrichteramt anzunehmen und auszuüben.“ Ferner:

„Keine der in diesem Geheimvertrag enthaltenen Bestimmungen darf veröffentlicht oder irgendeinem anderen Staat mitgeteilt werden ohne vorhergegangenes Einverständnis zwischen den beiden Parteien und ohne Zustimmung Rußlands.“

Der Artikel 3 der geheimen Militärkonvention lautet: „Wenn Österreich-Ungarn Serbien angreift, so hat Bulgarien ihm unverzüglich den Krieg zu erklären und wenigstens 200.000 Mann nach Serbien zu werfen und angriffsweise oder in Verteidigung

mit dem serbischen Heer gegen Oesterreich-Ungarn zu kämpfen. Dieselbe Pflicht obliegt Bulgarien Serbien gegenüber, wenn Oesterreich-Ungarn, unter welchem Vorwand immer, in Uebereinstimmung mit der Türkei oder ohne sie seine Truppen in den Sandschak Nowibazar einmarschieren läßt und infolgedessen Serbien ihm den Krieg erklärt, oder falls Serbien in Verteidigung seiner Interessen seine eigenen Truppen nach dem Sandschak Nowibazar einmarschieren läßt und dadurch den Krieg mit Oesterreich-Ungarn heraufbeschwört.“

Am 27. November 1913 — zwei Tage nach der Veröffentlichung der militärischen Vereinbarungen zwischen Bulgarien und Serbien durch das Pariser Blatt — wurde, wie die „Neue Freie Presse“ meldet, „König Ferdinand von Bulgarien mittags um 12 Uhr in Schönbrunn vom Kaiser in Privataudienz empfangen. Die Audienz des Königs beim Kaiser dauerte eine halbe Stunde. König Ferdinand trug bei dem Besuch die Uniform seines österreichisch-ungarischen Husarenregiments. Der Kaiser erwartete König Ferdinand auf dem obersten Treppenaufgang der Blauen Stiege, begrüßte ihn sehr freundlich und geleitete ihn persönlich in die Appartements. Der Besuch währte 40 Minuten. Nach demselben geleitete der Kaiser seinen Gast wieder bis zum obersten Treppenaufgang und verabschiedete sich in der herzlichsten Weise. Nach der Audienz fuhr der König beim Stöckelgebäude vor und gab für den Grafen und die Gräfin Verchtold die Karte ab.“

Ein Meisterstück der Staatsbahnverwaltung. Die Verwaltung der österreichischen Staatsbahnen schleicht sich jahraus jahrein mit einem Defizit. Schon vielerlei Mittel sind angewendet worden, um das Defizit zu beseitigen, aber keines hat genützt. Vor etwa drei Jahren hieß es nun, es sei ein Heilmittel gefunden worden, das das Defizit aus der Welt schaffen werde: das Petroleum. Weg mit der veralteten, qualmenden, geldfressenden Kohlentenerung der Lokomotiven, hieß es, der Uebergang zur Petroleumfenerung muß einen ungeheuren Aufschwung der Staatsbahnen und des gesamten österreichischen Wirtschaftslebens zur Folge haben! Mit einer ganz und gar nicht landesüblichen Schnelligkeit folgte diesen klingenden Worten die Tat. Die f. f. Staatsbahnverwaltung begann sofort den Betrieb für die Petroleumfenerung einzurichten. Zuerst wurden den Lokomotiven die eisernen Bäuche aufgerissen und Kohlfenerungen eingesetzt, sehr hübsche und feinreich gebaute Dinger mit Düsen, Hähnen und Kurbeln. Während bezüglich ihrer Dauerhaftigkeit noch gewisse Zweifel herrschen, wird ihre Kostspieligkeit bedingungslos anerkannt. Ferner wurden Transportwagen für das kostbare Heizöl beschafft, und zwar in stattlicher Anzahl. Dann kam der stärkste Trumpf, der Bau der f. f. Mineralölfabrik in Drohobycz. Sie war dazu bestimmt, den Heizölbedarf, das Kohöl, zu entsbenzinieren. Sie kostete zwar mehrere Millionen, die beteiligten Lieferanten versicherten aber, daß sie ein einträgliches Geschäft sei. Des weiteren scheute die Staatsbahn seinen Zeit- und Geldaufwand, um das Personal für den neuartigen Dienst zu schulen.

Es kam aber ganz anders. Kürzlich erging von oben der Befehl, den Lokomotiven neuerdings die eisernen Bäuche zu öffnen, aber diesmal mit der Weisung, die bisher unbenützten Petroleumfenerungen herauszureißen und an die Materialmagazine zu senden, dorthin, wo aller Krempel liegt. Das heißt: Wir sind nicht mit Petroleum gefahren und werden nicht mit Petroleum fahren!

Warum geschah dies alles? Die Antwort ist recht einfach. Zu dieser Zeit, als die Petroleumpreise äußerst niedrig waren und die Spekulanten nicht wußten, wenn sie ihr Kohöl anhängen sollen, suchten sie nach einem Abnehmer, der hohe Preise zahlt und viel Petroleum kauft. Da verfiel irgendein findiger Kopf auf einen Abnehmer, dem solch verrückte Kaufgelüste nicht allzu schwer beizubringen sind, nämlich auf die österreichische Staatsbahnverwaltung. Eine Gesellschaft von Herren aus der Petroleumbranche, denen es vielfach an einer einwandfreien Vergangenheit, aber nicht an guten politischen Beziehungen mangelt, hatte gar bald die maßgebenden Stellen erreicht. Während gefügige Fachgelehrte die Deffentlichkeit darüber aufklärten, daß alles Heil für die Staatsbahn nur im Petroleum zu finden sei, schloß das Finanzärar einen Pakt, der es für Jahre verpflichtete, große Mengen Kohöl für die Staatsbahn zu einem viel höheren als dem damaligen Tagespreis zu beziehen. Nun hat sich in der jüngsten Zeit das Blatt gewendet. Petroleum ist stark im Preise gestiegen. Die Petroleumherren hätten jetzt zum alten Preise liefern müssen. Finanzärar und Staatsbahn hätten gar kein schlechtes Geschäft gemacht. Aber den Staat verdienen zu lassen, nein, so weit reicht der Drohobycz und Borslawer Patriotismus denn doch nicht. Wieder begann das Spiel politischer Beziehungen, die Besuche in den Ministerien, das verächtliche Gemimmel fragwürdiger Gestalten in den Gängen des Parlaments und vor der Tür des galizischen Landesmanministers. Und was war die Folge? Die österreichische Regierung verzichtete auf ihren nunmehr vorteilhaften Vertrag. Die Petroleumleute wurden in aller Stille ihrer Lieferungs-pflicht enthoben, das heißt es wurden ihnen wieder schwere Millionen geschenkt. Der armen Staatsverwaltung blieb nichts anderes übrig, als auf den schönen Petroleumtraum zu verzichten und wenig zur ruhenden und rauchigen Kohlenwirklichkeit zurückzukehren. Der österreichische Staat ist doch die beste Kundschafft. Wenn er verliert, zahlt er, wenn er gewinnt, zahlt er erst recht. Und da wundert man sich noch, weshalb die Staatsbahnverwaltung kein Geld hat, um die bescheidensten Forderungen der Eisenbahner zu erfüllen!

Ein Wochenrevue österreichischer Politik stellt die „Bolschewik“ anschaulich folgendermaßen zusammen: Kapitel: Italienische Fakultät. Am 26. November demonstrierten in Graz zirka 300 italienische Studenten für die Errichtung einer italienischen Rechtsfakultät. Dabei kam es zu einem Zusammenstoß mit der Polizei, die „vom Leder zog“. Zwei Studenten wurden verhaftet. Am 27. November es zu einem Zusammenstoß mit der Polizei, die „vom Leder

deutschen Studenten. Auf deutscher Seite gab es dabei vier Verwundete, auch viele Italiener wurden verletzt. Am selben Tage beschließen in Triest die Schüler der nautischen Sektion der Staatsgewerkschule und der Handelsakademie Nevolletta, aus Solidarität mit den italienischen Studenten in Graz, den Schulbesuch einzustellen. Sie demonstrieren auf der Straße, nationale Lieder singend. Am 28. November nimmt der Studentenstreik in Triest zu, auch im Mädchenlyzeum irreflex die höheren Klassen. Im Laufe des Vormittags kommt es zwischen Studenten und Polizei zu Zusammenstößen, wobei mehrere Verhaftungen vorgenommen werden. Nachmittags großer Demonstrationsumzug mit den Schülerinnen des Mädchenlyzeums an der Spitze. Abends abermals Straßendemonstrationen mit Zug von italienischer Studenten aus Graz. Wieder Kämpfe mit der Polizei, zahlreiche Verletzte und viele Verhaftungen. 29. November: Der Streik in Triest dauert fort. Die Polizei verhindert einen Demonstrationsumzug und verbietet die „aus Gründen der öffentlichen Ruhe“ angekündigten Versammlungen. Nachmittags und abends kam es zu Demonstrationen der Mittelschüler, wobei insgesamt 56 Verhaftungen vorgenommen wurden. Nach Meldungen aus Zara traten dort die Schüler des Gymnasiums, der Realschule und des Mädchenlyzeums, in Gradiska die Zöglinge der Lehrerbildungsanstalt in den Aufstand. — Fortsetzung der gemüßigten Unterhaltung demnächst.

### Ausland.

#### Deutsches Reich.

Die Finanzen der deutschen Gewerkschaften. Der tiefste Punkt und geschwächte „Arbeitergroßchen“ ist heute eine Kapitalmacht ersten Ranges und man kann es den Organisationen nicht verdenken, wenn sie diese von Arbeitern zur Verteilung der Kosten des wirtschaftlichen Kampfes aufgebracht Gelder nicht länger den Großbanken, die doch den Kapitalismus in seiner höchsten Potenz darstellen, als Depositen überlassen wollen. Gerade in den diversen Kapitalfonds der Arbeiterbewegung liegt heute schon eine gewaltige wirtschaftliche Kraft, die durch eine Gewerkschaftsbank wieder im Sinne der Organisationen verwaltet und nutzbar gemacht werden kann. Ein Bild von dem Umfang der Geldakkumulation bei den deutschen freien Gewerkschaften bietet die nachstehende Zusammenstellung der Einnahmen, Ausgaben und Kassenbestände der an die Generalkommission der Gewerkschaften Deutschlands angeschlossenen Zentralverbände in den Jahren 1908 bis 1911:

Jahr	Einnahmen in Millionen Mark	Ausgaben in Millionen Mark	Kassenbestand in Millionen Mark
1908	48.51	42.06	40.84
1909	50.53	46.26	43.48
1910	64.37	57.93	52.57
1911	72.09	60.02	62.11

Es ist zu berücksichtigen, daß dies nur die Gelder sind, die durch die Kassen der Zentralen gehen. Hierzu kommen noch die Umsätze der lokalen Organisationen.

Einem Vorgänger hätte die zu gründende Gewerkschaftsbank bereits in der seit dem Jahre 1909 bestehenden Bankabteilung der Großeinkaufsgesellschaft deutscher Konsumvereine. Ueber die Tätigkeit dieser Abteilung geben folgende Ziffern Aufschluß:

Jahr	Girokonto		Wechselkonto	
	Debit	Kredit in Millionen Mark	Eingang	Ausgang
1909	33.13	33.16	5.79	5.58
1910	62.41	63.33	14.57	13.40
1911	99.13	100.90	22.39	21.53
1912	154.54	156.88	31.35	31.11

Das Bankeinlagenkonto entwickelte sich wie folgt:

Jahr	Einzahlung		Auszahlung		Bestand
	in Millionen Mark		in Millionen Mark		
1909	6.98	4.33	5.54	5.54	
1910	9.21	5.59	9.16	9.16	
1911	17.09	7.09	19.17	19.17	
1912	20.52	10.67	29.02	29.02	

Ein derartiges Institut hat natürlich genau wie eine Gewerkschaftsbank nicht die Aufgabe, Riesengewinne aufzuheben, da die gewerkschaftliche Spekulation als Geschäftszweig gar nicht in Betracht kommt. Die Hauptaufgabe derartiger Bankinstitute besteht eben lediglich in der Regulierung des Zahlungsverkehrs der einzelnen Organisationen, in Beschaffung sicherer Anlagen und in der Bereithaltung relativ bedeutender flüssiger Mittel für Streiks, Arbeitslosenunterstützung u. s. w. Aus dem oben angeführten Ziffernmaterial geht hervor, welche Rolle heute bereits der „Arbeitergroßchen“ am Geldmarkt spielt. Zum Geschäftsbereich einer Gewerkschaft käme eventuell noch hinzu die Verwaltung von Parteigeldern sowie von Einlagen anderer Arbeiter- und Angestelltenorganisationen, die ebenfalls nicht gewillt sind, ihre Kapitalien den Großbanken anzubereitern und eventuell auch die Beforgung der Finanzgeschäfte der Volkshilfe.

#### Frankreich.

Zur Eisenbahnkatastrophe von Melun. (Privat.) Aus Paris wird uns geschrieben: Unter den Eisenbahnern und Postlern macht sich eine große, aber begriffliche Erregung bemerkbar. Versucht doch die Behörde wie allemal, den Schuldigen unter dem unteren Personal zu suchen, wo es klar auf der Hand liegt, daß allein nur die Kräfte der Eisenbahngesellschaft die Schuld trägt. Wie oft ist schon von den Beamten direkt oder durch die Gewerkschaft reklamiert worden, daß die Signale von 90 bis 100 Meter auf 1000 Meter vor den zu schützenden Punkt vorgezogen werden. Es ist doch unmöglich, einen Zug bei einer Fahrgeschwindigkeit von 80 Kilometer die Stunde in 3 bis 5 Sekunden anzuhalten. Aber vergebens. Selbst die Intervention unseres Genossen Collis in der Kammer hat zu keiner Abhilfe geführt. Schon seit langer Zeit fordert die Gewerkschaft der Maschinen- und Seilzugführer die Einführung einer selbsttätigen Signal- und Bremsvorrichtung, die darin besteht, daß bei geschlossenem Signal ein zwischen den Schienen angebrachter Hebel sich schräg nach oben stellt. Beim Ueberfahren wird durch denselben unter der Lokomotive eine senkrecht stehende Stange nach oben gedrückt, welche selbsttätig die Luftbremse in Bewegung setzt und dadurch den Zug zum Stehen bringt, gleichzeitig aber auch die Dampfpeise öffnet und die Fahrgeschwindigkeit des Zuges registriert. Da die Einführung mit Unkosten verbunden ist, haben die Gesellschaften natürlich nie etwas davon wissen wollen. Die Erhöhung und bessere Beleuchtung der Signale (zurzeit noch Öllampen) wird ebenfalls schon seit längerer Zeit gefordert. Nach der Intervention Collis im Jänner

dieses Jahres und der Reklamation des Eisenbahnerverbandes wurde ein Kontrollingenieur mit einer Untersuchung beauftragt. Derselbe erkannte in seinem Bericht an, daß bei den langgebauten Pacificmaschinen der Rauch infolge des niedrigen Schloßes fast ständig die Ansicht verdeckt, so daß der Lokomotivführer gezwungen ist, sich zur Maschine hinauszulehnen, um die Signale beobachten zu können. Das könnte dieselben aber nicht verhindern, die Signale im Moment des Vorbeifahrens zu erkennen.

Es ist hierbei zu bemerken, daß das Hinauslehnen vorwärtswidrig und gefährlich ist. Vor knapp 14 Tagen ist hierbei einem Maschinenführer von der Lokomotive eines entgegenkommenden Schnellzuges der Kopf abgerissen worden.

Die Gefährlichkeit der Geselekreuzung bei Melun hat schon häufig zu Reklamationen Anlaß gegeben. Statt an einer geraden Strecke etwas über 1000 Meter vor der Kreuzung befinden sich hier die Signale innerhalb einer starken Kurve; das erste 900 Meter und das letzte nur 90 Meter von der Kreuzung entfernt. Eine weitere Gefahr liegt darin, zwei Schnellzüge in einem Zeitraum von 7 Minuten die Kreuzung passieren zu lassen. Ein jeder halte in Melun das Gefühl, daß kurz oder lang ein Unglück passieren müsse.

Die Eisenbahner haben es jetzt fast, stets die Opfer der Sparwut der Gesellschaften zu sein und obenrein noch die Verantwortung tragen zu müssen. Von allen Orten laufen Protestberichte bei der Verbandsleitung ein. Vibegeary stellt in der „Humanität“ folgende Forderungen auf: 1. Installation von Replikations- und Registrierapparaten auf allen Maschinen. 2. Bessere Beleuchtung der Signale. 3. Erhöhung der Signalmasten um mindestens drei Meter. 4. Einführung elektrischer Beleuchtung der Züge an Stelle der Gasbeleuchtung. 5. Regulierung der Arbeitszeit und Aufhebung der Ueberlastung der Zugbeamten.

Am 20. v. M. hatte der Eisenbahnerverband in der Pariser Arbeiterbüchse eine Protestversammlung veranstaltet, welche von mehreren tausend Personen, zumeist Eisenbahnern besucht wurde. Genosse Collis gab hier bekannt, daß er zu seiner angeordneten Intervention unwiderlegbares Material gesammelt habe, und um sich von der schlechten Lage der Signale persönlich zu überzeugen, eine Fahrt auf einer Lokomotive von Paris nach Melun und zurück gemacht hat. Sodann hat er einen Gesuchentwurf eingereicht betreffs Ernennung einer Arbeiterkommission, die mit der Untersuchung aller Reklamationen, der gemeldeten Mängel des Schienenwegs und Materials beauftragt werden soll, da die zurzeit bestehende Kontrolle nicht funktioniert. Als Redner, wie Vibegeary, Le Guen und andere Gewerkschaftsführer wurden lebhaft affiniert: In der Protestresolution ist außer den oben angeführten Forderungen noch hervorzuheben, Stellung eines dritten Beamten auf den Lokomotiven der Schnellzüge, welcher ausschließlich die Signale zu beobachten hat.

### Aus dem Gerichtssaal.

Freispruch infolge widersprechender Darstellungen. Am 25. Februar l. J. hatte der Lokomotivführer Johann Fischer mit einer Weichenwächtermaschine aus dem Heizhaus des Wiener Nordbahnhofs über Geleise 7 auf Geleise 9 zu fahren. Da der für diese Fahrt umzustellende Wechfel 64 in die Gerade auf Geleise 7 stand, rief Fischer nach dem Weichenwächter Badura, damit er den Wechfel in die Ablenkung auf die neunte umstelle.

Fischer, der sich vor einem Erkenntnisssenat des Wiener Landesgerichtes unter dem Vorsitz des Landesgerichtsrates Dr. Weinlich wegen Vergehens gegen die körperliche Sicherheit zu verantworten hatte, schilderte den weiteren Vorgang so, daß der Weichenwächter bei Umstellung des Wechfels auch schon das Vorwärtssignal gab. Fischer, der dies von der Weichenwächter beobachtete, sah noch, wie die Scheibe des Wechfels sich drehte, und begab sich dann auf die Führerseite, um anzufragen. Zweifelslos wurde bei der nunmehrigen Fahrt dem Weichenwächter Badura das rechte Bein weggerissen.

Der Wächter erklärte unter Zeugnispflicht die Darstellung des angeklagten Führers für unmöglich. Der Wechfel sei nach dem System der Sperrschleife verschlossen gewesen. Als Badura mit der Laterne in der Hand zwischen die Schienen trat, um vor Umstellung des Wechfels die Schraube zwischen Spitz- und Stabschraube zu lockern, sei Fischer bereits angefahren und habe ihn überfahren. Eine Drehung der Wechfelscheibe und ein Heben der Wechfelsbirne habe Fischer bei einem verperrten Wechfel doch unmöglich sehen, ein Signal mit der Laterne von seiner Entfernung unmöglich wahrnehmen können. Der Führer sei eigenmächtig gefahren. Der Weichenwächter, der seit dem Unfall nicht gehen kann, mußte in den Verhandlungssaal getragen werden.

Staatsanwalt Dr. Sigl meinte, der Vorfall habe sich offenbar so abgespielt, daß der Weichenwächter die Umstellung der Wechfelsbirne versuchte und in diesem Moment schon der Führer, ohne Signal, in leichtfertiger Weise anfuhr. Er meinte eben, die Umstellung des Wechfels, an dessen Verriegelung er nicht dachte, werde noch rechtzeitig gesehen.

Der Vertreter des Verletzten Dr. Morawetz stellte Ersatzansprüche.

Verteidiger Dr. Hans Tausch führte aus, der Weichenwächter, der gegen den Angeklagten Ersatzansprüche stelle, stehe der Sache durchaus nicht als unbefangener Zeuge gegenüber. Er habe vielmehr ein Interesse an dem Verschulden des Angeklagten, es bestehe somit kein Grund, ihn für glaubwürdiger zu halten wie diesen. Wenn Aussage gegen Aussage steht, sei der Fall ungelöst und der Angeklagte freizusprechen. Schließlich könne Fischer auch die Behauptung, die die Laterne des Wächters machte, als er zur Entriegelung ins Geleise trat, für ein Vorwärtssignal angesehen haben.

Der Gerichtshof entschied auch tatsächlich in diesem Sinne und sprach den Angeklagten frei.

Karambol in Tulln. Am 7. Oktober d. J. fuhr der Lokomotivführer Franz Raab mit einer Stadtbahngarnitur in die Station zurück, da sein Zug zum Einsteigen bereit zu stellen war. Beim Zurückziehen fuhr er auf eine auf dem gleichen Geleise in der Station Tulln stehende andere Stadtbahngarnitur mit einem derartigen Anprall an, daß zwei Waggons seines Zuges unter großem Materialschaden entgleisten und ein darin befindlicher Kondukteur verletzt wurde. Wegen dieses Vorfalles hatte sich der Lokomotivführer Raab bei dem Bezirksgericht Tulln wegen Ueberletzung gegen die körperliche Sicherheit gemäß § 432 St. G. zu verantworten.

Bei der am 27. November d. J. stattgehabten Hauptverhandlung gab der Beklagte auf Befragen seines Verteidigers Dr. Leopold Käß an, daß ihm, als er des Morgens von Wien nach Tulln kam, der Verschieber Schneider mitteilte, daß er bis zu der mittags erfolgten Rückfahrt nach Tulln auf dem Geleise IV warten, und vor der Rückfahrt noch in die Station „zurücktauchen“ werde. Als dann der Verschieber Schneider vor seiner Abfahrt ihm das Rückwärtssignal gegeben habe, sei er zurückgefahren, doch sei seine Aufmerksamkeit dadurch abgelenkt worden, daß der Geschwindigkeitsmesser nicht ausgezogen war. Er mußte ihn aufziehen, und habe deshalb die inzwischen

gegebenen Halbsignale des Verschiebers nicht gesehen, so daß der Zusammenstoß erfolgte. Davon, daß auf demselben Geleise eine Stadtbahngarnitur gestanden sei, habe er keine Kenntnis gehabt.

Der als Zeuge benannte Verschieber Schneider erklärte, daß dem Lokomotivführer von dem anderen Verschieber Käß ausdrücklich mitgeteilt worden war, daß auf dem Geleise eine zweite Garnitur stehe. Der Richter Dr. Lindl bemerkte, daß es auffalle, daß der Lokomotivführer Raab, der doch in der Station über drei Stunden verweilt habe, davon nichts wußte, daß auf demselben Geleise eine andere Garnitur stehe. Der Richter wollte daher die Verhandlung vertagen, um den anderen Verschieber als Zeugen einzuvernehmen. Dr. Käß bat jedoch, die Verhandlung, wenn möglich, sofort zu Ende zu führen, und den anwesenden Stationsvorstand Anderl als Zeugen zu vernehmen. Ueber Befragen erklärte nun Herr Anderl, daß es nach der ganzen Sachlage anzunehmen sei, daß Raab von der zweiten Garnitur, die sich auf dem Geleise befand, keine Kenntnis hatte. Der Richter erklärte hierauf das Beweisverfahren für geschlossen. Nach dem Strafantrag des staatsanwaltschaftlichen Funktionärs führte der Verteidiger aus, daß der angeklagte Lokomotivführer nicht das Bewußtsein hatte, daß bei seiner Rückfahrt in die Station die körperliche Sicherheit gefährdet sei, weshalb er um den Freispruch bat. Der Richter schloß sich diesen Ausführungen an und sprach den angeklagten Lokomotivführer von der erhobenen Anklage frei.

Zuckerkrankheit als Unfallfolge. Am 5. Mai 1911 fiel der Maschinenaufseher Karl Cech beim Schmirren von Maschinen auf einer Eisenbahnbrücke in Prerau infolge Festtritts in einen vier Meter tiefen Brunnen. Er erlitt einen Nervenschlag und eine Brustkontusion in der Gegend der fünften bis sechsten Rippe. In der Zeit von Ende September 1911 bis Ende August 1912 war Cech mit Zuckerkrankheit im Krankenstand. Er machte dann vorübergehend zwei Monate Dienst, war jedoch im Februar 1912 und vom Juni bis August 1912 wieder mit schwerer Zuckerkrankheit im Spital zu Olmütz. Am 16. Dezember 1912 starb er an Zuckerharnruhr.

Gegen die von Dr. Guido Houbá in Prerau namens der Witwe Anna Cech und des minderjährigen Sohnes Gottlieb Cech eingebrachte Schiedsgerichtsfrage, welche bei der Verhandlung von Dr. Hans Tausch vertreten wurde, erhob die Anstalt die Einwendung, daß Zuckerharnruhr nicht durch Unfall entstehen könne.

Die Sachverständigen Professor Dr. Siegmund Erben und Dozent Dr. Nikolaus Ritter v. Nagie begutachteten den Fall dahin, der Verstorbenen sei zweifelslos schon zehn Jahre vor dem Unfall schwer zuckerkrank gewesen, doch sei es zweifelslos, daß nach dem Unfall eine Verschlimmerung der Zuckerkrankheit eingetreten sei, nur müsse die Frage unbeantwortet bleiben, ob diese Verschlimmerung eine bleibende oder vorübergehende war.

Der stägerische Vertreter führte aus, daß die Zuckerkrankheit vor dem Unfall jedenfalls nicht so bedeutend war, daß sie Cech an der Dienstleistung dauernd gehindert hätte, nach dem Unfall ist aber ein rapider Verfall eingetreten, der ihn dauernd dienstunfähig machte. Der Nachweis der Verschlimmerung der Zuckerkrankheit durch den Unfall sei gelungen, den Nachweis, daß die Verschlimmerung wieder aufgehört habe, hätte die Anstalt zu erbringen gehabt. Daß eine Aufklärung in dieser Richtung nicht möglich sei, gehe zu ihren Lasten.

Das Schiedsgericht unter Vorsitz des Oberlandesgerichtsrates Dr. Cap verurteilte tatsächlich in diesem Sinne die Anstalt zu einer 20prozentigen Witwenrente vom Arbeitsverdienst per Kr. 1964.80 monatlicher Kr. 32.75 und zu einer 15prozentigen Rente für das Kind im Betrag monatlicher Kr. 24.56 sowie zu den entsprechenden Rentennachzahlungen.

### Streiflichter.

Eine „Massenversammlung“ christlicher Eisenbahner. Von einer solchen berichten die „Reichspost“ und das „Deutsche Volksblatt“, die am 4. d. in der Leopoldstadt in Reisingersaal stattgefunden haben soll. Bedienstete und Arbeiter, so sagt die christlichsoziale Presse, waren massenhaft erschienen, um einmütig die zweijährige Vorrückungsfreiheit für die Diener und die Lohnautomatik für die Arbeiter der k. k. Staatsbahnen zu fordern. In Wahrheit handelte es sich bei dieser „Massenversammlung“ um eine Vereinsversammlung des Verkehrsverbundes, die wohl hauptsächlich den Zweck hatte, den in letzter Zeit schon recht aufdringlich gewordenen Herrn Mataja bei den Eisenbahnern einzuführen. Neben diesem sprach auch Herr Kemelner zur aufgestellten Tagesordnung, deren Erledigung mit der Annahme einer sachlich gehaltenen Resolution endete, über deren einstimmige Annahme sich der christlichsoziale Vertreter königlich freut, weil angeblich auch Gegner in der Versammlung waren. Die dachten sich natürlich: „Nicht es nichts, Schaden kann es nicht.“ Doch Herr Mataja freilich jetzt in den Eisenbahnerversammlungen für eine Forderung reden, zu deren Durchführung die christlichsozialen im Parlament bei der Abstimmung die Mittel verweigert haben, ist nur eine neue Bestätigung der alten Demagogie. Herr Mataja, der ja nach seiner Wahl sofort der christlichsozialen Vereinigung beitrug, wird also wohl besser tun, wenn er seinen parlamentarischen Klubkollegen die Notwendigkeit der Durchführung der Eisenbahnerforderungen klar macht, anstatt sich das platonische Vergnügen zu leisten, sich in Versammlungen mit leeren Worten wichtig zu machen.

Kaferteneis bei der Oesterreichischen Nordwestbahn. In der Station Alt-Baka ist dem Zugpersonal der Stationen Reichenberg, Trautenaun, Josefstadt und Chlumetz eine sogenannte „Transitkaferteneis“ als Dienst- und Ruhepaus zugewiesen, deren Beschaffenheit als ein direkter Hohn für das Zugpersonal empfunden wird. Dieses meist vor Schmutz und Rasse starrende Lokal mit zirka 25 Quadratmeter Bodenfläche wird oft gleichzeitig von 10 bis 15 Personen aus drei verschiedenen Domizilstationen benutzt, um dort entweder der wohlverdienten Ruhe zu genießen, oder schriftliche Arbeiten zu erledigen. In diesem kleinen, eisernen Zimmer befindet sich nur ein Tisch, auf welchem geschrieben und gegessen wird. In den Wänden entlang stehen noch drei einfache Bänke, die das ganze Mobiliar dieser Abkation bilden. Ein primitiver Ofen, der vom Personal betretet und mit Heizmaterial versorgt werden muß, vervollständigt das provisorische Unterjuchungsgefängnis. Wohl ist noch ein vorstufstücker „Wohlfisch“ vorhanden, doch büßt sich jeder Besucher aus bestimmten Gründen das vor Schmutz starrende Labor niemals zu berühren. Zur besseren Orientierung gehen wir, daß und die sonst überall gebräuchliche Wasserkanne in der „Transitkaferteneis“ in Alt-Baka fehlt. Eine körperliche Reinigung ist deshalb für die Bediensteten der k. k. O. N. W. vollständig ausgeschlossen. Ebenso wenig können die nachgeordneten Kleider getrocknet, noch die mitgenommenen Speisen aufgewärmt werden. Um das meist sehr dunstige Lokal einigermaßen zu ventilieren, muß immer die Tür und das einzige Fenst-

geöffnet werden, was insbesondere im Winter und bei rauher Witterung ein göttliches Vergnügen für die bei Tisch im Lokal arbeitenden Zugbegleiter ist. Wohl wurden in den letzten Jahren bedeutende Summen für die Ausgestaltung und Renovierung dieser Station ausgegeben, doch weder für das Zugpersonal, noch für das Versuchspersonal wurde etwas ordentliches geschaffen. Für das Versuchspersonal wurde wohl eine Diensthütte gebaut, ob diese den Verschiebern dauernd oder nur vorübergehend verbleibt, ist noch nicht bestimmt. In dieser Diensthütte steht ein Ofen, ein vom Personal selbst verfertigter primitiver Tisch und ein Brett, das auf jeder Seite auf fünf übereinander gelegten Ziegeln ruht, also eine Bank, welches die ganze Einrichtung bildet.

Wir gestehen offen, das Personal der L. L. O. N. B. W. ist keineswegs vermöhnt und hat bis jetzt in dieser Beziehung auch noch keine außergewöhnlichen Ansprüche gestellt. Aber diese Behandlung und diese Außerachtlassung wird sich selbst das geduldeste Personal nicht länger gefallen lassen. War es in der Station Alt-Pölla möglich, auf der östlichen Seite im renovierten Gebäude ein überflüssiges „Konferenzzimmer“ zu errichten und zu möblieren, so muß auch Platz für einen Dienst- und Aushilfsraum für das auswärtige Personal geschaffen werden.

Ein Erlaß, der Bände spricht. Die L. L. Nordbahn-Direktion hat sich bemüht gesehen, nachstehenden Erlaß herauszugeben:

Erlaß

an alle L. L. Bahnabteilungen, L. L. Bahnerhaltungssektionen, die L. L. Signalwerkstätte Wien.

(Zusatz: Bemerkungen betreffs Verhängung von Strafen.) In jüngster Zeit sind von seiten einzelner Dienststellen bei Verhängung von Ordnungsstrafen wiederholt Verstöße gegen die bestehenden Bestimmungen vorgekommen.

Die Dienstvorstände werden daher aufmerksam gemacht, bei Verhängung von Ordnungsstrafen mit der größten Rigorosität vorzugehen und auf genaueste Einhaltung aller bestehenden Bestimmungen zu sehen.

Im Nachfolgenden wird auf einige der häufigst vorkommenden Verstöße hingewiesen:

1. Es wird gestraft, ohne dem Beschuldigten im Sinne des § 93, erster Absatz der Dienstordnung „vorher“ Gelegenheit zur Rechtfertigung gegeben zu haben. Dieser Bestimmung ist unter allen Umständen Rechnung zu tragen, auch für den Fall, als das strafbare Vergehen ein solches war, daß nicht angenommen werden kann, daß der Beschuldigte überhaupt Gründe zur Rechtfertigung vorbringen kann, oder für den Fall, als die Gründe, die der zu Verurteilende in seiner Rechtfertigung vorbringen könnte, eventuell schon auf einem anderen Wege als dem der direkten Einvernahme in Erfahrung gebracht wurden etc.

2. Die im § 93 der Dienstordnung vorgeschriebene Strafschrift ist häufig sowohl sachlich als auch der äußeren Form nach eine mangelhafte.

Strafschriften müssen mindestens folgende Angaben enthalten:

- a) kurze, präzise Angabe der strafbaren Handlung,
b) das Datum wann sie begangen wurde,
c) die Paragraphen der Dienstordnung oder sonstigen Vorschrift, gegen die verstoßen wurde,
d) das Strafmaß.

3. Diese Daten müssen auch in gekürzter Form in den Strafscheinen erscheinen.

Unzulängliche Angaben in den Strafschriften und Ausweisen, aus denen nicht entnommen werden kann, worin die strafbare Handlung bestanden hat, wie zum Beispiel „wiederholte Unzuverlässigkeit im Dienste“ etc., sind unbedingt zu vermeiden.

4. Es wird auch vielfach im Ordnungsweg bestraft, wo im Sinne des § 95 der Dienstordnung die Einleitung des Disziplinarverfahrens in Antrag zu bringen gewesen wäre. Die Bestimmungen des § 95 sind daher genauestens zu beachten.

5. Sollten in einzelnen Fällen Zweifel auftauchen, ob ein Vergehen im Ordnungsweg zu ahnden wäre oder ob ein Antrag auf Einleitung des Disziplinarverfahrens eventuell in Betracht käme, dann ist vorher um die Entscheidung bei der Direktion anzufragen.

6. Die Einbegleitungen von Verurteilungen gegen verhängte Ordnungsstrafen sind meist sehr unvollständig verfaßt und bedingen ein wiederholtes Hin- und Hergehen der Akten. Um dies zu vermeiden, haben die Einbegleitungen, wenn nicht — was entschieden vorzuziehen und viel einfacher ist — der Straftat beigefügt sind, mindestens außer einer kurzen Schilderung des sonstigen Verhaltens der Beschuldigten zu enthalten:

- a) den Tag, wann das strafbare Verfahren erfolgt ist,
b) das Datum, wann dem Verurteilenden Gelegenheit zur Rechtfertigung gegeben wurde,
c) das Datum der Strafschrift (eventuell ist eine Abschrift derselben vorzulegen).

7. Es wurde auch konstatiert, daß bei Verhängung von Ordnungsstrafen in vielen Fällen ohne Methode vorgegangen wird.

Es wird zum Beispiel ein Bediensteter wegen seines ersten Vergehens mit 5 Kr. Geldbuße und nach kurzer Zeit wegen des gleichen Vergehens nur mit 2 Kr. oder bloß mit einer Rüge bestraft. Wenn auch in einzelnen Fällen Umstände obwalten können, die das zweite gleiche Vergehen im milderen Licht erscheinen lassen, so wäre doch als Grundfaß festzuhalten, daß bei Verhängung von Ordnungsstrafen:

- a) die Schwere des Vergehens zu berücksichtigen ist und
b) eine Steigerung in der Bemessung der Ordnungsstrafen Platz greifen soll.

8. Bei den schriftlichen Strafverfügungen und den Meldungen in den Delatenrapporten sind auch stets die im § 91 der Dienstordnung vorgeschriebenen Ausdrücke: „Rüge, respektive Geldbuße“ zu gebrauchen.

Andere Bezeichnungen wie zum Beispiel „tugendlicher Vorfall, Gehaltsabzug von Kr. ...“ dürfen unter keinen Umständen Anwendung finden.

9. Es muß auch eine genaue Unterscheidung zwischen den Ausdrücken „Unterfügung einer bestimmten Dienstverrichtung“ im Sinne des § 124 der Dienstordnung und „Suspendierung“ (§ 123 und 125 der Dienstordnung) gemacht werden, weil mit ersterer die Befassung, hingegen mit letzterer die Kürzung der Bezüge des Betroffenen verbunden ist.

Es wurde wiederholt in den Delatenrapporten, bei von seiten der Direktion oder den Bahnabteilungen verfügten Unterfügungen, zum Beispiel der Bahnwärterdienstverrichtung, dennoch von seiten der Bahnerhaltungssektion „Suspendierungen“ gemeldet. Derartige unkorrekte Rapportmeldungen führen oft zu langwierigen Erhebungen von seiten des Bureau's I/3, respektive auch der Abteilung VIII, wenn derartige unrichtige, durch keinen Direktionsauftrag belegte Suspendierungen in der Anmerkungsbüchlein der Gehaltslisten gemeldet werden. Eventuell findet sogar eine Streichung von Bezugsstellen statt, was wieder Reklamationen und Rückersätze zur Folge hat.

10. Auch ist auf die regelmäßige Eintragung der Strafen in den Personalblättern der betreffenden Bediensteten größeres Gewicht zu legen, denn gelegentlich der Vorname von Qualifikationen wurde wiederholt in unlesbarer Weise konstatiert, daß die bezüglichen Vermerke unvollständig waren.

Die Dienstvorstände werden daher unter persönlicher Verantwortung nochmals aufgefordert, dem Kapitel „Strafen“ die größte Aufmerksamkeit zu schenken.

Aus diesem Erlaß geht mit aller wünschenswerten Schärfe hervor, wie unbekümmert man auf der L. L. Nordbahn bisher mit den Rechten der Bediensteten umgesprungen ist. Ob der Erlaß daran was ändern wird, ist noch sehr die Frage. Denn es ist ein Fall bekannt, wo just die Direktion der L. L. Nordbahn erklärte, sie könne doch nichts anderes tun, als einen Erlaß hinausgeben; wenn er nicht eingehalten wird, dann bleibt angesichts solcher Umstände nichts anderes übrig, als der Direktion der L. L. Nordbahn dringend nachzugehen, dafür zu sorgen, daß dieser Erlaß nicht nur hinausgegeben, sondern, soweit er brauchbar ist, auch — eingehalten wird.

Auffällig ist an dem Erlaß der Punkt 4. Die Direktion wünscht, daß mehr im Disziplinar- als im Ordnungsweg gestraft werden soll, lautet er. Dieser Wunsch müßte eigentlich an. Im allgemeinen nimmt man ja an, daß die unmittelbaren Vorgesetzten am allerbesten wissen, wie sie ihre Untergebenen behandeln müssen. Und nur um zu verhindern, daß diese Vorgesetzten allzusehr vom Machtwort geritten werden, ist vornehmlich die oberste Instanz da. Es müssen die Bediensteten Gelegenheit haben, sich an jemand wenden zu können, der infolge des Umstandes, daß er abseits vom konkreten Fall steht, zumindestens die Möglichkeit haben kann, objektiv sein zu können. Und hier sehen wir, daß die oberste Instanz wünscht, daß schärfer gestraft werden soll! Das muß man zumindestens sonderbar nennen.

Einkaufsverflechtungen beim Lebensmittelmagazin der Staatsbahnen. Man schreibt uns: Im Lebensmittelmagazin für Bedienstete der österreichischen Staatsbahnen war es seit Jahren usuell, daß alle Mitglieder, gleichwie ob sie sonst in Bares oder auf Kredit kaufen, anlässlich der Weihnachtsfeierlage, so um den 20. Dezember eines jeden Jahres, einen Weihnachtsgeldkredit in der Höhe von 50 Prozent ihres Nettogehaltes neben ihren Normalkredit erhielten; das konnte das Institut natürlich nur dann riskieren, wenn die vorgesetzte Behörde, also das Eisenbahnministerium, die Erlaubnis zum Abzug von den Gehalts- respektive Lohnlisten gab. Ist es an sich schon merkwürdig, daß man dazu eine Erlaubnis brauchte, von seinem schwer verdienten Geld sich etwas abziehen lassen zu dürfen, so wird es noch unverständlicher, wenn man den hier abgedruckten Erlaß des Eisenbahnministeriums zu Gesicht bekommt. Klebt da der Vorstand des besagten Instituts vor einigen Tagen in alle Verkaufsstellen folgende Affiche:

R. L. Staatsbahndirektion Wien.

Zahl 2486-1/6. Wien, am 24. November 1913.

Betreffs: Weihnachtsgeldkredit.

An den Vorstand des Lebensmittelmagazins für Bedienstete der L. L. österreichischen Staatsbahnen. Wien (Westbahnhof).

Das L. L. Eisenbahnministerium hat mit Erlaß vom 10. November 1913, Z. 41.565/10, die Gewährung eines Weihnachtsgeldkredits von 50 (dreißig) Prozent des normalen Gehalts an die dortigen Mitglieder genehmigt, welcher in den Monaten Februar und März 1914 von den Bezügen der den Kredit in Anspruch nehmenden Genossenschaftsmitglieder hereinzubringen ist.

Der L. L. Staatsbahndirektor: Kolisko.

Sehen wir uns nunmehr die Sache näher an. Um 20 Prozent können die Kreditnehmer weniger einkaufen wie alle übrigen Jahre. Fast die Hälfte jenes Geldes, auf welches die Armen ihre Hoffnung setzten, um zu den größten und schönsten Feiertagen ihren Kindern eine Zubereitung, ein Stückchen besseres Fleisch, einen kleinen Leckerbissen geben zu können, ist beim Teufel, und fürwahr, man muß sagen, daß dieser Minister es schon ausgezeichnet versteht, seine Liebe, sein Wohlwollen den Bediensteten zur richtigen Zeit zu zeigen.

Nehmen wir ein Beispiel: Ein armer Arbeiter, der 20 Jahre dient, bekommt bei einem Normalkredit von 50 Kr. statt 25 nur mehr 15 Kr. Wir fragen: Herr Minister, können Sie sich auch nur ein Klein wenig vorstellen, was es heißt, einen kahlen Weihnachtstisch zu haben, während die ängstlichen, großen, unschuldigen Kinderaugen vorwurfsvoll den gedrückten Vater, die weinende Mutter ansehen?

Wissen Sie, Herr Minister, das noch immer nicht, daß unsere Kinder schon lange auf Spielsachen verzichten müssen, daß ihre Weihnachten sich darin erschöpfen, einmal ein gutes, nahrhaftes Essen zu haben, daß fast diese Feiertage allein eine Unterbrechung der steten Unterernährung sind?

Wenn Ihnen, Herr Minister, die Krämerseelen, die Sie allerdings besser schützen wie uns, lieber haben, gut; wir können das vertragen. Daß Sie aber diese Herren schützen auf Kosten unserer armen Kleinen, das, Herr Minister, werden wir nie vergessen.

Haben Sie überhaupt ein Recht, dreinzureden, wenn wir es offen sagen: Ja, gibt uns Bares und behaltet euch das Geld, denn das, was wir verdienen, tragen wir doch nicht Ihren Schülern, den Krämer, hin. Wir wollen so viel Kredit, als wir für unseren Haushalt brauchen, nicht aber so viel, als irgend ein verrotteter Büromensch uns zu geben willens ist.

Es scheint so, daß man von dieser Behörde alles haben kann, wenn man kein Eisenbahner ist. Vielleicht holen sich unsere Frauen persönlich bei Ihnen, Herr Minister, den vorerhaltenen Kredit.

Spar- und Vorstufinstitut „Flugrab“. Das Institut hat von nun ab seine Büroräume im „Eisenbahnerheim“.

Korrespondenzen.

Stiffried. Schlagfertigkeit im eigentlichen Sinne des Wortes ist eine Gabe, die nicht jedermann eigen ist. Sie setzt eine gewisse geistige Kraft voraus. Man unterscheidet noch eine andere Schlagfertigkeit. Diese setzt keine geistige Kraft voraus, sondern nur etwas physische. Jeder ungeübte Hausknecht bringt sie zumege. In letzterer Art Schlagfertigkeit übte sich vor kurzem ein schon ziemlich alter Wächter unserer Strecke, indem er einem Oberbauarbeiter eine Ohrspeige gab. Wir wollen die Gründe dieses verwerflichen Vorganges nicht weiter erörtern, sie entsprangen dienstlichen Meinungsverschiedenheiten.

Nicht zu vergehen ist eine andere eschottige Art menschlicher Betätigung. Individuen, die sich auf solche Art betätigen, werden von jedem anständigen Menschen verachtet und heißen — Denunzianten. Obigen Fall überbrachte einer dem anderen und der andere dem Herrn Bahnmeister. Wir wollen für diesmal die Namen dieser Kumpane nicht nennen, jeder von ihnen wird wissen, wen es angeht. Den Herrn Bahnmeister, der für solche Kadereien kein empfängliches Ohr hatte, erjuden wir, in Zukunft solche Patrone nicht anzuhören. Bessert euch, ihr traurigen Selben!

Sebenico. (Bahnm. David.) Uns wird von dort geschrieben: Die Bediensteten und Arbeiter auf den dalmatinischen Linien sind den Launen und der Willkür einzelner gewissenloser Vorgesetzter vollständig preisgegeben. Bitten und Beschwerden des Personals werden in den seltensten Fällen berücksichtigt. Die L. L. Staatsbahndirektion in Triest ist zu weit entfernt, um ihre größere Kosten und Zeitverlust erreicht zu werden. Zudem ist auch diese Dienststelle niemals bereit, in den trassierten Fällen, das Recht der Bediensteten zu schützen und das Ansehen der Bahnerhaltung zu wahren. Und so gedeiht ein Stück „Alteierreich“ in vormärzlicher Zeit auf den dalmatinischen Staatsbahnen prächtig und ertragsmäßig weiter. Als Beweis führen wir heute die Tätigkeit des Bahnmeisters Rudolf David in Sebenico an. Obwohl dieser Bahnmeister in Sebenico weder eine Familie noch eine Naturalwohnung hat, so hat er doch in der Station Sebenico einen größeren Gemüsegarten, den er durch Oberbauarbeiter der L. L. Staatsbahn jahraus, jahrein anbauen und betreiben läßt. Den Reingewinn des Erlöses steckt natürlich Herr David ein. Auch die Gründe an der Bahnstrecke werden nicht etwa den armen Wächterfamilien nachweise überlassen, nein, die gehören ebenfalls dem Bahnmeister Rudolf David. Da ist zum Beispiel ein armer Wächter in der halbeisigen Krpoje, der sich schon lange um ein Stüchchen Wagnrund bewirbt und auch gern den Pachtzins zahlen würde, doch der Bahnmeister David braucht die Gründe, um alljährlich Geld und Feigen verkaufen zu können. Damit ein lediger Mann Nebeneinnahmen hat, müssen die Wächter und deren Familien ihre Gemüse und das Futter für die Haustiere bei den Händlern teuer kaufen. Und das alles nur deshalb, weil die Aufsichtsbehörden einen solchen Menschen wie David schalten und walten lassen. Ja, ja, hier bei uns ist vieles faul, und die Staatsbahndirektion sowie das L. L. Eisenbahnministerium sind sehr weit von uns entfernt. Ueberdies traut sich weder die eine noch die andere vorgesetzte Dienststelle mit feier Hand in das Weipenneit zu greifen. Wir wenden uns deshalb im Vertrauen an Ihr geschätztes Blatt und erwarten, daß auch die L. L. Bahnverwaltung von diesen Zuständen Notiz nimmt, ansonsten wir gezwungen wären, die ganzen Schweinereien ohne Rücksicht öffentlich aufdecken zu lassen.

Komotau, Vachtiehrader Eisenbahn. (Seizhaus.)

Unabhängig haben wir auf das verkehrliche Sparsystem bei den L. L. Staatsbahnen hingewiesen und die Folgen dieser verkehrten und unsinnigen Kauferei aufgedeckt. Wie alle anderen, so hat auch die Verwaltung der V. E. B. es für notwendig gefunden, dieses verwerfliche System auch bei den unteren Stadien der Bediensteten in Anwendung zu bringen. Im nachfolgenden soll gezeigt werden, wie und wo die Verwaltung der V. E. B. mit dem „Sparen“ anfängt.

Zu den Stationen Domna-Schönlind und Krims-Neudorf waren bisher immer je drei Mann beschäftigt, um die Aschenkasten der Lokomotiven zu reinigen, den Wasserkran zu bedienen, Asche zu verladen u. s. w. Diese Arbeit wurde bei Tag von zwei, bei der Nacht durch einen Mann besorgt. Nun hat die hochweise Ersparungskommission herausgefunden, daß hier bei jeder Partie ein Mann erspart werden könnte, wenn der Mann, welcher bei Nacht beschäftigt ist, auch Asche wegfahren und verladen würde. Nach manderlei Erhebungs- und Inspektionsfahrten, wobei sich die hochweisen Herren direkt bei dem Arbeiter in Krims-Neudorf erkundigten, wurde dem Arbeiter folgender, tief durchdachtter Rat erteilt: „Damit der Arbeiter auch bei Nacht die Asche wegführen und verladen könne, möge er sich eine Laterne an den Schaularren anbinden, dann sehe er gewiß genügend.“ So eine kennzeichnende und weise Antwort kann nur vom Herrn Oberinspektor Vennsch erwartet werden. Während man auf der einen Seite mit den Arbeitern spart, sitzen in den Kanzleien des Heizhauses die Herren Beamten wie die Spagen am Kirschbaum, so daß bald auf jeden Arbeiter zwei Beamte kommen werden. Wie an den Arbeitern, so unsinnig wird auch an dem Maschinenmaterial gespart. So mußte die Lokomotive Nr. 504 (Vierkuppler) trotz der gemeldeten Gebrechen so lange laufen, bis die Treibachse gebrochen ist. Von dem Ausbinden und der Reparatur dieser Maschine wollen wir lieber nicht schreiben, denn die Blamage wäre für einzelne kennzeichnende Fachmänner zu groß. Wir sind durchaus keine Gegner einer ökonomischen und verantwortlichen Verwaltung, doch bei den ärmsten Bediensteten und Tagelöhnern sparen und auf der anderen Seite Tausende von Kr. unsinnig verschleudern, ein derartiges Sparsystem kann kein vernünftiger Mensch gut heißen.

Gras. (Sulmtalbahn.) Diese 25 Kilometer lange Strecke steht im Betrieb der Südbahn und ist trotz ihrer Kürze eine verkehrs- und ertragsreiche Lokalbahn. Der gegenwärtige „Betriebsleiter“ Herr Johann Reich, Bahnmeister von Gottes Gnaden, schaltet und waltet auf diesem entlegenen Bahnteil ganz nach seinen hirnrissigen Anschauungen. Bahnmeister Reich hätte wohl mit seinen zirka 40 unterstellten Oberbauarbeitern auf der 25 Kilometer langen Strecke genügend Gelegenheit, um seine Fähigkeiten und seine Lauffertigkeit zu zeigen, doch der überpaunte Geist Reich's strebt nach höheren Zielen. Nach seiner Meinung untersteht ihm alles: der Verkehr, das Personal, die Zugförderung und selbstredend die ganze Bahnerhaltung. Er ist die treibende und leitende Kraft auf der ganzen Sulmtalbahn. Freilich nur nach seiner Einbildung. Wie kleinlich und rüchständig dieser Mensch noch über seine Untergebenen und Nebenmenschen denkt und handelt, zeigen seine wiederholten Beleidigungen und Denunziationen gegen Arbeiter. Die Arbeiter verdienen angeblich bei der Sulmtalbahn zu viel Geld, erhalten viel zu schöne Dienstkleider und bekommen zu viel Krankengeld. Insbesondere die organisierten Bediensteten liegen dem Bahnmeister Reich im Magen. Einer nach dem anderen von den Organisierten, auch wenn er der tüchtigste Arbeiter ist, fliegt hinaus. Eine Ausnahme bilden die Denunzianten und Bauchruischer, besonders Jagdfreunde und jene, die Reich als „Betriebsleiter“ titulieren. Wir befürchten, daß die Willkür und der Größenwahn des Bahnmeisters der Sulmtalbahn noch schweres Geld kosten wird.

Gras. (Strecke Fehring-Aspang.) Auf dieser Strecke kommen Fälle vor, die wir im Interesse der Betriebssicherheit nicht verschweigen dürfen. Nachdem wiederholt die Laizüge auf dieser Strecke infolge vieler Aus- und Zuladungen und Mangierungen verspätet sind, wurde von der L. L. Betriebsleitung angeordnet, daß ein Beamter des öfteren die Laizüge behufs Erhebungen über die Ursachen der Verspätungen zu begleiten habe. In diesem Geschäft wurde Herr Adjunkt Josef Ramor, Verkehrsbeamter in Gras, L. L. Staatsbahn, auf die genannte Strecke entsendet. Tatsächlich hat Herr Ramor ohne viel Kopfschütteln herausgefunden, wie Verspätungen vermieden, respektive gehoben werden können. Hat ein Lastzug Verspätung, dann ordnet Herr Ramor ein einsach an, daß das ausgewiesene Brutto in den Stationen zurückbleibt und Zuladungen nicht vorgenommen werden. Selbst-

verständlich darf sich ein gewöhnlicher Zugführer diese Art Manipulation niemals erlauben, da er sonst mitami der ganzen Partie angezigt und bestraft würde. Mit welcher Vorsicht und dienlichem Ueberblick Herr Ramor den Verkehr der Hüge übernahm, zeigt nachstehender Vorfall vom 15. Oktober d. J. beim Zug 180 in der Station Friedberg: Zug 180 hat mit Zug 177a regelmäßig die Kreuzung in der Station Friedberg. An diesem Tage war jedoch Zug 177a verspätet. Infolge des strengen Wetters und Jagens bei Zug 180 wurde vergessen, den nach Rohrbach abfahrenden Zug 180 den Kreuzungsbefehl mitzugeben. Erst in der Station Rohrbach kam man darauf, daß hier ein „falsches Maßheur“ passiert war. Herr Ramor hatte nichts Eiligeres zu tun, als schnell mit Zug 185 nach Friedberg zurückzufahren, um den vergessenen Kreuzungsbefehl zu holen und mit Zug 186 wieder dem Zug 180 nach Hartberg nachzufahren, um den Kreuzungsbefehl zu übergeben. Durch dieses rasche und umsichtige Handeln glaubte Herr Ramor, seinen gemachten „Blücker“ zu bedecken. Doch des anderen Tages piffen schon die Spaken in den verschiedenen Stationen das Lied vom „vergessenen Kreuzungsbefehl“. Für den Verkehr und die Sicherheit der Person und des Eigentums hat aber diese unversehrliche Nachlässigkeit eine höhere Bedeutung. Was hätte können für ein Unglück geschehen, wenn der Zug 177a zu seiner regelmäßigen Kreuzungsstation Friedberg gefahren wäre? Vielleicht genügen diese Zeilen, den Herrn Inspektor Lorenz zu überzeugen, daß er zur Begleitung der Lastzüge einen anderen Herrn als Ramor dirigiert.

**Wischhofen. (Todesfall.)** Am 4. Dezember verunglückte der 27jährige Maurer Ignaz Eggle beim Ueberstreifen der Geleise. Eggle war der I. I. Wahnheilungssektion zugeteilt und wollte nach Ausfahrt des Zuges 872 das Geleise überstreifen. Hierbei wurde er von der Verschubgarnitur niedergedrückt und überfahren. Die Verletzungen waren derart, daß der Tod sofort eintrat. Möge dem Verstorbenen, der in so jungen Jahren sein Leben verlor, die Erde leicht sein.

**Aus den Organisationen.**

**Jussbrud II. (Versammlungsbericht.)** Am 15. November 1913 fand im Arbeiterheim die Generalversammlung der Ortsgruppe II statt. In den Ausschuh wurden folgende Genossen gewählt: Moia Unterberger, Obmann, Karl Sackl, Stellvertreter; Hans Mite, Schriftführer, August Anich, Stellvertreter; Ferdinand Wacker, Kassier, Anton Bergmann, Stellvertreter; Josef Jaud und Michael Kolln, Beisitzer; Josef Gruber und Karl Kogelnig, Nebisoren.

Sämtliche Zuschriften in Ortsgruppenangelegenheiten sind an Moia Unterberger, Pradlerstraße 68, 2. Stod, in Gelbangelegenheiten an Ferdinand Wacker, Jnnstraße 105, 3. Stod, zu richten.

**Öbz II. (Generalversammlung.)** Bei der am 12. November abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Josef Greber, Obmann, Franz Bretnar, Anton Kociandic, Stellvertreter; Ja. Cerid, Schriftführer, Rudolf Klein, Vinzenz Naglic, Stellvertreter; Johann Nagelschmid, Kassier, Wenzel Luz, Josef Gustin, Franz Gaber, Substanzier, und Krainbacher für Suidenschaft Substanzier; Roman Kurbisch, Johann Guden, Franz Kaudic, Bibliothekar; Artur Dautsch, Alexander Reisp, Kontrolle; Friedrich Trattner, Kurnit, Ulrich, Birzi, Gladil, Klaringer, Gaube, Sterbin, Jwanc, Vertrauensmänner.

Alle Zuschriften sind zu richten an den Obmann Josef Greber, Via Camposanto 43a, und in Gelbangelegenheiten an Johann Nagelschmid, Stationsaufseher, Öbz, Staatsbahn.

**Turnau-Liebenau. (Vereinsnotiz.)** Die Mitglieder werden ersucht, zur nächsten Monatsversammlung (14. Dezember l. J.) die Mitgliedsbücher behufs Kontrolle mitzubringen. Insbesondere die Mitglieder in Liebenau wollen dies bestimmt einhalten.

**Wien-Penzing. Am 2. Dezember** fand in Ribisch's Gasthaus, XIII, Reulgasse 11, eine von der Ortsgruppe Penzing einberufene Kampfenversammlung statt. Die Versammlung war groharig besucht, das Referat erstatteten die Genossen Sommerfeld und Klaffel. In der Versammlung wurde einstimmig der Beschluß gefaßt, durch den Ausbau der Organisation und des Vertrauensmännerstems darauf hinzuwirken, die derzeitigen schlechten Dienstverhältnisse einer Verbesserung zuzuföhren. Nach einem instruktiven Referat des Genossen Sommerfeld über Zweck und Nutzen des Vertrauensmännerstems wurde die Wahl von Vertrauensmännern vorgenommen und wurden in allen Stationen des Wiener Direktionsbezirktes sowie der Nordbahn Genossen mit dieser Funktion betraut, als Hauptvertrauensmann wurde Genosse Klaffel von Wien I einstimmig gewählt.

Alle Zuschriften in Vertrauensmännerangelegenheiten sind an Genossen Gustav Klaffel, Lampit der I. I. Nordbahn, Wien XV, Staggasse 10, 1. Stod, Tür 11, zu richten.

**Komotau. (Vereinsnotiz.)** Den Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß der Bildungsausschuh mit dem Kinobesitzer Herrn Leidl in Komotau ein Uebererkommen getroffen hat, demzufolge sich derselbe bereit erklärt, Filme aus dem Arbeiterleben zur Aufföhruug zu bringen. Der Bildungsausschuh übernimmt Vorverkaufstarten zu 40 und 60 S., wovon 10 Prozent dem Bildungsausschuh zur Ausgestaltung der Zentralbibliothek überwiesen werden. Vom 13. bis 16. Dezember gelangt das Stück „Germinal“ von Zola zur Aufföhruug. Sonntag den 14. Dezember ist der Film wegen Hindervorstellung erst ab 5 Uhr nachmittags zu sehen. Vorverkaufstarten sind zu haben bei den Genossen: Edmund Sattler, Josef Tuzih und Peter Zuber, welche auch weitere Auskünfte erteilen.

**Sorbernberg. (Vereinsnotiz.)** In sämtliche Mitglieder richten wir das Ersuchen, bis 30. Dezember l. J. die Mitgliedsbücher behufs Kontrolle und Abstempelung an die Kassiere abzugeben. Die restierenden Mitglieder werden ersucht, nachzuzahlen, damit sie ihrer bereits erworbenen Rechte nicht verlustig werden und in der Zusendung des Fachblattes keine Unterbrechung eintritt.

Weiters wird ersucht, die Versicherungspolizzen von den Kalendern dem Kassier behufs Einsendung an die Zentrale zu übergeben.

**Jussbrud IV. (Staatsbahn.)** Die restierenden Mitglieder werden ersucht, bis längstens 20. Dezember ihre Beiträge nachzuzahlen, damit an die Zentrale der Jahresabshuh rechtzeitig eingeschendet werden kann. Ebenso werden jene Kalenderabnehmer, welche die Polizzen noch nicht an Genossen Ruck abgegeben haben, in ihrem eigenen Interesse ersucht, dies sofort zu tun, da sonst bei einem eventuell eintretenden Unglücksfall an die Hinterbliebenen keine Prämie ausgezahlt würde.

**Amstetten. (Vereinsnotiz.)** Die Genossen werden ersucht, bis längstens, 15. Jänner 1914 ihre Mitgliedsbücher im Vereinslokal oder an die Substanzier abzugeben. Die Genossen von Kammelbach wollen ihre Bücher an Genossen Jäger bis 1. Jänner abgeben, damit Jäger diese rechtzeitig an die Orts-

gruppenleitung senden kann. Gleichzeitig ersucht die Ortsgruppenleitung die Genossen, sie mögen ihre rückständigen Beiträge nachzahlen, da sie sonst mit dem Verlust ihrer Mitgliederrechte rechnen müßten.

**Versammlungsberichte.**

**Die Aufteilung der 15 Millionen Kronen.**

**Eine Massenfundgebung des Lokomotivpersonals.**

Am 17. November fand im Hotel „Barrischer Hof“, II, Laborstraße 30, eine vom Unterstützungs- und Rechtschuhverein österreichischer und ungarischer Lokomotivführer einberufene freie Lokomotivführerversammlung statt, die einen Massenbesuch aufwies. Großes Aufsehen erregte der demonstrativ gehaltene Zug der Lokomotivführer der Südbahn und St. E. O. dem sich am Opernring der Zug der Westbahnführer anschloß.

Nach der Wahl des Präsidiums, in welches Kollege Smechal, I. I. Staatsbahn Wien I, Kollege Sackler aus Prag als Vorsitzende, Kollege Sarenthaler, I. I. Staatsbahn Wien I, und Kollege Blechl aus Stadlau als Schriftführer gewählt wurden, erstattete der Sekretär Kollege Kuzila das Referat, in welchem er, ausgehend von der Bewegung der Eisenbahner in den Jahren 1905 und 1907, auf die Durchführung des 33 Millionen-Antrages und endlich auf den vom Eisenbahnministerium unterbreiteten und zum durchgeführten Vorschlag der etappenweisen Aufbesserung der Eisenbahner durch Zuteilung von 15 Millionen Kronen zurückkam. Mit Ungebuld erwarten die Eisenbahner und in erster Linie die Lokomotivführer die Durchführung ihrer dringendsten, dem Eisenbahnministerium wohlbedachten Forderungen, weil durch die stete Steigerung der Lebensbedürfnisse und durch die Politik des Eisenbahnministeriums, mit einer Hand etwas zu geben, mit beiden zu nehmen, die Lage der Lokomotivführer unhaltbar geworden ist. Der Referent führte weiters aus, daß die Lokomotivführer Logik und Geduld genug aufbringen, um nicht zu glauben, daß ihre im Herbst vorigen Jahres im Auftrag der Reichskonferenz eingebrachten Forderungen mit einem Schlag verwirklicht werden könnten. Andererseits hofften die Lokomotivführer trotzdem, daß zumindest ein Teil der dringendsten und dem Eisenbahnministerium am 24. Juli 1913 vorgelegten Forderungen Berücksichtigung finden werden. Zur großen Enttäuschung des Personals taucht nun plötzlich ein Vorschlag der Referenten des Eisenbahnministeriums auf, welcher nicht nur den Lokomotivführern in keiner Weise Rechnung trägt, ja sie direkt verhöhnt und bestehende Rechte annullieren will. Auf der einen Seite spricht das Referat von der besonders hochqualifizierten Kategorie der Lokomotivführer und auf der anderen Seite sucht man dieser hochqualifizierten Kategorie selbst jene Rechte zu nehmen, welche in der Dienstpragmatik verankert sind. Andererseits sucht man den Schein zu erwecken, indem man den Endgehalt der Lokomotivführer um 200 Kr. erhöhen will, daß für die Lokomotivführer wirklich etwas geschehen soll; in Wirklichkeit ist es nur eine auf Täuschung zielende Irreföhruug der breiten Oeffentlichkeit, nachdem kein Lokomotivführer schon unter den heutigen Umständen in die Lage kommt, überhaupt nur annähernd seinen derzeitigen Endgehalt zu erreichen. Von der seinerzeit vom Eisenbahnministerium angekündigten Reform der Nebenbezüge des Lokomotivpersonals erscheint in diesem Referat kein Sterbenswort. Alles in allem haben die Lokomotivführer alle Ursache, gegen eine derartige Durchführung, die ihnen keinen wesentlichen Vorteil bringt, und da durch die Eliminierung bestehender Rechte die Grundlage ihrer Existenz gefährdet ist, auf das schärfste, und wenn es sein muß, mit allen Mitteln zu kämpfen. Können diese im Referat angekündigten Reformen zur Durchführung, dann wäre der ohnehin drangsalirte Lokomotivführer ein Spielball der Launen und der Willkür seiner Vorgesetzten. Dies zu verhindern, war der Zweck dieser Versammlung, und ihr Massenbesuch beweist, daß die Lokomotivführer begreifen, daß man sie zu einem Verzweiflungskampf um ihre Existenz drängt. Der demonstrative Beisall und die im Referat gemachten Zwischenrufe zeigten nur zu deutlich die Erregung der Versammlung. Nachdem noch mehrere Redner, unter anderen auch der Vertreter der Gewerkschaft Genosse Adolf Müller, das durch Jahre geübte Vorgehen des Eisenbahnministeriums, den Lokomotivführern Stück für Stück von ihrem fauer verdienten Einkommen durch Erlasse und Deuteleien abzuzwickeln, in scharfer Weise gegeißelt hatte, wurde eine Resolution angenommen, in welcher die Lokomotivführer zu dem Vorgehen des Eisenbahnministeriums in nicht mißzuverstehender Weise Stellung nahmen. Nachdem der Vorsitzende noch 33 von den auswärtigen Heizhäusern eingelangte Zustimmungstelegramme, welche in der Versammlung begeisterten Widerhall erweckten, vorgelesen hatte, wurde diese um 1/11 Uhr nachts geschlossen und fand das Massenaufgebot der Polizei, Fußvolk und Reiterei, welche in verschiedenen Straßen postiert waren, keinen Anlah einzuschreiten.

**Nichtentsprechende Prüfungspraxis.**

Am 14. November d. J. fand im Arbeiterheim in Weidling eine Zugbegleiterkonferenz statt, bei welcher Personal-Kommissionsmitglied Adolf Klengl folgenden Bericht erstattete:

Am 10. November fand in Marburg eine Besprechung sämtlicher Vertreter der Beamten, Unterbeamten und Diener statt, welche sich mit dem Prüfungssystem des Oberinspektors und Instructors Sauer beschäftigte und gleichzeitig eine Resolution verfaßte, welche einstimmig zum Beschluß erhoben wurde. In dieser Resolution erklären sämtliche Vertreter im Namen der ihren Kategorien angehörenden Mitglieder, sich unter keiner Bedingung den angesagten Prüfungen aus den Verkehrsinstruktionen zu unterziehen, da dieselben gegen das System, nicht aber gegen die Person des Oberinspektors Sauer Stellung nehmen müssen. Diese Resolution wurde der Verkehrsdirektion der Südbahn zugesendet. Am Abend wurde eine Versammlung abgehalten, in welcher einstimmig nachstehender Beschluß gefaßt wurde: „Sollte Herr Oberinspektor Sauer, welcher am Nachmittage des 11. November von dem Entschluß der gesamten Beamten und Bediensteten verständigt wurde und welcher mit den Genannten in Unterhandlungen treten wollte, die jedoch abgelehnt wurden, trotzdem auf seinem Entschluß beharren, seine ihm angewöhnten Prüfungsmethoden an den Mann zu bringen, so haben alle jene, welche laut Normen die Schule zu besuchen haben, in derselben zu erscheinen, jedoch, wenn der Herr Sauer anwesend ist, denselben zu grüßen und wieder lehr zu machen!“

Herr Oberinspektor Sauer hat trotzdem seinen Willen durchsetzen wollen, was ihm leider durch die geschlossene Einigkeit aller Beteiligten nicht gelang. In der am 11. November abends stattgefundenen Versammlung wurde weiters der einstimmige Entschluß gefaßt, jene Resolution an alle Personalstationen zu versenden, damit diese analoge Beschlüsse fassen. Es ist geradezu beschämend für einen Oberkondukteur oder Diener, wie dieselben falls sie die Fragen des Instructors nicht nach dem Wortlaut der Instruktion beantworten, von diesem Herrn blamiert werden, ja oftmals zum Gespött der anwesenden Bremser dienen. Daher ist es notwendig, daß die Verkehrsdirektion jene Herren Instructors zur Belehrung des Personals ausendet, welche tatsächlich daselbe belehren und zu deren, für den Verkehr eminent wichtigen Vorträgen und Belehrungen sich das Personal drängt, weil letzteres aus denselben mit einem viel gründlicherem Wissen aus dem Vortrag

geht, als wenn Herr Sauer seine alten Drehschemmel: Linde Geleise, und Wie schaut eine Vorspannmaschine aus 2. z. z. austramt und nach seinen Launen qualifiziert. Ja, es kommt sogar oft vor, daß ihm zu viel Personal da ist, und er fürchtet, daß er zu wenig Luft bekommt. Die Beschlüsse lauten einstimmig. Mit diesem System muß gebrochen werden. Zu dem modernen Verkehr gehören moderne Instructors, welche das Personal belehren und nicht verhöhnen, dann wird das Personal mit Freuden sich jeder Belehrung, und wenn dieselbe noch so oft vorgenommen wird, unterziehen. Das Personal wünscht eine andere Form in dieser Sache und andere Instructors, als Herrn Oberinspektor Sauer, dann wird es mit Freuden und mit gutem Wissen ausgestattet seinen schweren Dienst verrichten!

Auch in der Weidlinger Zugbegleiterkonferenz wurde der einstimmige Beschluß gefaßt, in dem Moment, als Herr Sauer das Wiener und Magleinsborfer Zugbegleitungs-personal mit seiner Methode beglücken sollte, den Herrn so lange dankend abzulehnen, bis die Direktion dem Beispiel folgt und ihn als unbrauchbares Möbel in die Ecke lehnt!

**Von der Personalkommission der Nordbahn.**

**Unterbeamte und Diener.**

**Eine Massenversammlung des Wiener Nordbahnpersonals.**

Zu einer imposanten Versammlung des gesamten, definitiven Wiener Personals der I. I. Nordbahn, die am 26. November d. J. im Gasthof Bauer tagte, erstatteten die gewählten Personalkommissionsmitglieder (Unterbeamte und Diener) den Bericht über ihre bisherige Tätigkeit. Den Vorsitz in der Versammlung führte Genosse Garon.

Derselbe widmete vor Eingang in die Tagesordnung dem am selben Tag verstorbenen Stationsvorstand von Floridsdorf, Inspektor Ingenieur Heinrich Roskowsky, einen warmen Nachruf, den die ganze Versammlung stehend anhörte. Genosse Garon hob hervor, daß Herr Roskowsky stets ein gerechter Vorgesetzter gewesen sei, der dem Personal stets entgegengekommen sei. Das gesamte Personal wird ihm ein gutes Gedenken bewahren.

Den Bericht über die Tätigkeit in der Personalkommission erstatteten die Genossen Kupnik, Knapp, Blazek, Rudlich und Galle. Aus den umfangreichen Berichten sei folgendes hervorgehoben:

Genosse Kupnik: Unsere vornehmste Aufgabe als Personalkommissionsmitglieder der Nordbahn ist auf die Erhaltung unserer ehemaligen Rechte gerichtet. Einen Teil dieser Aufgabe haben wir in der ersten Funktionsperiode geleistet und zwar in den Einreichungsfragen. Nun stehen wir mitten im Kampf um die Erhaltung der erworbenen Rechte in der Altersversorgung, um unsere Benefizien, die aus der bisherigen Personalsystemisierung erlossen, und um das Recht einer würdigen und gerechten Qualifikation. Die längst reif gewordene Frage der Regelung des Personalfonds ist noch immer ungelöst. Unsere minimalen Forderungen, insbesondere das Verlangen um das Recht der Mitverwaltung, um die Erniedrigung der Beitragsleistung, der Nachlaß von Dienstjahren u. d. w. sind unerfüllt. Dafür hat man die Personalsystemisierung bedeutend verringert. Dies hat eine Reihe von schwerwiegenden Verschlechterungen für das Gesamtpersonal zur Folge. Die rückgängig zu machen, unsere alten Rechte voll und ganz zu erhalten, führen wir jetzt einen schweren Kampf. Es ist es auch mit der Qualifikation. Es existiert ein Erlaß des Eisenbahnministeriums, den wir alle im vollen Wortlaut kennen, daß nur 20 Prozent des Gesamtpersonals außerordentlich qualifiziert werden dürfen. (Große Erregung in der Versammlung.) Diesen Vorgang hat das Personal nicht verdient. Wir haben auch gegen diesen unwürdigen Vorgang entschiedenen Stellung genommen.

Genosse Knapp: Der Wirkungsbereich der Personalkommission ist durch die Statuten eng begrenzt. Wir können Anträge stellen, sie begründen, aber einen entscheidenden Einfluß auf die Aenderung der Verhältnisse haben wir nicht. Trotzdem ist es jetzt infolge der gründlichen Arbeit der Personalkommission gelungen, zu erreichen, daß unsere Anträge enfter als früher behandelt werden. Wenn es uns nicht gelungen ist, alles durchzusetzen, ist das nicht unsere Schuld. Die Direktion muß die Ueberzeugung gewinnen, daß hinter unseren Worten der Wille des gesamten Personals steht. Es wurde uns erklärt, daß die Staatsbahnverwaltung zur Erfüllung der Wünsche bezüglich der Regelung des Personalfonds den Betrag von 7.000.000 Kr. daranzahlen müsse. Mag sein, aber wir sind außerstande, glaubwürdig zu machen, daß für die Eisenbahner kein Geld da sei. Der Kriegsminister fragt nie wo das Geld herzunehmen sei. Hofrat Dr. Herzfeld erklärte uns, vorläufig sei nichts zu erwarten. (Stürmische Erregung.) Die Mindernormierung bei der Nordbahn bildet eine Gefahr für die Sicherheit des Verkehrs. Die Kommission, welche die Reduzierungen in Vorschlag brachte, bestand zumeist aus Herren, welche die Nordbahnverhältnisse nicht kennen. Wir haben vom Gesamtpersonal den Auftrag erhalten, gegen diese Verschlechterung entschieden aufzutreten, was wir auch getan haben. Wird unseren Worten nicht Gehör geschenkt, so lehnen wir die Verantwortung ab. (Stürmische Zustimmung.)

Genosse Blazek: Von der Reduzierung der Normierung sind insbesondere die Verschubbediensteten und die Arbeiter beim Fahrdienst hart betroffen worden. Jahrelang leisten diese Menschen anstandslos schweren Dienst, um endlich angestellt zu werden. Nun ist ihnen auf Jahre hinaus jede Hoffnung auf eine Anstellung genommen worden. Da sei eine stramme Einigkeit des Gesamtpersonals notwendig. Er wünsche insbesondere, daß die definitiven Magazinbediensteten, deren Kategorie er angehört, mit ihm in engerer Föhruug bleiben und geschlossen in der Organisation sein sollen, denn nur dann ist es möglich, die Fülle von Beschwerden über die zahlloser Uebelstände wirksam zu vertreten.

Genosse Rudlich: Wir haben eine ganze Reihe von Anträgen für die Zugbegleiter eingebracht, wovon viel gar nichts, andere nur wenig kosten würden, wenn sie durchgeführt werden könnten. Ich habe schon heute, am ersten Sitzungstag, die Hoffnung, daß einigermaßen Entgegenkommen folgen wird, verloren. Unsere Zugbegleiter leisten durchschnittlich zwölf Stunden täglich Dienst. Unsere Bremser, die Arbeiter im Fahrdienst leisten bei der Nordbahn so viel Dienst, daß sie im Durchschnitt auf nicht mehr als fünf Stunden Ruhezeit innerhalb 24 Stunden kommen. Da darf sich die Direktion nicht wundern, wenn unter dem Personal große Unzufriedenheit und Erregung herrscht, zumal an Stelle der Verbesserungen fortwährend Verschlechterungen und unbezahlte Mehrleistungen treten.

Genosse Galle: Das Verhalten der Staatsbahnverwaltung in der letzten Zeit hat sehr viel zur Einigung des Personals beigetragen. Unsere Schuld ist es nicht, wenn alles Vertrauen zur Direktion verloren geht. Wir haben unsere Pflicht redlich erfüllt. Wenn unsere Mahnungen oben nicht gehört werden, dann müssen eben die Verantwortlichen der Verwaltung die Konsequenzen aus ihrem Verhalten tragen.

Genosse Adolf Müller von der Zentrale: Die Nordbahn-Direktion, insbesondere der Herr Direktor Baron Vanhans, hätte allen Grund, dem Eisenbahnministerium nahezu legen, daß diese Behandlung des Personals ein Ende nehmen müsse. Er ist in erster Linie verantwortlich, wenn sich unter dem Personal die Erregung und Unzufriedenheit ausbreitet und das Werk nicht mehr klappen wird. Das Personal erwartet auch von dieser Stelle jenes Rückgrat, das zur Aenderung dieser Verhältnisse notwendig ist. (Stürmische Zu-

(Stimmung.) Das Gesamtpersonal hat den wahren Schuldigen im Eisenbahnministerium längst erkannt und wird mit ihm rechtzeitig fertig werden. Wenn der Nordbahn-Direktion am Vertrauen des Personals etwas gelegen ist, dann soll sie jetzt in der Zeit schmerzlicher Enttötung und Ausbeutung ihres eigenen Personals ihren Mann stellen.

Der Vorsitzende Genosse Baron konstatierte die Einmütigkeit und Geschlossenheit des Nordbahn-Personals, die trotz aller Auspielungen von oben nicht zu durchbrechen sei. Mit einem warmen Appell an die Ausdauer im Kampf um die Verbesserung schloß er die imposante Versammlung.

**Zielitz. (Versammlungsbericht.)** Eine sehr gut besuchte Versammlung wurde hier am 24. November abgehalten. Als Referenten waren Bukobsky und Hartmann gekommen, die über die Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt sprachen.

**Einä an der Donau. (Versammlungsbericht.)** Am 25. November fand hier eine gut besuchte Versammlung des Verschiedenpersonals statt, wo über die Forderungen dieser Kategorie ausführlich gesprochen wurde.

**Marburg II. Am 24. November** sprach hier in einer gut besuchten Versammlung Landtagsabgeordneter Genosse Kolleger über „Zweck und Nutzen der Organisation“. In der nachfolgenden Debatte beteiligten sich die Genossen Slawatschek und Topf, die zur eifrigen Agitation für die Organisation eintraten.

**Weißkirchlich. (Wahrrichterversammlung.)** Die Wahrrichter der Linie Bodenbach-Komotau hielten Sonntag den 30. November in Weißkirchlich bei Teplitz eine Versammlung ab, in der sie zu den vom k. k. Eisenbahnministerium auf Grund der etappenweisen Aufwendung von 15 Millionen Kronen geplanten Verbesserungen im allgemeinen und zur Frage des Streckenpaußchales im besonderen Stellung nahmen. Einberufen war die Versammlung vom Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsberein. Sämtliche Wahrrichter der genannten Strecke, mit Ausnahme zweier, die dringend verhindert waren, waren anwesend. Den Vorsitz führte Genosse Janda, Referent war Genosse Grünzner aus Bodenbach. An das Referat schloß sich eine lebhafte Debatte, an der sich fast alle Teilnehmer (es waren deren 15) beteiligten. Allgemein wurde betont, daß eine Erhöhung des Endgehaltes nur dann als eine wirkliche Aufbesserung angesehen werden könne, wenn gleichzeitig auch die Vorrückungsfristen durchwegs auf zwei Jahre herabgesetzt werden. Dadurch würden auch die älteren Wahrrichter noch etwas profitieren. Eine sehr große Erbitterung herrscht unter den Wahrrichtern über die ablehnende Haltung des k. k. Eisenbahnministeriums in der Frage des Streckenpaußchales, was auch in dieser Versammlung durch erregte Äußerungen in Erscheinung trat. Das Eisenbahnministerium sollte endlich einsehen, daß den Wahrrichtern, die das ganze Jahr hindurch ihr Mittagmaß auf der Strecke einnehmen müssen, die Zuerkennung eines Streckenpaußchales dringend vonnöten ist. Solange dieses Streckenpaußchale nicht eingeführt ist, wäre es ein Gebot der Gerechtigkeit, den Wahrrichtern Gehälter nach den Bestimmungen des § 70 der Dienstordnung in Verrechnung stellen zu lassen. Das Eisenbahnministerium mag darüber denken, wie es will, die Berechtigung dieser Forderung der Wahrrichter kann es nicht abstreiten und es wird, um diese Frage auf die Dauer auch nicht herumkommen, wenn es anderseits diese Gruppe von Bediensteten nicht vollständig gegen sich erbittern will.

Die Versammlung faßte den Beschluß, solidarisch mit den anderen Bedienstetenkategorien für die Durchsetzung der zweijährigen Vorrückungsfristen sowie die Endgehaltserhöhung auf 2000 Kr. für alle Diener einzutreten zu wollen. Was die Haltung nach dem Streckenpaußchale anbelangt, wurde beschlossen, neuerdings im Eisenbahnministerium durch die Zentralorganisation urgieren zu lassen. Diese Forderung wurde im Eisenbahnministerium bereits überreicht. Um 7 Uhr abends wurde die Versammlung geschlossen. Es wurde der Wunsch ausgesprochen, öfter solche Versammlungen abzuhalten, um besser miteinander in Fühlung zu bleiben.

**Spießfeld. Vor kurzem** sprach in einer massenhaft besuchten Versammlung Genosse Kolleger aus Graz. In dieser Versammlung wurde das Vorgehen des Stationsvorstandes der Station Spießfeld lebhaft kritisiert und eine diesbezügliche Resolution einstimmig angenommen.

**Zauchtel. Eine gut besuchte** Versammlung fand am 24. November statt. Als Vortragender war Genosse Karande gekommen, der über „Die geplanten Verschlechterungen“ referierte.

**Wien. (Heizhauswerkstätten.)** Am 4. d. M. hatten sich die Arbeiter der Heizhauswerkstätten sämtlicher in Wien einmündenden Bahnen im Saale des neuen Eisenbahnerheims zu einer mächtigen Protestkundgebung gegen „die Verschlechterung der derzeitigen Arbeitszeit“ eingefunden. Saal und Galerie waren auf das letzte Maß besetzt. Man hatte in Erfahrung gebracht, daß sich die Staatsbahnverwaltung mit einer neuen Sparidee beschäftigt, nämlich: den freien Samstag nachmittags diesen Leuten wegzunehmen, sie täglich neun Stunden arbeiten zu lassen, um so die paar Referenten, die an diesen Tagen Dienst machen, zu ersparen. Sie vergißt aber dabei, daß diese Leute, die die paar Ueberstunden an Samstagen machen, nicht zum Faulenzen auf die Eisenbahn kommen, sondern daß sie von den Heizhausleitungen zum Dienst bestimmt werden, und sie sorgt auch dafür, daß genügend Arbeit vorhanden ist. Ja noch mehr, sie werden an diesen Tagen geradezu mit Arbeiten überhäuft. Es sind das aber nicht immer Arbeiten, die momentan gemacht werden müssen. Es gibt sogar Heizhäuser, in denen die Arbeiter trotz des freien Samstagnachmittags darum bitten müssen, wenn einer oder der andere Arbeiter ausbleiben will, und in diesen Heizhäusern sind auch die Ueberstunden ohne Begrenzung erlaubt. Dieser Fall zeigt deutlich, daß es sich der Bahnverwaltung nicht um die paar Heller allein handelt, die sie ausgibt, sondern um das Prinzip des freien Samstagnachmittags. Daß das richtig ist, beweisen wir damit, daß man in einem Heizhaus in Wien zwei neue Arbeiter aufgenommen hat, von denen man sich gleich einen Avers unterzeichnen ließ, daß sie täglich neun Stunden arbeiten und auf den freien Samstag nachmittags verzichten. In einem anderen Heizhaus müssen die Schlosser Pumpenwärterdienst machen. Selbstverständlich auch Samstag nachmittags und Sonntags. Damit die Bahnverwaltung nicht draufzahlt, muß sich der Mann so lange unter der Woche freinehmen, das heißt er bekommt so viel frei, daß er von seiner Sonntags- und Samstagarbeit keinen Heller über hat, und die anderen müssen die Arbeit einbringen. Ja, die Sparwit geht so weit, daß ein Ingenieur in einem Heizhaus erklärte: „Mit Rücksicht darauf, daß es jetzt schon bald finster wird und die Ruher dann schlecht arbeiten können, wird man sie ganz einfach täglich um 5 Uhr nach Hause schicken und sie müssen dafür am Sonntag arbeiten.“ Das alles geht dahin, die Lage der Heizhausarbeiter zu verschlechtern. Nachdem die Redner aller Heizhäuser zum Wort gekommen waren, in welcher Debatte besonders auf die gegenseitige Solidarität hingewiesen und aufgefordert wurde, wurde folgender Beschluß gefaßt:

„Die Heizhauswerkstättenarbeiter protestieren auf das entschiedenste gegen jedwede Verschlechterung der Arbeitszeit an Samstagen, unter der Begründung, daß dieser freie Halbtage heute ein Lebensbedürfnis aller jener Arbeiter, welche nicht reine Turnusarbeiter sind, geworden ist, und daß dies auch schon im Jahre 1908 vom Ministerium anerkannt wurde. Sie erklären weiter, auf jede wie immer geartete Uebergeitarbeit

zu verzichten, indem diese doch nichts anderes bedeutet, als eine Verlängerung der Arbeitszeit. Weiters beauftragt die Versammlung die in der Reichskonferenz am 15. und 16. d. M. gewählte Deputation, bei ihrer Vortrage beim Eisenbahnminister Freiherrn v. Forster, die Angelegenheit der Heizhauswerkstättenarbeiter zu übernehmen und auf das energischste zu vertreten.“

Nachdem noch von mehreren Rednern der Ausbau des Vertrauensmännerstems und der Organisation auf das wärmste empfohlen wird, wurde die Versammlung geschlossen.

### Eingefendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Mit Recht wird das Tuchverhandhaus Franz Schmidt, Jägerndorf Nr. 76 (Oesterreich-Schlesien), als billigste und reellste Bezugsquelle für Herren- und Damenstoffe sowie schlechte Leinwandwaren empfohlen. Muster werden an Private über Verlangen postfrei gesendet. Spottbillige Reste, zu Geschäftszwecken sehr geeignet, in Reisen Auswahl vorrätig.

### Versammlungsanzeigen.

- In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt:
- Triest II und V. Am 12. Dezember** um 8 Uhr abends im Gasthaus „International“ Via Gian Rinaldo Carli 11.
- Gloggnitz. Am 13. Dezember** um 1/8 Uhr abends im Vereinslokal, Rosenmayers Gasthaus.
- Mährisch-Weißkirchen. Am 13. Dezember** um 8 Uhr abends in Weißbrods Gasthaus.
- Wischhofsdorf. Am 14. Dezember** um 1 Uhr nachmittags in Stöckl Gasthaus in Radstadt.
- Siehr. Am 14. Dezember** um 1 Uhr nachmittags in Pöschhubers Gasthaus in Neu-Schönan.
- Komotau. Am 14. Dezember** um 2 Uhr nachmittags in Georgs Gasthaus in Oberdorf.
- Turnau-Liebenau. Am 14. Dezember** um 3 Uhr nachmittags im Vereinslokal in Otragenic.
- Budigsdorf. Am 26. Dezember** um 3 Uhr nachmittags bei Herrn Bächner in Budigsdorf.
- Subweis. Am 11. Jänner 1914** Generalversammlung in der Protobiner Bierhalle.

**Sonntag, den 14. Dezember 1913**

finden in unserem Gewerkschaftshause von 1/3 Uhr an im Speisesaal und ab 6 Uhr abends im Pracht-saal bei freiem Entree

**Konzerte**

statt. :: Alle Genossen werden höflichst eingeladen.

### Sprechsaal. Offene Anfragen.

#### An das k. k. Eisenbahnministerium!

Die Weichensteller der Station Hallein erlauben sich das hohe k. k. Eisenbahnministerium auf folgende betriebsgefährliche Zustände in der Station Hallein aufmerksam zu machen. Bis zum Bau des Doppelgleises stand in der Station Hallein ein hoher Stellwerkurm, von welchem die Weichensteller eine vollständige freie Uebersicht über die ganze Stationsanlage hatten. Durch den Bau des Doppelgleises mußte der Stellwerkurm verschwinden, an dessen Stelle nun eine alte sanitätswidrige Deltütte als Dienstlokal für die Weichensteller zugewiesen wurde. Die Situation in diesem neuen Dienstlokal ist derart schlecht, daß man von diesem Posten nach keiner Fahrtrichtung eine Fernsicht hat. Auf der einen Seite liegt die Strecke im Bogen, auf der anderen Seite liegt der Güterbahnhof, dessen Geleise beständig mit Wagen verstellt sind. Von der Ostseite haben die Weichensteller nicht einmal die Möglichkeit einer Verständigung über den Verkehr der Züge und Lokomotiven, da auf diesem Posten weder ein Glockensignal noch ein Telephon vorhanden ist. Dabei ist dort noch eine Beglübersehung mit fünf durchlaufenden Geleisen zu überwaehen, wo bereits täglich über 100 Fuhrwerke und gegen 2500 Personen die Uebersehung passieren. Durch die angeführten Uebelstände ist der diensthabende Weichensteller beständig in Gefahr, etwas zu übersehen und unerschuldet wegen einer Unterlassung gestraft zu werden. Da nun, insofern nicht ein neuer Stellwerkurm mit genügender Aus- und Fernsicht in der Station Hallein erbaut ist, die Weichensteller die Verantwortung für etwaige Unglücksfälle ablehnen müssen, so bitten die Betroffenen, das k. k. Eisenbahnministerium als oberste Aufsichtsbehörde, möge diese Angelegenheit untersuchen und eine diesbezügliche Anordnung treffen.

#### An die k. k. Direktion der Oesterreichischen Nordwestbahn!

In der Station Zellerndorf wird behufs Erweiterung der Stationsanlagen die westlich vom Stationsgebäude liegende Au abgeholzt. Die Bediensteten in Zellerndorf hoffen, daß das durch die Abholzung gewonnene Brennholz in erster Linie an die anspruchsberechtigten Bediensteten der O. N. W. verkauft wird. Nachdem zu wiederholtenmalen von Privatleuten das geschlagene Holz weggeführt wurde, so dürfte für die Eisenbahner nichts mehr übrig bleiben. Die Stationsbediensteten in Zellerndorf bitten daher eine k. k. Direktion um gütige Verdrückung beim Verkauf des noch übriggebliebenen Brennholzes.

### Fachtechnisches.

#### Der automatische Weichensteller.

ik. Als man die erste Eisenbahn in Preußen, die Strecke von Berlin nach Potsdam bauen wollte, sagte der Generalpostmeister Nagler, er könne die Notwendigkeit einer solchen Anlage nicht einsehen, denn er schide einmal seine Postkutsche nach Potsdam und die sei nicht einmal besetzt. Heute fahren auf der erwähnten Eisenbahnlinie und auf vielen anderen täglich sehr viele Züge, die sich alle einer genügenden Besetzung erfreuen; ja es gibt jetzt sogar Schienenwege, auf denen die Zugfolge allmählich so eng geworden ist, daß menschliche Geschwindigkeit und Geschicklichkeit nicht mehr genügen, um die Sicherungsanlagen zu bedienen und den Zügen die Signale zu stellen. Eine gewaltige Maschine muß auch hier hilfreich einspringen.

Die automatischen Zugführungsanlagen sind eine englische Erfindung. Auf den Untergrundbahnen Londons haben

sie sich bereits seit langem vorzüglich bewährt. Der Sinn der Einrichtung ist, daß jeder Zug sich selbst sichert, ohne menschliches Zutun dafür sorgt, daß der Streckenabschnitt, auf dem er gerade fährt, für jeden anderen Zug gesperrt ist. Wir sehen heute noch auf den großen Bahnhöfen die gewaltigen Stellwerkshäuser, in denen die Wärter unausgesetzt damit beschäftigt sind, immer dieselben Hebel mit stets der gleichen Bewegung umzustellen. Wenn ein Zug an seinem Signal vorbeigefahren ist, wird dieses heruntergelassen, und der Wärter kann es nun nicht wieder ziehen, bis der Zug die nächste Station erreicht hat, und der dortige Wärter das vorherliegende Signal freigegeben hat. Durch dieses „Deblockieren“, wie der fachtechnische Ausdruck lautet, wird viel Zeit verloren. Auch die Sekunden, die der Wärter gebraucht, um nach dem Hebel zu greifen und diesen umzulegen — selbst wenn es nur ein elektrischer Kontakthebel ist — kommen als merkbare Verzögerung in Betracht, sobald die Zugfolge eine große Dichte erreicht hat. Die automatische Signale arbeiten dagegen ohne jeden Zeitverlust. Bei ihnen treten Haltsignale überhaupt nur dann auf, wenn ein Zug wirklich auf dem zu dem betreffenden Signal gehörigen Streckenabschnitt läuft. Ist die Strecke von keinem Fahrzeug besetzt, so wird sie immer sofort als frei angezeigt, der nächste Zug kann gleich einfahren.

Das Funktionieren der selbsttätigen Stellwerksanlagen vollzieht sich folgendermaßen. Man wird gleich sehen, daß hier in höchst geistreicher Weise jede Möglichkeit einer falschen Signalstellung durch äußerste Einfachheit der Konstruktion nach Menschenmöglichkeit hintangehalten ist. Wenn die Strecke frei ist, steht der Signalarm immer schräg nach oben, das heißt er zeigt „freie Fahrt“ an. Diese Schrägstellung wird dadurch bewirkt, daß ein elektrischer Strom, der den Signalmotor bedient, mit Hilfe eines beweglichen Hebels, des Relais, geschlossen ist. Dieses Relais hat nun wieder seinen eigenen Stromkreis. Sobald dieser Relaisstromkreis geschlossen wird, legt sich der Relaishebel um, der Signalstromkreis wird unterbrochen, der Signalarm sinkt, stellt sich damit auf „Halt“ und sperrt so die Strecke. Wenn die Strecke gesperrt werden soll, muß also das Relais selbst Strom bekommen, und das Signal steht nur so lange auf „Halt“, wie das Relais Strom hat. Denn sobald dies nicht mehr der Fall ist, legt sich der Relaishebel sofort wieder automatisch um, das Signal geht von neuem auf freie Fahrt.

Die Beeinflussung des Relaisstromkreises geschieht nun in höchst einfacher Weise durch die fahrenden Züge selbst. Die Stromleitungen zum Relais liegen an den Fahrseilen; der Relaisstromkreis ist nur dann geschlossen, wenn die beiden Seilenden des zugehörigen Geleises eine leitende Verbindung miteinander haben. Für gewöhnlich ist dies nicht der Fall. Die beiden Seilenden liegen auf den hölzernen Schwellen, haben also keine leitende Verbindung miteinander. Normal also ist der Relaisstromkreis nicht geschlossen, das Relais hat keinen Strom, sein Hebel schließt also den Signalstromkreis, der Arm ist aufgerichtet, zeigt freie Fahrt.

Das wird anders, sobald ein Zug den Streckenabschnitt befährt. Durch die Räder der Wagen und die stählernen Achsen, mit denen sie verbunden sind, wird eine elektrische Leitung zwischen den beiden Seilenden des Geleises hergestellt. Sofort bekommt das Relais Strom, der Kontakthebel darin legt sich um, das Signal fällt auf Haltstellung. Man sieht, daß diese Haltstellung notwendigerweise so lange dauern muß, wie sich noch eine Achse des Zuges in dem Streckenabschnitt befindet. Sobald die letzte Achse die Seilenden verlassen hat, ist der Relaisstromkreis wieder unterbrochen, der Kontakthebel geht in seine Grundstellung, schließt den Stromkreis des Signals und dieses zeigt sofort wieder freie Fahrt.

Die Signalgebung erfolgt hier ohne jeglichen Zeitverlust. Der nächste Zug kann absolut sofort in den Streckenabschnitt einfahren, sobald der vorhergehende ihn verlassen hat. Die ganze Apparatur ist einfach und arbeitet, wie sich in London gezeigt hat, auf viele Millionen Signalgebungen ohne Versagen. Tritt aber einmal eine Störung ein, so kann es wohl vorkommen, daß ein Signal fälschlich auf „Halt“ stehen bleibt, obgleich die Strecke bereits frei ist. Niemals jedoch kann es passieren, daß bei besetzter Strecke freie Fahrt angezeigt wird. Notwendig für das sichere Funktionieren der Einrichtung ist es, daß die gesamte Strecke in Schienenabschnitte zerlegt wird, die aufs sorgfältigste voneinander isoliert sind. Jeder Streckenabschnitt muß eine elektrische Einheit für sich bilden und darf mit keinem anderen im Zusammenhang stehen. Denn jede Signalstellung hat ja immer nur Bedeutung für den zu diesem Signal gehörigen Streckenabschnitt. Am Ende der einzelnen Abschnitte müssen also die Schienentöpfe an den Stößen mit isolierenden Scheiben überdeckt werden, und auch die Laste, die zur mechanischen Verbindung der Seilenden dient, muß aus einem nichtleitenden Material bestehen. Man hat hier bereits Konstruktionen gefunden, die allen Anforderungen an mechanische Festigkeit wie auch Isolationskraft entsprechen.

Der allerwichtigste Teil der ganzen Anlage aber ist das Relais. Von dem Funktionieren dieses kleinen Apparats allein hängt ja die Signalstellung ab. Er ist darum auch mit besonderer Bedachtsamkeit durchkonstruiert. Der Kontakthebel, durch den die Signalstellung unmittelbar beeinflusst wird, ist kein Hebel im gewöhnlichen Sinne mehr, etwa ein Eisenstück, das von Magneten hin und her gezogen wird, also einmal an einem von ihnen, auch wenn er keinen Strom mehr hat, kleben bleiben könnte. Solch ein Vorkommnis muß unter allen Umständen verhütet werden, da es sofort zu einer Katastrophe führen könnte. Die Kontaktgebung erfolgt vielmehr durch eine kleine stromdurchlässige Spule, die ganz frei, ohne Berührung mit irgendeinem Gegenstand im Innern einer großen Spule spielen kann. Der Strom in den Drähten der großen Spule wird durch Zugachsen auf den Seilenden beinflusst, und mit Hilfe der Veränderung des magnetischen Feldes der großen Spule wird die kleine in ihrer Stellung variiert. Bald drückt sie einige Kohlentakte gegeneinander, bald trennt sie die Kontaktpunkte. Auf diese Weise wird der Signalstrom in sehr sicherer Weise in Abhängigkeit von den Zugachsen gebracht, ein Versagen ist durch die vorzügliche Beschaffenheit des Relais so gut, wie das bei Menschenwerk überhaupt möglich ist, wie ausgeschlossen. Es hat den Anschein, daß man auf Strecken mit rascher Zugfolge sicherer fährt, wenn die Züge sich ihre Signale selbst stellen, als wenn Menschen dabei die Hand im Spiel haben. Das ist kein sehr glänzendes Zeugnis für die menschliche Intelligenz, und ist es doch wieder, denn der Mensch war es ja am Ende, der die trefflichen automatischen Signale konstruiert hat.

**Leset die „Arbeiter-Beitung“!**

**Verschiedenes.**

**Sprachenkampf.**

Zu Aesops Zeiten sprachen die Tiere. Die Bildung der Menschen ward so die ihre; Da fiel ihnen aber mit einmal ein, Die Stammeart sollte das höchste sein. „Ich will wieder brummen“, sprach der Bär, Zu heulen war des Wolfs Begehrt. „Mich küßel's zu blöden“, sagte das Schaf, Nur einer, der bellt, schien dem Hund brav. Da wurden allmählich sie wieder Tiere Und ihre Bildung der Bestien ihre.

Franz Grillparzer.

Anmerkung der Redaktion: Aesop war der berühmte griechische Fabeldichter des Altertums, der die Tiere reden ließ.

**Von Gottes Gnaden.** Ein kleines Menschenalter geschahen in Bayern alle Regierungsmassnahmen im Namen des Königs Otto. Jedes Gerichtsurteil wurde gefällt: Im Namen des Königs. Der geistige Zustand des Mannes, mit dessen Namen die ganze bayerische Politik der letzten Jahrzehnte gebildet wurde, sieht nach dem zweiten Gutachten der Untersuchungskommission, die den armen geisteskranken Menschen im Schloß Nürstried besuchte, also aus:

„Der Sinn für Reinhaltung und Pflege des Körpers ist völlig abhanden gekommen und fast mit jeder Stuhlentleerung und mit jeder Urinentleerung ist eine Verunreinigung des Körpers, der Kleider, des Zimmers und nicht selten auch des Bettes verbunden. Unter dem Einfluß einer krankhaften Verührungssucht sucht Majestät schon als Kind und bei Beginn der Krankheit Stuhlentleerung und Urinentleerung möglichst lang zurückzubalten oder die Defekationen in Schränke und Schubladen zu entleeren, und seit vielen Jahren vermeidet Majestät jede Berührung eines Klosetts oder eines entsprechenden Gefäßes. In dieser Beziehung nur kurze Zeit sich selbst überlassen, würde Majestät alsbald berrückeln, und doch ist Majestät den Reinigungsmanipulationen und der Anwendung von Wädern fast jedesmal heftigen Widerstand entgegen.“

Ist das nicht der blutigste Lohn auf das Gottesgnadentum und beweist der geistige Zustand des nun abgesetzten Königs nicht, wie lächerlich die sogenannte „monarchische Legende“ ist?

**Literatur.**

„Die Medizin für alle.“ Infolge des Ablebens ihres Gründers ist die Wiener populär-medizinische Monatschrift „Die Medizin für alle“ in einen neuen Verlag übergegangen, der das Blatt wesentlich vergrößert und verbessert hat. Dabei aber für alle Beamten, Unterbeamten und Staatsangestellten aller Kategorien eine 20prozentige Herabsetzung des normalen Bezugspreises von 5 Kr. auf nur 4 Kr. jährlich hat eintreten lassen. Der neue Verlag dieses Organs für medizinische Volksaufklärung (Wien 50) schickt jedermann auf Wunsch kostenfreie und unverbindliche Probenummern.

1000 Nr. Belohnung. Mit diesem Titel ist soeben im Verlag der Buchhandlung Vorwärts, Berlin, ein Kriminalroman aus der Feder des bekannten Schriftstellers Hans Hahn erschienen. Der Roman ist — wie alle Hahn'schen Romane und Erzählungen — äußerst spannend, er hält den Leser von der ersten bis zur letzten Zeile in seinem Bann.

Das Buch ist als 10. Band der so rasch populär gewordenen Bücherreihe Vorwärts-Bibliothek erschienen und kostet, gleich allen anderen Bänden dieser Serie, in Leinen gebunden nur 1 Kr. Die Vorwärts-Bibliothek, in deren Rahmen nur Erzählungen und Romane veröffentlicht werden, eignet sich zur Lektüre für Erwachsene sowohl als für unsere heranwachsende Jugend. Sie ist geeignet, dem Leser noch in Arbeiterkreisen viel gelesenen Schund zu steuern. Da die Bände trotz der würdigen Ausstattung nur 1 Kr. kosten — jeder Band ist völlig selbständig — werden diese auch sehr gern in solchen Fällen als Weihnachtsgeschenke Verwendung finden, in denen große Gelbtausgaben infolge der wirtschaftlichen Verhältnisse nicht möglich sind. Alle Kartellbuchhandlungen halten die Bände der Vorwärts-Bibliothek stets vorrätig und legen sie gern ohne Kaufverpflichtung vor.

**An unsere Vertrauensmänner, Kassiere und Kolporteurs.**

Wir bringen hiemit in Erinnerung, daß mit 1. Jänner die mit dem Kalenderankauf verbundene Lebensversicherung ins Leben tritt. Jeder Abnehmer, der unser Jahrbuch gekauft und bar bezahlt hat, erhält ohne jede Formalität bei einer Verunglückung im Eisenbahndienst, die den Tod im Kalenderjahr zur Folge hat, 200 Kronen ausgezahlt. Die einzige Bedingung, die daran geknüpft wird, ist die vollständige Bezahlung des Jahrbuches mit 1. Jänner 1914. Derjenige, welcher diesen Betrag nicht bar erlegt hat, würde bei einer Verunglückung leer ausgehen. Wir ersuchen daher unsere Kolporteurs, bei jeder sich darbietenden Gelegenheit zu sorgen, dies den Kalenderkäufern mitzuteilen, damit nicht der eine oder andere Genosse durch Selbstverschulden um seine Prämie gebracht wird. Die Genossen Kassiere werden daher ersucht, nur jene Politzgen einzufenden, für welche der ganze Kalenderbetrag erlegt wurde. Es ergeht an die Genossen Kassiere das dringende Ersuchen, die einkassierten Gelder sofort mitamt der dazugehörigen Politzgen an die Administration einzufenden.

Gleichzeitig geben wir bekannt, daß der Deutsche Eisenbahnerkalender zur Gänze vergriffen ist und die bei uns einlaufenden Bestellungen nur nach Maßgabe der Retourensendungen effektuiert werden können. Wir bitten daher die Besteller, Reklamationen zu unterlassen, und diejenigen Kolporteurs, die noch unverkaufte Kalender am Lager haben, uns dieselben so bald als möglich zur Verfügung zu stellen.

Der Kalenderverlag.

**Bekanntmachung der Administration.**

Anlässlich des bevorstehenden Jahreschlusses ersuchen wir sämtliche P. T. Ortsgruppen- und Zahlstellenleitungen, die Abrechnungen und Gelbeinsendungen für die im Monat Dezember einkassierten Beiträge bestimmt bis längstens 27. Dezember zur Aufgabe zu bringen, so daß dieselben bis 31. Dezember in der Zentrale noch einlaufen und im Bericht für 1913 noch erscheinen können.

Alle nach dem 31. Dezember in der Zentrale für 1913 noch einlaufenden Geldbeträge können im Bericht für dieses Jahr nicht mehr Berücksichtigung finden, ein Umstand, welcher — wie die Erfahrung der Vorjahre gelehrt — zur Folge hätte, daß der Rechnungsabluß der Zentrale mit jenen der Ortsgruppen nicht übereinstimmen und zu Reklamationen Veranlassung geben würde.

Desgleichen ersuchen wir auch alle sonstigen, für Kalender zc. bis Dezember noch einkassierten Beiträge in vorbezeichneter Weise abzuführen.

**Brtefkasten der Redaktion.**

I. G. Sie rufen in die 1200 Str. am 1. Jänner 1915 vor. (813/3. Nr. 1913). — Nachdienstzulage 1913. Sie müssen uns in erster Linie mitteilen, was Sie sind, ob der Posten, wo Sie Dienst machen, normiert ist, und wenn nicht, welchen Dienst Sie hauptsächlich verrichten und wie viele Stunden der hauptsächlichste Dienst Sie in Anspruch nimmt. (813/3. Nr. 1913). — J. R. 1882. Ihre Anfrage ist bereits in Nummer 93 vom 20. November l. J. beantwortet unter „N. B. 82“ (855/3. Nr. 1913).

**Inserate**  
Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung. o o antwortung. o o

**5 Tage zur Probe**  
mit Rücksendungsrecht bei Nichtgefallen  
**ohne Anzahlung**  
gegen monatliche Teilzahlungen von **2 Kr.**  
an-Spezialkataloge gratis und franco! Postkarte genügt!  
**Bial & Freund**  
Postfach 559/4  
Wien VI  
100-jewehre, Revolver, rownings, Schützenbüchsen, Taschenrechner etc.  
Besuchen Sie uns Mariahilferstraße 103

**Billige böhmisches Bettfedern**  
**FERTIG GEFÜLLTE BETTEN**  
5 Ritz: neue gefüllte K 9'00 bestes K 12'00, beste böhmisches gefüllte K 15'00, K 21'00, K 27'00, K 33'00, K 39'00, K 45'00, K 51'00, K 57'00, K 63'00, K 69'00, K 75'00, K 81'00, K 87'00, K 93'00, K 99'00, K 105'00, K 111'00, K 117'00, K 123'00, K 129'00, K 135'00, K 141'00, K 147'00, K 153'00, K 159'00, K 165'00, K 171'00, K 177'00, K 183'00, K 189'00, K 195'00, K 201'00, K 207'00, K 213'00, K 219'00, K 225'00, K 231'00, K 237'00, K 243'00, K 249'00, K 255'00, K 261'00, K 267'00, K 273'00, K 279'00, K 285'00, K 291'00, K 297'00, K 303'00, K 309'00, K 315'00, K 321'00, K 327'00, K 333'00, K 339'00, K 345'00, K 351'00, K 357'00, K 363'00, K 369'00, K 375'00, K 381'00, K 387'00, K 393'00, K 399'00, K 405'00, K 411'00, K 417'00, K 423'00, K 429'00, K 435'00, K 441'00, K 447'00, K 453'00, K 459'00, K 465'00, K 471'00, K 477'00, K 483'00, K 489'00, K 495'00, K 501'00, K 507'00, K 513'00, K 519'00, K 525'00, K 531'00, K 537'00, K 543'00, K 549'00, K 555'00, K 561'00, K 567'00, K 573'00, K 579'00, K 585'00, K 591'00, K 597'00, K 603'00, K 609'00, K 615'00, K 621'00, K 627'00, K 633'00, K 639'00, K 645'00, K 651'00, K 657'00, K 663'00, K 669'00, K 675'00, K 681'00, K 687'00, K 693'00, K 699'00, K 705'00, K 711'00, K 717'00, K 723'00, K 729'00, K 735'00, K 741'00, K 747'00, K 753'00, K 759'00, K 765'00, K 771'00, K 777'00, K 783'00, K 789'00, K 795'00, K 801'00, K 807'00, K 813'00, K 819'00, K 825'00, K 831'00, K 837'00, K 843'00, K 849'00, K 855'00, K 861'00, K 867'00, K 873'00, K 879'00, K 885'00, K 891'00, K 897'00, K 903'00, K 909'00, K 915'00, K 921'00, K 927'00, K 933'00, K 939'00, K 945'00, K 951'00, K 957'00, K 963'00, K 969'00, K 975'00, K 981'00, K 987'00, K 993'00, K 999'00, K 1005'00, K 1011'00, K 1017'00, K 1023'00, K 1029'00, K 1035'00, K 1041'00, K 1047'00, K 1053'00, K 1059'00, K 1065'00, K 1071'00, K 1077'00, K 1083'00, K 1089'00, K 1095'00, K 1101'00, K 1107'00, K 1113'00, K 1119'00, K 1125'00, K 1131'00, K 1137'00, K 1143'00, K 1149'00, K 1155'00, K 1161'00, K 1167'00, K 1173'00, K 1179'00, K 1185'00, K 1191'00, K 1197'00, K 1203'00, K 1209'00, K 1215'00, K 1221'00, K 1227'00, K 1233'00, K 1239'00, K 1245'00, K 1251'00, K 1257'00, K 1263'00, K 1269'00, K 1275'00, K 1281'00, K 1287'00, K 1293'00, K 1299'00, K 1305'00, K 1311'00, K 1317'00, K 1323'00, K 1329'00, K 1335'00, K 1341'00, K 1347'00, K 1353'00, K 1359'00, K 1365'00, K 1371'00, K 1377'00, K 1383'00, K 1389'00, K 1395'00, K 1401'00, K 1407'00, K 1413'00, K 1419'00, K 1425'00, K 1431'00, K 1437'00, K 1443'00, K 1449'00, K 1455'00, K 1461'00, K 1467'00, K 1473'00, K 1479'00, K 1485'00, K 1491'00, K 1497'00, K 1503'00, K 1509'00, K 1515'00, K 1521'00, K 1527'00, K 1533'00, K 1539'00, K 1545'00, K 1551'00, K 1557'00, K 1563'00, K 1569'00, K 1575'00, K 1581'00, K 1587'00, K 1593'00, K 1599'00, K 1605'00, K 1611'00, K 1617'00, K 1623'00, K 1629'00, K 1635'00, K 1641'00, K 1647'00, K 1653'00, K 1659'00, K 1665'00, K 1671'00, K 1677'00, K 1683'00, K 1689'00, K 1695'00, K 1701'00, K 1707'00, K 1713'00, K 1719'00, K 1725'00, K 1731'00, K 1737'00, K 1743'00, K 1749'00, K 1755'00, K 1761'00, K 1767'00, K 1773'00, K 1779'00, K 1785'00, K 1791'00, K 1797'00, K 1803'00, K 1809'00, K 1815'00, K 1821'00, K 1827'00, K 1833'00, K 1839'00, K 1845'00, K 1851'00, K 1857'00, K 1863'00, K 1869'00, K 1875'00, K 1881'00, K 1887'00, K 1893'00, K 1899'00, K 1905'00, K 1911'00, K 1917'00, K 1923'00, K 1929'00, K 1935'00, K 1941'00, K 1947'00, K 1953'00, K 1959'00, K 1965'00, K 1971'00, K 1977'00, K 1983'00, K 1989'00, K 1995'00, K 2001'00, K 2007'00, K 2013'00, K 2019'00, K 2025'00, K 2031'00, K 2037'00, K 2043'00, K 2049'00, K 2055'00, K 2061'00, K 2067'00, K 2073'00, K 2079'00, K 2085'00, K 2091'00, K 2097'00, K 2103'00, K 2109'00, K 2115'00, K 2121'00, K 2127'00, K 2133'00, K 2139'00, K 2145'00, K 2151'00, K 2157'00, K 2163'00, K 2169'00, K 2175'00, K 2181'00, K 2187'00, K 2193'00, K 2199'00, K 2205'00, K 2211'00, K 2217'00, K 2223'00, K 2229'00, K 2235'00, K 2241'00, K 2247'00, K 2253'00, K 2259'00, K 2265'00, K 2271'00, K 2277'00, K 2283'00, K 2289'00, K 2295'00, K 2301'00, K 2307'00, K 2313'00, K 2319'00, K 2325'00, K 2331'00, K 2337'00, K 2343'00, K 2349'00, K 2355'00, K 2361'00, K 2367'00, K 2373'00, K 2379'00, K 2385'00, K 2391'00, K 2397'00, K 2403'00, K 2409'00, K 2415'00, K 2421'00, K 2427'00, K 2433'00, K 2439'00, K 2445'00, K 2451'00, K 2457'00, K 2463'00, K 2469'00, K 2475'00, K 2481'00, K 2487'00, K 2493'00, K 2499'00, K 2505'00, K 2511'00, K 2517'00, K 2523'00, K 2529'00, K 2535'00, K 2541'00, K 2547'00, K 2553'00, K 2559'00, K 2565'00, K 2571'00, K 2577'00, K 2583'00, K 2589'00, K 2595'00, K 2601'00, K 2607'00, K 2613'00, K 2619'00, K 2625'00, K 2631'00, K 2637'00, K 2643'00, K 2649'00, K 2655'00, K 2661'00, K 2667'00, K 2673'00, K 2679'00, K 2685'00, K 2691'00, K 2697'00, K 2703'00, K 2709'00, K 2715'00, K 2721'00, K 2727'00, K 2733'00, K 2739'00, K 2745'00, K 2751'00, K 2757'00, K 2763'00, K 2769'00, K 2775'00, K 2781'00, K 2787'00, K 2793'00, K 2799'00, K 2805'00, K 2811'00, K 2817'00, K 2823'00, K 2829'00, K 2835'00, K 2841'00, K 2847'00, K 2853'00, K 2859'00, K 2865'00, K 2871'00, K 2877'00, K 2883'00, K 2889'00, K 2895'00, K 2901'00, K 2907'00, K 2913'00, K 2919'00, K 2925'00, K 2931'00, K 2937'00, K 2943'00, K 2949'00, K 2955'00, K 2961'00, K 2967'00, K 2973'00, K 2979'00, K 2985'00, K 2991'00, K 2997'00, K 3003'00, K 3009'00, K 3015'00, K 3021'00, K 3027'00, K 3033'00, K 3039'00, K 3045'00, K 3051'00, K 3057'00, K 3063'00, K 3069'00, K 3075'00, K 3081'00, K 3087'00, K 3093'00, K 3099'00, K 3105'00, K 3111'00, K 3117'00, K 3123'00, K 3129'00, K 3135'00, K 3141'00, K 3147'00, K 3153'00, K 3159'00, K 3165'00, K 3171'00, K 3177'00, K 3183'00, K 3189'00, K 3195'00, K 3201'00, K 3207'00, K 3213'00, K 3219'00, K 3225'00, K 3231'00, K 3237'00, K 3243'00, K 3249'00, K 3255'00, K 3261'00, K 3267'00, K 3273'00, K 3279'00, K 3285'00, K 3291'00, K 3297'00, K 3303'00, K 3309'00, K 3315'00, K 3321'00, K 3327'00, K 3333'00, K 3339'00, K 3345'00, K 3351'00, K 3357'00, K 3363'00, K 3369'00, K 3375'00, K 3381'00, K 3387'00, K 3393'00, K 3399'00, K 3405'00, K 3411'00, K 3417'00, K 3423'00, K 3429'00, K 3435'00, K 3441'00, K 3447'00, K 3453'00, K 3459'00, K 3465'00, K 3471'00, K 3477'00, K 3483'00, K 3489'00, K 3495'00, K 3501'00, K 3507'00, K 3513'00, K 3519'00, K 3525'00, K 3531'00, K 3537'00, K 3543'00, K 3549'00, K 3555'00, K 3561'00, K 3567'00, K 3573'00, K 3579'00, K 3585'00, K 3591'00, K 3597'00, K 3603'00, K 3609'00, K 3615'00, K 3621'00, K 3627'00, K 3633'00, K 3639'00, K 3645'00, K 3651'00, K 3657'00, K 3663'00, K 3669'00, K 3675'00, K 3681'00, K 3687'00, K 3693'00, K 3699'00, K 3705'00, K 3711'00, K 3717'00, K 3723'00, K 3729'00, K 3735'00, K 3741'00, K 3747'00, K 3753'00, K 3759'00, K 3765'00, K 3771'00, K 3777'00, K 3783'00, K 3789'00, K 3795'00, K 3801'00, K 3807'00, K 3813'00, K 3819'00, K 3825'00, K 3831'00, K 3837'00, K 3843'00, K 3849'00, K 3855'00, K 3861'00, K 3867'00, K 3873'00, K 3879'00, K 3885'00, K 3891'00, K 3897'00, K 3903'00, K 3909'00, K 3915'00, K 3921'00, K 3927'00, K 3933'00, K 3939'00, K 3945'00, K 3951'00, K 3957'00, K 3963'00, K 3969'00, K 3975'00, K 3981'00, K 3987'00, K 3993'00, K 3999'00, K 4005'00, K 4011'00, K 4017'00, K 4023'00, K 4029'00, K 4035'00, K 4041'00, K 4047'00, K 4053'00, K 4059'00, K 4065'00, K 4071'00, K 4077'00, K 4083'00, K 4089'00, K 4095'00, K 4101'00, K 4107'00, K 4113'00, K 4119'00, K 4125'00, K 4131'00, K 4137'00, K 4143'00, K 4149'00, K 4155'00, K 4161'00, K 4167'00, K 4173'00, K 4179'00, K 4185'00, K 4191'00, K 4197'00, K 4203'00, K 4209'00, K 4215'00, K 4221'00, K 4227'00, K 4233'00, K 4239'00, K 4245'00, K 4251'00, K 4257'00, K 4263'00, K 4269'00, K 4275'00, K 4281'00, K 4287'00, K 4293'00, K 4299'00, K 4305'00, K 4311'00, K 4317'00, K 4323'00, K 4329'00, K 4335'00, K 4341'00, K 4347'00, K 4353'00, K 4359'00, K 4365'00, K 4371'00, K 4377'00, K 4383'00, K 4389'00, K 4395'00, K 4401'00, K 4407'00, K 4413'00, K 4419'00, K 4425'00, K 4431'00, K 4437'00, K 4443'00, K 4449'00, K 4455'00, K 4461'00, K 4467'00, K 4473'00, K 4479'00, K 4485'00, K 4491'00, K 4497'00, K 4503'00, K 4509'00, K 4515'00, K 4521'00, K 4527'00, K 4533'00, K 4539'00, K 4545'00, K 4551'00, K 4557'00, K 4563'00, K 4569'00, K 4575'00, K 4581'00, K 4587'00, K 4593'00, K 4599'00, K 4605'00, K 4611'00, K 4617'00, K 4623'00, K 4629'00, K 4635'00, K 4641'00, K 4647'00, K 4653'00, K 4659'00, K 4665'00, K 4671'00, K 4677'00, K 4683'00, K 4689'00, K 4695'00, K 4701'00, K 4707'00, K 4713'00, K 4719'00, K 4725'00, K 4731'00, K 4737'00, K 4743'00, K 4749'00, K 4755'00, K 4761'00, K 4767'00, K 4773'00, K 4779'00, K 4785'00, K 4791'00, K 4797'00, K 4803'00, K 4809'00, K 4815'00, K 4821'00, K 4827'00, K 4833'00, K 4839'00, K 4845'00, K 4851'00, K 4857'00, K 4863'00, K 4869'00, K 4875'00, K 4881'00, K 4887'00, K 4893'00, K 4899'00, K 4905'00, K 4911'00, K 4917'00, K 4923'00, K 4929'00, K 4935'00, K 4941'00, K 4947'00, K 4953'00, K 4959'00, K 4965'00, K 4971'00, K 4977'00, K 4983'00, K 4989'00, K 4995'00, K 5001'00, K 5007'00, K 5013'00, K 5019'00, K 5025'00, K 5031'00, K 5037'00, K 5043'00, K 5049'00, K 5055'00, K 5061'00, K 5067'00, K 5073'00, K 5079'00, K 5085'00, K 5091'00, K 5097'00, K 5103'00, K 5109'00, K 5115'00, K 5121'00, K 5127'00, K 5133'00, K 5139'00, K 5145'00, K 5151'00, K 5157'00, K 5163'00, K 5169'00, K 5175'00, K 5181'00, K 5187'00, K 5193'00, K 5199'00, K 5205'00, K 5211'00, K 5217'00, K 5223'00, K 5229'00, K 5235'00, K 5241'00, K 5247'00, K 5253'00, K 5259'00, K 5265'00, K 5271'00, K 5277'00, K 5283'00, K 5289'00, K 5295'00, K 5301'00, K 5307'00, K 5313'00, K 5319'00, K 5325'00, K 5331'00, K 5337'00, K 5343'00, K 5349'00, K 5355'00, K 5361'00, K 5367'00, K 5373'00, K 5379'00, K 5385'00, K 5391'00, K 5397'00, K 5403'00, K 5409'00, K 5415'00, K 5421'00, K 5427'00, K 5433'00, K 5439'00, K 5445'00, K 5451'00, K 5457'00, K 5463'00, K 5469'00, K 5475'00, K 5481'00, K 5487'00, K 5493'00, K 5499'00, K 5505'00, K 5511'00, K 5517'00, K 5523'00, K 5529'00, K 5535'00, K 5541'00, K 5547'00, K 5553'00, K 5559'00, K 5565'00, K 5571'00, K 5577'00, K 5583'00, K 5589'00, K 5595'00, K 5601'00, K 5607'00, K 5613'00, K 5619'00, K 5625'00, K 5631'00, K 5637'00, K 5643'00, K 5649'00, K 5655'00, K 5661'00, K 5667'00, K 5673'00, K 5679'00, K 5685'00, K 5691'00, K 5697'00, K 5703'00, K 5709'00, K 5715'00, K 5721'00, K 5727'00, K 5733'00, K 5739'00, K 5745'00, K 5751'00, K 5757'00, K 5763'00, K 5769'00, K 5775'00, K 5781'00, K 5787'00, K 5793'00, K 5799'00, K 5805'00, K 5811'00, K 5817'00, K 5823'00, K 5829'00, K 5835'00, K 5841'00, K 5847'00, K 5853'00, K 5859'00,

