



Telephon Nr. 2325.

Der

Gedächtnis 38.415.

Der Eisenbahner

Zentralorgan des Österreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionsschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

Ab jedem Tag mit Ausnahme der Sonne und Feiertage von 10 Uhr vormittags bis 1/4 Uhr nachmittags.

Insertionspreis:

Die einzige Millimeterzeile oder deren Raum 14 Heller.
Bei Jahresaustrag Rabatt.

Abonnement-Bedingungen:

Halbjährlich	• • • • •	R. 288
Ganzjährlich	• • • • •	576
Für das Deutsche Reich ganzjährlich Mk. 6.—. Für das übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.		

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

Nr. 18

Wien, den 20. Juni 1913.

21. Jahrg.

Die Wirkung des sozialdemokratischen Antrages.

Der 17 Millionen-Antrag Tomschik von den bürgerlichen Mehrheitsparteien abermals abgelehnt. — Eine etappenweise Aufbesserung von 15 Millionen Kronen.

Das war in der Tat keine geringe Verlegenheit, in die sich die christlichsozialen und nationalverbandlerischen Schwindler durch den Antrag Tomschik abermals versetzt sahen. Tagelang stellten die Herren mit der Regierung beisammen, berieten, sinnierten und wackelten mit den Köpfen, was denn jetzt in der verzweiflungsvollen Situation zu tun sei. Und in der Tat war den allergetreuesten Stiefelwischern der Regierung nachzufühlen, wie schwer ihnen die Wahl jetzt wurde, entweder sich gegen den Willen der Letzteren zu stellen oder aber durch einen abermaligen fünften Verrat der Eisenbahner entgültig auch die letzten gehirnvernetzten Anhänger unter diesen zu verlieren.

Sie haben sich nun zwar abermals für die Ablehnung des Antrages Tomschik entschieden, doch taten sie dies diesmal versucht durch die Zuckerpillen einer etappenweise Gewährung von 15 Millionen Kronen, die sie mit der Regierung vereinbarten. Nicht mehr bedingungslos haben sie den 17 Millionen-Antrag abgelehnt. Sie haben, bevor die Abstimmung im Ausschuss stattfand, mit der Regierung zu feilschen angefangen, um wenigstens einen Vorwand für die für eine Reihe nationalverbandlerischer und christlichsozialer Abgeordneter sehr gefährliche Ablehnung des Antrages Tomschik zu haben. Sie haben nun bei der Regierung erreicht, daß sie den Eisenbahner ratenweise eine Aufbesserung von 15 Millionen gibt, und zwar in der Form: daß heuer sechs, nächstes Jahr vier und 1915 fünf Millionen für die Eisenbahner ausgeworfen werden. Als die deutschen und schwarzen Helden diese Zusagen erhielten, lehnten sie im Budgetausschuss genau so wie früher den, wie sie sagen, „undurchführbaren“ und „maßlosen“ Antrag Tomschik ab.

Aus dieser Haltung erhellt sich die Eisenbahnerfeindlichkeit der Nationalverbandler und Christlichsozialen abermals. Erstens hätten sie sich, wenn nicht der Antrag Tomschik vorgelegt wäre, um die Eisenbahner überhaupt nicht gefürchtet, und zweitens wollen sie den Eisenbahner prüfig zeigen, daß sie nur das bekommen, was die Herren vom Nationalverband und der christlichsozialen Partei zu bewilligen gerufen. Sächlichen Einwand können die Herren gegen den Antrag Tomschik keinen einzigen anführen. Denn der Vorwand, der den Schein der Sachlichkeit für sich haben soll, nämlich, daß der Antrag Tomschik eine „zu große Belastung“ des Staatshaushalts wäre, ist nicht stichhaltig. Wenn der Antrag Tomschik angenommen worden wäre, dann hätte der Staat bis einschließlich 1915 jedes Jahr 17 Millionen, also zusammen 51 Millionen Aufbesserungen, gewähren müssen; die Aufbesserung, welche die Bürgerlichen zu genehmigen gerufen, kostet bis Ende 1915 31 Millionen, also innerhalb der nächsten drei Jahre um 20 Millionen weniger als der Antrag Tomschik verlangt. Eine einzige Mehrausgabe von 20 Millionen hätte also die Annahme des Antrages unseres Genossen Tomschik gekostet; das ist, wenn man bedenkt, welche Unsummen der Staat für das Militär aufbraucht, ein wahrer Peppenstiel. Den Eisenbahnen wäre aber geholfen gewesen, wenn sie die ganze Aufbesserung schon heuer, anstatt eine um zwei Millionen geringere ratenweise bis Ende 1915, erhalten hätten. Für den Militarismus

um den schwarzen und schwartgoldenen Helden Hunderte Millionen nicht leid. Eine Aufbesserung der Eisenbahner aber, die um 20 Millionen mehr erforderlich würde als jene, die von der Regierung zugesstanden wird, lehnen die Herren ab! Für das Militär, für Rüstungen zu unbekannten Zwecken, kann Geld verpulvert werden, so viel immer, wenn aber den Eisenbahnen etwas bewilligt werden soll, dann schauen die nationalverbandlerischen und die schwarzen Helden jeden Heller an. Dazu kommt ja noch, daß sie auch für die kleine Aufbesserung, die nun die Eisenbahner erhalten, nur eintreten, weil sie es nicht wagen, die Forderung der Eisenbahner rundweg abzuschlagen. Ohne den Antrag Tomschik und ohne die großen Kundgebungen, mit welchen die Eisenbahner den bürgerlichen Parteien etwas heiß gemacht haben, hätten die Helden nicht einen roten Heller bewilligt. Nur die Peitsche des Antrages Tomschik, die Peitsche der Eisenbahnerorganisation hat die Herren gezwungen, wenigstens ratenweise zu bewilligen, was sie früher kurz und rundweg abgelehnt hatten.

Nachdem den Herrschaften nun die bloße Furcht vor der Empörung der Eisenbahnerchaft das Feine abgepreßt hat, ist es wohl ergötzlich zu sehen, wie sie sich bereits abmühen, diese „erhebende Tat“ parteipolitisch für sich zu münzen. So singt die „Reichspost“ gleich am Tage der Vereinbarung mit der Regierung folgendes Hohelied auf die Eisenbahnerfreundlichkeit der Mehrheitsparteien, insbesondere natürlich der Christlichsozialen:

Die Mehrheitsparteien haben heute der Regierung die Einstellung von Mehrausgaben für die Eisenbahner befohlen und Arbeiter im schließlichen Gesamtbetrag von jährlich 15.000.000 ins regelmäßige Budget abgerungen. Dieser Mehraufwand wird sich in einer stufenweisen Erhöhung dieser Budgetpost äußern von drei ungleich großen Zuschüssen zum Budget, die schließlich insgesamt eine jährliche Mehrauwendung von 15 Millionen für die Eisenbahner ausmachen. Damit ist der sozialdemokratischen Schwindelanträgen, mit denen der Abgeordnete Tomschik auch diesmal wieder die Not der Eisenbahner blutig zu verhöhnen gedachte, ein Ende bereitet; die unrichtbare Demagogie der Sozialdemokraten hat die Eisenbahner ein Jahr lang darben lassen, dafür sahen sie nur eine schöne parlamentarische Pose der Sozialdemokraten und hörten ein wüstes Geschimpfe des roten Centralorgans.

Heuer haben die Mehrheitsparteien, und unter diesen an der Spitze die Christlichsozialen, sich für die Eisenbahner eingefest und der Erfolg fließt den Eisenbahner in die Tasche, zur Stärkung der Haushalte, gegen die wir von den Banjigern noch immer nicht abgeschaffte Zeuerung. Die Eisenbahner und mit ihnen alle Stände können daraus erkennen, wer die Volksinteressen vertritt und darum setzt; prinzipielle Budgetverweigerer sind in der radikalen Pose sehr schön, werden jedoch niemals ernst genommen, da ihre Forderungen von Haus aus nur auf die Demagogie berechnet sind und sie die einfache Voraussetzung, die Bewilligung und Beschaffung der Mittel, nicht erfüllen. Der heutige Tag ist für die Eisenbahner ein Tag der Genugtuung, für das politische Leben aber eine Lehre, daß die Demagogie der Feind gerade dessen ist, für den sie am schönsten und verüdendsten Klingt.

Ist das nicht zum Krankenlachen? Man sehe sich doch einmal das Schicksal an, das seit fünf Jahren in den Forderungen der Eisenbahner von den bürgerlichen Mehrheitsparteien bereitet wurde.

Vereits im März 1908 stellte Abgeordneter Dr. Eilenbogen im Budgetausschuß den Antrag, 20 Millionen Kronen für die Erhöhung der Bezüge der Eisenbahner in das Budget einzuziehen. Damit sollten die Zusagen erfüllt werden, die die Regierung

den Eisenbahnen bei dem Kampfe des Jahres 1905 gemacht, aber in den drei Jahren unerfüllt gelassen hatte. Der Antrag wurde am 5. März von der bürgerlichen Mehrheit gegen die Stimmen der Sozialdemokraten abgelehnt.

Da der Abgeordnete Eilenbogen den Antrag als Minoritätsvotum anmeldete, wurde im Abgeordnetenhaus nochmals darüber verhandelt. Am 26. Juni 1908 wurde der Antrag in namentlicher Abstimmung mit 270 gegen 188 Stimmen abgelehnt. 135 deutsche Abgeordnete, darunter alle Führer des Nationalverbandes und der christlichsozialen Vereinigung, von Groß und Dobernick bis zu Waldner und Stölzel, von Lueger und Gschmann bis zu Pank und Kunzjak, stimmten gegen den Antrag Eilenbogen.

Am 24. Mai 1910 legte dann Abgeordneter Tomschik im Budgetausschuß ausführlich alle Mängel der staatlichen Eisenbahnverwaltung dar, unter denen besonders die Arbeiter und Bediensteten leiden und er stellte mit Hinweis auf die seinerzeitige Verföistung eine Reihe von Anträgen, in denen die dringendsten Forderungen der Eisenbahner zusammengefaßt waren. Um diese Forderungen befriedigen zu können, beantragte er die Aufnahme des Betrages von 8.800.000 Kr. in das Budget. Der Ausschuss lehnte den Antrag, so bescheiden er war, ab und dasselbe geschah auch im Hause. Am 21. Juni 1910 wurde der Antrag vom Abgeordnetenhaus mit 246 gegen 142 Stimmen abgelehnt. Bezeichnend ist es, daß während im Ausschuss der Vertreter der Deutschnationalen, Herr Pacher, für den Antrag gestimmt hatte, er im Hause mit allen Deutschnationalen gegen den Antrag stimmte.

Dann kam das Steuerungsjahr 1911, das die Eisenbahner zwang, in eine Lohnbewegung einzutreten und dem Eisenbahnamministerium ihre Forderungen zu überreichen. Am 5. Oktober brachten Tomschik und Eilenbogen im Abgeordnetenhaus den Antrag ein, das Abgeordnetenhaus möge die Regierung auffordern, die Forderungen der Eisenbahnerorganisationen vollständig zu erfüllen. Ähnliche Anträge wurden auch von den anderen Parteien, so von der „Internationale der nationalen Eisenbahner“, von Burriwal, Kirsch, Baumrosch und Nybaur eingebracht. Die Regierung berechnete, daß die Forderungen der einzelnen Parteien 62 bis 69 Millionen kosten würden. Da die Regierung aber erklärte, daß sie nur 14 Millionen für diesen Zweck aufwenden wolle, schränkten die bürgerlichen Parteien im Staatsangehörtenausschuß ihre Forderungen auf 88 Millionen ein, worauf Tomschik im Interesse eines einigen Vorgehens sich diesem Antrag anschloß. Am 16. Dezember 1911 nahm das Abgeordnetenhaus den Antrag des Ausschusses, für die Eisenbahner 38 Millionen zu bewilligen, einstimmt in man, obwohl die Regierung sich bloß zu einem Aufwand von 21 Millionen bereit erklärt hatte (was immerhin gegenüber dem ursprünglichen Zugeständnis von 14 Millionen, ein weiteres Zugeständnis war). Aber einstimmig waren alle Parteien der Ansicht, daß dieses Zugeständnis ungenügend sei, und als die Regierung tatsächlich nur 21 Millionen — also um 17 Millionen weniger — den Eisenbahnen zuwende, brachten die Nationalverbandler am 5. März 1912 — wie die Christlichsozialen — am 6. März 1912 gehärtigte Interpellationen ein, worin sie die weiteren 17 Millionen, die das Abgeordnetenhaus ja einstimmig von der Regierung verlangt hatte, reklamierten. Hatte die Regierung die einstimmig beschlossene Resolution des Hauses missachtet, so blieb nur der Weg des Gesetzes übrig. Deshalb stellten Tomschik und Glöckel bei der Beratung des Budgetgesetzes im Juni 1912 den Antrag, die Bestimmung aufzunehmen, daß die restlichen 17 Millionen für die Erhöhung der Bezüge der Eisenbahner aufzuwenden seien. Das wollte die Regierung nicht und deshalb stimmten die bürgerlichen Parteien am 2. Juli 1912 den Antrag

Tomischik niederr, der die Regierung gesetzlich verpflichten sollte, das auszuführen, was das Haus einstimmig in einer Resolution verlangt hatte. Im Budgetausschuss war der Antrag noch mit 17 gegen 17 Stimmen abgelehnt worden (die Christlichsozialen hatten gegen ihn, die Nationalverbändler zum Teil für, zum Teil gegen ihn gestimmt), im Hause wurde der Antrag mit 192 gegen 136 Stimmen abgelehnt, wobei die Nationalverbändler wie die Christlichsozialen gegen ihn stimmten. 112 deutsche Abgeordnete aller bürgerlichen Parteien stimmten gegen den Antrag Tomischik, die Deutschräkalen waren vor der Abstimmung aus dem Saale geflohen.

Sollen wir die Komödie, die dem nächsten Verrat vorausging, weiter schildern? Es genügt ein kurzer Hinweis auf die Ereignisse, die noch in allgemeiner Erinnerung sein dürfen. Die Abstimmung vom 2. Juli 1912 hatte auch in die Reihen der nichtsozialdemokratischen Eisenbahner den Aufmarsch getragen. Also brachten am 23. Oktober die Nationalverbändler Heine, Hofmann-Wellenhof, Marktl und Stölzel den Antrag ein, es sollen in das Budgetprovisorium die zur Durchführung des von der Regierung nicht erfüllten Beschlusses vom 16. Dezember 1911 erforderlichen Beträge eingestellt werden. Wohlgemerkt, das war zu einer Zeit, wo das Budgetprovisorium noch in weiter Ferne war. Als aber im Dezember das Budgetprovisorium zur Verhandlung kam, da hatten sie — wie auch die Christlichsozialen, die im Oktober einen ähnlichen Antrag gestellt hatten — ihren eigenen Antrag vergessen. Deshalb wiederholte Tomischik seinen Antrag, im § 2 des Gesetzes die Regierung zu verpflichten, die 17 Millionen für die Erhöhung der Bezüge der Eisenbahner aufzutunnen. Aber am 29. Dezember 1912 stimmten die Regierungsparteien mit 153 gegen 143 Stimmen den Antrag Tomischik niederr. 100 nationalverbändlerische und christlichsoziale Abgeordnete — darunter unter anderen die oben genannten Heine, Marktl und Stölzel — stimmten gegen die gesetzliche Verpflichtung zur Verwendung der 17 Millionen für die Eisenbahner und 77 — darunter Fahrner, Hofmann-Wellenhof und Kroh — ließen vor der Abstimmung davon.

Viermal — am 26. Juni 1908, am 21. Juni 1910, am 2. Juli und am 29. Dezember 1912 — haben die Nationalverbändler und die Christlichsozialen im Parlament gegen die Eisenbahner gestimmt und wenn nicht die Sozialdemokraten mit der Peitsche ihres Antrages immer wieder gegen sie losgegangen wären, müßten sich die Eisenbahner bis heute mit den papierenen Resolutionen begnügen, mit denen ihnen Nationalverbändler und Christlichsoziale zu Hilfe kommen wollten. Viermal haben Nationalverbändler und Christlichsoziale die Eisenbahner verraten und wenn es die Herren wagen sollten, vor die Eisenbahner hinzutreten und etwa das Verdienst an den endlich, dank der sozialdemokratischen Beharrlichkeit, bewilligten 15 Millionen für sich in Anspruch nehmen zu wollen, dann werden die Eisenbahner ihnen diese vier Merkmale des Verrates in die Ohren rufen. Und sie werden auch zugleich die Überzeugung aus diesen Tatsachen schöpfen, daß der kleinste Erfolg mühselig nur errungen werden kann, wenn eine starke sozialdemokratische Organisation den bürgerlichen Feinden Angst und Respekt einflößt! Mit neuem Mut und mit neuer Tatkraft gehen die Eisenbahner Österreichs an die Arbeit, um ihre Reihen fester zu schließen, zu neuen Kämpfen und zu neuen Siegen!

Feuilleton.

Warum sich der alte Simon nicht aufhängen konnte.

Von Ferdinand Vernt.

(Nachdruck verboten.)

Der alte Tagelöhner Simon schlief über den Dachboden; er hatte einen Strick in der Hand und suchte nach einem Balken, um sich daran aufzuhängen.

Er ist ein gebürtiges Männlein mit einem zahnlosen Mund und einem schmalen Kinnlappengesicht, dessen Haut die Sonne des Altersfleisches braun gebräunt. Die Mundwinkel sind tief eingeknickt, die große Nase ragt traurig aus ihrer trostlosen Umgebung hervor und aus den bekümmernten Augenlidern stecken sich einzeln zwei große, dicke Bähen.

Simon tappt in allen Ecken des Bodens herum und kann nicht den richtigen Platz finden; wie ein Hund, der sich erst ein paarmal um sich selber dreht, ehe er sich zur Ruhe niederläßt. Er stößt an das alte Gerümpel, das auf dem Boden in den Winkeln umherliegt, hier an eine zerquetschte Gießkanne, mit der sein Weib, die Barbara, noch im heurigen Sommer unten das bisschen Kraut im Gärtnern goß; da an ein zerbrochenes Grabschädel, das er selbst mit seinen schweren Stiefeln dientstuntauglich gemacht, als er mit seiner Barbara draußen die herrschaftlichen Hoffgärten umschattete; dann an einen alten eisernen Topf. Der gibt einen ärgerlichen Ton von sich, brummig und falsch, weil man ihn in seiner Ruhe stört. Der hat die Ruhe gar nötig. Simon greift plötzlich, als ob er sich auf etwas besäume, mit beiden Händen nach ihm und hebt ihn vor seine alten Augen. Dabei baumelt der Strick aus seiner Hand auf den Boden hinunter. Simon scheint es, als befände der Topf ein Menschenantlitz und lächle ihn wehmütig an. „Ja, ja, Gebatter Simon, will meine Ruhe haben.“ summt er jetzt; „hab lange genug bei dir gebettet in Freud und Leid....“

Simon setzt den großen, schweren Topf nieder, fällt in

Der 17 Millionen-Antrag Tomischik im Budgetausschuss.

Der von uns bereits mitgeteilte Antrag Tomischik auf Einstellung der schlegenden 17 Millionen für die Eisenbahner in das Budgetprovisorium bildete in der Sitzung des Budgetausschusses vom 10. d. M. den Gegenstand der Beratung. Es sprach zu diesem Kapitel zunächst Abgeordneter

Dr. Ellerbogen.

Er führte aus: Das Argument, es fehle die Bedeutung, sei in einem Staate mit 80 Millionen Defizit unhaltbar, weil hier zweifellos 60 Millionen unbedingt ausgegeben werden sind. Das Budget bilde eine Summe, aber es sei möglich, wenn man eine genaue, gewissenhafte Budgetierung vornehme, andere minder wichtige Ausgaben zu streichen, zum Beispiel die Spiritusprämie. Neben dies sei diese Gewissenhaftigkeit um so seltamer, als der Finanzminister 167 Millionen für Kriegsrüstungen nicht nur unbedingt, sondern auch unbewilligt ausgegeben hat. Dasselbe gilt von dem Antrag Tomischik.

Den Sozialdemokraten handle es sich darum, daß von der für die Eisenbahner in Form einer Resolution bewilligten Summe von 38 Millionen Kronen der bisher nicht verwendete Restbetrag von 17 Millionen in das Gesetz aufgenommen werde.

Wenn man sparen wolle, möge man dies an Militärausgaben tun. Wie sehr diese Militärausgaben die Kulturausgaben des Staates zurückdrängen, dafür sei die Frage der Investitionen und Lokalbahnen ein lassiges Beispiel. Von den in das Budget für Eisenbahninvestitionen eingestellten 130 Millionen sei nur ein Viertel ausgegeben worden. Jetzt sei von einer Fortsetzung dieser Aktion keine Rede und für Lokalbahnen sei wegen der militärischen Ausgaben kein Geld vorhanden.

Auch auf dem Gebiet der Telephonverwaltung zeigte sich dasselbe. Mit allen möglichen Mitteln suchte die Telephonverwaltung die Regelung der Bezüge der Telefonarbeiter, die im Jahre 1911 erzielt wurde, zu umgehen. Im vorigen Jahre sind 20 Millionen Kronen für die Erweiterung des Telephonnetzes bewilligt worden. Hierbei habe die Regierung, entgegen den Dienstbestimmungen, jugendliche Arbeiter unter 18 Jahren ange stellt, denen sie einen geringeren Lohn als den vereinbarten zahlte. Als nun der Weltkrieg kam, suchten die Militärvorwerbung und die Telephonverwaltung um den Ausbau einer Anzahl strategischer Telephonlinien auf Kosten des Alters an. Das Handelsministerium hat diesem Wunsche Rechnung getragen, wodurch der gesamte Bau fonds erschöpft, eine Reihe projektiert Neubauten sistiert und der Stand der Telefonarbeiter von 700 auf 400 reduziert wurde. Bei diesen Entlassungen bedient sich die Telephonverwaltung des Tricks, daß sie selbst die ständigen erfahrenen Arbeiter entlädt, sie aber zur Wiederaufnahme an die Zentrale I verweist, wo sie nur unter Belebung der Tagelöhne wieder aufgenommen werden.

Dem Institut der Gewerbeinspektionen wende der Handelsminister keine Fürsorge zu. Die Zahl der revisionspflichtigen Betriebe ist in Preußen 163.370, in Österreich 135.249. In Österreich hat ein Funktionär der Gewerbeinspektion durchschnittlich 2360 Quadratkilometer, in Preußen bloß 1049 Quadratkilometer zu bereisen. Auf einen Funktionär entfallen in Österreich 1073 revisionspflichtige Betriebe, in Preußen 492. Dagegen ist die Anzahl der Funktionäre der Gewerbeinspektion in Österreich 126, in Preußen 332, die Zahl der Gewerbeinspektoren in Österreich 42, in Preußen 178.

Nach ihm sprach Eisenbahnminister Freiherr v. Forster.

Miete des Eisenbahnministers.

Der Minister bespricht zunächst einzelne wichtige Posten des Voranschlages und erörtert zunächst in dieser Hinsicht das Erfordernis an Beiträgen zu den „Altersversorgungsanstalten und sonstigen Wohlfahrteinrichtungen“, welches in Summe den außerordentlich hohen Betrag von 47 Millionen, sohn gegenüber dem Voranschlag von 1912 ein Plus von 27 Millionen ergibt, dessen Ursache hauptsächlich in dem Zuwachs an Personen und den in den letzten Jahren durchgeföhrten Bezugserhöhungen gelegen sei.

Bei dem wichtigsten Titel „Staatsbahnbetrieb“ zeigt sich eine Steigerung der Ausgaben von 38 Millionen, welche sich zum Teil ergeben aus Mehrausgaben bei den persönlichen Bezügen, zum Teil aus einer Erhöhung der sachlichen Ausgaben. Der Mehraufwand an persönlichen Bezügen im Betrage von 7,2 Millionen Kronen ist in der Hauptsache die Folge der durch feste, verbindliche Normen festgelegten Vorräumungen und Beförderungen der Bediensteten aller Kategorien.

Bei den sachlichen Ausgaben ergibt sich ein

Mehrersorbernis von etwas über 30 Millionen.

Diese Ziffer, die auf den ersten Blick vielleicht erschreckend hoch erscheinen wird, findet eine beruhigende Er-

klärung in der Tatsache, daß davon nicht weniger als 24 Millionen auf die Erhöhung der Erwerbsleute entfallen, welche Erhöhung ihren Grund darin hat, daß das Betriebsergebnis der Staatsbahnen sich in den Jahren 1911 und 1912 erheblich verbessert hat. Dieser Betrag fällt nicht in seiner Gänze dem Staate zu, sondern es sind darin auch Umlagen und Zusätze, welche man rund mit über 50 Prozent bewerten kann. Eine weitere Erhöhung zeigt die Post „Materialverbrauch“, was hauptsächlich darauf zurückzuführen ist, daß speziell das Erfordernis für Kohle eine Erhöhung von 4,5 Millionen aufweist, obwohl sehr günstige und glücklicherweise auf viele Jahre hinaus lautende Abschlüsse in früheren Jahren gemacht worden sind.

Der Minister kommt dann auf die

Gürthungen des Dienstes

selbst zu sprechen und sagt:

Im Laufe der Jahre wurde eine Reihe von Maßnahmen getroffen, welche wenn auch nicht ausschlaggebend, aber immerhin danach angetan sind, eine Vereinfachung und Verbilligung des Dienstes herbeizuführen. Selbstverständlich findet die sich daraus ergebende Einsparung bei der Aufstellung des Budgets eine besondere Berücksichtigung. Berücksichtigt werden müssen natürlich ganz besonders die Verkehrsleistungen, welche zu präzisieren sein werden. Es ist bekannt, daß speziell auf dem Gebiet des Fahrplanwesens in den letzten Jahren ganz außerordentliche Fortschritte gemacht wurden. Es ist seit Jahren das Bemühen des Eisenbahnministeriums, durch Ergänzung des Fahrplanes die Verkehrs möglichkeit zu erleichtern und dort, wo bestehende und selbst alteingesetzte Rüge sich vorfinden, durch Kürzung der Fahrzeiten die schnellere Erreichung des Fahrziels zu ermöglichen. So ist die Fahrzeit einzelner Wien-Kraauer Schnellzüge um 40 bis 50 Minuten gekürzt worden, ähnlich ist in den westlichen Relationen, namentlich im Verkehr mit Frankfurt, der Fall, und mit 1. Mai d. J. wurde ein Expresszug von Wien nach Prag ins Leben gerufen, welcher in kaum 5½ Stunden die Fahrt nach Prag absolvieren und es den Reisenden möglich macht, in Prag zwei Stunden Aufenthalt zu nehmen und noch am selben Tage nach Wien zurückzufahren.

Auch in sonstiger Beziehung ist die Eisenbahnverwaltung nicht mühsig gewesen. So wurde eine ganze Reihe von Kramwagen angeschafft, ebenso wurden außerordentlich gute Reinigungsapparate in den Stationen aufgestellt, und auf diesem Wege bewegt sich die Verwaltung auch weiter.

Von ausschlaggebender Bedeutung für die Aufstellung des Budgets sind auch alle jene Vorlehrungen, die danach angetan sind,

Personalsparnisse im guten Sinne des Wortes

herbeizuführen. Es wurde wiederholt darauf hingewiesen, daß es eine wichtige Aufgabe der Verwaltung sei, durch mechanische Anlagen Menschenkraft dort, wo sie an und für sich entbehrlich ist, also nicht qualifizierte Arbeit zu leisten hat, zu ersparen. Speziell mit den mechanischen Betriebsanlagen, die in einer Reihe von Stationen erprobt wurden, sind die besten Erfahrungen gemacht worden. Die Kosten dieser Anlagen sind eigentlich nicht sonderlich erheblich. Sie schwanken zwischen 70.000 und 150.000 R. Und anderseits beträgt die Verzinsung der in diesen Anlagen aufgewendeten Gelder 6, 10, 15 und, je nach den lokalen Verhältnissen, sogar 20 Prozent. Es ist das also ohne Zweifel eine durchaus fruchtbare und gewinnbringende Anlage.

Der Minister wendet sich hierauf der Besprechung der reorganisatorischen Maßnahmen zu, welche das Eisenbahnministerium seit geraumer Zeit pflegt, und betont hierbei, daß diese Maßnahmen sich der Natur der Sache nach nicht mit einem Schlag, vielmehr nur in einer langsamem Aufwärtsentwicklung vollziehen können.

Als eine seiner wichtigsten Aufgaben betrachtet der Minister die

Regelung des Eisenbahn-Fachbildungswesens.

In einer Reihe von Landeshauptstädten, in Linz, Prag und Lemberg, besitzen wir sogenannte Eisenbahnfachkurse, aus denen dasjenige Beamtenpersonal hervorgeht, das bei uns im mittleren Betriebsdienste zu verwenden ist. Eine kleine Schattenseite dieser Kurse bestand früher vielleicht darin, daß der Unterricht sich überwiegend auf die theoretische Ausbildung der Kandidaten erstreckte. Die theoretische Seite der Ausbildung wurde nun in der Folge stark zurückgedrangt, und an ihre Stelle wurden praktische Übungen gesetzt. Der ganze Komplex des Prüfungsstoffes ist in Lehrplänen zusammengefaßt worden. Die Stundenzahl wurde dem Umfang des Stoffes entsprechend abgegrenzt, die Gegenstände selbst wurden systematisch geordnet; die Errichtung eines vierten Kurses, der voraussichtlich in Wien etabliert werden wird, ist im Gange. Künftig werden sämliche Beamten des mittleren Eisen-

die Knie und fängt ganz leise zu stöhnen an. Der Topf summt nicht mehr. Simon erinnert sich, wie schön er am Herde summen konnte. Das klängt ihm oft lieblicher in den Ohren, als die Blechharmonika des böhmischen Čoleslav, der doch meisterhaft zu fingern verstand und dabei Schnaps soff bis zum Umstinken. Wie freudig summte der Topf damals, als Barbara mit einem neugeborenen Simonchen an der Brust auf der Ofenkante saß. War ein Gnaden geschenkt vom lieben Gott, das Simonchen; er nahm es wieder zu sich, weil er meinte, es hätte eine bessere Pflege bei ihm als bei seinen Eltern, die es draußen während der Arbeit an den Felsenkain legen mußten, wo es die Sonne stach und die Fliegen dissen.... Dann summte der Topf jeden Tag, wenn er vom Felde heimkamen und seine Barbara die gute Erdäpfelküche kochte. Das verstand sie, die Barbara....

Vor einigen Tagen noch summte der Topf wie besessen, aber zornig, so daß sich Simon eigene Gedanken machte, ob dem alten Kerl vielleicht etwas nicht in den Kram passe? Dann gab es plötzlich einen Knall auf dem Ofen, das Wasser lief faulend und zischend gleich bösen Schlangen über die Platten, der Topf war zersprungen. Seine Barbara war zu Tode erschrocken darüber, so daß sie sich legen mußte. Kranklich war sie ja immer gewesen. Und gestern hat man sie am Friedhof eingescharrt.

Simon krabbelt sich auf und geht zum Dachbodenfenster; den Strick schleift er nach. Sein kalter Kopf stößt an die Wölfchentüre, die Barbara noch zum Trocknen an die Sparten gehängt hat. Draußen wird sie die nimmermehr. Er auch nicht. Er ist beim Fenster angelangt; knapp darüber geht ein Querbalken, der die beiden Seiten des Dachstuhles verbindet. Hier ist der geeignete Platz. Sein Leichnam wird die Fensteröffnung ausfüllen, sein Gesicht soll am nächsten Morgen aus dem Fenster starren, ruhig und friedlich, als ob es den Leuten, die sich da unten versammeln werden, sagen wollte: Wie, dem Simon geht's jetzt gut, der hat Ruhe.

Draußen auf der Dorfstraße läßt sich keine Menschenseele mehr blicken. Die Leute stehen in ihren Häusern und bereiten sich das Abendbrot. Das zeigen die rauchenden Schornsteine, Simons Ofen aber bleibt heute kalt,

Während er den Strick um den Dachsparren schlingt, treiben sich die Gedanken schwindelnd in seinem alten Schädel herum: Teufel, daß wird morgen ein Aufsehen werden, wenn du als ein Tot hier oben hängst! Wie sie dich mit erschrockenen Gesichtern angucken werden! Zuerst wird der Krauvarsch die Dorfstraße herauftreten. Der Topf immer ans Fenster, wenn er vorbeigeht; das heißt: „Simon, es ist Zeit, aufs Feld zu gehen!“ Dann wird er horchen, ob sich drinnen etwas röhrt. Nichts. — Die Tür ist versperrt.... Da wird er sich wundern und einen Blick über die Hütte werfen. Das Dachbodenfenster steht offen und der Simon schaut heraus. Was der heut' für ein seltsames Gesicht schneidet!

„Simon!“ wird er schreien. Der röhrt sich nicht. Nun wird der Krauvarsch seine Glotzaugen ein bisschen anstrengen. Da sieht er den Strick. Nun werden ihm vor Schreck die Zähne zusammenklappen; in einer Weile darauf wird er lärmeln: „Jesus! Jesus! Der alte Simon hat sich aufgehängt!“

Simon ist's, als sähe er den Krauvarsch die Dorfstraße hinunterlaufen. Aus allen Häusern kommen die Leute und drängen sich vor Simons Hütte zusammen. Alle starren heraus nach ihm. In seinem Leben hat Simon nicht so viel Aufsehen gemacht. Der dicke Nachsteher von der Meierei kommt aus seiner Verwunderung gar nicht heraus. „Schau, schau; wer hätt' das von dem Simon denkt!“ Der Schaffer, das weiß der Simon, wird ihm sicher eine Zähne nachweinen. Und der Herr Vermalter? „Hm; der alte Simon hat uns die Versorgung erspart....“ Er befiehlt schmunzlig, daß man ihn abschneide. Die Tür wird aufgebrochen.

„Die kriminale Sunn!“ flucht der alte Simon jetzt. Er hat sich die Schlinge um den Hals gelegt und ist im Griff, die Knie eingezwängt, da kommt ihm ein Sonnenstrahl ins Antlitz und blendet ihn.

Die Sonne ist nahe daran, hinter den Bergen zu verschwinden, sie bringt Mutter Erde den letzten Gruß. Einem ihrer Strahlen fällt es ein, just dem alten Simon einen Besuch abzustatten. Er hätte zu einer anderen Zeit kommen können, jetzt brennt er in die tränengeschwängten Augen Simons wie Luzifer. Simon kann kein Ende machen, solange

bahndienstes den Umweg über diese Hochschulen zu machen haben. Der Minister erkennt speziell die Leistungen der Eisenbahnschule in Prag, die heute eigentlich als Muster und Vorbild für alle übrigen Hochschulen gelten kann, was das Verdienst des Funktionärs ist, der an der Spitze der Lehranstalt steht.

Eine weitere, vielleicht ebenso wichtige Institution ist die im Zuge befindliche

Errichtung von Bahnhofsschulen.

Visher hat es eigentlich an einer richtigen Vorschaltung der Bahnhofsschulen vollständig gefehlt. Die Eisenbahnenverwaltung hatte es diesbezüglich meist mit Zertifikativen und Abholzetteln niedriger Gewerbeschulen zu tun. Es wurde die Wahrnehmung gemacht, daß diesen das zur Ausübung des Bahnhofsdienstes spezifisch Erforderliche vielfach abgeht. Diesem Nebelstand soll nun im Laufe des nächsten Jahres durch Errichtung einer Reihe von Bahnhofsschulen abgeholfen werden, welche nach Maßgabe der sprachlichen und nationalen Verhältnisse in den verschiedenen Teilen des Reiches errichtet werden sollen.

Endlich finde sich eine

Reform des Instruktionswesens

im Zuge. Es besteht heute eine ungemein große Anzahl von Institutionen, die leider der höheren Systematik so sinnlich entbehren. Sie seien in der Taktierung oft unverständlich, hätten den Nebelstand, daß sie der Selbständigkeit der einzelnen einen zu engen Spielraum lassen, daß alles defreiert, alles normiert und formuliert werde. Die Eisenbahnenverwaltung sei darangegangen, die Instruktionen in eine systematische Form zu bringen und eine Teilung der Instruktionen innerhalb durchzuführen, als auf der einen Seite Hauptvorschriften, nämlich Vorschriften für jeden einzelnen Dienstzweig, in einer Einheit zusammengefaßt werden, während auf der anderen Seite Spezialinstruktionen geschaffen werden sollen, die dem einzelnen Bediensteten eine freiere Orientierung über die ihm obliegenden Pflichten ermöglichen sollen.

Eine weitere Aktion betreffe die im Zuge befindliche Reorganisierung des Bahnhofsdienstes und Bahnhofsdienstes.

Der Gedanke, den die Eisenbahnenverwaltung dabei verfolgt, sei hauptsächlich dahin gerichtet, die heute den Bahnhofsdienst versehenden technischen Organe von allen minderwertigen Arbeiten zu entlasten und sie speziell auf das technische Geschäft zu beschränken. Es muß eine richtige Scheidung vorgenommen werden, es muß der Techniker auf die rein technischen Arbeiten verwiesen werden, die rechnerische und administrative Arbeit muß untergeordneten Organen überlassen bleiben. Eine große und bedeutende Rolle spielt auch die Ökonomie des Bahnhofsdienstes. Die Vorräte an Schienen und sonstigem Material beliefern sich bisher bei den Bahnhofsdienstellen auf nicht weniger als 60 Millionen Kronen. Die jährlichen Zinsen dieses Kapitals allein betragen 2½ Millionen Kronen. Durch eine Revision und eine energische Kontrolle, aber auch durch eine Superkontrolle ist es schon im ersten Anlauf gelungen, die großen Vorräte der Bahnhofsdienststellen von 60 Millionen auf 40 Millionen herabzudrücken, womit allein eine Ersparnis an Zinsen von fast einer Million Kronen verbunden ist.

Eine mehr auf das rein fachliche Gebiet gehörige Teilmahnahme dieser Reform besteht in einer Trennung des Aufsichtsdienstes vom sogenannten Schrankendienst.

Ganz besonders hervorragende Fortschritte wurden auf dem Gebiet der

Reform des Güterzugfahrrplanes

gemacht. Man ist im Herbst vergangenen Jahres daran gegangen, eine Reihe von direkten Güterzügen einzuführen, welche dazu bestimmt sind, das ständige Brutto einer Station in eine Zugseinheit zusammenzufassen und nach einer bestimmten Destination zu verfrachten. Es wurde mit 87 Fernzügen begonnen und in Aussicht genommen, mit Eintritt des Frühjahrsvahrrplanes eine Vermehrung auf 80 vorzunehmen. Aus den 80 damals erhofften direkten Güterzügen sind im Handumdrehen 178 Züge mit ungefähr 50 Zielstationen geworden. Während man früher mit einer Geschwindigkeit von 7 bis 9 Kilometern rechnen konnte, ist es durch die bisher getroffenen Maßnahmen gelungen, diese Geschwindigkeit auf das Doppelte zu erhöhen, was zweifellos einen großen Erfolg bedeutet. Der Wert dieser Reform besteht einerseits darin, daß es für den Verfräder von größter Bedeutung ist, seine Ware schnell an den Mann zu bringen, anderseits bildet die Einführung eines solchen Güterfahrrplanes ein sehr wichtiges Surrogat für die sonst notwendige Vermehrung von Fahrbetriebsmitteln. Heute kann man

ihm die Sonne so hell ins Gesicht scheint. Nun zieht er den Kopf aus der Schlinge, lehnt sich ins Fenster und schaut hinaus.

Blößlich kommt ein eigenartiger Glanz in seine Augen. Wie hübsch sieht von da oben herunter aus! Wie weit man schauen kann! Nachbar Schusterbansentoni hat sein Grummet auf die Neutern gehängt. Der ist ein sindiger Kopf und weiß, daß trockene Tage kommen. Der Riedbauer pflegt noch immer auf seinem Felde drüber die Stoppeln um; kann' aber doch schon Feierabend machen! Den armen Ochsen müssen ja die Knie brechen, solange im Geschirr drausen! Der verdunstete Häusling hat richtig wieder seinen Mistlarren schief über dem Wege steh'n, der von der gräßlichen Meierei zur Hütte herführt! Wenn der Schäffer heut' dem Simon einen Besuch abstatten will, stößt er sich ja an die Deichsel! Salta, salta; der hat ihm ja heute zugesagt, daß er ihn trösten kommt! Wie hat Simon nur darauf vergessen können! . . . Der Karo liegt vor der Haustür unten und läßt sich die Sonne auf den Fels brennen. Ist ein gescheiter Hund, der Karol . . . Der Baum ums Krautgärtchen ist auch schon schadhaft. Dort wirst die Sonne einen breiten, hellen Kleds durch, weil mehrere Blätter fehlen. Das nützt nichts — der Baum wird morgen ausgebessert! — Simon tastet zögernd nach der Schlinge . . .

Da ist's ihm, als fange der Sonnenstrahl leise zu reden an. Geh', alter Simon, wispest er; willst du zu guter Letzt Dummköpfe machen? Lebst ja so nimmer lang. Bedenke doch, Simon, was du anrichten willst! Die ewige Seligkeit wirst du verlieren und deine Barbara wartet im Himmel auf dich. Wenn du dich erhängst, fährst du schmerzlos bis ins Unterste der Hölle. Sie wird sich die Augen blind weinen, wenn du nicht zu ihr hinauf kommst. Bedenke doch, Simon! . . .

Nun läuft der Sonnenstrahl davon, über das Dach hinauf und verschwindet am Firmament, denn die Sonne ist untergegangen. Simon aber löst eilig den Strick vom Dachsparren, schleicht das Fenster und tappt über die Bodenstiege hinunter.

Gleich darauf prasselt das Herdfeuer für Simons Abendessen und der Rauch wirbelt in den stillen Dorfabend hinein.

bereits sagen, daß die Aktion, die allerdings noch nicht abgeschlossen ist, sich bewährt hat. Die Eisenbahnenverwaltung hofft mit 1. Mai 1914 mit ihr zu Ende zu sein.

Der Minister wendet sich hierauf der Frage der

Aufbesserung der Bezüge des Personals

zu und erörtert zunächst jene Maßnahmen, welche seit der Annahme der Resolution des Abgeordnetenhauses vom 16. Dezember 1911 von Seiten des Eisenbahnenministeriums in die Wege geleitet wurden. Er sei heute in der Lage, dem Ausschuß mitzuteilen, daß in Ausführung des von der Regierung stets betonten Gedankens, die Wünsche der Eisenbahnen schrittweise der Realisierung zuzuführen, eine Reihe von Maßnahmen für das laufende Jahr in Aussicht gestellt worden ist. Einen Teil dieser Maßnahmen habe der Minister bereits im Winter angekündigt, nämlich die individuelle Ernennung von Unterbeamten zu Beamten, die Nachtdienstzulage für die Weichensteller und gemischte lokale Lohnverbesserungen für die Arbeiter. Dazu habe die Regierung noch eine Reihe weiterer Maßnahmen beschlossen, welche noch im Laufe dieses Jahres in Wirklichkeit treten sollen.

Unter diesen Maßnahmen kommen zunächst jene in Betracht, welche ihrem Wesen nach, weil sie die Beamten betreffen, in einem näheren Konnex mit der Eventualität des Zustandekommens der Dienstpragmatik gebracht werden müssen. In dieser Richtung schwiegt der Regierung

Erhöhung der Endbezüge

der gegenwärtigen Beamten der VII. und VI. Dienstklasse durch Gewährung von Bulagen von 400 Kr. vor, wodurch die Parität mit den Staatsbeamten hergestellt werden soll. Außerdem steht in Erwagung die Einführung der Übergangsbestimmungen für die Adjunkten des Status III in der Beförderungsfrist, endlich die Gewährung eines Adjutums von 50 Kr. monatlich an Volontäre, welche ihnen schon nach Austritt ihres Dienstes zukommen soll, während sie bisher ein Adjutum erst nach Ablegung der Telegraphenprüfung erhalten haben.

Als eine weitere Maßnahme für das laufende Jahr ist der in der Resolution des Abgeordnetenhauses erwähnte

Wärterausgleich

und zwar für diejenigen Unterbeamten gedacht, die vermöge ihres vorgezeichneten Lebensalters voraussichtlich nicht mehr in die Lage kommen werden, den ihnen pragmatisch zugedachten Höchstgehalt zu erreichen. Für die Diener ist eine Erhöhung der Endgehalte, jedoch mit der Einschränkung auf gewisse, besonders qualifizierte Verwendungskategorien, beabsichtigt. Eine allgemeine Erhöhung würde auch der Aussicht nicht entsprechen, wie sie im Personal vorwaltet.

Endlich soll

für das Lokomotivpersonal

eine Verbesserung der Bezüge insofern eintreten, als eine Erhöhung der Materialersparnisprämie geplant und auch eine Erhöhung des Stundengeldes für Verschreiber in Aussicht genommen ist. Weiter ist in Aussicht genommen, mit den Lohnerhöhungen nach Maßgabe des Bedürfnisses fortzufahren.

Für alle diese Maßnahmen aufzunehmen genommen wird für das zweite Halbjahr 1913 die Tangente von 3 Millionen Kronen des sich ergebenden Jahresfordernisses von 6 Millionen Kronen erforderlich sein. Alle diese Maßnahmen bilden den Gegenstand einer Nachtragvorlage zum Budget des laufenden Jahres. In weiterer Frist sei für das Jahr 1914 eine Aufwendung für die Staatsbahnenbediensteten von 4 Millionen und für 1915 eine solche von 5 Millionen in Aussicht genommen. Das alles zusammengerechnet macht ein Erfordernis von 15 Millionen Kronen aus, womit die Regierung aber die Aktion zur Besserstellung der Bahnhofsdiensteten als endgültig abgeschlossen erklären müsse.

Es gelangt hierauf Abgeordneter Tomischl zum Worte. Nachdem unterdessen die Verhandlungen über das Budgetprovisorium und den Antrag Tomischl betreffend die 17 Millionen (Aufforderung für die Eisenbahnen) so weit gediehen sind, daß Abgeordneter Genosse Tomischl als Minoritätsberichterstatter bereits im Plenum des Hauses eine auffällige Rede gehalten hat, tragen wir von den Reden im Budgetausschuß nur das nach, was Genosse Tomischl im Plenum des Hauses als Detailfrage etc. nicht neuerlich behandeln konnte.

Rede des Abgeordneten Tomischl.

Reichsratsabgeordneter Genosse Tomischl: Ich habe bei der Beratung des letzten Budgetprovisoriums im Dezember 1912 eine Resolution eingefügt, welche über Beschluß des Ausschusses und des Abgeordnetenhauses

der Regierung zur Würdigung abgetreten

wurde. Das Eisenbahnenministerium hat diese Resolution bisher nicht genehmigt und uns auch keine Aufschlüsse über die aufgewendeten Kosten, detailliert nach Direktionsbezirken, welche die getroffenen Maßnahmen zur Besserung der Löhne der Arbeiter, und zwar die Lohnverbesserungen, Lohnvorrückungen (Lohnordnungen) und Arbeitsordnungen, erforderten, gegeben. Das Eisenbahnenministerium hat es bisher nicht für notwendig gehalten, Klarheit zu schaffen über diesen dunklen Punkt. Uns besteht

das tiefste Misstrauen,

welches die Vorgangsweise des Ministeriums gegenüber den Arbeitern und Bediensteten, besonders in der letzten Zeit auf das schärfste herausfordert. Wenn es hier nichts zu verdecken gibt, dann kann das Eisenbahnenministerium mit einem wahrheitsgemäßen Bericht ohnehin weiters heraustrüden. Nur haben aber der Herr Eisenbahnenminister und sein Referent einer Abordnung des Klubs der deutschen sozialdemokratischen Abgeordneten gegenüber, welche am 14. März 1. J. bei Ihnen vorsprach, ganz offen erklärt, daß man die letzten Lohnaufbesserungen, welche auf Grund der Zusage der Regierung dem Parlament gegenüber anfangs des Jahres 1912 durchgeführt wurden, besser gesagt, vollständig durchgeführt werden sollten, dazu benutzt hat,

Beschlechterungen der Lohnvorrückungen etc.

in einer Reihe von Direktionsbezirken vorzunehmen, und zwar augenfällig einer gleichmäßigen Lohnvorrückung in allen Direktionsbezirken. Das heißt, man hat in einer Reihe von Direktionsbezirken Verbesserungen der Lohnvorrückungen bei einigen Arbeiterkategorien vorgenommen, dafür aber in einer Anzahl von Direktionsbezirken und Arbeiterkategorien eine bedeutende Verschlechterung der Lohnvorrückung eintreten lassen.

Der Herr Eisenbahnenminister hat in seiner Rede am 16. Dezember 1912 ausdrücklich betont, daß er die schlechte Lage der Arbeiter anerkenne und bestrebt sein werde, die Lohnverhältnisse der Arbeiter besonders aufzubessern. Im Gegensatz zu dieser Rede macht das Eisenbahnenministerium aber bei der Durchführung der Lohnaufbesserungen, besser gesagt, bei der Einführung der festen Lohnvorrückungen,

ein gutes Geschäft,

das heißt, Ersparnisse. Man sagt zwar, daß sei eine tendenziöse Entstellung, schafft aber keine Klarheit über die Verträge, welche für die Lohnaufbesserungen, für die Lohnforderungen, Arbeitsordnungen etc. verwendet wurden.

Hier zählt der Redner alle Verschlechterungen auf, welche für die Arbeiter zum Teil durchgeführt wurden oder noch in Aussicht stehen, sowie die Verbesserungen, welche dem definitiven Personal zugesetzt wurden. Nachdem Genosse Tomischl diese Verschlechterungen auch in seiner nächsten Rede behandelte, welche er im Plenum des Hauses gehalten hat, unterlassen wir, diesen Teil seiner Rede hier anzuführen, um Raum zu ersparen.

Abgeordneter Genosse Tomischl besprach sehr ausführlich die Einführung der

50 Heller-Nachtdienstzulage

für die Weichensteller, er protestierte entschieden gegen die Herabminderung der Nachtdienstzulage und gegen die Überhebung des übrigen Wächter- und Arbeiterpersonals, das keine Überhundertentallohnung bekommt, das Nachtdienst verzieht, aber keine Nachtdienstzulage bekommt.

Hierauf bespricht Genosse Tomischl ausführlich

das Prämienystem,

welches man beim Verkübdiens und Magazindienst einführen will. Er bespricht den Mangel einer entsprechenden Minimalprämie und die Schwäche der Staatsbahnenverwaltung, nachdem sich dieselbe nicht mit dem Profit allein begnügt, welchen sie bei der rascheren Abwicklung des Verkübdiens und rascheres Freiwerden der Waggons etc. herausschlägt, sondern noch an den Prämien mitpartizipieren will. Außerdem fehlt bei diesem Prämienystem jede Kontrolle durch das beteiligte Personal. Er verurteilt die schroffe Ablehnung der Anträge des beteiligten Personals hinsichtlich des Prämienystems durch die Direktionskonferenz in Prag. Er empfiehlt eine offene, ehrliche Aussprache mit den Vertragsmännern verurteilt die Geheimnistuerei dem beteiligten Personal gegenüber.

Ferner bespricht Redner ausführlich die

Akkordarbeit

und die geplante Einführung des Akkords in den Staatsbahnenverträgen. Auch hier fehlt es an einer offenen, ehrlichen Aussprache mit den Vertragsmännern. Die Arbeiter in den alten Staatsbahnenwerkstätten protestieren gegen die Wiedereinführung des Akkords, da sie in diesen Reparaturwerkstätten jeder Willkür durch ihre Vorgesetzten ausgeliefert sind. Redner verweist auf die Nordbahnenwerkstatt Floridsdorf, die Aufrugung der Arbeiter und fordert den Eisenbahnenminister auf, die berechtigten Forderungen der Nordbahnerarbeiter hinsichtlich Ausweitung der Löhne und des Akkords endlich Rechnung zu tragen.

Abgeordneter Genosse Tomischl bespricht hierauf ausführlich

seinen Antrag,

den wir bereits in der letzten Nummer unseres Blattes zum Abdruck gebracht haben. Er bespricht die einzelnen Zusammensetzung, welche durch die Annahme des Antrages an die Bediensteten und Arbeiter gemacht werden können und fordert alle Parteien auf, für den Antrag zu stimmen.

Die Bedeutung

hierfür ist vorhanden, da die Regierung die Mittel für die großen Militärausgaben aufgebracht hat ohne Genehmigung des Parlaments, da die Regierung den Schnapskrennen ohne weiteres die Liebesgaben weiter auszahlt, ohne Notwendigkeit und ohne dazu bemüht zu sein. Ferner gibt es im Eisenbahnbetrieb eine Menge unproduktive Ausgaben, wo gespart werden kann, und zwar bei den Diäten, wo das Geld beim Eisenbahnenministerium und bei den Direktionen in der unverhüllten Weise, sozusagen beim Fenster hinausgeworfen wird.

7 Millionen Diäten

wurden in einem Jahre ausgegeben. Ein Kontrollorgan jagt das andere, und kontrolliert oder erhoben wird in den meisten Fällen etwas, was nicht das Wichtigste beim Eisenbahndienst ist. Wenn in einer Zeitung etwas steht, wird der Artikelsteller oder Informator gefucht, aber kein Wert darauf gelegt, ob das wahr ist, was geschrieben wurde. So ist es auch bei den vielen Interventionen.

Trotz der vielen Kontrollorgane kommen doch Fälle vor, wie zum Beispiel der

Lohnlistenschwindel

in Pardubitz; das gleiche soll auch in Zeblejec der Fall sein. Manipulationen mit Firmen bei der Verfrachtung von Gütern in Klattau, Manipulationen in Riga, wo höhere Beamte beteiligt sind, Manipulationen in der Werkstatt Trient, vergleichlich in Mittelfeld. Der Redner richtet an den Eisenbahnenminister die Aufforderung, nähere Aufklärungen über diese Fälle zu geben und die Sachen

nicht zu vertuschen.

Wenn ein kleiner Bediensteter oder Arbeiter sich nur das geringste auszuholen kommt läßt, folgt eine strenge Untersuchung und oft ungerechte strenge Bestrafungen, wenn sich aber höhergestellte Organe etwas auszuholen kommen lassen, dann folgt die Pensionierung. Durch ein solches Vorgehen wird die Disziplin nicht gehoben, sondern auf das tiefste untergraben.

Ferner stellt der Redner an den Eisenbahnenminister die Anfrage, wieviel es kommt, daß man in den Werkstätten in Pilsen Erhebungen darüber pflegt,

welcher Organisation

die Arbeiter angehören. Auch andere Kategorien der Eisenbahndiensteten in Pilsen sollen um ihre Organisationszugehörigkeit gefragt werden. Ganz abgesehen davon, daß dieses Material, das da erhoben wird, nie stimmt, da viele Arbeiter den Schnüfflern gar nicht angeben, welcher Organisation sie angehören und dazu auch nicht verpflichtet werden können, so muß doch entschieden gefragt werden: Wozu diese Erhebungen? Die Staatsbahnenverwaltung kümmere sich um den Dienst ihres Personals, aber nicht um die politische Gesinnung desselben. Aufklärung tut hier dringend not.

Außerdem stellt Redner folgenden Resolutionsantrag:

Das Eisenbahnenministerium wird aufgefordert, die getroffenen Maßnahmen zur Aufbesserung der Löhne der Arbeiter, und zwar über die Lohnaufbesserungen, Lohnvorrückungen (Lohnordnungen) und Arbeitsordnungen detailliert nach Direktionsbezirken, und die aufgewendeten Kosten dem Abgeordnetenhaus unverzüglich in einem Bericht bekanntzugeben.

Die Abstimmung.

Die bürgerlichen Mehrheitsparteien lehnen den Antrag Tomšik übermals ab.

In später Nachprüfung wurde dann am 11. d. M. das Budgetprovisorium im Ausschuss erledigt und über die einzelnen Anträge abgestimmt. Der Antrag Tomšik auf Einstellung des Betrages von 17 Millionen für die Aufbesserung der Bezüge der Eisenbahnangestellten und Staatsarbeiter wurde in namentlicher Abstimmung mit 27 gegen 19 Stimmen abgelehnt. Da für stimmten: Budzynowski, Choc, Diamand, Dniestranski, Ellenbogen, Forstner, Glödel, Gostincar, Heilinger, Majarik, Anton Nemeč, Seitz, Stanek, Tomšik, Tresic, Tusar, Bacel, Berstovsel und Bohradnik. Dagegen stimmten: Abramowicz, Angermann, Bugatto, Buzel, Demel, Fink, Franta, Friedmann, Hermann, Hormuzaki, Huber, Kotscher, Kraft, Lang, Maffatti, Marchl, Millas, Pacher, Paulik, Rauch, Rosner, Schoiswohl, Schraffl, Steinwender, Stözel, Teufel, Waldner.

Der Antrag Diamand, den für die Durchführung der Dienstpragmatik und für die Aufbesserung der Bezüge der Vertragsangestellten, der Postangestellten und der staatlichen Arbeiter erforderlichen Betrag von 20 Millionen einzustellen, wurde in namentlicher Abstimmung mit 26 gegen 20 Stimmen abgelehnt. Da für stimmten: Budzynowski, Choc, Diamand, Dniestranski, Ellenbogen, Forstner, Friedmann, Glödel, Gostincar, Heilinger, Majarik, Anton Nemeč, Seitz, Stanek, Tomšik, Tresic, Tusar, Bacel, Berstovsel, Bohradnik. Dagegen stimmten: Abramowicz, Angermann, Bugatto, Buzel, Demel, Fink, Franta, Hermann, Hormuzaki, Huber, Kotscher, Kraft, Lang, Marchl, Maffatti, Millas, Pacher, Paulik, Rauch, Rosner, Schoiswohl, Schraffl, Steinwender, Stözel, Teufel, Waldner.

Doch die bürgerlichen Parteien den Antrag prompt übermals ablehnen, stand natürlich schon einen Tag früher fest, da von ihnen bereits am 10. d. M. als Ergebnis einer Konferenz mit dem Ministerpräsidenten Grafen Stürgkh, dem Finanzminister Ritter v. Zalesky und dem Eisenbahnminister Freiherrn v. Forstner folgendes Communiqué verlautbart worden war:

Nach mehrjährigen Verhandlungen der Vertreter der nachstehenden Parteien, und zwar des Deutschen Nationalverbandes, der Christlichsozialen Vereinigung, des Polenkubus, der Jungtschechen, der Unio Latina, mit dem Ministerpräsidenten und den Reserveministern, betreffend die etappenweise Ausführung der bereits im Budgetprovisorium für das erste Semester 1913 in Aussicht genommenen Maßnahmen zur Verbesserung der materiellen Lage der Staatsbahnbiediensteten und -Arbeiter wurde eine volle Übereinstimmung über die vorzunehmenden Schritte erzielt. Im Sinne der eindringlichst vertretenen Wünsche der Parteien nach einer präziseren Feststellung der Absichten der Eisenbahnverwaltung hat sich die Regierung bereit erklärt, die in Aussicht stehenden Maßnahmen innerhalb der Zeit von drei Budgetjahren, beginnend mit dem zweiten Halbjahr 1913, zur Durchführung zu bringen. Zu diesem Behufe sollen schon in der nächsten Zeit dauernde Verbesserungen Platz greifen mit dem Jahresaufwand von 6 Millionen Kronen, zu welchem Zweck für das zweite Halbjahr 1913 die Regierung eine Nachtragsvorlage zum Staatsvoranschlag für 1913 behufs Sicherstellung der Tangente von 3 Millionen Kronen einbringen wird. Weitere Maßnahmen, die ein weiteres Jahreserfordernis von 4 Millionen Kronen erheben werden, sind per 1914 in Aussicht genommen und desgleichen weitere 5 Millionen Kronen Jahreserfordernis per 1915. Demnach wird sich vom Jahre 1915 an der gesamte Jahresaufwand für diese etappenweise durchzuführenden Maßnahmen zugunsten der Staatsbahnbiediensteten und -Arbeiter auf 15 Millionen Kronen stellen, welcher Aufwand in den steigenden Mehreinnahmen des Staatsbahnbetriebes seine Bedeutung finden wird. Nach Ansicht der Teilnehmer an diesen Konferenzen erscheinen damit die Beschlüsse des Abgeordnetenhauses vom 17. Dezember 1911, insoweit die Eisenbahnverwaltung gegen einzelne derselben aus prinzipiellen und organisatorischen Gründen nicht Einsprache erheben mußte, und zwar in der von der Regierung vom Anfang an vertretenen stufenmäßigen und auch im letzten Budgetprovisorium gesetzlich festgelegten Weise erledigt."

Der Eisenbahnerantrag in der parlamentarischen Vollversammlung.

Die Budgetbesetzung.

Bei Beginn der Budgetberatung in der Plenarsitzung vom 18. d. M. begründete Abgeordneter Tomšik seinen Minoritätsantrag. Wir bringen die

Rede des Abgeordneten Tomšik,

in der derselbe in ausführlicher Weise auch die bisher auf den i. l. Staatsbahnen durchgeföhrten Verschlechterungen beleuchtete, vollständig.

Minoritätsberichterstatter Tomšik: Meine Herren! Es ist heute das drittmal, daß ich die Ehre habe, hier einen Minoritätsantrag zu vertreten, der vor allem anderen verlangt, daß das, was am 18. Dezember 1911 vom Hause einstimmig beschlossen wurde, restlos durchgeführt werde. Am 18. Dezember 1911 war gerade ich es, der hier die Majoritätsparteien insbesondere darauf aufmerksam gemacht hat, daß, wenn sie für den gemeinsamen Antrag, der durch ein Kompromiß zwischen allen Parteien aufgestellt worden ist und der für die Aufbesserung der Lage der staatlichen Eisenbahnbiediensteten eine Summe von 38 Millionen Kronen verlangt hat, sie auch gleichzeitig die Verpflichtung übernehmen, die Regierung zu zwingen, daß der einstimmig zum Ausdruck gekommene Wille des Hauses auch wirklich zur Durchführung gelangt. Der Herr Eisenbahnminister hat damals im Namen der Regierung erklärt, daß die Regierung bereit sei, 21 Millionen Kronen zu Gehören. Es war gerade der Berichterstatter des Staatsangestelltenausschusses, der Abgeordnete Heine, der hier deziert erklärt hat, daß es dringend notwendig ist, daß dieser Kompromißantrag auch von der Regierung durchgeführt werde.

Die Regierung hat aber den Willen des Hauses nicht erfüllt, sie hat den gemeinschaftlich zum Ausdruck gebrachten Willen des Hauses nicht befolgt, sondern sie hat tatsächlich nur 21 Millionen Kronen verwendet. Ich muß aber sagen, daß berechtigte Zweifel darüber bestehen, ob die durchgeföhrten Aufbesserungen überhaupt 21 Millionen Kronen ausmachen. (Rufe: Hört! Hört!)

Man kann zwar die Aufbesserungen für die Beamten und Bediensteten nachrechnen, aber die den Arbeitern gegebenen Aufbesserungen kann man nicht nachrechnen. Ich habe hier schon wiederholt einen Resolutionsantrag eingeföhrt, der das Eisenbahnministerium aufordert, einen nach Direktions-

berichten detaillierter Bericht zu erstatten, in dem auseinandergezeigt wird, in welcher Weise Aufbesserungen für die Arbeiter gewährt worden sind. Wenn die zur Aufbesserung der Arbeiter zur Verwendung gelangten Summen nach Direktionsberichten detailliert angeführt werden und außerdem angegeben wird: soundso viel für die Bahnhofsarbeiter, soundso viel für die Werkstättenarbeiter u. s. w., dann ist man in der Lage, kontrollieren zu können, ob das, was der Minister damals versprochen hat, tatsächlich durchgeführt wurde. Dabei ist noch besonders zu betonen, daß der Herr Minister am 16. Dezember 1911 ausdrücklich erklärt hat, daß es Aufgabe des Eisenbahnministeriums sein wird,

die Lage der Arbeiter

besonders aufzubessern, da das Eisenbahnministerium einsehe, daß die Aufbesserung der Lage der Arbeiter dringend notwendig sei. Das ist damals vom Minister hier im Hause klar und deutlich erklärt worden.

Nun hat die Regierung den Willen des Hauses nicht befolgt, sie hat 21 Millionen Kronen versprochen, aber, man kann ruhig sagen, keine 21 Millionen Kronen verwendet. In einzelnen gut unterrichteten Zeitungen ist eine Berechnung erschienen, in der gesagt wird, daß circa 18 Millionen Kronen durchgeföhrt worden sind (Rufe: Hört!) und das Eisenbahnministerium oder die Regierung ist durchaus nicht dieser Behauptung in den Zeitungen entgegetreten, sondern hat sie ruhig hingenommen, obwohl sonst immer gleich Communiqués erscheinen, in denen gesagt wird, daß über jenes sei nicht wahr. In diesem Falle also hätte das Eisenbahnministerium mit Ziffern herausrußen müssen und das wollte es nicht und überging ganz einfach diese Berichte in den Zeitungen. Daher kann man ruhig annehmen, daß in Wirklichkeit nur 18,5 Millionen Kronen zur Aufbesserung der Staatsseisenbahnbiediensteten verwendet worden sind. Nun haben die verschiedenen Parteien damals schon zum Ausdruck gebracht, daß es notwendig sei,

dass die gesamte Summe zur Durchführung gelange.

Da war es gerade der Herr Abgeordnete Heine, der Abgeordnete des Deutschen Nationalverbandes, der im März 1912, also im vorigen Jahre, eine Interpellation — und der Deutsche Nationalverband hat sie ja unterschrieben — eingehabt hat, in der es ungefähr hieß, die Regierung werde energisch aufgefordert, den einstimmig angenommenen Antrag des Hauses zur Durchführung zu bringen, und es würde der Würde des Parlaments nicht entsprechen, wenn die Regierung nicht gewungen würde, diesen einstimmig gefaßten Beschluß des Parlaments zur Durchführung zu bringen. Kurz, es wurde hier im März vorigen Jahres von einem Abgeordneten des Deutschen Nationalverbandes eine gehärrische Interpellation an den Eisenbahnminister gerichtet, in der dieser und die Regierung aufgefordert wurde, dem Beschuß des Hauses entschieden Rechnung zu tragen. Wir haben eine solche Interpellation nicht eingehabt, weil wir uns gebacht haben, das ist zwecklos, und es hat sich ja auch gezeigt, daß der Herr Eisenbahnminister auf die Interpellation nicht geantwortet hat, und zwar auf eine Interpellation der Majoritätsparteien nicht geantwortet, sondern sie vollständig ignoriert hat, und die Herren haben es gar nicht für notwendig gefunden, ihre so ernst gemeinten Beschlüsse zur Durchführung zu bringen. Am 16. Dezember haben die Herren für die Sache gestimmt und sie haben dann draußen in der Öffentlichkeit erklärt, es sei ihnen ernstlich um die Aufbesserung der Lage der Eisenbahner zu tun, sie wollten durchaus,

dass der gemeinsame Antrag durchgeföhrt werde.

Aber als dann einige Zeit vorübergegangen, hatten sie natürlich ihren Ernst vergeßt und dachten nimmer daran. Doch die Eisenbahner rührten sich, traten an sie heran und zogen sie zur Verantwortung, daß dieses und jenes nicht geschehen sei. Die Christlichsozialen, der Deutsche Nationalverband u. s. w. haben also Interpellationen gestellt und der Minister hat sich nicht darum gekümmert.

Wie seinerzeit der Kompromißantrag hier gestellt wurde, möchte ich noch einigermaßen beleuchten, weil es die ganze Situation charakterisiert. Solange es sich im Staatsangestelltenausschuß darum handelte, die Aufbesserung der Lage der Eisenbahnbiediensteten im Gesetzeswege durchzuföhren, hat der Antrag für die Aufbesserung der Lage der Eisenbahner keine Majorität gefunden.

Die Herren von den verschiedenen Parteien haben erklärt, daß bei den Christlichsozialen, auch beim Deutschen Nationalverband und den Tschechen die Agrarier vorgegen stimmen werden, also keine Majorität für den Antrag gefunden werden könne. Als nun die Regierung Stürgkh gekommen ist und von dem

Junktum mit den neuen Steuern

für die Eisenbahner abgesessen und gemeint hat, daß die Aufbesserung der Lage der Eisenbahner im Verordnungswege durchgeföhrt werden kann und eigentlich ein Resolutionsantrag genügt, um für die Aufbesserung der Lage der Eisenbahnbiediensteten das Notwendige zu veranlassen, siehe da, da haben auf einmal alle Parteien für den Antrag gestimmt. Ich vermute sehr, daß die Herren sich die Sache so zurechtgelegt oder wenigstens denjenigen, die gegen die Aufbesserung der Lage der Eisenbahner, als sie im Verordnungswege erfolgen sollte, Widerstand leisteten, einfach gesagt haben:

Ihr könnt für die Resolution stimmen, die Regierung führt sie nicht durch

und ihr habt euch doch wenigstens den Anschein gegeben, als sei es euch ernst damit, für die Aufbesserung der Eisenbahnbiediensteten einzutreten. Wir haben uns damals auf den Resolutionsantrag eingelassen, obwohl wir genau wußten, daß es so kommen wird. Aber dieselben Herren hätten, wenn wir damals auf gesetzliche Durchführung der Besserung der Lage der Eisenbahnbiediensteten bestanden hätten, gesagt: Ja, die Sozialdemokraten haben in ihrer Demagogie einfach auf dem Gesetz bestanden, aber es wäre, wenn die Parteien alle einig und geschlossen für einen Resolutionsantrag gestimmt hätten, die Regierung genau so gewungen gewesen, die Aufbesserung der Eisenbahner durchzuföhren, und nur die Sozialdemokraten sind durch ihre Demagogie daran schuld, daß dieser einstimmige Beschuß des Hauses nicht zustande kommen konnte. Wir haben uns gesagt: für den Gesetzesweg wird die richtige Zeit noch immer kommen.

Tatsache ist, daß dieser Resolutionsantrag einstimmig angenommen wurde, daß aber die Regierung diesem einstimmig gefaßten Beschuß nicht Folge geleitet hat und daher für uns die Aufgabe notwendig geworden ist, daß einzutreten, daß die Regierung zur Verücksichtigung dieses einstimmigen Beschlusses gezwungen werde. Wir haben nun, als im vorigen Jahre das Budgetprovisorium für die erste Hälfte des Jahres eingebrochen, unserken Antrag gestellt, daß im Budgetprovisorium zum Ausdruck gelange, daß für die Eisenbahner

dieser Betrag von 17 Millionen eingestellt werde.

Die Regierung hat damals erklärt, sie könne die Annahme dieses Antrages nicht zulassen, und hat mit dem § 14 gedroht. Ich mache dabei noch aufmerksam, daß sich die Herren damals bei der ersten Abstimmung im Budgetausschuß noch an ihren im Dezember einstimmig gefaßten Beschuß erinnert haben, und es wäre beinahe die Majorität im Budgetausschuß für den Antrag zustande gekommen. Es hat sich um Stimmengleichheit gehandelt, aber der damalige Obmann des Budgetausschusses, Exzellenz Korjonski, hat

gegen den Antrag dirimiert und infolgedessen ist er abgelehnt worden. Es war aber nicht sicher, ob der Antrag nicht im Hause angenommen wird; die Regierung hat natürlich ihre Drohungen fortgesetzt, daß sie das Haus vertagen werde, daß sie mit dem § 14 das Budgetprovisorium machen werde, und hat vor allem anderen als Begründung für ihren Widerstand gegen den Antrag angeführt, daß

die Bedeutungsfrage

nicht gelöst sei, daß ihr also unmöglich sei, diesen Betrag für die Aufbesserung der Lage der Eisenbahner aufzuwenden zu können. Ich habe schon damals darauf verwiesen, daß die Einnahmen der i. l. Staatsbahnen gerade für das Jahr 1912 sich sehr gut gestalten und daß es ganz gut möglich sei, innerhalb des Budgets des Eisenbahnministeriums diese Summe zur Aufbesserung der Eisenbahner zu verwenden. Die Majoritätsparteien hätten es ja in der Hand gehabt, gegen die Regierung aufzutreten, wenn sie es ernstlich gewollt hätten, denn sie hätten nur die Regierung aufmerksam machen müssen, daß sie sich diese Behandlung nicht gefallen lassen. Bei anderen Dingen, bei militärischen und allen anderen möglichen anderen Auslagen kümmert sich die Regierung um die Bedeutungsfrage einfach nicht und sie hat sich auch jetzt wieder um die Bedeutungsfrage nicht gekümmert, als es sich um die Ausgabe von 187 Millionen für militärische Auslagen, Mobilisierungen u. s. w. gehandelt hat; dafür hat sie weder eine Bevollmächtigung noch eine Deklaration gehabt, sondern hat diese Summe einfach ausgegeben und auch die Bedeutung dafür gefunden.

Hier aber, wo es sich um die Durchführung eines einstimmig gefaßten Beschlusses gehandelt hat, stellte sie sich auf den Standpunkt, daß die Bedeutung nicht vorhanden sei und sie das nicht machen könne, und

die Majoritätsparteien sind einfach umgefallen

und haben in dasselbe Horn gestoßen und vor allem anderen erklärt: Ja, was hätten die Eisenbahner davon, wenn das Haus vertagt, wenn der § 14 gehabt würde u. s. w.? Nun frage ich Sie: was haben denn die Eisenbahner voriges Jahr davon gehabt, daß Sie umgefallen sind und die Regierung nicht gezwingt haben, diese Aufbesserungen der Eisenbahner durchzuführen? Sie haben eine Resolution gefaßt so wie am 16. Dezember 1911, und haben die Regierung neuerlich aufgefordert. Sie sind dann aber bei Ihrer Aufforderung退iriert, indem Sie die Regierung nur mehr aufgefordert haben, den fehlenden Betrag für die Aufbesserung der Eisenbahner etappenweise zu verwenden. Nun hat aber auch die Regierung auf Ihren Resolutionsantrag, den Sie unter Ablehnung unseres Antrages wieder angenommen hatten, damals gar nicht reagiert, sie hat Ihren Wunsch, daß die Summe von 17 Millionen Kronen etappenweise ausgegeben werden soll, gar nicht beachtet und einfach gar nichts gemacht.

Sie haben damals auch davon gesprochen, daß unter Antrag eigentlich Demagogie sei. Ich bitte, hier müssen wir doch fragen: Was ist denn in den 17 Millionen Kronen enthalten und was ist in dem gemeinsamen Antrag enthalten? Wenn unser Antrag auf restlose Durchführung des einstimmig gefaßten Beschlusses des Hauses eine Demagogie ist, dann ist es eigentlich Demagogie gewesen, daß Sie am 16. Dezember diesen Antrag einstimmig angenommen haben. (Rufe: So ist es!) Wenn die Bedeutung dafür damals nicht vorhanden war und wenn die Durchführung dieses Antrages der Regierung unmöglich war, dann hätten Sie einfach dagegen stimmen, dann hätten Sie damals schon diese Bedeutung haben müssen.

um gegen diesen Antrag zu stimmen

und hätten nicht erst später, als die Regierung drohte, darauf kommen dürfen, daß dieser Antrag eigentlich Demagogie sei.

Mein Minoritätsantrag hat im Juli 1912 188 Stimmen für und 190 gegen erhalten. Die Eisenbahner waren sehr empört und haben den verschiedenen Majoritätsparteien grobe Vorwürfe gemacht. Und Sie, meine Herren, haben es selbst erleben müssen, daß die Ablehnung dieses Antrages für Sie sehr unangenehm war. Das hat sich ja auch ausgedrückt, als das Haus im Herbst des vorigen Jahres zusammenrat, wo von allen Seiten der Majoritätsparteien Anträge gekommen sind, und zwar genau in demselben Sinne wie mein Antrag, den ich im Juni zum Budgetprovisorium eingehabt habe.

Genau derselbe Antrag wurde von allen Seiten gestellt, und zwar sowohl von den Christlichsozialen als auch von den Tschechischen, als auch vom Herrn Abgeordneten Heine vom Deutschen Nationalverband. Im Oktober wurde dieser Antrag eingehabt, von dem im Juli behauptet wurde, daß er Demagogie sei, den dieselben Herren damals als demagogisch hingestellt hatten. Freilich haben wir erleben müssen, daß der Herr Abgeordnete Heine, ein Mitglied des Deutschen Nationalverbandes,

seinen eigenen Antrag und mit ihm auch der Deutsche Nationalverband im Sich gelassen hat.

Sie haben haben zwar damals im Hause diesen Antrag als Demonstration eingehabt, aber im Budgetausschuß haben Sie damals auf den Antrag vollständig verzogen. Sie haben ihn auch weiter nicht mehr hergeholt, sondern einfach darauf verzogen und wieder gegen meinen Antrag gestimmt.

Im Dezember 1912 hat mein Antrag 142 Stimmen für und 152 Stimmen gegen erhalten. Große Empörung unter den Eisenbahnbiediensteten, große Verlegenheit bei den Majoritätsparteien. Helfe, was helfen kann! Die Herren sind ausgerüstet und haben wie Sie es gewohnt sind, uns natürlich wieder der größten Demagogie bezügigt; ja, Sie haben sogar erklärt, daß es uns Sozialdemokraten nicht angenehm gewesen wäre, wenn der Antrag angenommen worden wäre. Das heißt, Sie haben in der Öffentlichkeit die Lüge verbreitet, wir hätten unsere Abgeordneten abkommandiert, wir hätten sie eigentlich hinausgeschickt, damit der Antrag ja nicht angenommen werde. (Heiterkeit.) Meine Herren,

Sie messen nach Ihrem eigenen Maß, nach Ihren eigenen Gedanken;

Sie glauben, daß, weil bei Ihnen die demagogische Politik in dieser Richtung üblich ist, auch wir eine solche Politik verfolgen. Nun hatten sich aber die Abgeordneten vom Deutschen sozialdemokratischen Klub, welche abgesondert waren, frontal gesetzt und waren auch wirklich frontal. Die Behauptung also, daß wir Sozialdemokraten Angst vor unserem eigenen Antrag bekommen hätten und daß es uns eigentlich recht war, daß der Antrag nicht angenommen wurde, war eine Lüge. Gerade das Gegenteil ist der Fall. Wir sind seit jeher dafür eingetreten und hätten uns natürlich gewünscht, daß der Antrag angenommen werden wäre. Nur

Sie haben eine große Furcht vor dem Antrag gehabt, denn es sind Abgeordnete der Majoritätsparteien draußen in den Couloirs gewesen, da sie gegen den Antrag nicht stimmen wollten, aber auch für ihn infolge des Klubbeschlusses des Deutschen Nationalverbandes nicht eintreten konnten. Das nenne ich natürlich seine aufrichtige Meinung nicht bekennen.

Nun, die Lüge, die Sie den Eisenbahner aufgetischt haben, hat bei denselben nicht mehr verfangen und sie haben Ihnen kategorisch erklärt, daß es endlich zur Aufbesserung ihrer Lage kommen muß, die ihnen in Aussicht gestellt worden ist und die Sie selbst ihnen in allen Versammlungen verkündet haben. Sie haben sich als diejenigen aufgespielt, die das alles für die Eisenbahner erreicht haben, während Sie später einfach gegen den Antrag gestimmt haben.

Jetzt habe ich zum gegenwärtigen Budgetprovisorium den Antrag wieder eingereicht. Die Christlichsozialen haben erklärt, daß sie, wenn die Regierung nichts unternimmt, für den Antrag stimmen werden. Es ist eine große Bewegung unter den Majoritätsparteien ausgebrochen, die dazu führte, daß mit der Regierung verhandelt wurde.

Und siehe da, die Regierung hat endlich das, was sie den Eisenbahnen schon seit langer Zeit versprochen hat, etappenweise etwas durchzuführen, in der Form gegeben, daß sie erklärt, sie wolle heuer für das zweite Halbjahr 3 Millionen Kronen, das heißt für das ganze Jahr 6 Millionen Kronen durchführen. Für die nächste Etappe will sie dann 5 Millionen Kronen durchführen, so daß bis zum Jahre 1915 ungefähr 15 Millionen Kronen durchgeführt sind.

Nun habe ich als der Minister diese Aufbesserungen, die den Eisenbahnen jetzt sofort auf Grund der Vereinbarungen und dann auch später gewährt werden sollen, im Budgetausschuß bekanntgegeben, durch einen Zwischenruf den Minister herausgefordert, mir zu antworten. Der Minister hatte angeführt, daß zwar nicht für alle Dienerguppen, aber für eine Reihe von Dienerguppen die Erhöhung des Endgehältes

auf 2000 Kr. durchgeführt werden soll, anderseits hat er aber durchaus nichts davon gesprochen, daß die zweijährige Vorruddungsfrist für die Diener durchgeführt werden soll, und als ich fragte, ob er befähigte, die zweijährige Vorruddungsfrist durchzuführen, hat er darauf geantwortet: Nein, die Regierung wird die zweijährige Vorruddungsfrist für die Diener nicht durchführen. Warum nicht? Da kommt das Eisenbahnministerium, wie das seit jeher immer der Fall war, wenn eine Reform vorgeschlagen werden soll, mit der Ausführung von großen Ziffern. Der Minister erklärte, es sei unmöglich, diese

zweijährigen Vorruddungsfristen

durchzuführen, und zwar hauptsächlich aus dem Grunde, weil das nach drei Jahren eine Summe von ungefähr 10 Millionen Kronen ausmachen würde. Nun hege ich daran einen großen Zweifel. Wir haben seinerzeit dem Eisenbahnministerium eine Berechnung darüber vorgelegt, was die Einführung der zweijährigen Vorruddungsfristen für die Diener eigentlich ausmachen würde, und das Eisenbahnministerium hat uns damals bestätigt, daß das jährlich einen Betrag von 1.015.000 Kr. erforderlich wird. Als dann die Quartiergeld erhöhung durchgeführt wurde, hat sich dieser Betrag entsprechend erhöht. Es ist also jährlich eine Summe von 2 Millionen Kronen, was die Einführung der zweijährigen Vorruddungsfristen für die Diener der Staatsbahnen eigentlich kosten würde. Nun hat ja der Minister schon seinerzeit, im Jahre 1911, bei den Verhandlungen des Staatsangestelltenausschusses gegen diese Reform Stellung genommen, aber nicht mit der Begründung, daß sie 10 Millionen Kronen in drei Jahren kosten würde, sondern er hat hauptsächlich mit der Erklärung dagegen Stellung genommen, die zweijährigen Vorruddungsfristen für die Diener der Staatsbahnen könnten deshalb nicht durchgeführt werden, weil die

Analogie mit den übrigen Staatsbediensteten

im allgemeinen höhere Kosten erfordern würde, da ja die Diener aus den verschiedenen Staatsbetrieben kommen und das gleiche verlangen würden. Das war das Hauptargument, das der Minister damals gegen diese Reform angeführt hat. Also nicht mit Rücksicht auf die Auslagen, die diese Reform für die Eisenbahner erfordern würde, sondern aus prinzipiellen Gründen könne, wie er sagte, die zweijährige Vorruddungsfrist nicht gewährt werden. Jetzt, bei den Verhandlungen im Budgetausschuß hat der Minister nicht mehr so sehr von den prinzipiellen Gründen, sondern hauptsächlich von der hohen Summe gesprochen, die nötig wäre, wenn man die zweijährigen Vorruddungsfristen für die Diener einführen würde. Nun hat der Minister auch ausseinergerichtet, daß Aufbesserungen für die Beamten gewährt werden sollen — diese Aufbesserungen sind aber in dem allgemeinen Antrag, der am 16. Dezember 1911 angenommen wurde, nicht mehr enthalten. Das Ministerium führt aber diese Aufbesserungen durch, obwohl die anderen Aufbesserungen, die das Haus bereits für die Bediensteten beschlossen hat, eigentlich nicht vollständig durchgeführt sind. Nun ist auch hier betont, daß die

Nachtdienstzulage für die Weichensteller

gewährt wird, und da möchte ich Ihnen auch so an der Hand eines Beispiels zeigen, welche Praktiken angewendet werden, um die Versprechungen, die das Eisenbahnministerium den Bediensteten gemacht hat, nicht vollständig einhalten zu müssen. Das Eisenbahnministerium hat schon seinerzeit, im Jahre 1908, versprochen, daß denjenigen Bediensteten, die Nachtdienst versehen und keine Nachtdienstzulage zugesprochen erhalten haben — und das war hauptsächlich das Wächterpersonal — nach einer Reihe von Jahren diese Nachtdienstzulage gewährt werden wird. Damals hat man ihnen die Nachtdienstzulage, wie man im Eisenbahnministerium erklärt hat, deshalb nicht gegeben, weil sie ohnehin erst im Jahre 1908 in die Dienerkategorie eingereicht worden sind, dadurch also eine Aufbesserung erhalten haben und man ihnen nicht sofort eine neuerliche Aufbesserung in Form der Nachtdienstzulage gewähren könne.

Nun hat das Eisenbahnministerium mit der etappenweise Durchführung begonnen, und zwar ist schon, bevor noch die Majoritätsparteien Verhandlungen mit dem Ministerium besprochen haben, im Amtsblatt ein Birkular erschienen, das davon gesprochen hat, daß die Weichensteller eine Nachtdienstzulage von 50 Kr. bekommen. Im allgemeinen ist die niedrigste Nachtdienstzulage bisher 1 Kr. gewesen und nun fängt das Ministerium an, diese

Stappenvolitit

dazu zu bemühen, daß sie diese Krone nicht auf einmal, sondern auch in Stappen gewährt, das heißt, es gibt nur den Weichenstellern 50 Kr. Es hat die Weichenwächter, wie sie früher geheißen haben, in Weichensteller umgetauft, gibt den Weichenstellern 50 Kr. und wenn nun die anderen Wächter kommen, so sagt es: Ihr seid keine Weichensteller, ihr kriegt keine Nachtdienstzulage, den übrigen Wächtern können wir sie einfach nicht geben, wir haben sie nur den Weichenstellern geben können. Der Titel wird also, wie gesagt, umgetauft und dann gibt man nicht die eine Krone, sondern nur 50 Kr. Man muß sich nur

diese Aufbesserungspolitik

vorstellen. Wie soll denn da die Zufriedenheit der Bediensteten erreicht werden? Wenn man eine vernünftige Politik im Eisenbahnministerium betreiben würde, dann würde man eine solche Art der Durchführung der Aufbesserungen nicht pflegen. Was soll nun geschehen? Den Weichenwächtern, die man in Weichensteller umgetauft hat, hat man die Krone nicht gewährt, die sind also vollständig empört darüber, weil sie als minderwertiger eingeschäkt werden, weil sie nur 50 Kr. als Nachtdienstzulage bekommen haben. Die übrigen Wächter sind aber empört darüber, daß man ihnen überhaupt keine Nachtdienstzulage gibt. Jetzt frage ich Sie:

Was hat eine solche Art der Aufbesserung überhaupt für einen Zweck?

Wenn nun der Eisenbahnminister wiederholte betont hat, daß auch er ein zufriedenes Personal wünscht, dann müßte man eine ganz andere Aufbesserungspolitik betreiben, als es bisher der Fall war.

Aber, meine Herren, noch etwas anderes. Ich habe bei den Ausführungen des Ministers im Budgetausschuß, wo er alle diese Aufbesserungen bekanntgegeben hat, die an sich nicht viel ausmachen, auch den Zwischenruf gemacht, was es denn eigentlich mit der Abschaffung der Verschlechterungen sei, die bisher durchgeführt wurden, das heißt, mit denen, die schon durchgeführt worden sind, um mit denen, die man noch durchzuführen plant. Auch darauf hat er keine entsprechende Antwort gegeben, sondern er hat gemeint, ja

es sei eigentlich nicht so arg

u. s. w. Nun, wie schaut es mit den Verschlechterungen in Wirklichkeit aus? Die Verschlechterungen, die man für die Arbeiter durchgeführt hat, sind kolossal und der Minister und sein Referent haben sich auch gegenüber einer Ablösung unseres Klubs durchaus nicht gescheut, offen einzugeben: Ja, wir haben die Aufbesserungen, die wir im Jahre 1912 für die Arbeiter durchgeführt haben, dazu benutzt, um eine Uniformierung der Vorruddungsfristen in allen Direktionsbezirken durchzuführen, was aber gleichzeitig eine bedeutende Verschlechterung für verschiedene Arbeitergruppen bedeutet. Und zwar hat es eine ganze Reihe von Direktionsbezirken gegeben, die viel bessere Lohnvorruddungsfristen gehabt haben, als es jetzt der Fall ist.

Diese Lohnordnung,

die jetzt hinausgegeben wurde und die bestimmt, daß für die Professionisten dreijährige Vorruddungsfristen mit je 20 Kr. eingeführt werden und für die übrigen Arbeiter eine dreijährige Vorruddungsfrist mit 10 Kr. bedeutet für eine große Anzahl von Arbeitern eine Verschlechterung. Wir haben zum Beispiel im Direktionsbezirk Wien bisher usw. bis zu einer gewissen Anzahl von Jahren eine einjährige Vorruddungsfrist gehabt. Jetzt soll auf einmal eine dreijährige Vorruddungsfrist mit 20 Kr. eingeführt werden, während die Leute früher ungefähr vier Jahre hintereinander jedes Jahr 20 Kr. Aufbesserung bekommen haben. In verschiedenen anderen Direktionsbezirken bestand die zweijährige Vorruddungsfrist. Für Werksatzenarbeiter war durchschnittlich eine zweijährige Vorruddungsfrist mit 20 Kr. eingeführt, während jetzt plötzlich die dreijährige Vorruddungsfrist mit 20 und 10 Kr. eingeführt werden soll. Wir haben uns auch ausgerechnet, daß das in 15 Jahren zum Beispiel für einen Werksatzenarbeiter durchschnittlich einen Verlust von circa 2500 Kr. bedeutet, die also das Eisenbahnministerium bei diesen sogenannten Aufbesserungen profitiert. Daraus geht hervor, daß das Eisenbahnministerium bei den Aufbesserungen, die es für die Arbeiter eingeführt hat, eigentlich noch ein Geschäft, und zwar in der Weise gemacht hat, daß es eine Uniformierung der Verhältnisse in allen Direktionsbezirken auf Kosten der Arbeiter vorgenommen hat. (Sie ist es!)

Das gilt nicht allein für die Lohnordnungen, sondern auch für

die Arbeitsordnungen.

Man hat zum Beispiel den Magazin- und Stationsarbeitern den freien und bezahlten Tag im Monat weggenommen, dann hat man bei den Bahnhofshilfsarbeitern eine Arbeitszeitverlängerung, hauptsächlich im Winter, durchgeführt, und zwar durch eine Bestimmung in der Arbeitsordnung, die es den vorgesetzten Bahnhofshilfsvorständen einfach überläßt, die Arbeitszeit im Winter so festzulegen, wie es ihnen paßt. Ferner hat man, wie ich bereits ausseinergerichtet habe, eine Verschlechterung in der Lohnvorruddung teils in der Zeit, teils durch Reduktion in finanzieller Beziehung vorgenommen, ferner eine

Verschlechterung der Bezahlung bei den Nachüberstunden,

dann eine Verschlechterung in der Bezahlung der Sonntagsarbeit, ferner Lohnkürzungen durch Einführung von Zulagen. Man hat nicht etwa dieses Zulagensystem bloß für die neuangestammten Arbeiter eingeführt, sondern auch für Arbeiter, die schon dauernd einen höheren Lohn bezogen haben. So hat man zum Beispiel für die Bahnhofshilfsarbeiter diese Zulage in der Weise eingeführt, daß man den Lohn, den sie als Fixum hatten, sagen wir 8 Kr. ungefähr, teilte, und 8 Kr. 260 als Lohn und 40 Kr. als Zulage aufgeschafit hat. So hat also der Mann nach einer, sagen wir, zehnjährigen Tätigkeit, in welcher er endlich einen Lohn von 8 Kr. erreicht hat, jetzt eigentlich nur mehr einen Lohn von Kr. 260, wenn er von dem Posten als Vorarbeiter abgezogen wird. Der Mann soll sich nun einbilden, daß er aufgebessert worden ist! Ferner wurde eine bedeutende Verschlechterung der Bezahlung der Bahnhofshilfsarbeiter bei Exponierungen und stationsweisen Verwendungen als Wächter vorgenommen. Verschlechterungen in der Stabilisierung wurden durchgeführt. Seinerzeit wurde bei Stabilisierungen der Taglohn des Arbeiters mit 800 multipliziert und die Gesamtsumme in Gehalt und Quartiergehalt aufgeteilt. Wenn nun zwischen dieser Gesamtsumme und dem Gehalt und Quartiergehalt eine Differenz von 40 Kr. sich ergeben hat, dann wurde der Mann nicht in die nächsthöhere Gehaltstufe eingeteilt und sein Gehalt ausgerundet, sondern sein Gehalt wurde abgerundet, das heißt er verlor die 40 Kr.

Nun ist das Eisenbahnministerium hergegangen und hat 100 Kr. als Differenzsumme eingeführt, aber der Mann soll diese 100 Kr. nicht verlieren, sondern sie sollen ihm als Zulage gewährt werden. Früher wurde dem Mann eine Differenz über 50 Kr. aufgerundet, und er wurde

in die nächsthöhere Gehaltstufe eingeteilt,

er hat also etwas profitiert; jetzt aber kommt er bei einer Differenz von 95 Kr. nicht in die höhere, sondern in die niedrigere Gehaltstufe, er bekommt die 95 Kr. als Zulage und muß, wenn er zum Beispiel mit 1000 Kr. stabilisiert wird, sechs Jahre arbeiten, bis er die nächste Zulage bekommt, das heißt, er avanciert in drei Jahren, aber er bekommt 100 Kr. Gehalterhöhung und 95 Kr. werden ihm weggenommen, das heißt, seine ganze Erhöhung macht 5 Kr. aus, bis er das nächstemal wiederum in drei Jahren, avanciert, so daß er erst in sechs Jahren ein Abancement von 100 Kr. aufzuweisen hat. Wir haben verlangt, daß hier Abhilfe geschaffen werde, daß bei sehr kleinen Differenzen die Differenz als Zulage bezahlt wird, daß man aber nicht die Differenz mit 100 Kr. feststellt, sondern daß man überhaupt die Differenz als Zulage aussahlt und wenn sie 50 Kr. oder mehr ausmacht, den Betreffenden in die nächsthöhere Gehaltstufe einreicht.

Eine weitere Verschlechterung

geschieht durch Reduzierung von Arbeiten, wodurch ständige Arbeiter zu nichtständigen Arbeitern rückversetzt werden. Auch dieses Kapitel ist bei den österreichischen Staatsbahnen sehr beachtenswert. Wir haben bei den österreichischen Staatsbahnen einen Arbeiterstand von ungefähr 140.000 Arbeitern. Wenn Sie die im leichten Bericht über das ordentliche Budget, das wir im Hause beraten und über das der Budgetausschuß einen Bericht an das Haus erstattet hat, im Kapitel Eisenbahnministerium enthaltene statistische Darstellung zur

Hand nehmen, die dort das Eisenbahnministerium selbst gibt, dann werden Sie finden, daß es auf den österreichischen Staatsbahnen 45.000 ständige Arbeiter gibt, das heißt soviel werden als ständige Arbeiter geführt, in Wirklichkeit gibt es auf den österreichischen Staatsbahnen 140.000 Arbeiter, die auch ständig sind; denn eine Fluktuation besteht ja eigentlich nur bei den Oberbauarbeitern. Die Zahl der Oberbauarbeiter macht nun auf den österreichischen Staatsbahnen ungefähr 45.000 aus.

Wenn nun auch bei diesen Oberbauarbeitern die Hälfte im Winter aussetzen muß, so macht das nur ungefähr 20.000 Arbeiter aus, aber sonst ist die übrige Arbeiterschaft dauernd beschäftigt. Sie werden aber nicht in die Kategorie der ständigen Arbeiter eingereicht. Man hat besonders jetzt wieder eine Reduzierung der ständigen Arbeitern vorgenommen, und zwar deshalb, weil man den ständigen Arbeitern einen Urlaub zugestanden hat, und zwar nach fünf Jahren drei Tage, nach zehn Jahren sechs Tage bezahlten Urlaub. In dem Moment, wo man gesagt hat, den ständigen Arbeitern wird Urlaub gegeben, hat man angefangen,

die Zahl der ständigen Arbeiter zu reduzieren.

(Abgeordneter Seliger: Hat man sie nicht ganz abgeschafft? Das wäre das einfachste!) Ich bitte, man hat den Urlaub noch nicht überall eingeführt! Bei der Reichenberger Bahnhaltungsstation haben auch die ständigen Arbeitern um einen Urlaub angesucht. Darauf hat die Bahnhaltungsstation geantwortet: Der Urlaub kann noch nicht gewährt werden, weil die Normierung, ob ständig oder nicht ständig, noch nicht durchgeführt ist.

Meine Herren! Im vorigen Jahre — es ist seither ein Jahr vergangen — wurden den Arbeitern diese Urlaube zugestanden. Nach Ablauf eines Jahres schreibt die Direktion der l. l. Nordwestbahn (liest):

"Nach der Arbeitsordnung haben die ständigen Arbeiter Anspruch auf Urlaub. Die namentliche Bestimmung der ständigen Arbeitern kann aber erst erfolgen, wenn die Normierung der bezüglichen Arbeiterstände durchgeführt sein wird, die derzeit noch im Gange ist." (Abgeordneter Dr. Schäfer: Im Letztenzuge!) Wahrscheinlich im Lastenzuge, da es so langsam geht! (liest):

"Die Erteilung von Urlauben kann daher vorläufig nur in dem Maße plausiblen, als sie der Normierung voraussichtlich nicht widersetzt. Denn im selben Maße würden es die Arbeitern als Räte empfinden, wenn manchen von ihnen nach Erscheinen der Normierung eröffnet werden müßte, daß sie im Rahmen der Normierung nicht Platz finden und daher noch keinen Anspruch auf Urlaub haben.

Venen Arbeitern, deren Einreihung als ständige Arbeiter mit Recht erwartet werden kann (Ablösewächter, Vorarbeiter und dergleichen), wurde der erbetene Urlaub schon gewährt."

Das ist also die Attitudo der Direktion nach Ablauf eines Jahres, daß man sich darüber noch nicht klar ist, wer ständig und wer nicht ständig ist. Dabei handelt es sich aber nicht etwa um Arbeiter, die vielleicht kurze Zeit bei der Eisenbahn sind, sondern es handelt sich hier um Arbeiter, die

schon 10 bis 20 Jahre bei der Bahn sind.

Man ist sich nur darüber noch nicht klar, wer als ständiger Arbeiter eingeteilt werden soll. Es wurde auch eine Verschlechterung in der Sicht durchgeführt, daß man die Bremser, die die Anwartschaft haben, als Kondukteure angestellt zu werden, einfach als Arbeiter im Verkehrsdiensst eingereicht hat, und zwar so, daß sie als Stationsarbeiter zu betrachten sind, so daß sie wenn sie nicht beim Jahren beschäftigt sind, einfach Magazinarbeit leisten müssen. (Abgeordneter Seliger: Sie verlieren dabei doch!) Natürlich verlieren sie dabei. Erst hat man

die niedrigen Löhne der Bremser

immer damit entschuldigt, daß man ihnen gesagt hat: Ihr werdet ja definitiv, ihr müßt euch gedulden, ihr habt die Anwartschaft auf das Definitivum. Das haben sich die Leute auch gewöhnlich bisher gefallen lassen, weil für sie die Aussicht auf das Definitivum bestanden hat. Nun hat man ihnen aber diese Aussicht, definitiv zu werden, genommen und sie zu Arbeitern für den Fahrdienst degradiert. Sie werden also zum Jahren verwendet, aber die Anwartschaft auf das Definitivum besteht für sie nicht mehr. Auch bezüglich des definitiven Personals sind Verschlechterungen durchgeführt worden, und zwar in der Form der Reduktion einer großen Anzahl normierter Posten in allen Direktionsbezirken.

Im Jahre 1908 hat die Regierung und das Eisenbahnministerium versprochen, daß

die Zahl der normierten Posten

erhöht werden. Unter Normierung ist nämlich die Fixierung der Anzahl der definitiven Posten in einer Kategorie zu verstehen. Über das Ausmaß der als definitiv normierten Posten ist man nun bei den Ernennungen nicht hinausgegangen.

Bezüglich des Bieggs, des Lokomotivpersonals und anderer Kategorien war der Uebelstand eingerissen, daß man provisorischen Personal lange Jahre auf Posten, die für das Definitivpersonal vorgesehen waren, verwendete, ohne diese Leute definitiv zu machen, indem man ihnen einfach erklärte, daß ihre Ernennung nicht erfolgen könnte, weil

normierte Posten nicht vorhanden seien.

Nun wurde vom Personal die Erhöhung der normierten Posten verlangt. Man geht aber, anstatt dies durchzuführen, zu einer Berringerung der Posten über. Infolge dieser Normierungsverschlechterungen kann auch die Ernennung der Bieggsführer, die allen vorgezeichneten Bedingungen entsprechen, zu Oberkondukteuren nicht erfolgen. Das gilt insbesondere auf den neu verstaatlichten Bahnen.

In der Richterhaltung der bei der Nordwest- und Nordbahn bestehenden Einreihungsgrundzüge entsprechend dem bestehenden Usus liegt ebenfalls eine Verschlechterung. Im Gesetz und auch im Motivenbericht über die Verstaatlichung der Nordwestbahn und der Nordbahn wurde nämlich den Arbeitern und Bediensteten versprochen, daß das, was die Privatbahnen verordneten, wiederhergestellt werden soll. Das haben sie auch für die Zeit nach der Verstaatlichung voll aufrecht zu halten habe. Nun hat aber das Eisenbahnministerium der Festsetzung des Usus schon die größten Schwierigkeiten entgegengesetzt, um

die Ernennung von Dienern zu Unterbeamten

zu umgehen. Nun hat man es aber doch wiederholte durchgesetzt, daß der Usus fixiert wurde. Das Eisenbahnministerium hat aber die Sache hauptsächlich an die Normierung geknüpft, das heißt, daß die usuelle Ernennung, wie sie den Bediensteten nach dem Usus bei den Privatbahnen gewährt war, nur dann erfolgen kann, wenn die notwendigen Posten vorhanden sind. Und so hat man die Bediensteten bei den verstaatlichten Bahnen wiederum ein Recht gebracht, das ihnen bei den Privatbahnen gewährt war.

Dann ist die Richterhaltung von Arbeitern, die Jahre lang auf Dienstposten den Dienst versehen, zu Aushilfsdienern und die Richterhaltung von Aushilfsdienstern zu definitiven Bediensteten ebenfalls als eine Verschlechterung zu bezeichnen. Ferner ist die

Verlegung des § 10 der Dienstordnung der l. l. Staatsbahnen auf Grund dessen dem gesamten Personal die dauernde Verwendung in der betreffenden Gruppe des Personals oder in der betreffenden Dienerguppe garantiert ist und daß der Betreffende in seinen Gehaltsbezügen nicht verfügt

werden darf. Auch da geht man daran, Verschlechterungen einzuführen, und zwar nicht nur dadurch, daß man nicht genau nach dem § 40 der Dienstordnung vorgeht, sondern die Dienner als Verwendungskategorie auffaßt und den Betreffenden in eine Gruppe versetzt, wo er einen niedrigeren Gehalt hat und wo ihm eventuell auch bei der Borrückung ein Schaden erwägt.

Ferner die Verfügung, wonach bei der I. I. Nordbahndirektion die infolge der Normierungsermindeitung überzählig gewordenen Bediensteten in den zeitlichen Ruhestand zu versetzen sind. Es gibt eine große Anzahl von Bediensteten, die gerne den Dienst versehen wollen; trotzdem werden sie in den Ruhestand versetzt, weil man für sie keinen leichteren Posten zur Verfügung hat oder nicht haben will. Obwohl die Leute nicht in den Ruhestand gehen wollen, versetzt man sie einfach in den Ruhestand und wenn sie wieder Dienst machen wollen, so sagt man dem Betreffenden, wenn er zum Beispiel Unterbeamter ist, er müsse einen Revers unterstreichen, daß er auf einem Dienstposten seinen Dienst weiter versehen werde, das heißt man zwingt ihn, weil er von seiner Pension oder Provision nicht leben kann, sich zu verpflichten, seinen Dienst auf einem niedrigeren Posten weiter zu versehen.

Weiter die erfolgte und geplante

Beschlechterung der Dienstturnusse

für das Verschub-, Wächter-, Wagenaufsichts-, Zugbegleitungs- und Lokomotivpersonal.

Die Reduzierung der Partienstärke beim Verschubpersonal.

Die Reduzierung der ohnehin kargen Bezüge der Verschublokomotivführer durch Einführung der Berücksprämen.

Die Richternennung von Dienner, die auf höheren Dienstposten, insbesondere auf Unterbeamtenposten Dienst versehen, in die höhere Dienstskategorie, beziehungsweise zu Unterbeamten.

Richterhaltung der Ernennung zu Lokomotivführern auf Grund des Erlasses.

Die Richterhaltung des Zugeständnisses, wonach die Erholungsauslaube ohne Rücksicht auf Substitutionskosten und ohne Turnusverschlechterung gewährt werden.

Die bei sämtlichen

im Staatsbahnbetrieb befindlichen Lokalbahnen

geplanten Verschlechterungen, wonach beim Fahrdienst die Verwendung von Unterbeamten ausgeschlossen wird, die Verwendung von definitiven Bediensteten tunlichst einzuschränken ist, die Turnusse verschlechtert und die dienstfreien Tage weggenommen werden und das ganze Personal bedeutend reduziert werden soll.

Nun haben wir ja gehört, daß dem Eisenbahnpersonal eine Aufbesserung in der ersten Stappe gewährt werden soll, nämlich eine Erhöhung der Endgehalte für die Dienner, was aber natürlich gar nichts bedeutet, dann soll ein

Härteausgleich für die Unterbeamten

erfolgen, der auch keine großen Summen erfordert, ferner die Nachdienstauslage für die Weichensteller, die schon wieder um 50 % reduziert ist; dann sollen lokale Lohnaufbesserungen für die Arbeiter eingeführt werden — ein ganz minimaler Erfolg.

Nun ist aber das Charakteristische bei diesem Erfolg, daß die Herren jetzt eine große Freude darüber besitzen, daß sie die Regierung endlich gezwungen haben, daß sie nunmehr mit der Etappenpolitik beginnt und einen Beitrag austwirkt, um Verbesserungen auf Grund des Beschlusses vom 16. Dezember 1911 durchzuführen. Nun müssen wir Sozialdemokraten sagen, daß dieser Erfolg eigentlich unserer Konsequenz und unserer Beharrlichkeit zu verdanken ist (Zustimmung), denn wenn wir diesen Antrag nicht wiederholt gestellt, wenn wir nicht wiederholt gefordert hätten, daß das, was hier im Hause schon einmal für die Eisenbahner beschlossen worden war, auch durchgeführt wird, so hätten das die Herren schon längst vergessen und hätten sich darum nicht gekümmert. (Zustimmung.) Wenn die Eisenbahner es sich hätten ruhig gefallen lassen, wenn sie nicht

Kraft ihrer Organisation aufgetreten

wären und den Majoritätsparteien gezeigt hätten, daß sie sich das nicht mehr gefallen lassen, so hätten sich die Herren überhaupt nicht gerührt. Nun war aber der Antrag vorhanden und jetzt haben die Herren eine königliche Freude, daß die Regierung endlich einmal so gut ist und ihnen einigermaßen entgegenkommt, und sie sind im Budgetauschluß aufgetreten — es waren die Herren Abgeordneten Schoiswohl, Millas und Marchl, die alle mit der etappenweisen Durchführung der Aufbesserungen einverstanden sind — und haben erklärt: Unsere Vereinbarungen sind es eigentlich, welche den Eisenbahner wirklich einmal zu einem Resultat verholfen haben; wenn wir den Antrag der Sozialdemokraten auf Bewilligung von 17 Millionen Kronen annehmen würden, würde für die Eisenbahner in Wirklichkeit gar nichts geschehen, das Haus würde einfach vertagt und das Budgetprovisorium mit dem § 14 gemacht werden.

Za, ich bitte, meine Herren, wer nimmt Ihnen das Recht, daß Sie die Regierung, nachdem Sie sie nun dazu gebracht haben, die Etappenpolitik endlich in die Tat umzusetzen und 3 Millionen zu bewilligen, auch zwingen, daß der Beschluss vom Jahre 1911 endlich einmal durchgeführt wird?

Der Herr Abgeordneter Heine — nachdem er anwesend ist, will ich darauf zu sprechen kommen — hat als Referent am 16. Dezember 1911 ausdrücklich erklärt:

Wer schnell gibt, gibt doppelt

(Heiterkeit), und er hat die Regierung aufgefordert, daß die Sache endlich durchgeführt wird. Ich bitte, Herr Abgeordneter Heine, auf das Schnellgeben haben die Majoritätsparteien ganz vergessen und sie haben jetzt eine königliche Freude, daß sie nicht schnell geben, sondern etappenweise. (Heiterkeit und Zustimmung.) — Abgeordneter Heine: Tatsache ist, daß wir für die Eisenbahner doch etwas durchgesetzt haben! Herr Abgeordneter Heine, Sie hätten gar nichts durchgesetzt, wenn wir diesen Antrag nicht eingebracht hätten. Die Majoritätsparteien hätten sich um die Eisenbahner gar nicht gekümmert und hätten die Regierung nicht gezwungen, wenn Ihnen nicht aus unserem Antrag Verlegenheiten erwachsen wären. (Lebhafte Beifall und Händelatschen). — Abgeordneter Heine: Das ist die sophistische Darstellung der Sozialdemokraten. — (Zwischenrufe.) Herr Abgeordneter Heine, ich erinnere Sie an folgendes: Sie haben im Oktober vorigen Jahres einen Antrag eingebracht, den gleichen, wie er früher und auch jetzt von mir eingebracht worden ist. Haben Sie sich um diesen Antrag gekümmert? Nein! Haben Ihre Herren im Deutschen Nationalverband sich im Budgetauschluß um diesen Antrag gekümmert? Nein! Sie haben nur meinen Antrag niedergestimmt und an Ihren Antrag haben Sie vergessen. (Lebhafte Beifall und Händelatschen). — Abgeordneter Heine: Aber diese Geschichte ist ja längst dargestellt worden! — Abgeordneter Forstner: Sie sind bei den Abstimmungen mehr im Couloir als hier! — Abgeordneter Heine: Ich bin noch nie bei einer Abstimmung ausgelaufen! — (Zwischenrufe.)

Sie waren bei der Abstimmung im vorigen Juli draußen. (Zwischenrufe.) — Abgeordneter Heine: Damals hat unser Klub... — Gelächter, Beifall und Händelatschen. Aus Opposition gegen die Regierung sind Sie ins Couloir hinausgegangen und haben nicht gegen das Budget gestimmt. (Zwischenrufe.) — Abgeordneter Heine: Wir sind nicht wegen Ihrer

Abstimmung, sondern bei einer Behandlung des Budgets draußen gewesen! Wenn Sie gegen die Regierung und die Art und Weise ihrer Verfügungen protestieren wollen, müssen Sie herinnen bleiben und gegen die Regierung stimmen, aber nicht hinauslaufen. (Zustimmung.) — Abgeordneter Heine: Sie gisten sich wahnsinnig, daß die Eisenbahner etwas bekommen haben! — Heiterkeit. — Abgeordneter Heine: Ihr seid überflüssig auf der Welt, wenn die Leute aufrieben wären. — Abgeordneter Winarsky: So viel gibt die Regierung nicht, daß die Leute aufrieben sein können! Die Art und Weise der Durchführung zeigt am deutlichsten, wie Sie die Interessen der Eisenbahner vertreten.

Es kann durchaus nicht gesagt werden, daß die

Löhne der Arbeiter und die Gehälter der Bediensteten solch sind, daß sie einer Aufbesserung, ja einer schnellen Aufbesserung nicht bedürfen. Herr Abgeordneter Heine war es, der auch in seinem Bericht angeführt hat, um wieviel höher draußen in Deutschland die Löhne, Gehälter und Quartiergelder der Bediensteten sind als bei uns und daß es etwas gleichende solle. Ich will als Beispiel anführen, wie die Oberbauarbeiter in Preußen, und zwar an der Grenze bei Halberstadt-Friedland auf den preußischen Bahnen bezahlt werden. Sie haben, in unsere Währung umgerechnet, einen Anfangslohn von Kr. 271 und erhalten nach ungefähr elf Jahren Kr. 330. Bei uns beträgt der Anfangslohn Kr. 230 und erst nach 27 Jahren bekommt man Kr. 330. Das ist der Unterschied in der Bezahlung der Arbeiter bei den österreichischen und bei den preußischen Staatsbahnen. Schon aus diesem Beispiel können Sie entnehmen, wie schlecht unsere Arbeiter bezahlt werden und daß diese Bezahlung unbedingt einer Aufbesserung bedarf.

Nun wird auch gesagt, daß es notwendig ist, bei den österreichischen Staatsbahnen zu sparen. Auch wir sind dafür; denn es gibt bei den österreichischen Staatsbahnen eine Menge von Auslagen, die vermieden werden könnten, wodurch auf der anderen Seite wieder die Lage des Personals aufgebessert werden könnte. Wir haben zum Beispiel bei den österreichischen Staatsbahnen eine Ausgabe von

7 Millionen Kronen an Diäten.

Diese Diäten wachsen ins Unermessliche, hauptsächlich schon deshalb, weil man für alles Kommissionen braucht. Wenn zum Beispiel in einem Wartesaal ein Tisch oder sonst etwas gebrochen ist und der Stationschef einen neuen anschaffen will, so kommt ein Kontrollorgan hinaus, welches zu untersuchen hat, ob das den Tatsachen entspricht und berechtigt ist. Wenn dann die Diätenrechnung für diese Kommissionierung aufgestellt wird, so sind oft die Diäten höher als die Anschaffungskosten des Tisches. Es ist eine kolossale Anzahl von Kontrollorganen eingeführt, so daß man sagen kann:

auf jeden fünften Bediensteten kommt ein Kontrollorgan.

Wenn schon so scharf kontrolliert wird, so müßte es eigentlich ausgeschlossen sein, daß Unregelmäßigkeiten vorkommen. Das ist aber nicht der Fall; es wird eben nicht so kontrolliert, wie kontrolliert werden sollte, sondern es werden in der unvernünftigsten Weise einfach diese Kontrollorgane auf die Strecke hinausgesendet, ohne daß dadurch die flaglose Durchführung des Dienstes auf den I. I. Staatsbahnen garantiert wird.

Es gehen diese Kontrollorgane oft in der schikanösesten Weise gegen Bedienstete vor, die ihre Pflicht erfüllen, aber gerade nicht der Parteirichtung angehören, die den Herren angehört ist. Ich habe nur im Budgetausschuß eine Reihe solcher Dinge vorgebracht.

In Paribus besteht trotz der vielen Kontrollorgane ein schon längere Zeit hindurch dauernder Lohnlistenfeind. In Jedlesee hat sich ein Beamter ebenfalls wegen Lohnlistenfeindes erstickt. In Blattau wurden mit einer Firma hinsichtlich der Güterverfrachtung Manipulationen vorgenommen; in Linz kamen Manipulationen einer Reihe von Oberinspektoren bei angeblichen Neuanschaffungen vor, die aber nicht existierten, das heißt es wurde das Geld einfach gestohlen. Die betreffenden Herren werden pensioniert, während Arbeiter oder Bedienstete, wenn sie sich das geringste aufzuhülfen kommen lassen, einfach vor den Disziplinargerichtshof geschleppt und hinausgeschmissen werden. Wenn aber solche Herren etwas anstellen, werden sie einfach pensioniert. Der Regierungsrat Wessely ist ebenfalls pensioniert worden, und ich habe verlangt, man soll uns sagen, was geschehen ist, man soll die Sache offen aufdecken, aber der Minister hat es nicht der Mühe wert gefunden, überhaupt auf diese Anfragen einzugehen. Auch in Orient und in Knittelfeld sind Manipulationen vorgekommen, die ich dem Ministerium zur Anzeige gebracht habe, aber bis heute habe ich keine Erledigung in dieser Sache erhalten.

Um Ihnen, meine Herren, zu zeigen, wie unvernünftig bei Ausgabenfeststellungen in den Werkstätten u. s. w. vorgegangen und wieviel erspart werden könnte, will ich Ihnen einige Fälle vorführen. Im Direktionsbezirk Lemberg, Werkstätte Lemberg, wurde vor circa fünf bis sechs Jahren eine neue Kesselschmiede eingestellt, die circa 1000 Kr. kostete, jedoch dem Zweck nicht entsprach und bald zum alten Eisen geworfen werden mußte.

In der Werkstätte Lemberg wurde vor einiger Zeit eine neue Kesselanlage mit Kohlefeuerung und Zubehör (das sind zwei große eingemauerte Kohlöhreserven, sogenannte "Vorwärmern", zwei Kohlpumpen samt den dazu erforderlichen Rohrleitungen u. s. w.) zum Dampfbetrieb dieser Werkstätte angekauft und geeignetenorts fertigmontiert! Dieselbe steht bis heute unbenukt da, rostet u. s. w. und die Dampfkesselfeuerung wird mit Kohle weiter betrieben. Die Laufende von Kronen, welche diese Kesselanlage gelöst hat, sind unzählig vergaudet worden.

Für die Schmiedeabteilung derselben Werkstätte wurde ebenfalls vor einiger Zeit eine Kohlöhre angeschafft, und zwar samt Luftkompressor und Transmission. Nun steht jene Kohlöhre seit der Zeit der Erweiterung der Schmiedewerkstätte unbenukt im Hof unter freiem Himmel und wartet auf Versteigerung als altes Eisen.

In der Abteilung I (Montierung) steht die seinerzeit zum Biegen der Rohre angegeschaffte Maschine vollkommen unbenukt da, weil selbe ganz unbrauchbar sein soll.

Für dieselbe Abteilung wurde vor einigen Jahren eine "Dampfschiebergerichts-Regulierungsvorrichtung" angeschafft. Seit der "Erprobung" derselben liegt selbe unbenukt da und die Dampfschiebergerichte bei den Lokomotiven werden nach der vorherigen alten Mode reguliert.

In derselben Abteilung steht seit einiger Zeit eine Blechschneidemaschine, welche bis vor kurzem circa zwei Jahre lang in Küsten u. s. w. verpacht dagestanden ist, da man selbe gar nicht auszupaden und aufzumontieren geruht. Nun steht dieselbe aufmontiert da, aber selbe wird mit Maschinen, respektive elektrischer Kraft betrieben, wie es richtig sein sollte, sondern im Brauchsfall wird das Schwungrad derselben mit Menschenkraft gedreht, wozu zwei bis drei Mann nötig sind. Das Blechschneiden mittels dieser Maschine ist somit teurer als mittels Hammer und Meißel.

In der Abteilung I (Kesselschmiede) wurde eine neue Kohlenschweißmaschine eingestellt, aber dieselbe erwies sich als unbrauchbar.

Hier haben Sie, meine Herren, nur einen sehr kleinen Teil derjenigen Fälle, die mir bekannt sind, und ich könnte Ihnen noch an vielen anderen nachweisen,

in welch unvernünftiger Weise hier Ausgaben gemacht werden, die erspart werden könnten, wofür aber eine wirkliche Aufbesserung für die Arbeiter und Bediensteten ganz gut im eigenen Rahmen des Eisenbahnbudgets durchgeführt werden könnte.

Ich komme nun zum zweiten Teil meines Antrages, und zwar bezieht sich dieser Teil auf die Aufbesserung der staatlichen Arbeiter. Hier sehen wir ganz deutlich, daß die Herren bei der Schnelligkeit ihres Kompromisses und der Freude über diese Etappenpolitik, die sie jetzt mit der Regierung abgemacht haben, ganz an die staatlichen Arbeiter vergessen haben. Sie haben mit der Regierung gar nichts darüber vereinbart, daß die staatlichen Arbeiter ebenfalls, wenn schon nicht auf einmal, so doch etappenweise eine Aufbesserung erhalten sollen. Aber wenn Sie sich erinnern, sind dieselben Herren im Staatsangehörtenausschuß in der wärmsten Weise dafür eingetreten, daß den staatlichen Arbeitern den Tabakarbeitern, den Arbeitern des Salzgäßles, den Forstarbeitern, den Minzarbeitern, den Arbeitern der Staatsdruckerei u. s. w. Aufbesserungen gewährt werden sollen. Sie haben sich alle an der Debatte beteiligt und erklärt, daß es notwendig sei, eine solche Aufbesserung für diese Arbeiter durchzuführen, aber bis heute ist in der Sache nichts geschehen, obwohl nur ein ganz minimalem Betrag angefordert wird. Es würde zum Beispiel

eine zehnprozentige Erhöhung des Lohnes

dieser Arbeiter nur fünf Millionen jährlich erfordern, aber Sie haben bis heute nicht durchsetzen können, daß die Regierung diese Aufbesserung den Arbeitern gewähren würde. Sie haben also in der Schnelligkeit ihres Kompromises und der Freude über diese Etappenpolitik der Verhandlungen, die Sie mit der Regierung gepflogen haben, an die übrigen staatlichen Arbeiter vollständig vergessen und haben es versäumt, die Regierung darauf aufmerksam zu machen, daß es dringend notwendig ist, auch für die Aufbesserung dieser Arbeiterkategorien etwas zu machen.

Nachdem die Art und Weise dieser Etappenpolitik absolut nicht im Interesse der Eisenbahndienststellen und auch nicht im Interesse der Staatsbahnenverwaltung und der übrigen staatlichen Arbeiter gelegen ist, beharren wir auf unserem Antrag und ersuchen Sie, für diesen Antrag zu stimmen. (Beifall und Händelatschen.)

Die Mittel sind vorhanden!

Budgetäre Deckung für die Erfordernisse der Anträge Diamond und Tomschik.

Abgeordneter Dr. Diamond schreibt in der "Arbeiter-Zeitung":

Den Antrag auf Beschaffung der notwendigen Geldmittel für die Erhöhung der Bezüge der Beamten, Unterbeamten, Staatsdiener, betret- und bertragsmäßig Angestellten, Postangestellten, der staatlichen Arbeiter und der Bediensteten und Arbeiter der Staatsbahnen (Antrag Tomschik) nach Mäßigung der Dienstpragmatik und den Beschlüsse des Abgeordnetenhauses aus den Überschüssen der Einnahmeposten des Budgets für das Jahr 1913 habe ich in meinen Ausführungen in der Parlamentssitzung vom 18. Juni ausführlich begründet. Die knappe Form des offiziellen Berichtes, vielleicht auch der Raumangel der Tagesblätter hat aber der Offentlichkeit diese nicht unwichtige Begründung vorbehalten, und es scheint mit angezeigt, sie hier nachzuholen.

Der Centralrechnungsabschluß des Obersten Rechnungshofes für das Jahr 1911 — für 1912 erscheint er erst mit Ende dieses Jahres — weist in den ordentlichen Einnahmen einen Überschuss von 163 Millionen Kronen über die im Budget eingesetzten Summen nach: Lotto 35 Millionen, Fahrkartensteuer 85 Millionen, Tabak 113 Millionen, Zoll 403 Millionen, direkte Steuern 15 Millionen, Verzehrungssteuern 44 Millionen Kronen u. s. w. Der Zuwachs an Einnahmen ist in den einzelnen Jahren ein nicht gleichmäßiger, aber stabiler. Im letzten Jahrzehnt hat er durchschnittlich bei den direkten Steuern 32 Prozent, bei den indirekten, ohne Zoll, 364 Prozent betragen, im Jahre 1911 366 Prozent bei den direkten und 708 Prozent bei den indirekten ausgemacht.

Nehmen wir die wirklichen Einnahmen des Jahres 1911 als Grundlage und fügen den zehnjährigen Durchschnitt des Zuwachses für die Jahre 1912 und 1913 hinzu, dann erhalten wir eine dem zu erwartenden Ertrag entsprechende, genügend vorsichtige Präsumtierung.

Demgemäß sollten im Budget für 1913 die direkten Steuern mit 405 Millionen eingestellt werden, sie sind aber mit 392 Millionen eingestellt, es erübrigen somit 13 Millionen. Bei den indirekten Steuern sollten eingestellt werden 454 Millionen, in Wirklichkeit figurieren im Budget 402 Millionen, es bleibt bei dieser Post frei der Betrag von 52 Millionen. Wenn wir von Lotto, Zoll, Tabak u. s. w. absiehen und uns nur an die direkten und indirekten Steuern halten, bleibt ein Betrag von 65 Millionen frei, über den das Parlament noch nicht verfügt hat. Diesen Überschuss dürfte im ersten Halbjahr die Regierung nach ihrem Gutdünken verausgabt haben, im zweiten Halbjahr kann das Parlament im probitorischen Budget darüber verfügen, ebenso wie die Regierung es in der Forderung des Nachtragskredits dem Parlament vorschlägt.

Es ist nicht unmöglich, daß in den budgetierten Ausgaben Überschreitungen vorkommen werden, aber Pflicht des Abgeordnetenhauses ist vor allem, für die ordentlichen Ausgaben im Budget Sorge zu tragen und zu diesen gehören die vom Parlament in der Form von Gesetzen oder Resolutionen vorgenommenen Aufbesserungen der Bezüge der Staatsangestellten. Kommen Überschreitungen vor, die im Budget nicht vorausgesetzt werden können, dann müssen dem Staatsfädels neue Quellen eröffnet werden, sollte der natürliche Zuwachs der Einnahmen nicht genügen. Für die sogenannte Beamtenvorlagen ist vollauf Deckung vorhanden.

Der Antrag Tomschik beansprucht 17 Millionen jährlich, der Antrag Diamond beansprucht 202 Millionen jährlich, zusammen 372 Millionen; die Mehreinnahmen für das zweite Halbjahr 1913 betragen 186 Millionen, die Mehreinnahmen der richtiggestellten Steuererträge vom 1. Juli bis 31. Dezember 28 Millionen. Es verbleibt somit ein Überschuss von 74 Millionen aus den Steuererträgen, abgesehen von den zahlreichen Überschüssen in den anderen Staatsinnahmen, nachdem die Dienstbezüge im Ausmaß der Parlamentsbeschlüsse erhöht werden.

Gelesene Nummern des "Eisenbahner" wirft man nicht weg, sondern gibt sie an Gegner und Indifferente weiter.

Steigerung der Betriebsökonomie bei den österreichischen Staatsbahnen.

Neue Versuche mit Ersparnisprämien.

II.

Von den bürgerlichen Nationalökonomien von Auf sind es zunächst die preußischen Geheimräte Professor Schmoller und Adolf Wagner, die sich gegenüber der Gewinnbeteiligung durchaus ablehnend verhalten. Für sie, die sich dabei durchaus nicht von radikalen Gründen und Ansichten leiten lassen, ist, wie bei vielen anderen bürgerlichen Gelehrten, der Gesichtspunkt maßgebend, daß man damit weder sozial ausgleichend wirken könne, noch aber, daß es ein Mittel sei, um damit ernsthafte Sozialpolitik betreiben zu können.

Dafür findet freilich das System unter den Unternehmern verschiedene begeisterte Befürworter. Einer von ihnen, der Berliner Fabrikant Heinrich Freese, der auch die Gewinnbeteiligung in seiner Fabrik eingeführt hat, sagt davon: „Meine Beamten nahmen die Ausdehnung des Systems auf die Arbeiter nicht so günstig auf, wie ich erwartet hatte. Aber schon wenige Tage nach der Einführung der Arbeiteranteile kam mein Prokurist zu mir und sagte: Sie scheinen doch recht zu haben. Ein Tischler, von dem bekannt war, daß er Sozialdemokrat war, hatte einen jüngeren Werkmeister beiseite genommen. Er erzählte ihm, daß in seiner Werkstatt der Leimkocher, der mit Dampf geheizt wird, schon längere Zeit unbrauchbar sei. Er müsse den ganzen Leim, den er gebrauche, auf Gas kochen. Er habe den Werkmeister wiederholt darauf aufmerksam gemacht. Die Sache ging ihn schließlich nichts an. Da aber die Arbeiter jetzt am Gewinn beteiligt sind, so ginge ihnen doch das Geld mitverloren. Ich glaube, daß solche Fälle sich oft wiederholen werden und daß sie auf die Geschäftsergebnisse nicht ganz ohne Einfluß sein werden.“ Der verstorbene Baroche-Joubert, der Besitzer der großen Papierfabrik in Angoulême, ein Mann, der oft Vater seiner Arbeiter genannt wurde, schrieb darüber: „Wenn ein Chef mit seinen Untergebenen ein Teilhaberverhältnis eingeht, glaube er ja nicht, daß er ihnen einen Teil seines Gewinnes schenke. Durchaus nicht, im Gegenteil, er macht ein gutes Geschäft. Diese Tatsachen sollen alle Arbeitgeber sich gut einprägen.“

In einem seinerzeit vielbesprochenen Buch, „Fabrikantenglück“, sagt Herr Freese dann noch weiter: „Ich habe also keine Veranlassung, mit den Ergebnissen unzufrieden zu sein. Ich finde sie im Gegenteil höchst befriedigend und empfinde tiefe Dankbarkeit für die Männer, die mir einen Weg gezeigt haben, der mich aus dem Dunkel unserer sozialen Klassengegenseitigkeit zu den lichten Gestaden des Glücks und der Zufriedenheit geführt hat. Das Glück, das ich gefunden habe und anderen mitteilen möchte, besteht in der Herstellung einer Eintracht, einer Interessengemeinschaft zwischen meinen Angestellten und mir, die meine Mitarbeiter und mich zu einer einzigen Familie vereint haben. Die Auszahlung der Anteile erfolgte bei mir zuerst in kleinen Papierstückchen; später fand sie in einer offenen Versammlung statt, die ich mit einem kurzen Bericht über die Ergebnisse des letzten Geschäftsjahrs zu eröffnen pflege. Ein Einblick in die Geschäftsbücher wird den Angestellten nicht gewährt, er ist auch nie verlangt worden, da die Beamten, die bei der Feststellung der Bilanz mitwirken, selbst beteiligt sind; doch empfiehlt es sich, die Richtigkeit des Verteilungsplanes durch einen vereidigten kaufmännischen Bücherrevisor jedesmal bestätigen zu lassen.... Seit Anfang 1899 lasse ich die Gewinnanteile meiner Angestellten in Sparkassenbücher meiner Fabriksparkasse eintragen, ohne ihrem Verfügungsrrecht über ihr Haben Schranken zu ziehen. Am besten wird sich natürlich die Gewinnbeteiligung bewahren, wo der Anteil des Arbeitslohnes an dem Erzeugnis sehr hoch ist. Bei Vorherr (Messingwarenfabrik) betrug er 3 Prozent des Wertes der Fabrikate, bei Godin (Oefenfabrik) dagegen 30 Prozent und bei Lelair (Baumalerei) sogar 70 Prozent. Wo die Arbeit einen sehr geringen Anteil am Verkaufspreis der Waren hat, kann die Wirkung der Gewinnbeteiligung nicht von Bedeutung sein.“ Der Verfasser schließt das Kapitel, worin die vorstehenden Angaben über das bei ihm eingeführte System enthalten sind, mit einer Neuerozung des Herrn Laporte, eines der Delegierten der französischen Regierung auf der Berliner Arbeiterschutzkonferenz, die lautet: „Es wäre wünschenswert, daß viele Arbeitgeber so handeln wie Leclair. Die soziale Frage würde so von ihrer Schwere verlieren und würde leichter zu beantworten sein.“

Freilich vergibt Herr Freese, der begeistert in der Gewinnbeteiligung das Mittel zur Lösung der sozialen Frage erblickt, ganz darauf, daß es sich in Wirklichkeit dabei nur um ein raffiniertes Mittel handelt, den Grad der Ausnützung der Arbeitskraft zu steigern, und daß schließlich auch die Arbeiter nur so lange davon entzückt sein können, als ihnen der Einblick in das Wesen dieser Einrichtung fehlt. Überall dort, wo man dem Arbeiter und Angestellten im Großbetrieb die Aussicht eröffnet, dann, wenn durch seinen Fleiß und durch seine besondere Anstrengung die Rentabilität des Geschäfts erhöht wird, daran mitpartizipieren zu können, überschreitet naturgemäß die Kraftanspannung des einzelnen die Grenze der Leistungsmöglichkeit.

Darunter leidet naturgemäß zunächst die Sicherheit des Betriebes, und die Gefahren, die damit besonders im Eisenbahnverkehr heraufbeschworen werden, lassen sich gar nicht ausdenken. Und deshalb auch kann man ruhig sagen: die Herren, die am grünen Tisch ein solches, einen unnatürlichen Anreiz bildendes System ausgeklugelt haben, scheinen keine Ahnung davon zu haben, was entstehen könnte, wenn die Bediensteten nicht klug genug gewesen wären, das ganze Trugspiel zu durchschauen. Alle auf die Sicherheit des Verkehrs gerichteten Vorschriften würden einfach aufhören, praktisch zu bestehen, wenn nur der Gedanke beim Personal überwiegt, wie durch Beiter sparen ins und Mehrleistung der Gewinn und damit die eigenen Arbeiten zu erhöhen seien. Es ist also klar, daß damit eine neue, nicht absehbare Quelle für die Entstehung von Unfällen gegeben wäre. Damit aber würde das System auch für die Bahnhverwaltung selbst ein Mittel sehr zweifelhafter Natur sein, da diese doch bei einer höheren Unfallsziffer gleichzeitig auch für eine höhere finanzielle Leistung an die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherung herangezogen wird. Man sieht also, das Mittel, auf welche Art die Betriebsökonomie zu steigern, hat — soweit es den Eisenbahnbetrieb betrifft — nicht nur für die Unternehmung keinen praktischen Wert, es erweist sich doppelt schädlich für die Arbeiter und Bediensteten.

Dr. Schönhalß, von der Nervenheilstätte Schönwald-Zehlendorf, hat sich der Mühe unterzogen, den Einfluß der Akkordarbeit auf die Neurosenhäufigkeit festzustellen, und er kommt zu dem Schluss, daß dauernde Anstrengung und große Aufmerksamkeit einen mächtigen nachteiligen Einfluß auf das Nervensystem ausüben können. Der Stimulus, der auf die Leistungsfähigkeit als Anreiz wirkt, ist natürlich bei der Aussicht auf eine Prämie oder auf Teilnahme am Gewinn noch weit größer als bei einer einfachen Akkordarbeit, weshalb auch die nervenzerstörende Wirkung, die daraus hervorgeht, ungleich höher eingeschätzt werden muß.

Gewinnbeteiligung und Prämienystem sind also Mittel, die Leistung des Arbeiters und des Angestellten über die Grenzen seiner normalen Fähigkeit hinaus zu steigern. Daz das für eine gewisse Zeit hinaus gelingt, darüber ist kein Zweifel. Man könnte sich, wenn man den Sinn, der dahinter steht, drastisch illustrieren wollte, ein müdes Pferd vorstellen, das einen Wagen weiterschleppt, und das durch einen vor gehaltenen Sack Hafer immer wieder zu neuen und leichten Anspannung seiner Kräfte angeregt wird. Oder besser noch ist vielleicht der Vergleich eines englischen Sozialpolitikers, der von Prämien und Gewinnbeteiligung sagt, daß es das System sei, den Hund mit dem eigenen Schwanz zu füttern. Man holt eben durch ein raffiniert ausgeklugeltes System aus dem Arbeiter den letzten Rest von Nervenkraft und Gesundheit so rasch als möglich heraus und gibt dann zitterweise als Prämie etwas zurück.

Es ist daher auch nur zu berechtigt, wenn darüber ein staatlicher Beamter, der Württemberger Fabrikinspektor, sagt: „Die Gewährung von Prämien an die Arbeiter ist eine Wohlfahrtseinrichtung sehr zweifelhafter Natur. Für die große Masse der Arbeiter ist das Prämienystem nur schädlich, weil die Erlangung von Prämien von einer Reihe von Faktoren abhängig ist, die dem Einfluß des Arbeiters entzogen sind.“ Der leitende Hinweis kommt da noch besonders in Betracht. Immer hat es nämlich der Unternehmer in der Hand, die Prämien und Gewinnanteile nach eigenem Gutdünken festzusetzen oder sie von dem besonderen „Wohlverhalten“ des Arbeiters abhängig zu machen. So kommt es also, daß der Angestellte nicht nur Bau und Seine Leistung treibt, sondern auch zumeist auf seine Bewegungsfreiheit, auf das Kooperationsrecht und auf die Mitwirkung am Arbeitsvertrag verzichten muß. Und so erweist sich eben das System, so verlockend es aussieht, als das System zur Steigerung der Ausnützung der Arbeitskraft, bei dem der Unternehmer immer und auf jeden Fall den größeren Nutzen hat. Und eben deshalb, weil es nicht geeignet ist, die Angestellten zu befriedigen, ist man auch vielfach dort, wo es bereits eingeführt war, wieder davon abgekommen. Bei der französischen Orléansbahn wurde das System bereits 1844 eingeführt, ebenso bestand die Gewinnbeteiligung bei der eidgenössischen Postverwaltung in der Schweiz in den Jahren 1869 bis 1872, und endlich auch bei der Badischen Eisenbahnverwaltung in der Zeit von 1882 bis 1890. Heute ist man überall davon abgekommen, und zwar wohl nur deshalb, weil die Erfahrung lehrte, daß die Erwartungen, die man daran knüpfte, sich in keiner Richtung erfüllten. Wie immer ist daher auch die österreichische Staatsbahnverwaltung etwas spät an der Reihe, wenn sie heute ein System zu erproben versucht, über das in der sozialpolitischen Welt die Alten so ziemlich geschlossen sind. Die Arbeiter und Angestellten stehen den Versuchen mit müchnern Blicken gegenüber und werden sich durch diese Versuchungen keineswegs täuschen lassen. Haben doch gerade sie nur zu oft erfahren müssen, daß sie bei jedem Akt des sogenannten „Wohlwollens“ reichlichen Grund zum Mißtrauen besitzen!

Fr. L.—

20. Junit 1913

Seite 7

Die Grenzen parlamentarischer Wirksamkeit.

Sieben Jahre sind es nun fast auf den Monat her, daß die aus allgemeinen, gleichen und direkten Wahlen hervorgegangenen Abgeordneten zur ersten Sitzung im Wiener Parlament zusammentraten. Welche Hoffnung und Wünsche von Millionen der sozial Gedrücktesten begleiteten die Abgeordneten auf ihrem ersten Gang! Mehr als zehn Jahre hatten die österreichischen Arbeiter geharrt und gekämpft, mehr als zehn Jahre hatten sie in ungähnlichen Versammlungen, auf Hunderden Kongressen, in Tausenden Straßendemonstrationen, in Kundgebungen buntster Art nach dem gleichen Rechte geschrien — im zehnjährigen unablässigen Ringen hatte sich das unwürdige Sehnen dieser Millionen nach dem gleichen Rechte zum überwältigenden Wahlrechtsruf verdichtet — und als an jenem Oktobertag die jubelnde Menge vom Sieg der russischen Revolution nach Wien drang und gleichzeitig das feierliche Wahlrechtsversprechen des ungarischen Königs bekannt wurde — da vermögte keine Macht mehr das Vorwärtsdrängen der Arbeiterklasse zu hemmen, von neuem brauste, kraftbefruchtet durch die herrlichen Siege der ungarischen und russischen Brüder, vollgesogen mit verjüngter Begeisterung, der Wahlrechtssturm mit unwiderstehlicher Macht über Österreich dahin — die Herrschenden im Reiche mißten sich dem Willen des Proletariats beugen — am 28. November 1905 war das freie Wahlrecht gesichert, am 14. Mai 1907 traten zum erstenmal alle volljährigen österreichischen Staatsbürger als Gleichberechtigte zur Urne, am 17. Juni 1907 trat das Volkshaus zur ersten Sitzung zusammen — es war kein Traum! Es war Wirklichkeit! Das Volksparlament war nun da! Unser Kind! Die Frucht unseres, die Frucht proletarischen Ringens! Unser Junge! Den wir im zehnjährigen Kampfe gezeugt, mit unserem Herzblut, mit unseren geheimsten Hoffnungen und heiligsten Sehnen genährt hatten — er war nun da, unser Junge, gesund und lachend, Zukunftsfroh! Wie anders muß es doch jetzt in diesem unglücklichen Österreich werden! Diesem Lande voller unmöglichster Anfälle und aller möglichen Zufälligkeiten, diesem komischen Zwitterding schwachsinniger Unbeholfenheit und tolpatschigen Größenwahns — vielleicht, daß nur der Augenblick wahrhaftig da ist, daß aus diesem brüchigen, unfertigen, niegeborenen, zusammengefaßten, zusammengeheirateten, zusammengezogenen Staatenmonstrum ein wirklicher, organisch gegliederter Staat hervorgeht, „einem geräumigen, breiten, lichtdurchlässigen Gebäude vergleichbar, der behaglichen Wohnstätte glücklicher Völker und Nationen“ — vielleicht, daß mit diesem Hause eine neue Ära für die Völker Österreichs heranbricht.

So dachten und sehnten viele Tausende österreichische Arbeiter.

Sieben Jahre sind nun vorüber, doch sechs Jahre unerfüllter Hoffnungen, quälender Enttäuschungen, schmerzvoller Entbehrungen! Freilich, so leicht ist der Staatskarren aus dem Morast, in dem er bis zur Achse stand, nicht aufs Trockene gebracht. Doch diesem Österreich, diesem Lande von Ungesäß, dem doch geradezu alles zu einem modernen Staat fehlt, mit Ausnahme von Bescheidenheit etwa, diesem Österreich wäre doch mit so wenig zu helfen — in diesem Staat war und ist ja noch alles, rein alles zu tun — und nichts, nicht eine einzige jener unzähligen Möglichkeiten, die das Reich noch in sich birgt, wurde zur Tat. Die innere wie die äußere Politik: ein unglaublich plumpes, direktionsloses Heruntappen, ein allgemeines, erbärmliches Versagen, frei von jeder Spur von Großzügigkeit. Wo das Leben noch durchgreifenden Reformen schrie, kam kleinerliches Flidderwerk. Nicht ein großer Wurf gelang! Statt einer umfassenden Finanzreform — ein durchaus unbegründetes, sinnloses, in keinerlei organischem Zusammenhang stehendes Steuerbukett; der kleine Finanzplan, statt einem großzügigen, auf dem freien Selbstbestimmungsrecht der Nationen beruhenden Nationalitätenprogramm — der verunglückte Versuch eines kleinherzigen Ausgleiches mit ängstlichem Festhalten an den historischen Landesgrenzen, statt einer wohlthätigen, die ohnedies nicht geringe Blutlast mildernenden Wehrreform — gehässige Dienstbelastungen, Kriegsleistungsgesetz. Wo bestand eine Möglichkeit, die politische Unfähigkeit zu beweisen, und die Österreich nicht pünktlich eingelöst hätte? Galt es, sich bei den eigenen Völkern verhaft und vor dem übrigen Europa lächerlich zu machen — Österreich ließ sich dazu nicht bitten, zu solchem Zwecke eilte es ungezogen herbei. Kein einziges namhaftes sozialpolitisches Gesetz, betrogene Sehnsüchte, genarrte Hoffnungen — das die erstaunliche Ausbente sechsjährigen parlamentarischen Wirkens für das Proletariat.

Freilich, so frostlos wie für die Arbeiter klingt das Lied für die Regierung nicht. Die Befürchtungen der Herrschenden erwiesen sich als durchaus grundlos, die geheim gehaltenen unverschämtesten Wünsche und Hoffnungen wurden weit durch die Wirklichkeit übertritten. Die Herren Volksvertreter waren ja nicht so böse als die hohen Herren anfangs dachten; Iammfrömmi bewilligten sie Kanonen, Kriegsschiffe, Rekruten, Kriegspferde, Festungen und Offiziere und Geld in märchenhaften Mengen; freilich, die Regierung brauchte nicht unzufrieden sein, alles, was sie nur begehrte, bekam sie ohne weiteres, das „Dingsda“, das Parlament, diese „Dingsda“, diese Herren Niemand, nämlich diese sonderbaren Abgeordneten, machten der Regierung nicht große Mühen und Sorgen. Sie sind ja so leicht zu behandeln, die Herren Abgeordneten, eine Auflösungsdrohung oder ein Ministerportefeuille und alles ist schon wieder gut. Die Regierung legt auf den Beratungstisch Wehrvorlagen, Steuervorlagen, Rekrutenvorlagen, Kriegsleistungsgesetz, kurz: „Staatsnotwendigkeiten“ in allen Nuancen — und mit automatischer Pünktlichkeit, in unangefochtener Fassung erhält sie ihre Vorlage bewilligt zurück. Die Regierung befiehlt die Ablehnung sozialpolitischer Gesetze, ihr Schicksal ist nur unbarmherzig besiegelt, die sozialpolitischen Gesetze fallen, sie existieren für die Mehrheit der Volksvertreter nicht mehr. Paßt das Parlament der Regierung nicht in den Arm, ei-

Abonnieren die „Arbeiter-Zeitung“.

da vertagt oder schließt sie es ohne viel Federleins und die braven Volksvertreter müssen nicht ein bisschen auf, wie gut geprügelte Schulknaben gehen sie wieder heim. Die Herrschenden können allerdings froh sein und lachen, besser ist es ihnen nie gegangen — freilich, die Arbeiter ziehen trübe heim, Enttäuschungen, nichts als Enttäuschungen brachte ihnen das Haus.

Doch wer trägt die Schuld an diesem Elend? Ist die Wirkamkeit des Parlaments unbeschränkt? Dürfen die Abgeordneten halten wie sie wollen? Ei, die Antwort fällt nicht schwer: Die Abgeordneten gehen aus gleichen und direkten Wahlen hervor. Spiegelt nicht die politische Zusammensetzung eines Hauses das Niveau der politischen Reife der Wähler zurück? Die Wähler haben ja ein solches Haus gewollt! Auf die Wähler selbst fällt die Schwere der Verantwortung, an den Misshandlungen und Entwürdigungen, die das Parlament von der Regierung und dem Herrenhaus zu erleiden hat, mögen die Wähler ihre politische Unbedeutendheit und Energielosigkeit erfahren, die Erbärmlichkeit des Parlaments möge endlich den Wählern erkennen lassen den Tiefstand ihres politischen Niveaus. Mit ihrem Votum am Wahltag haben die Wähler die Linien der künftigen Politik, die Grenzen der Wirkamkeit des Parlaments wohl gezogen. In der Macht der Wähler allein liegt es, die Grenzen zu erweitern, die Volksvertreter können nicht anders handeln als es das Volk will, ein Parlament kann unmöglich mehr leisten, als es vom Volk gezwungen wird. Wenn das Volk betrogen und geprägt wird, wenn ihre Vertreter geohrfeigt und geschändet werden — das Volk verdient es ja nicht anders, es wehrt sich ja nicht, genau so haben sie es gewollt. Jeder Schlag, der das Parlament trifft, faust in Wirklichkeit auf die Rücken der Wähler nieder — wie stumpf müssen doch im Grunde die Wähler sein, wenn sie gleichgültig den Prügel auf ihren Rücken tanzen lassen! Soll sich wahrhaftig der Segen Jahrzehntelanger Kämpfe in Fluch verwandeln, weil es die göttverdammte Bequemlichkeit so wünscht?

Die Leiden der Stationsdiener der Wiener Stadtbahn.

Wir waren schon öfters gezwungen, in unserem Blatt die unerträglichen Verhältnisse aufzuzeigen, unter denen die Stationsdiener und auch andere Bedienstete bei der Wiener Stadtbahn zu leiden haben. Die Zentrale unserer Organisation leitete auch sonst eine Reihe von Aktionen ein und führte sie durch, die darauf abzielten, die elenden Verhältnisse zu befeitigen. Wohl gelingt es in Anbetracht der vielen hemmenden Umstände nur sehr schwer und sehr langsam, Änderungen durchzuführen. Aber ganz umsonst ist die viele aufgewandte Mühe nicht, und so können wir heute mit einem Erfolg, der freilich nur ein Teilerfolg ist, aufwarten. Wir veröffentlichen nachstehend eine Verfügung der Stadtbahndirektion Wien, die geeignet erscheint, den Stationsdienern eine Reihe angenehmer Lebensbedingungen zu schaffen. Allerdings nur dann, wenn die Dienstvorstände diese Verfügung rezipieren und die betreffenden Maßnahmen auch durchführen. Nach den bisherigen Erfahrungen, welche die Stationsdiener bisher diesbezüglich machen müssten, scheint aber bei einer ganzen Reihe von Dienstvorständen dieser Wille nicht vorhanden zu sein. Beweis dafür wohl auch der Umstand, daß die Dienstvorstände diese Verfügung den Stationsdienern bisher nicht bekanntgegeben haben. Sie halten sie als streng vertrauliches Amtsexemplar in der Schreibfachschublade verwahrt, offenbar so lange, als sich eben die Stationsdiener die Richtdurchsetzung dieser Verbesserung gefallen lassen. So müssen eben wir die dienstliche Aufgabe der Dienstvorstände, die sie bisher nicht erfüllt haben, durchführen und diese Verfügung den Stationsdienern zur Kenntnis bringen. Sie lautet:

R. I. Stadtbahndirektion Wien. 20. Mai 1913.

Betreff: Mangelhafte Instandhaltung der Schlaf- und Unterflurstäume des Stadtbahnpersonals.

Alle Bahnamter und selbständige Haltestellen, Herren Verkehrscontrollore der Wiener Stadtbahn und die t. t. Bahnhaltungssection Wien III.

In Verfolg hierseitigen Dienstbefehles Nr. 2636—V vom 23. August 1912 wird ferner verfügt, daß den Stadtbahndiensteten, welche auf Grund hiermit genehmigter Diensteinteilungen regelmäßig 24 stündigen Dienst versehen, und zwar den Personentässer, Portiere und Stationsdienern zum Ausruhen in der Nachtpause angemessene Schlafgelegenheiten von Amts wegen einzuräumen sind. Als angemessene Schlafgelegenheit kann entweder ein Lederbettwan mit Lederpolster samt Bettwäsche und Bettloken oder ein komplett ausgestattetes eisernes Bett dienen.

Als Waschgelegenheit haben entweder die vorhandenen Waschstische oder Waschläden oder aber, mit Rücksicht auf die mitunter sehr beschränkten Raumverhältnisse eine Garnitur, bestehend aus je einem Waschboden, Wässereimer und einer Wasserkanne Verwendung zu finden. Aus ökonomischen und Zweckmäßigkeitsrücksichten ist nur die unumgänglich erforderliche Anzahl von Waschgelegenheiten zu zuseilen, weil eine abwechselnde Benützung derselben durch Portiere und Stationsdiener in sehr vielen Fällen möglich sein wird. Nach den hierseitigen Wahrnehmungen waren in vielen Fällen die seinerzeit erhobenen Beschwerden des eingangs genannten Personals über die Unzulänglichkeit ihrer Schlaf- und Waschgelegenheiten begründet, weil selbe teilweise ganz fehlten oder sich in einem sehr schlechten Zustand befanden. Es wurde jedoch hiebei festgestellt, daß mit Rücksicht an der mitunter in einzelnen Schlafräumen hieramt festgestellten mangelhaften Reinlichkeit nicht eine in diesem Fall unrichtig angewandte Sparsamkeit der Dienstvorstände schuld trug, sondern daß selbe hauptsächlich durch das Personal selbst verschuldet wurde. Die Schlafstellen — Betten sowohl als auch Divans werden von diesen Bediensteten in der Regel in voller oder teilweiser Begleitung zum Ausruhen und tagsüber als Depotsstelle für diverse von Parteien unerlaubterweise übernommene Gegenstände benutzt. Auch werden solche Räume entgegen einzelnen Losborschiften von Bediensteten anderer Dienstzweige aufgesucht. Häufig werden die Lederbetten ohne Bettwäsche und Bettloken be-

nützt. Da auch einzelne Dienststellen anscheinend über die Benützungsort solcher Räume sich im Zweifel befinden, wird hicmit ausdrücklich bedeutet, daß die Kasernenordnung des Befehls Nr. 93 im Sammelband IV auch auf solche Schlaf- beziehungsweise Unterflurstäume sinngemäß Anwendung zu finden hat. Die Absätze 8, 12, 15, 16, 17, 20, 21, 22, 23, 24, 26, 33, 36 dieses Befehls haben sogar in vollem Umfang auch in diesem Fall Gültigkeit zu finden, wobei besonders auf die Befolgung der Bestimmungen des Absatzes 21, 22, 23, 24 und 33 streng zu achten ist. Die mißbräuchliche Benützung dieser Räume als Garderoben beziehungsweise Gepäckaufbewahrungsräume ist unter keinen Umständen zu dulden, weil häufig dadurch das Ungeziefer eingeschleppt wird. Ungezieferverdächtige und rauchgeschwärzte Räume sind von den Bahnhaltungssectionen frisch zu säubern und ist dann das gesamte Mobiliar von Stationsbediensteten mit einer vier- bis fünfprozentigen Desodori- lösung zu reinigen. Die Bettwäsche ist mindestens alle 14 Tage, bei größerer Verunreinigung ausnahmsweise auch früher, zu reinigen (von wem?). Nur bei rigoroser Handhabung vorstehender Anordnungen kann die auch im Interesse der Bediensteten gelegene Ordnung und ein mit den bie für aufgewendeten maßhaften Geldmitteln in Einklang stehender Erfolg erzielt werden.

Der I. I. Stadtbahndirektor:
Kolisko m. p.

Die im Sammelband IV, Befehl 93, enthaltenen Bestimmungen der Kasernenordnung, die im vorstehenden Erlaß zitiert werden, lauten:

Absatz 8: Die Lokalitäten sind mit Rücksicht auf die Art ihrer Benützung durch Aufschrifttafeln oberhalb der Eingangstüren zu bezeichnen.

Absatz 12: Für die Ordnung und Reinlichkeit in den Kasernen sind die Dienstvorstände, beziehungsweise die speziell bestellten Aufsichtsorgane verantwortlich.

Absatz 15: Die Bettsorten müssen sorgfältig geschont, stets rein erhalten, öfter gelüftet und ausgeklopft werden.

Absatz 16: Die Zimmer müssen täglich, so oft als notwendig, immer aber während des Leerstehens ausgekehrt und ausreichend gelüftet werden.

Absatz 17: Staub und Spinnengewebe sind zu entfernen, Fußböden, Fenster, Türen, Tische, Bänke und Bettbretter öfters zu reinigen und die Spucknäpfe mit frischem Sand zu füllen.

Absatz 20: Wo tunlich, sind eigene Räumlichkeiten, wo sich die Leute waschen können, zu bestimmen.

Absatz 21: Für jedes Bett sind zur Schonung der Koken zwei Leintücher zum Gebrauche bestimmt.

Absatz 22: Das Liegen und Zudecken ohne Leintuch ist verboten.

Für jedes Bett sind zwei Paar Leintücher zu bestimmen, welche abwechselnd in Gebrauch zu nehmen sind, so daß nach jeder Benützung des Bettes die Leintücher gewechselt werden.

Absatz 23, 24 und 26: Verboten ist, angekleidet, mit den Stiefeln auf den Betten zu liegen, das Belegen der Betten mit Kleider, das Abwischen des Gesichts, der Hände oder der Stiefel an den Leintüchern. Die Kleider sind an hiezu bestimmten Wandrechen aufzuhängen oder auf Sessel zu legen.

Absatz 33: Fremden Personen ist der Zutritt oder die Übernachtung in den Kasernen nicht gestattet.

Absatz 36: Die zugewiesenen Schlafstätten dürfen ohne Bewilligung des Aufsichtsorgans nicht gewechselt werden.

Es wird nun Aufgabe der Stationsdiener sein müssen, darüber eifrig zu wachen, daß diese Verfügung in seiner vollen Gänze in allen Stationen zur Durchführung gelangt.

Gleichzeitig sind wir neuerlich gezwungen, daß bei der

Wiener Stadtbahn herrschende Strafsystem,

das an den Stationsdienern in der rücksichtslosesten Weise geübt wird, zu brandmarken. Die meisten Strafen treffen die Stationsdiener wegen unrichtiger Stellung der Fahrtrichtungstafeln und wegen Nichtanwesenheit beim Zug oder wegen dem Zugpätkommen zu demselben. Nun ist allerdings richtig, daß für pflichtvergessene Menschen Strafen am Platze sind. Aber hier handelt es sich nicht, und zwar in den allermeisten Fällen, um unentstehbare Pflichtvernachlässigungen seitens der Stationsdiener, sondern darum, daß diese Bediensteten bei dem mörderischen Dienst mit dem besten Willen nicht in der Lage sind, einmal etwas nicht zu übersehen oder eine falsche Tafelstellung vorzunehmen. Man stelle sich nur vor, daß die Stationsdiener 19 Stunden ununterbrochen bei einem durchschnittlich fünfmintigen Bugsverkehr dienstätig sein müssen. Und diese ungeheure Dienstdauer muß in zugigen, rauchigen, kalten und heißen Räumen absolviert werden, jede Minute belästigt vom Auskunft suchenden und verwöhnten Wiener Publikum. Dazu kommt, daß die Stationsdiener über verspätete Züge und Änderungen in der Zugfolge keinerlei Verständigung erhalten, was übrigens bei den bestehenden Verhältnissen selbstverständlich ist. Der Blocksignaldienner darf seinen Dienstposten nicht verlassen. Wer soll also den Stationsdiener verständigen? Nachdem die Stationsdiener Menschen sind wie andere und Bedürfnisse haben, so ist es ebenfalls selbstverständlich, daß die Leute manchmal nicht zeitgerecht am Platze sein können, denn in vier bis fünf Minuten seine Notdurft zu verrichten, ist nicht jedermann möglich. Darüber dürften auch die Bureaukraten der Stadtbahnverwaltung Erfahrungen haben, die sie endlich zu der notwendigen Einsicht bringen könnten. Es handelt sich also nicht um Pflichtvernachlässigungen, sondern um ein Unvermögen, das die elenden Verhältnisse naturgemäß bedingen. Die Bugsführer haben den strengen Auftrag, alle Fehler der Stationsdiener gewissenhaft zu rapportieren, widrigfalls sie selber bestraft werden. Und so regnet es Strafen auf Stationsdiener. Es gibt Stationsdiener, die wegen eines einzigen Fehlgriffes mit 10 Kr. Gehaltabzug bestraft wurden. In vielen Fällen wird den Bestimmungen des § 93 der Dienstordnung, wonach vor der Verhängung einer Ordnungsstrafe dem Bediensteten Gelegenheit zu geben ist, sich über das ihm zur Last gelegte Dienstvergehen zu verantworten, gar nicht Rechnung getragen. Die Strafe soll doch ein Mittel zur Besserung, zur Erziehung sein. Wenn aber so sinnlos

brutal gestraft wird wie bei der Stadtbahn, so wird die Strafe zum Unrecht, zur Brutalität. Die Vorgesetzten müssen doch soviel Intelligenz haben, zu unterscheiden, ob ein Bediensteter aus Nachlässigkeit oder aus Unvermögen infolge der in Betracht kommenden Verhältnisse Fehler begeht. Vor allem aber müssen die Dienstvorstände berücksichtigen, daß die Stationsdiener 24 Stunden im effektiven Dienst stehen und davon 19 Stunden ununterbrochen angestrengt geistige und körperliche Arbeit verrichten. Bei einer derartigen Leistung müssen Rücksichten geübt werden, die man bei einer menschenwürdigen Arbeitszeit eventuell außer Betracht lassen kann.

Es gibt ja noch einen Weg, wenn man die Fehler begeiten will. Hier mit dem 12/24stündigen Dienstturnus für die Stationsdiener und die Dienstvorstände werden sich nicht mehr mit barbarischen Strafverfügungen zu beschäftigen haben. So lange das aber nicht geschieht, besteht auch kein Recht zum Strafen, und die Stadtbahnverwaltung muß es sich gefallen lassen, wenn ihr die Staatsbürger brutale Barbarei zum Vorwurf machen.

Die Serie der Eisenbahnunfälle.

Das Eisenbahnunglück bei Siebenbrunn.

Am Sonntag den 8. d. M. um ½ 11 Uhr abends ist in der Station Siebenbrunn der Staatsseisenbahnstrecke der Preßburger Vergnügungszug mit einem entgegenrollenden Wagon zusammenstoßen. Die Wirkung des Zusammenstoßes war furchtbar, die Lokomotive des Vergnügungszuges wurde umgeworfen. Der erste Wagon ging vollständig in Trümmer. Aus dem Wagon entkamen verzweifelte Hilferufe. Die Passagiere, die in den unversehrten Waggons waren, wurden heftig durcheinandergeschüttelt. Ihrer bemächtigte sich große Aufregung. Sie eilten zu dem zertrümmerten Wagon, und das Bahnpersonal leistete den zahlreichen Verletzten erste Hilfe. Der Wiener Stadtbahnhof wurde von dem Unfall gleich verständigt. Es wurde auch sofort ein Hilfszug nach der Unfallsstelle abgelassen. Nach den Berichten bürgerlicher Blätter haben zehn Personen teils schwere, teils leichte Verletzungen erlitten.

Die Ursache des Unfalls.

Wie immer, so ist auch bei diesem Eisenbahnunglück die leichtfertige Schlägerei die Ursache. Am genannten Tag hatte der Gütereilzug Nr. 168, der verspätet in Siebenbrunn eingetroffen war, zu verschieben, da er fünf Milchwaggons zu bekommen hatte. Die eigentliche Vorfahrtstation des verunfallten Personenzuges Nr. 124 hätte fahrordnungsgemäß in Raasdorf sein sollen, Zug 168 hatte jedoch in Siebenbrunn schon eine Verspätung von 16 Minuten, weshalb Zug 168 den Zug 124 schon in Siebenbrunn vorfahren lassen mußte. Er mußte daher das Einfahrtsgeleis des Zuges 124, Gleise I, räumen und stellte sich auf Gleise IV. Aber vor Ankunft des Zuges 124 hatte Zug 168, der sich bereits auf Gleise IV gestellt und so dem Personenzug das Einfahrtsgeleis freigegeben hatte, nachdem er diese Arbeit beendet hatte, nicht mehr verschieben dürfen, da die Ankunft des Personenzuges alle Augenblicke zu erwarten war. Als Befehlsschreiter fungierte jedoch der dienstabende Beamte, der den Befehl befaßt. Nun genügt die in Siebenbrunn übliche Stationsbeleuchtung nicht einmal dann, wenn ein ankommender Zug gar nichts zu tun hätte. Bei einem verspäteten Zug aber, wo die Arbeit überhaupt werden muß, ist eine solche Beleuchtung, wie dies gegenwärtig in allen Stationen der I. I. Stadtbahnen infolge der "Ersparungsmaßnahmen" bei sonstiger Verstrafung des Personals üblich geworden ist, direkt verhängnisvoll. Und diese Ersparungsmaßnahme, also die total ungenügende Beleuchtung, ist eine weitere Ursache des Eisenbahnunglücks in Siebenbrunn, weil vom verschiebenen Personal jene zwei Wagen, die nicht gespult waren und infolgedessen entließen, durch die herrschende Finsternis nicht bemerkt werden konnten.

Durch Jahre hindurch war ferner am Ende des Geleises V ein Geleisriegel angebracht, der den Zug hatte, einen eventuell ins Rollen gekommenen Wagen aufzuhalten. Im Monat März ist nun das Gleise V verlängert worden und seit dieser Zeit fehlt dieser Geleisriegel. Es ist bodenloser Leichtsinn, daß der Geleisriegel nicht mehr angebracht wurde, woraus mit Bedauern zu konstatieren ist, daß die Ersparungsmaßnahmen der I. I. Stadtbahnverwaltung selbst fachtechnische Schußvorrichtungen, selbst wenn diese noch so billig zu stehen kommen, nicht mehr notwendig erachtet!

Danach ist es klar, daß an dem Eisenbahnunglück in Siebenbrunn nur die Stadtbahnverwaltung schuld ist. Dennoch will man die Schuld auf jene Bugsbegleiter überwälzen, welche bei Zug 168 verspätet haben. Vier Einbernahmen haben diese Bugsbegleiter bereits hinter sich. Von dem Fehlen des Geleisriegels will man bei der Protolleeraufnahme nichts wissen. Wenn einer diesen Punkt erwähnt, hält man ihn sofort entgegen: "Ja, wollen Sie denn die Sektion hineinrufen?" Das wollen die Bugsbegleiter nicht; was sie aber wollen, das ist, daß jeder Bedienstete und jede Dienststelle genau so die Pflichten erfülle wie man diese von den Bugsbegleitern verlangt und wie sie diese auch durchführen!

Dies für heute: Im großen und ganzen muß gesagt werden, daß der fachmännische Geist bei der I. I. Stadtbahnverwaltung vollständig danebenerlegt. Wenn das so fort geht, wird man noch Gräßliches erleben müssen!

Die Darstellung des Abgeordneten Genossen Bretschneider.

Abgeordneter Genosse Bretschneider, der auch mit diesem Zug gefahren, glücklicherweise aber nicht verletzt wurde, schrieb der "Arbeiter-Zeitung":

Ich fuhr mit meinem Sohn in dem Personenzug Nr. 124, der zwischen Preßburg und Wien nur an Sonn- und Feiertagen verkehrt und um 8 Uhr 50 Minuten von Preßburg abging. Ich war mit meinem Sohn im letzten Wagen; wir waren beide eingeschlafen. Nachdem wir Marchegg hinter uns hatten, wurden wir durch einen donnerähnlichen Lärm und durch einen ungemein heftigen Stoß geweckt und fielen auf den Boden. Ich verließ sofort den Wagen. Als ich den Zug nach vorne entlang ging, bemerkte ich zu meinem Schrecken, daß die Lokomotive umgestürzt, die Tender aus den Schienen gehoben und der erste Personenzug, welcher von Ausslägern mit Frauen und Kindern besetzt war, halb zertrümmert über das Gleise hinaus-

neigend dalag. Zwischen Lokomotive und Tender mit den Füßen eingewängt, saß der arme Heizer der Maschine und ergab sich willig seinem Schicksal, als warte er geduldig sein Lebensende ab. Die Schienen waren, wo die Lokomotive lag, nahezu aufgebogen und daneben sah man einen in tausend Splitter zertrümmerter Lastwagen, auf welchem sich Fässer, angeblich mit Petroleum oder Spiritus gefüllt, befunden haben, die weit herumlagen und ihres Inhalts entleert waren. Ich lief mit meinem Sohne rasch zur Station Siebenbrunn, die von der Unfallstelle etwa hundert Meter entfernt war, um Licht zu beschaffen. Leider waren zu meinem Erstaunen alle Laternen der Station Siebenbrunn-Leopoldsdorf bis auf eine schon ausgelöscht und auch von den elektrischen Mastlampenlichtern war, obwohl doch der Preßburger Zug erst einfahren sollte, nur eine einzige noch im Betrieb. Obwohl sich der Dienstabende Beamte mit einem jungen Manne bemühte, telegraphisch Hilfe zu erwirken, und auch noch darauf bedacht sein mußte, daß weitere Züge verhindert werden, in die Station einzufahren, war von einem Bahnhofsrath noch lange nichts zu sehen. Das Unglück ereignete sich um etwa 10 Uhr 10 Minuten abends. Jetzt erst wußte man, daß ein Lastwagen dem Zuge im Wege gestanden war, der für ihn ein solches Unheil wurde. Ein Reisender, der glücklicherweise ein Arzt ist, bemühte sich schon mit mehreren anderen um eine am linken Fuße ziemlich verletzte Frau. Mit Ausnahme einiger schnell angezündeter Windlichter, welche die Reisenden aus den Splitterschichten des zertrümmerten Wagons herstellten, und der Fackel eines Eisenbahners, der auf der Lokomotive dem armen Heizer zu Hilfe kam, mangelte es an Licht und die Nacht war rabenfinster.

Erst nach einer Stunde erschien ein Arzt. Der Hilfszug aus Wien traf erst um 12 Uhr nachts in Siebenbrunn ein. Waren nicht der Arzt und ein in erster Hilfe geübter Tourist unermüdlich um all die Verletzten bemüht gewesen, so wäre der Zustand ein verzweifelter geworden. So fanden sich allmählich im Stationsgebäude all die Verletzten ein und konnten schlecht und recht mit Notverbänden und Kompressen versehen werden. Ich richtete mein Augenmerk darauf, den Arzt auf die Verletzten aufmerksam zu machen und ihre Namen und Adressen zu vermerken. Wenn der gestrige Bericht von 16 Verletzten spricht, so ist das nach meiner Schätzung eine zu geringe Zahl. Ich stellte außer den Personen, die im offiziellen Bericht als Verletzte angeführt werden, noch fest, daß verlegt wurden: Frau Johanna Lindner, Gattin des Herrn Josef Lindner sen., IX., Nußdorferstraße 80; Aloisia Schulz, Kanzleihelferin, gattin, XIII., Linzerstraße 49; Rosa Lindner, Gattin des Herrn Max Lindner, XIX., Grinzingergasse 80; Hans Kwiecha, III., Heilingergasse 28; Camillo Mühlberger, technischer Beamter, XX., Pasettistraße 101. Zwei Verletzte wollen vorläufig nicht genannt werden.

Als nach zweitündigem bangen Warten nach 12 Uhr nachts der Hilfszug in Siebenbrunn einfuhr, um die Verwundeten und die übrigen Reisenden abzuholen, atmete alles auf; aber es wurde $\frac{1}{2}$ Uhr morgens, bis wir von Siebenbrunn abfahren konnten, um erst um 8 Uhr morgens in Wien ankommen.

Dieser schwere Eisenbahnunfall hat bewiesen, welche Schlampigkeit Wirtschaft heute noch auf der verstaatlichten Staatsbahngesellschaft anzutreffen ist und wie alles verläuft: ärztliche Hilfe, genügendes Sanitätspersonal, Wasser, Tragbahnen und Beleuchtung, wenn auf dieser Strecke einmal durch die Sparwut der Staatsbahnen ein Unglück geschieht.

Weitere Eisenbahnunglücksfälle.

Eisenbahnungluck auf der Nordwestbahn.

Infolge Radbrechens bei einem Auslandsgüterwagen fand am 10. d. M. abends zwischen den Stationen Litzt an der Adler und Pottenstein der Linie Geiersberg-Königgrätz beim Güterzug Nr. 777 eine Entgleisung statt, wobei der Zugführer getötet, der Lokomotivführer und ein Konditor verletzt sowie mehrere Wagen beschädigt wurden.

Eisenbahnungluck auf der Nordbahn.

Die Direktion der Nordbahn veröffentlicht folgendes Communiqué: Am 15. d. M. um 5 Uhr 44 Minuten früh fuhr in der Station Gieslowice der Strecke Trzebinia-Szczecina der nach Szczecina verkehrende Schnellzug Nr. 1401 an den in der Station stehenden Güterzug Nr. 1481 an, wobei zwei Reisende und der Zugführer des Schnellzuges Nervenerkrankungen, beziehungsweise Verletzungen erlitten. Fünf Wagen des Güterzuges sowie die Lokomotive, der Gepäck- und ein Personenzugwagen des Schnellzuges wurden beschädigt. Der Vorfall hatte keine Störung des sonstigen Zugverkehrs zur Folge. Eine strenge Untersuchung ist im Zuge.

Schweres Eisenbahnungluck in Königsberg.

Als am 13. d. M. abends ein Arbeitserzug auf den Königsberger Eisenbahnhof einfuhr, entgleiste die Lokomotive an einer scharfen Kurve, an der sich eine Weiche befindet. Die ersten drei Waggons wurden total zertrümmert. Im nächsten Moment hörte man lautes Schreien und Stöhnen. Mehr als zwanzig Personen hatten schwere Verletzungen erlitten und lagen unter den Trümmern begraben. Die Bergungsarbeiten gestalteten sich äußerst schwierig. Den meisten der Verunglückten waren Beine und Arme abgetrennt. Die Verunglückten wiesen auch schwere Quetschungen auf.

Die Verletzten wurden in das Spital gebracht. Der Zustand mehrerer der Verletzten ist ein lebensgefährlicher. Die Zahl der Leichtverletzten beträgt über 80.

Die Wächter und die Nachtdienstzulage.

Die Behandlung, die das k. k. Eisenbahministerium durch die unberechtigte Art der Gewährung der Nachtdienstzulage dem Wächterpersonal neuerdings zuteil werden läßt, zeitigt bereits ihre Folgen. Große Erregung hat sich der Bahnerhaltungswächter bemächtigt, die, trotzdem sie genau so Nachtdienst leisten wie alle anderen Bediensteten, keine Nachtdienstzulage erhalten, und nicht minder groß ist die Erregung unter den Wächtern beim Verkehr, die anstatt 1 Kr. bloß 50 H. erhalten sollen.

Diese Erregung zeigte sich in den Wächterversammlungen, die fürstlich Genosse Sommerfeld in Linz, Salzburg, Bischofsdorf und Akling absolvierte. Genosse Sommerfeld erstatte in allen diesen Versammlungen den Bericht über die Sitzung der Zentralpersonalkommission. Doch überall bewegte sich die erregte Dis-

fussion um die Frage der Nachtdienstzulage und um die bereits durchgeführten oder noch geplanten Berichtigungen der Dienstturnusse. In allen Versammlungen gelangte ein einstimmig gefaschter Besluß zur Annahme, wonach die Wächter solidarisch gegen diese ungleiche und unverdiente Behandlung protestieren und energisch verlangen, daß allen Nachtdienst versiehenden Wächtern ohne Unterschied die Nachtdienstzulage im Betrag von 1 Kr. für den geleisteten Nachtdienst gewährt wird.

Die Stellungnahme der Wiener Vertrauensmänner.

Die Vertrauensmänner des Wächterpersonals im Wiener Direktionsbezirk hielten am 11. Juni 1913 in Penzing eine Besprechung ab, in der sie zu der Angelegenheit Stellung nahmen. Nach dreistündigen Beratungen wurde folgender Besluß gefasst:

Die Zentrale der sozialdemokratischen Organisation und die Sozialdemokratische Fraktion im Parlament werden erzählt, neuerlich alles zweckdienliche zu unternehmen, damit das gesamte Wächterpersonal die Nachtdienstzulage im Ausmaß von 1 Kr. per Nachtdienst bekommt.

Auf allgemeines Verlangen des Wächterpersonals soll die Zentrale für Donnerstag, 3. Juli 1913, 8 Uhr abends, in Horals Restauration „zum Auge Gottes“ in Wien XV., Neubaugürtel 15,

eine Protestversammlung des Wächterpersonals des Direktionsbezirkes Wien und aller in Wien eimündenden Bahnen einberufen. In derselben soll zu der Frage der Nachtdienstzulage, zu den erfolgten und noch geplanten Berichtigungen der Dienstturnusse und zu den übrigen Forderungen der Eisenbahner Stellung genommen werden. In der Versammlung soll ferner eine Deputation gewählt werden, die beim Eisenbahminister vorzusprechen und ihm die tiefe Unzufriedenheit des Personals bekanntzugeben und um die Änderung der Nachtdienstzulagenverfügung vorstellig zu werden hat.

Die Vertrauensmänner berichteten sich auch mit dem demagogischen Verhalten der deutschnationalen Eisenbahner, das wir im folgenden zur Sprache bringen. Auch das Verhalten der christlichsozialen Eisenbahner wurde entsprechend gebrandmarkt, und es wurde konstatiert, daß das demagogische Gauleispiel dieser gelben Organisationen sehr viel dazu beigetragen hat, daß die Wächter neuerlich so stiefmütterlich behandelt werden.

Die Vertrauensmänner befürworten ferner eine Sonderaktion, die sich gegen die Personalkommissonsmitglieder richtet. Dieselben haben die Wünsche der Wächter begutachtet und sie sind einstimmig angenommen worden. Diese Beschlüsse und Forderungen sind für die Wächter allein maßgebend und sollen daher die Wächter allen diesen Unterschriften-sammeln die Tür weisen. Das Eisenbahministerium soll die Anträge der Personalkommision erfüllen, und dann kann es sich diese Winkelzüge ersparen, die ohnehin nur darauf abzielen, die Einigkeit des Personals in Abrede stellen zu können.

Die Vertrauensmänner erwarten, daß jeder dienstfreie Wächter am 3. Juli 1913 zu der Versammlung erscheint und dadurch dem berechtigten Unwillen entsprechend Ausdruck verleiht.

Die Demagogie des deutschgelben Reichsbundes.

An der stiefmütterlichen Behandlung der Wächter in der Nachtdienstzulagenfrage haben auch der Reichsbund deutscher Eisenbahner und die mit ihm koalierten nationalen Vereine einen großen Teil der Schuld. Diese deutschgelben Herren haben nämlich dem Vorschlag der Regierung bezüglich der etappenweisen Durchführung der in den undurchgeföhrten 17 Millionen enthaltenen Verbesserungen ihre Zustimmung gegeben. Die Haltung hat das Eisenbahministerium naturgemäß dazu benutzt, den Wächtern die längst veriprochene Nachtdienstzulage vorzuhalten. Das scheint auch der „Deutschgelbe“ zu fühlen, und deshalb findet er jetzt, daß der Regierung gesagt werden muß, und zwar bei der Budgetberatung, daß derart unentwidmete Maßnahmen nicht verlangt werden. Wir wollen die beiden Teile der betreffenden Artikel aus dem „Deutschen Eisenbahner“ gegenüberstellen, damit jeder Wächter selber prüfen kann, wie grenzenlos dummkopf und zugleich niederträchtig der neueste Verrat der Deutschgelben ist:

In der Folge 14/15 des „Deutschen Eisenbahner“ vom 20. Mai 1913 heißt es im 10. Juni 1913 heißt es im Artikel:

„Unser diesjährige Tagungen.“ „Die Nachtdienstzulage der Weichensteller.“

Herr Ertl erörterte eingehend die Arbeiten, die in der Reichsbund während des letzten Jahres vorgenommen wurden. Diese neue Maßnahme ist also wieder eine solche, in deren Ausmaß das Eisenbahministerium bedeutend hinter dem Vorschlag des Abgeordnetenhauses zurückbleibt. Es muß bei der Budgetberatung der Regierung gesagt werden, daß derart unentwidmete Maßnahmen das Reichstag abgelehnt.

Seine Vorschläge, die der Redner unter Betonung, daß taktische Rücksichten zur Vertraulichhaltung der Mitteilungen zwingen, eingehend erläutert wurden, auch von der nationalen Koalition gebilligt und dem Herrn Eisenbahminister als deren Willensmeinung fundig gemacht.“

Zu der Vollständigkeit halber noch besonders zu vermerken ist, daß der Reichsbund dem Eisenbahminister fundgemacht hat, daß er mit der etappenweisen Durchführung einverstanden ist, im Organ des Reichsbundes aber gleich darauf zu lesen ist, daß die Abgeordneten bei der Budgetberatung der Regierung zu sagen haben, daß das Abgeordnetenhaus etwas derartiges, nämlich die unbefriedigende Durchführung nicht verlangt hat. Was die nationalverbändlerischen Abgeordneten bei der Budgetberatung getan haben, ist bereits bekannt. Sie haben den 17 Millionen-Antrag des Abgeordneten Ge-nossen Tomischl, der unter anderem auch für die Wächter ohne Unterblieb die Gewährung der Nachtdienstzulage von 1 Kr. fordert, abgelehnt. Und diese Leute erfüllen sich noch zu behaupten, daß sie die einzigen sind, welche die Interessen der Eisenbahner ernsthaft vertreten. Wir bedauern die armen Eisenbahner, die dieser Gesellschaft noch immer Gefolgschaft leisten.

Inland.

Der Finanzplan.

Das Abgeordnetenhaus hat nach endlosem Hin- und Herziehen endlich vor einigen Tagen die zweite Lesung des berühmten „Finanzplanes“ begonnen. Das hervorstechendste Kennzeichen dieses Planes ist seine vollkommene Planlosigkeit; schon die Zusammenfassung des Berichtes, den der Finanzausschuß dem Hause vorgelegt hat, läßt die jämmerliche Fülligkeit erkennen: der Finanzplan besteht aus sechs Seiten von ganz verschiedener Art und Bedeutung. Das wichtigste ist die Novelle zum Personalsteuer gesetz vom Jahre 1896. Sie enthält zunächst eine Erhöhung der Personaleinkommensteuer für jene Steuerträger, die ein Jahresinkommen von mehr als 10.000 Kr. haben. Ferner bringt sie die sogenannte Junggesellensteuer: alleinstehende Personen sollen in Zukunft um 15. Haushaltungen, die nur aus zwei Personen bestehen, um 10 Prozent mehr an Personaleinkommensteuer bezahlen als bisher, wenn ihr Einkommen mindestens 2400 Kr. beträgt. Des weiteren enthält die Novelle eine Änderung der Bestimmungen über das Veranlagungsverfahren (insbesondere die „Buchensicht“, freilich in einer den Steuerdefraudanten die schuldige Rückicht nicht verjagenden Form), dann eine Änderung der Bestimmungen über die Erwerbsteuer der Aktiengesellschaften, endlich die Tantiemensteuer, die die Herren Verwaltungsräte zu etwas stärkeren Leistungen fürs Vaterland heranziehen soll. Das zweite Gesetz normiert eine nachhaltige Erhöhung der Branntweinsteuer (2 H. vom Achtsitzer!). Das dritte, das sogenannte Überweisungsgesetz, bestimmt, daß ein Teil des Ertrages der Branntweinsteuer den Landtagen überlassen werden soll. Dazu kommen noch die Zugesteuer (Automobil-, Schaumwein- und Rennwettsteuer). Das nennen unsere bürgerlichen Parteien und ihre Regierung einen Finanzplan.

Die österreichischen Arbeiter stellen sich natürlich unter einer Finanzreform etwas anderes vor, als diesen Finanzplan, der den Besitzenden nicht weilt und dafür die ärmeren Teufel, die Schnapsdrinker, um so stärker belasten will und der die berühmte Sanierung der Landesfinanzen dadurch anzubauen versucht, daß er den Landtagen die Möglichkeit zur Fortsetzung ihrer heutigen Politik wünscht. Und unsere Genossen im Parlament haben alles getan, um eine Verbesserung des Finanzplanes durchzusetzen. Sie haben vor allem verlangt, daß das von der Personaleinkommensteuer frei bleibende Ersternminimum von 1200 auf 2000 Kr. erhöht werde. Davon wollten die bürgerlichen Parteien aber selbstverständlich nichts wissen, angeblich deswegen, weil dadurch das Ertragsnis der Personaleinkommensteuer stark vermindert werden würde. Aber die Sozialdemokraten haben ihnen gezeigt, wie der Ausfall hereinzubringen wäre: durch eine ausgiebige Besteuerung der Einkommen über 100.000 Kr. durch die Aufhebung der Privilegien, deren sich die großen Agrarier erfreuen (die Herren brauchen nämlich nicht ihr wirkliches Einkommen einzubekennen, sondern nur den sogenannten Katastralreinertrag ihrer Güter, der bedeutend geringer ist, als der wirkliche Ertrag); ferner durch eine Erhöhung der Steuer der Klöster und endlich durch die Aufhebung der Steuerfreiheit des Kaisers, der Erzherzöge und der Offiziere. Aber für alle diese Reformen waren die bürgerlichen Parteien nicht zu haben. Sie blieben dabei, daß zur Erhaltung des Staates vor allem die Schnapsdrinker berufen sind. Unsere Abgeordneten haben sich natürlich gegen die Erhöhung der Branntweinsteuer ausgesprochen und dem Parlament den Weg gezeigt, auf dem mehr zu holen wäre, als durch eine Schnapsversteuerung: sie haben die Abschaffung der Liebesgaben an die Schnapsbrenner beantragt. Unisono. Sie haben endlich verlangt, daß das Überweisungsgesetz einen bestimmten Inhalt bekommen solle. Die Überweisungen sollen nämlich, so erklären die bürgerlichen Parteien, zur Erhöhung der Lehrergehälter verwendet werden. Aber bei der gegenüberliegenden Wirtschaft in den Landtagen ist es sehr wahrscheinlich, daß die Lehrer von den Summen, die der Staat den Ländern aus den Erträgen der Branntweinsteuer überweisen soll, nicht allzu viel zu sehen bekommen. Der böhmische und der steirische Landtag zum Beispiel sind obstruiert. Sie können also überhaupt kein neues Lehrergehältsgebot beschließen; und daß der böhmische Landesausschuß ohne weiteres das den Lehrern zugesetzte Geld zu anderen Zwecken, nämlich zur Fortsetzung seiner glorreichen Bankrotteurwirtschaft verwenden würde, unterliegt keinem Zweifel. Ob den galizischen Landtag, der in ein paar Wochen gewählt werden wird, nicht alsbald die Obstruktion heimsuchen wird, ist noch eine offene Frage. Und in den Landtagen, in denen die durch ihre Lehrerfeindlichkeit berüchtigten Christlichsozialen dominieren, wird die Neigung zur Verbesserung der Lehrerfinanzen sehr gering sein; die Vorarlberger Christlichsozialen haben sogar schon erklärt, es falle ihnen gar nicht ein, den Lehrern etwas zu geben. Um nun zu verhindern, daß die den Ländern zugesetzten Überweisungsgelder defraudiert werden, haben die Sozialdemokraten den Antrag gestellt, daß nur jenen Ländern Überweisungen gewährt werden sollen, die vorher durch Landesgesetz die Gehälter der Lehrer den Bezügen gewisser Staats-

beamtenkategorien gleichgestellt haben. Auch für diesen Antrag haben sich die bürgerlichen Parteien, die von der Unterschlagung der Gelder, die sie angeblich den Lehrern zukommen lassen wollen, schon die süßesten Träume träumen, nicht erwärmen können und unsere Abgeordneten haben alle ihre Anträge als Minoritätsvoten anmelden müssen.

Uebrigens besteht nicht die geringste Aussicht, daß die Beratung jetzt zu Ende geführt wird. Erfens ist gegenwärtig für den Finanzplan keine Majorität vorhanden, ja die Ruthenen drohen sogar, ihn zu obstruieren, weil — die galizische Wabreform gescheitert ist. Zweitens könnte der Finanzplan jetzt auch schon darum nicht erledigt werden, weil die Zeit zu kurz ist. Das Haus muß im Juni, und zwar noch vor dem Beginn der galizischen Landtagswahlen, das Budgetprovisorium und das Geschäftsordnungsprovisorium (im österreichischen Parlament sind die Provisorien längst eine definitive Einrichtung geworden) erledigen, und im Hochsommer sind die Agrarier nicht zu halten. Und dennnoch haben die bürgerlichen Parteien beschlossen, die zweite Leistung des Finanzplanes jetzt vorzunehmen. Sie wollen auf diese Weise den Staatsbeamten und den Lehrern, die ihre Hoffnung auf die Erledigung des Finanzplanes gesetzt haben, Sand in die Augen streuen. Aber an eine Beendigung der Verhandlung denken sie nicht. Sie haben den sozialdemokratischen Antrag, daß die sechs Steuergesetze nacheinander erledigt werden sollen, abgelehnt und dafür beschlossen, über alle sechs Gesetze zusammen eine Generaldebatte zu führen, das heißt durch einen endlosen Schwatz ohne Sinn und Ziel eine wirkliche Verhandlung zu verhindern, zugleich aber der Öffentlichkeit eine solche vorzutäuschen. Und wenn die Generaldebatte nach ihren Wünschen ausgängt ist, wie das Hornberger Schießen, wollen sie dem Publikum einreden, daran seien die Sozialdemokraten schuld. Die Nationalverbänder und die Christlich-sozialen (die überhaupt bald nicht Partei sein werden), haben zu diesem Zweck schon heute eine "sozialdemokratische Obstruktion" entdeckt. Aber ihre Spekulation wird nicht glücken. Die Sozialdemokraten werden dafür zu sorgen wissen, daß die Bevölkerung über die Absichten dieser sonderbaren Finanzplanschwärmer aufgeklärt wird.

Ein Fiasko der österreichischen Eisenbahnpolitik in Tirol.

Der Rechnungsabschluß der Binschgaubahn für das Jahr 1912 schließt mit einem Betriebsdefizit von über 300.000 Kr. Eingenommen hat die Bahn 529.000 Kr. Der Betrieb kostete aber Kr. 898.887,34. Da die Bahn, die eine Aktiengesellschaft gebaut hat, im Betrieb der Staatsbahnen ist und der Staat die Zinsgarantie für die Prioritätsaktien übernommen hat, muß er für den ganzen Betriebsabgang und die Verzinzung der Prioritäten die respektable Summe von 958.096 Kr. auf das Betriebsjahr 1912 draufzahlen! Dabei erhalten die Besitzer eines Aktienkapitals von 2.600.000 Kr. keinen Heller Dividende!

Dieses beispiellose Fiasko ist eine Folge der österreichischen Eisenbahnpolitik in Tirol. Solange die Binschgaubahn nur eine Sackbahn bis Mals ist, muß sie eine erstklassige Defizitbahn bleiben, weil sie nur dem Touristenverkehr ins Ortsegebiet und dem lokalen Marktverkehr dient. Erst wenn ihr Schienenstrang durch das Binschau bis Landeck und über den Ofenbergs in die Schweiz läuft, kann sie ein finanzielles Ergebnis abwerfen. Die Bahn, die jetzt eine bedeutungslose Sackbahn ist, wird dann eine wichtige Verbindungsstrecke für den Personen- und Frachtenverkehr nach Benedig. Aber Vater Staat versteht sich nicht zum Ausbau dieser Bahn. Wohl werden seit vielen Jahren im oberen Binschau Trossierungsarbeiten gemacht, aber ausgebaut wird die Bahn nicht. Wenn man die bisherigen Betriebsdefizite, die der Staat decken mußte, zu den überflüssigen Ausgaben für die Trossierung schlägt, so würde das eine Summe ergeben, mit der man zu Anfang in der Lage gewesen wäre, die Bahn ganz auszubauen. Auch jetzt kann das ungeheure Jahr für Jahr wiederkehrende Defizit nur durch einen schleunigen Ausbau der Bahn beseitigt werden. Wenn im Staat so etwas wie kaufmännische Voraussicht regieren würde, dürfte das Eisenbahnministerium gar nicht verdrängt werden zum Ausbau dieser Bahn, es müßte selbst darauf drängen. Aber wo sind die Zeiten, in denen in Österreich kaufmännische Voraussicht walten wird! Vorläufig sind Bahnbauten nicht ein Gegenstand kaufmännischer Kalkulation, sondern Gnadenweise, und den Tirolern glaubt die Regierung keine Gnade erweisen zu müssen, weil die Mehrheit ihrer Abgeordneten sowieso treue Mamelucken sind!

Die Redl-Affäre und das Parlament.

Durch mehrere Tage beschäftigte ein ungeheuerlicher Skandal die österreichische Öffentlichkeit; man redete von nichts anderem, als von der Affäre Redl und den offiziellen Versuchen, von dieser Affäre so viel als möglich zu vertuschen; im Parlament regnete es Interpellationen, die die Regierung nicht ignorieren kann. Sie läßt sie also durch den Landesverteidigungsminister beantworten, aber diese Antwort ist eine freche Verhöhnung der Volksvertretung. Darauf beschließt diese, den ministeriellen Hohn — mit reipeltvollem Schweigen zur Kenntnis zu nehmen!

Freiherr v. Georgi, der Landesverteidigungsminister, gab, nach einigen lyrischen Redensarten, den Abgeordneten auf Grund der ihm vom Kriegsminister gemachten Mitteilungen folgende "Aussklärung" über den Fall Redl: Es ist nicht wahr, daß die Militärbehörden die Angelegenheit vertuschen wollten, denn sie haben alles getan, um den Sachverhalt nach allen Richtungen klarzustellen. Also weil die Militärverwaltung selber wissen wollte, was Redl getan hat, ist auch bewiesen, daß sie es auch die Öffentlichkeit wissen lassen wollte. Eine klassische Beweisführung. Aber nicht minder klassisch waren die weiteren Beweisführungen des Ministers. Er erzählte, daß Redl am 24. Mai nach Wien gekommen sei, aber warum dessen Fahrt nach Wien erfolgte, darüber erfuhr das Haus kein Wort. Auch über die sehr interessante Frage, woher Redl den Revolver genommen hat, bewahrte der Minister trotz der dringlichen Fragen der Sozialdemokraten Stillschweigen. Dafür erzählte er, die Untersuchungskommission habe Redl gefunden, als er eben mit

einem dolchartigen Messer und einer Nebenschnur seinem Leben ein Ende machen wollte. Die Zeitungen hatten die Nachricht gebracht, daß dieser Kommission auch der Generaladvokat Pollak angehört habe. Das bestreitet der Minister. Was er aber als Wahrheit erzählte, wäre der Aufklärung erst recht bedürftig. Er gab nämlich folgende Geschichte zum besten: Redl hat mit dem Generaladvokaten, den er „von früher her kannte“, den Abend in einem Restaurant zugebracht. Dort hat er ihm gestanden, er habe sich gegen Moral und Standesehrung vergangen und stehe unter Überwachung. Er hat Dr. Pollak auch gebeten, ihm einen Revolver zu verschaffen, und als diese Bitte nicht erfüllt wurde, gab er dem Wunsch Ausdruck, Pollak möge ihm beim Polizeipräsidenden die Erlaubnis zur Rückreise nach Prag erwirken. Pollak lehnte sich darauf mit dem Polizeipräsidenden telefonisch in Verbindung und brachte Redls Anliegen vor, wobei er bemerkte, er halte Redl für geisteskrank. Er bekam die Antwort, er möge auf Redl beruhigend einwirken und ihn bestimmen, seine Wohnung aufzutun. Darauf brachte er Redl in sein Hotel. Wie das alles möglich war, trotzdem Redl bereits unter Überwachung stand, darüber verlor der Minister kein Wort. Ebenso wenig verriet er, warum Redl nicht verhaftet wurde und warum man seinen Selbstmord nicht hinderte. Dagegen weiß der Minister zu erzählen, daß Redl keine Mitschuldigen hatte (das hat nämlich — Redl selber der Kommission mitgeteilt) und daß er keine Kriegsvorbereitungen der letzten Zeit verraten konnte, weil er keine kannte. Auch habe er erst seit dem März 1912 spioniert. Die Zeitungsnachricht, daß er Geheimnisse der deutschen Armee verraten habe, sei falsch. Dass der ungeheure Aufwand, den Redl trieb, keinen Verdacht erregte, erklärt der Minister auf eine sehr einfache Art: Von den Ausgaben, die Redl seine homosexuellen Neigungen verursachten, hat man nichts gewußt, und der Luxus, den er trieb, konnte nicht auffallen, da man wußte, daß er eine Erblichkeit gemacht hatte. Es ist also eigentlich alles in bester Ordnung. Dass Redl an fremde Mächte (Redl hat nämlich nicht bloß für Russland spioniert; das ist die einzige Neuigkeit, die man von dem Herrn Minister erfuhr) militärische Geheimnisse verraten konnte, daran ist beileibe nicht die Schlamperei und die Unfähigkeit seiner Vorgesetzten schuld. Es war einfach ein Unglücksfall, für den die Militärverwaltung nicht verantwortlich gemacht werden kann.

So erlaubte sich der Vertreter des Militarismus zu den Vertretern des Volkes zu reden. Er durfte es sich erlauben. Denn der Antrag des Separatisten Nemec, über die „Antwort“ des Ministers die Debatte zu eröffnen, wurde abgelehnt! Und Genosse Seis mußte im Budgetausschuß vorbringen, was die Sozialdemokraten dem Minister zu erwidern hatten. Die Regierung hat die bürgerlichen Abgeordneten gut dargestellt. Sie hat ihnen, so oft ihr das Reden im Parlament zuwider war, einfach das Maul verboten. Nun sind sie fittlich so weit geläutert, daß es keines solchen Verbotes mehr bedarf: sie haben selber das Rausch! zu ihrem kategorischen Imperativ eroren.

Die Gewinne der Agrarier.

Wie die Gewinne der Agrarier seit dem Zukräftetreffen des Zolltarifs von 1906 gestiegen sind, ist aus dem soeben veröffentlichten Statistischen Jahrbuch des Ackerbauministeriums deutlich zu ersehen. Es betrug demnach der Preis eines Zentners marktfähiger Ware:

	1906	1912
	Millionen Kronen	Millionen Kronen
Weizen	18,14	22,03
Roggen	18,64	19,24
Bierse	14,75	18,69
Hafser	14,49	18,76
Mais	14,88	19,21

Multipliziert man die Größe der Ernte mit den durchschnittlich erzielten Preisen, so erhält man den Gesamtwert der Ernte. Er betrug:

	Millionen Kronen
1906	1192,4
1907	1447,9
1908	1514,4
1909	1668,8
1910	1387,4
1911	1600,9
1912	1745,6

Seit dem Beginn der Wirksamkeit des neuen Zolltarifs ist also der Geldwert der Ernte um mehr als die Hälfte gestiegen! Der jährliche Mehrgewinn der Agrarier beträgt 500 bis 600 Millionen Kronen! Das ist so viel, als ob der Staat den Agrarier ein Kapital von 12.500 Kr. geschenkt hätte!

Der Gewerkschaftskongress.

Die "Gewerkschaft" veröffentlichte die von der Reichskommission vorgeschlagene Tagesordnung des Gewerkschaftskongresses, der vom 6. bis 10. Oktober im Arbeiterheim Favoriten tagen wird. Die Tagesordnung umfaßt folgende Gegenstände:

Situations- und Rechenschaftsbericht der Gewerkschaftskommission und Bericht der Kontrolle. Referent: Hueber.

Die Jugendorganisation. Referent: Grünwald. Die Tätigkeit des Arbeitsstatistischen Amtes. Referent: Müller.

Die gesetzliche Regelung der Heimarbeit. Referent: Smitska.

Parlament und Arbeiterschutz. Referent: Hanusch. Zoll- und Handelsverträge. Referent: Doktor Renner.

Wahl der Gewerkschaftskommission.

Anträge für den Kongress sind bis zum 23. August der Reichskommission zu übergeben. Die von den Organisationen gewählten Delegierten sind bis zum 13. September anzumelden.

Fortgesetzte Verlesung der Dienstordnung der f. f. Staatsbahnen durch die Direktionen.

Über einen neuerlichen Fall von krasser Verlesung des § 40 der Dienstordnung durch die Direktionsorgane berichtet die nachfolgende an den Eisenbahnamt ge-

richtete Interpellation der Abgeordneten Tomischik und Müller:

Am 26. Mai I. J. haben die Gefertigten an den Herrn Eisenbahnamt zwei Interpellationen des Inhalts gerichtet, daß die den Bediensteten der f. f. Staatsbahnen im § 40 der Dienstordnung gewährleisteten Rechte schwer verletzt wurden, und zwar dadurch, daß Bedienstete aus höheren Gehaltstypen mit höheren Endgehälten in niedere Gehaltstypen mit niederen Endgehälten überstellt wurden. Durch diese Überstellung werden den Bediensteten die ihnen durch die Anstellung in der höheren Gehaltstypen zuerkannten ständigen Bezüge, Gehalt und Quartiergeld gekürzt, was durch die Bestimmungen des Punktes 3 des § 40 der Dienstordnung der f. f. Staatsbahnen verboten ist.

Ein krasser Fall einer solchen Rechtsverletzung ist neuerlich im Bereich der f. f. Nordbahndirektion in der Station Mährisch-Ostrau an den Verschubaufseher Michael Abraham verübt worden. Der Benannte wurde laut unten zitiertem Verfügung im Amtsblatt der f. f. Nordbahndirektion vom Verschubaufseher in der Gruppe A der Diener zum Weichensteller in die Gruppe C der Diener überstellt.

Michael Abraham wurde am 1. Jänner 1899 als Zentralweichenwächter mit dem Gehalt von 720 Kr. definitiv angestellt. Vor der Anstellung diente er als Verschieber und Weichenwächter seit 12. Juni 1899. Im Jahre 1901 erfolgte seine Ernennung zum Stationsaufseher nach Nordbahnnormen. Diese Stationsaufseher versahen den Dienst als Verschubaufseher. Mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1908 erfolgte seine Ernennung als Stationsaufseher in den Staatsbahnenstatus, und zwar in die Gehaltsstufe von 1000 Kr. in der Gruppe A der Diener. Später erfolgte dann seine Ernennung zum Verschubaufseher, entsprechend den Normen der f. f. Staatsbahnen. Seit 1. Jänner 1912 befindet sich Abraham in der Gehaltsstufe von 1200 Kr. und war so wie früher auch jetzt ständig als Verschubaufseher in Verwendung.

Im XXVII. Stück des Amtsblattes vom 5. Juni 1913 wurde festgestellt, daß Abraham zum Weichenwächterdienst in die Station Albrechtsweiche unter gleichzeitiger Aenderung seines Dienstitels vom "Verschubaufseher" zum "Weichensteller" überstellt wird.

Das ist wieder einer jener Fälle, wo Organe der f. f. Staatsbahnenverwaltung die den Bediensteten gewährleisteten Rechte schwer verletzt haben. Neben diese famose, allen guten Sitten hohnsprechende Art, wie die österreichische Staatsbahnenverwaltung in letzter Zeit Personalpolitik betreibt, wurde wiederholt gesprochen, ohne daß dadurch der Sinn für Rechtlichkeit an den leitenden Stellen geweckt worden wäre. Man fährt vielmehr fort, wie es der in Rede stehende neuerliche Fall beweist, die Lage der einzelnen Bediensteten durch die Ausfüllung aller möglichen Winkelse zu verschlechtern, so daß die Absicht immer klarer wird, daß man in den Zentralstellen kein anderes Bestreben mehr kennt, als das finanzielle Gleichgewicht der Staatsbahnen auf Kosten des unteren Personals herzustellen und kostet es auch die ganze moralische Reputation.

Die Gefertigten fragen den Herrn Eisenbahnamt neuerlich:

Ist der Herr Eisenbahnamt endlich gewillt, zu verfügen, daß diese Rechtsverletzungen krasser Art ein Ende nehmen?

Ist der Herr Eisenbahnamt bereit, zu verfügen, daß der nunmehrige Weichensteller Michael Abraham in Mährisch-Ostrau sofort in seine ihm zugeschriebenen Rechte und Bezüge in der Gehaltstypen A der Diener als Verschubaufseher rücküberstellt wird?

Ausland.

Die Strangulierung des Süddeutschen Eisenbahnerverbandes.

Es hat nichts genützt, daß Schönbräu ein; die Schwarzen haben nicht locker gelassen, bis nun endlich das ersehnte Verbot heraus ist, daß den bayrischen Eisenbahnen den Beitritt zum Verband des Süddeutschen Eisenbahn- und Postpersonals verbietet. Denn unter dem 10. Juni wird der "Fränkischen Tagespost", unserem Nürnberger Parteiorgan, aus München gemeldet:

Soeben ist der Erfolg bekanntgeworden, der die Entlassung allen Arbeitern und Beamten der Eisenbahnen ankündigt, die sich künftig dem Verband des Süddeutschen Eisenbahn- und Postpersonals und den anderen freien Gewerkschaften anschließen. Allen Neueintretenden wird ein entsprechender Revers zur Unterschrift vorgelegt werden.

Das wäre das Todesurteil des Süddeutschen Eisenbahnerverbandes, wenn dieser sich nicht in letzter Stunde zu einer ganz außergewöhnlichen Anstrengung aufrafft. Einstweilen werden die Schwarzen triumphieren, aber schließlich doch nur einstweilen. Sie können zwar den Verband vernichten. Ob sie aber die Masse der bayrischen Eisenbahner in ihre Hürden treiben können, das steht auf einem anderen Blatt. Schließlich wird das gemeingefährliche Treiben des bayrischen Zentrums und seiner Parteidiktatur noch manchem die Augen öffnen, der bisher politischen Vorgängen fernstand, und so dazu beitragen, dem Regime der Schwarzen ein früheres Ende zu bereiten als diese ahnen.

Der Zentralismus unter den englischen Eisenbahnen.

Der kürzlich erfolgte Zusammenschluß der Eisenbahnen Englands in die National Union of Railways hat jetzt zu einem Mitgliederstand von 190.000 geführt. Zwei Verbände stehen noch abseits, die Union der Clerks oder Büroangestellten mit 20.000 und die Vereinigung der Lokomotivführer und Heizer mit etwa 25.000 Mitgliedern. Die gleiche Zahl der letzteren, wenn nicht mehr, sind auch in der National Union organisiert. Es wurde nun in letzter Zeit versucht, die abseits stehenden organisierten Lokomotivführer und Heizer zum Anschluß an die große Organisation zu verlassen, aber mit wenig Erfolg, denn eine Abstimmung bezüglich eines Zusammensetzung- oder Anschlußes wurde von der Leitung der separatistischen Organisation in Leeds abgelehnt. Viel wird der Versuch der Eigenbrötler, ihre

Organisation für sich zu behalten, ihnen nicht nützen, denn in England liegt der Separatismus unter den Eisenbahnern in den letzten Jahren. Nur in Österreich krankten die Eisenbahner an diesem Lebel noch derart, daß es unter ihnen bald mehr Vereine und Verbände gibt, als unter den gewerblichen Arbeitern überhaupt Organisationen existieren.

Eisenbahnerstreik in Indien.

Ein ernster Eisenbahnerstreik ist auf der Madras und Southern Mahratta-Eisenbahn ausgebrochen, der für mehrere Tage fast jeden Verkehr zwischen Bombai und Kalkutta zum Stillstand brachte. Die europäischen Lokomotivführer beteiligen sich anscheinend nicht an der Bewegung, die von den einheimischen Bahnangestellten und Arbeitern ausgeht. Nach den letzteren Nachrichten soll es der Gesellschaft gelungen sein, Streikbrecher in genügender Zahl zu erhalten, natürlich mit Hilfe der Regierung. Auch in anderen indischen Städten entstanden einzelne Eisenbahnerstreiks.

Die norwegischen Gewerkschaften im Jahre 1912.

Der Jahresbericht der gewerkschaftlichen Landeszentrale Norwegens ergibt für das vergessene Jahr eine Mitgliederzunahme von 7714, so daß die Mitgliederazahl jetzt 60.829 beträgt. Für Arbeitslosenunterstützung sind von 14 Zentralverbänden 148.130 Kr. ausgezahlt worden. Die übrigen 11 Zentralverbände haben diese Unterstützungsform noch nicht eingeführt. Den höchsten Betrag für diese Zwecke zahlten die Metallarbeiter mit 74.449 Kr., sodann die Holzarbeiter mit 24.686 Kr. und die Buchdrucker mit 13.876 Kr. In Krankenunterstützung zahlten 12 Verbände insgesamt 488.590 Kr. Auch hier stehen die Metallarbeiter an der Spitze mit 313.899 Kr.; darauf folgen die Buchdrucker mit 68.126 Kr., die Holzarbeiter mit 19.691 Kr., die Modellmischer mit 13.360 Kr. u. s. w. Für Streiks und Aussperrungen wurden an Unterstützungen 469.941 Kr. ausgezahlt, wozu 46.799 Kr. andere Ausgaben kommen. Au Sterbegeld und für andere Versicherungseinrichtungen sind 131.043 Kr. verausgabt worden und für Invalidenunterstützung u. s. w. 12.033 Kronen. Die Gesamtausgaben betragen 1.611.774 Kr. Dieser Ausgabesumme steht ein Einnahmeposten von 2.002.314 Kr. gegenüber. Das Vermögen der Gewerkschaften stieg im Berichtsjahr von 1.3 auf 1.7 Millionen.

Aus dem Gerichtsaal.

Abgeordneter Simon Stark als Ehrenschneider gebrandmarkt.

Am 28. Mai I. J. ist wieder eine der vielen Ehrenbeleidigungsaffären des berüchtigten Simon Stark beim Kreisgericht Eger mit der Verurteilung dieses Herrn zu vier Wochen strengen Arrests, verschärft durch vier Faststage, zum Abschluß gebracht worden.

Der Tatbestand, der dieser Klage zugrunde lag, ist folgender: Am 8. Mai 1911 fand in Falkenau an der Eger eine Versammlung statt, in welcher Herr Simon Stark in seiner gewohnten Weise über die Eisenbahnerorganisation im allgemeinen und Genossen Brodecky im besonderen loszog, indem er erstere "eine Betrugsanstalt" und den letztern "einen gerichtlich verurteilten Dieb" nannte. Gegen Stark wurde sowohl von der Organisation als auch vom Genossen Brodecky beim Bezirksgericht Falkenau an der Eger die Ehrenbeleidigungslage eingehoben. Endlich nach mehreren Verhandlungen kam es am 11. Februar d. J. zur Hauptverhandlung, in welcher Stark wegen Verjährung der beiden Klagen freigesprochen wurde.

Gegen dieses Urteil wurde Berufung eingelegt und die Verhandlung für den 28. Mai I. J. angeordnet; nach durchgeföhrter Verhandlung wurde das freisprechende Urteil in Angelegenheit Brodecky aufgehoben und Simon Stark der Nebertretung gegen die Sicherheit der Ehre, begangen durch die Äußerung: "Wilhelm Brodecky ist ein Dieb, ein abgefräster Dieb", schuldig erkannt und zur Strafe des strengen Arrestes in der Dauer von vier Wochen, verschärft durch vier Faststage sowie zum Strafsotersatz verurteilt. — Rücksichtlich der Neuverurteilung: "Die Eisenbahnerorganisation ist eine Betrugsanstalt", hat das Berufungsgericht den Freispruch des Simon Stark mit dem Hinweis darauf begründet, daß auch nach seiner Ansicht die Verjährung dieser strafbaren Äußerung und damit die Straflosigkeit des Angeklagten eingetreten ist.

Dieser Freispruch mutet ganz eigenständlich an, wenn man weiß, daß die Klage rechtzeitig eingehoben wurde, und zwar am 18. Juni 1911, daß um die sofortige Anordnung der Hauptverhandlung seitens des Vertreters Dr. Unger ersucht und überdies in einer besonderen Eingabe unter Hinweis auf die bevorstehende Wahl des Simon Stark und die damit eintrittende Immunität desselben rechtzeitig der Richter aufmerksam gemacht und ersucht wurde, Stark sofort vorzuladen und einzuberufen, wodurch für alle Fälle die Verjährung unterbrochen und die Bestrafung des Angeklagten sicher gewesen wäre. Statt aber diesen wiederholten Anträgen Folge zu geben, hat der damalige Richter gar nichts getan und es so direkt verursacht, daß die Verjährung der zweiten Klage des facto eingetreten ist und eine Freisprechung erfolgen mußte.

Paralyse als Unfallsfolge. Der Oberfunksteuer Simon Lechner erlitt am 12. Juni 1911 in der Station St. Michael einen Unfall, indem er beim Aufspringen auf einen in Bewegung befindlichen Zug, als er aus dem Dienste nach Hause fahren wollte, abglitt und rücklings zu Boden stürzte. Er blieb betäubt eine oder zwei Minuten liegen und wäre wahrscheinlich von dem Hufe erfaßt worden, wenn ihn nicht ein Wächter weggezogen hätte. Als er zu sich kam, begab er sich selbst in die Kanzlei der Station. Seit dem Unfall litt er an heftigen Kopfschmerzen und nervösen Zuständen, meldete sich jedoch erst einige Tage später krank. Kurz darauf nahm sein Gedächtnis ab, und er begann wütend zu sprechen, so daß er schließlich in eine Nervenheilanstalt gebracht werden mußte. Nachdem er einige Monate dafelbst verbracht hatte, wurde er gegen Revers entlassen, mußte jedoch nach einiger Zeit wieder in eine Anstalt gebracht werden, woselbst er, nachdem er einige Monate vorher unter Kuratel gestellt worden war, im Mai laufenden Jahres starb. Als Todesursache wurde Paralyse festgestellt.

Einige Monate vor seinem Ableben hatte er durch seinen Vertreter Dr. Leopold Käß eine Klage beim Schiedsgericht eingehoben, da die Anstalt jede Entschädigungsleistung ablehnte, nachdem sie den Zusammenhang zwischen dem Unfall und der Krankheit Lechners in Abrede stellte. In dem Prozeßverfahren hob der Vertreter des Klägers hervor, daß der Umstand, daß Lechner bis zu seinem Unfall tabellös seinen Dienst versehen hatte, und ein halbes Jahr vor demselben die Oberfunksteuerprüfung gut bestanden hatte, während bald nach dem Unfall die Paralyse zum Ausbruch gekommen war, ein Zusammenhang zwischen dem Unfall und der Erkrankung angenommen werden müsse.

Bei der am 18. Juni I. J. stattgehabten Verhandlung erklärte der Sachverständige Professor Dr. Erben, daß Paralyse zwar immer auf eine früher durchgemachte Geschlechtskrankheit zurückzuführen sei, daß es jedoch manchmal vorkomme daß durch eine heftige Erkrüppelung des Nervensystems oder einen heftigen Schreck der Ausbruch der Krankheit beschleunigt werde. Durch die in dem Verfahren zutage getretenen Umstände, daß Lechner vor dem Unfall vollkommen gesund gewesen sei, während nach dem Unfall bald Paralyse aufgetreten sei, erscheint es wahrscheinlich, daß ein solcher Fall hier vorliege.

Gestützt auf dieses Gutachten, beantragte der Klageanwalt, der Klage stattzugeben. Das Schiedsgericht unter Vorsitz des Herrn Oberlandesgerichtsrates Cap verurteilte daraufhin die Anstalt zur Zahlung einer 90prozentigen Schadensrente für die Zeit vom 17. Juli 1911 bis 1. Oktober 1912 und einer 120prozentigen Siedlungsrente vom 1. Oktober 1912 bis 3. Mai 1913 als dem Todestag. Diese Rente belaufen sich auf den Betrag von Kr. 2.991.62. Außerdem wurde die beklagte Anstalt zum Erlass der Kosten verurteilt. Nach dem Ausgang dieses Prozesses wird die Unfallversicherungsanstalt sich vermutlich auch nicht weigern können, der Witwe Lechners die Witwenrente zur Auszahlung zu bringen.

Aussig. (Eine schwere Beschuldigung gegen einen Lokomotivführer.) Am 25. und 26. April 1912 fand in Wien die Generalversammlung des Österreichisch-ungarischen Lokomotivführervereins statt. Bei dieser Versammlung war Eduard Klößer als Delegierter der Station Aussig der f. f. priv. A. T. C. G. in Teplitz anwesend. Ohne Grund und Veranlassung ist Klößer gegen Herrn Babe, pensionierter Lokomotivführer der A. T. C., losgezogen, indem er sich äußerte, man habe alle Anstrengungen gemacht und sich die Beine abgelaufen, um für diesen Mann (Babe) einen Freispruch zu erwirken, da er ja, wie allgemein behauptet wird, ein so guter Kollege sein soll. (Die Angelegenheit betraf den Zusammenstoß in der Station Komotau vom 22. Dezember 1909. Anmerkung der Redaktion.) Dieser Mann habe sich aber nicht gescheut, die Tat zu vollbringen, daß er eine Maschine vorläufig beschädigte, damit ein anderer Lokomotivführer mit dieser Lokomotive liegen bleiben sollte, und hat sich dessen im Gathaus noch gerühmt. Er sei auch als alter Familienbater gefeiert worden, doch das könne er (Klößer) nicht sagen, denn da müsse er sich schämen.

Es ist schon an und für sich traurig, wenn ein Kollege sich quasi ärgert, daß Anstrengungen gemacht werden, um einen anderen unschuldigen Kollegen zu retten, wenn auch dieser Kollege in einem anderen Partei Lager steht, so ist es noch viel trauriger, wenn der Freispruch dieses Kollegen dazu benutzt wird, um ihn in einer öffentlichen Versammlung anzugreifen.

Herr Babe, welcher nach diesem Unfall am 22. Dezember 1909 vollständig erblindete, hat nun durch Herrn Dr. Edstein, Advokat in Aussig, gegen Klößer beim f. f. Bezirksgericht Leopoldstadt in Wien die Ehrenbeleidigungsklage eingehoben, da er sich durch die Aussprüche: "Es ist traurig, daß sich Kollegen für einen Lokomotivführer eingesetzt haben, der eine vorläufige Beschädigung einer Lokomotive vorgenommen hat und zwar darunter, daß ein anderer mit dieser Maschine liegen bleibt und sich dieser Tat noch im Gasthaus rühmt, und daß derselbe ein Familienehren führe, worüber er lieber schweigt", in seiner Ehre beleidigt fühlte. Es kam zur Verhandlung und erwartete wohl jedermann, daß Klößer bei derselben seine gegen den Kollegen gerichteten befehligen Äußerungen zurückziehen werde, um so mehr, als ja der Nachweis seiner Behauptungen unmöglich war. Es kam jedoch anders. Wahrscheinlich durch Inspiration von dritter Seite hielt es der beklagte Klößer für richtig, sich in die Heldenbrust zu werfen und zu erklären, er trete für seine Behauptungen den Wahrscheinheitsbeweis an. In einem langmärtigen Schriftsatze wurde dieser Wahrscheinheitsbeweis nun ausgeführt. Man hörte und staunte: Auf eine vor 18 Jahren zurückliegende, angeblich durch Herrn Babe verübte Tat hat sich die erste Behauptung des beklagten Klößer. Babe habe vorläufig eine Lokomotive beschädigt, bezogen. Bereits vor 18 Jahren wußte Klößer diese angebliche Tat des Babe, eine Tat, die im Falle ihrer Richtigkeit ein schweres Verbrechen des Babe beinhaltete würde. Durch volle 18 Jahre hielt Klößer diese angebliche Tat des Herrn Babe in seiner Brust verschwiegen, volle 18 Jahre hat er niemand eine Mitteilung davon gemacht, daß er Augenzeuge eines Verbrechens, begangen durch Babe, war. Aber das Gewissen läßt Klößer keine Ruhe und nach 18 Jahren sprengt es seine Brust, und die von ihm angeblich geschehe Tat wird der Offenlichkeit übergeben. Nun hat sich leider Klößer geirrt, wenn er glaubte, daß Babe nun mehr zu Kreuze kriechen werde. Die Behauptung Klößers, Babe habe vor 18 Jahren absichtlich einer Pressionsstift beim Erhauten einer Lokomotive entfernt, damit ein anderer Lokomotivführer nicht fahren könne, zerfiel durch die vom Vertreter Babes, Herrn Dr. Edstein, auf den Wahrscheinheitsbeweis erbrachten Gegenbeweise in nichts. Jeder Fachmann mußte über die Behauptung Klößers lächeln, daß eine Lokomotive, belastet mit einer Anzahl Wagons, imstande wäre, ohne den vorgenannten Pressionsstift anstandslos die Strecke von Aussig nach Brünn und retour zurückzulegen. Wohl war der damalige Lokomotivführer eine ganz kurze Zeit in Türrnitz stehen geblieben, weil er erst Dampf zur Weiterfahrt sammeln mußte; da aber bekannt war, daß die Lokomotive "Olínay" nur unter großer Dampfspannung fuhr, während dem Lokomotivführer Storch, der diese Lokomotive damals führte, diese Eigenschaft der Maschine nicht bekannt war, ist das nur auf den Mangel an nötiger Heizkraft zurückzuführen gewesen, nicht aber auf den angeblich entfernten Pressionsstift, dessen Fehlen der als gewieger Lokomotivführer bekannte Storch sowohl als auch sein Heizer hätte bemerken müssen, da sie, wie der jetzt noch lebende Heizer König aussagte, in Türrnitz die Lokomotive genau untersucht und keinen Fehler vorgefunden hatten.

Die überreichten Gegenbeweise nötigten Klößer abermals zu einem großangelegten Wahrscheinheitsbeweis, welcher auch nachdem das Bezirksgericht Aussig zur Durchführung der Strafsache delegiert worden war, zum Teile vom hiesigen Bezirksgericht durchgeführt wurde.

Bei dieser Beweisaufnahme vor dem f. f. Bezirksgericht Aussig ergab sich der oben geschilderte Sachverhalt, als auch der Umstand, daß der verfeindete Lokomotivführer Storch wegen seiner schlechten Fahrt wiederholt von den Kollegen gehänselt wurde. Kein Zeuge konnte jedoch die Behauptung

Klößers, Babe habe vorläufig eine Maschine beschädigt, bestätigen. Bevor es zur nächsten Verhandlung gegen Klößer kam, erließ die Strafsache dadurch eine Unterbrechung, daß Klößer gegen Babe eine Strafanzeige wegen Verleitung zur falschen Zeugenausgabe vor Gericht mache. Babe kam deshalb unter Anklage, es stellte sich jedoch heraus, daß die Anzeige vollständig unbegründet war, und wurde deshalb auch Babe, der vor dem Kreisgericht Leitmeritz ebenfalls vom Herrn Dr. Edstein vertreten war, freigesprochen.

Nach Rechtskraft dieses Urteils wurde das Verfahren wieder aufgenommen. Bei der am 17. Mai 1913 stattgefundenen Verhandlung bemühte sich nun der Richter, einen Ausgleich herbeizuführen. Babe wollte ursprünglich auf einen Ausgleich nicht eingehen, da er mit Recht sagte, man dürfe derartige, von Kollegen gegen Kollegen leichtfertig vorgebrachte Beschuldigungen nicht straflos hingehen lassen. Da er jedoch fram und blind ist und die Aufregung, die jeder Strafprozeß mit sich bringt, seiner Gesundheit riesigen Schaden aufzugeben, ließ er sich über Ersuchen des Richters herbei, einen Ausgleich einzugeben, insbesondere auch mit Rücksicht auf Klößer, der zwar eine solche nicht verdient hätte, der zwar immer darauf hinwies, daß ihm die Sache schon eine Unmaße Geld kostete und ruinierte.

Klößer wollte ursprünglich eine Ehrenklärung abgeben und nur einen Teil der Kosten bezahlen. Darauf ging jedoch der Vertreter des Babe, Herr Dr. Edstein, nicht ein, da nur ein voller Erfolg die Sühne für die von Klößer getanen Neuerungen sein könnte. Dagegen erklärte Herr Dr. Edstein in Namen des Herrn Babe, daß mit Rücksicht auf die von Klößer geschilderten Umstände und seine von ihm behauptete mißliche Vermögenslage Babe entgegenkommender Weise bereit sei, ihm Kosten für die Abstättung der Kosten zu gewähren. Es wurde sohn nachstehender Vergleich geschlossen:

"Der Angeklagte Eduard Klößer erklärt, daß er sich nicht erinnern könne, daß er in der Versammlung am 26. April 1912 des Lokomotivführervereines über den Privatankläger Franz Babe sich geäußert hätte, er habe vorläufig eine Maschine beschädigt, bedauere, wenn er eine derartige Äußerung in der Aufregung getan habe, erklärt ferner, feinen Grund zu haben, sich über das Familienehren des Herrn Franz Babe in ehrenrühriger Weise zu äußern und zieht seine diesbezüglichen Äußerungen mit Bedauern zurück. Der Angeklagte Klößer verpflichtet sich ferner, die Vertretungskosten des Franz Babe, welche gerichtlich zu bestimmen sind, in monatlichen Raten à 20 Kr. zu handen des Vertreters des Privatanklägers Herrn J. H. Dr. Friedrich Edstein, Advokat in Aussig, vom 5. August 1913 angefangen und jeweils am 5. der darauffolgenden Monate bei Terrorsverlust und Executionsfolgen zu bezahlen."

Bemerkenswert ist, daß Klößer plötzlich behauptet, er habe den Ausdruck vorläufig nicht gebraucht, beziehungsweise er könne sich nicht erinnern, und wenn er gefallen sei, sei es in der Aufregung geschehen, trotzdem er ursprünglich den Wahrscheinheitsbeweis diesbezüglich angetreten hat. Nun, sei es wie immer; es steht nicht an, als Sieger sich zu brüsten, nun wird wohl Klößer jetzt einsehen, daß Herr Babe, wenn er auch in einem anderen Partei Lager steht als Klößer, ganz anders gegen Kollegen handelt und gehandelt hat, wie es von Seiten Klößers ausgegangen sei.

Obwohl Babe gewußt hat, daß Klößer einer schweren Bestrafung entgegenfahrt, obwohl Babe in seiner Ehre schwer getränkt war, hat er dem Klößer nicht nur verziehen, sondern ist ihm sogar entgegengekommen, da Klößer erklärte, diefer Prozeß ruiniere ihn; ob es umgekehrt der Fall gewesen wäre, wenn der Vertrauensmann Klößer an Babes Stelle gestanden wäre, ist wohl sehr fraglich.

Unwahre Behauptungen haben eben kurze Beine, und somit mußte denn auch in diesem Falle Klößer, dem alle Hilfsmittel von gewisser Seite zur Verfügung standen, zum Schluss zu Kreuze kriechen und Vergebung von dem annehmen, den er seine Ehre in einer öffentlichen Versammlung beraubt wollte.

Berdoppelung einer Unfallsrente und gleichzeitige Aufnahme eines höheren Jahresarbeitsverdienstes. Der Maschinenmeister der f. f. Staatsbahnen Rudolf Melich in Brünn erlitt am 14. Februar 1911 im Heizhaus Ober-Gerspitz im Alter von 64 Jahren einen Unfall, indem er, als er mit dem Nebidieren der Maschinen beschäftigt war, in einem tiefen Kanal, den er infolge des austretenden Dampfes einer Maschine nicht sehen konnte, stürzte. Er erlitt hierdurch Konfusionen an der linken Gesichtshälfte, am Hinterkopf, in der Leistengegend und an der rechten Schulter.

Nach Abschluß des Heilverfahrens bezog Melich eine 30prozentige Unfallsrente, welche ab 1. Februar 1913 auf eine 18prozentige Rente herabgesetzt wurde. Der Rentenbetrag wurde seitens der Verufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen ein Jahresarbeitsverdienst von Kr. 4632.27 zugrunde gelegt.

Gegen den diesbezüglichen Bescheid brachte Melich durch Dr. Leopold Käß eine Klage ein, worin er bestritt, daß sich sein Zustand gebessert habe und auch erklärte, daß der Jahresarbeitsverdienst zu niedrig bemessen worden sei. Schon vor der am 5. Juni 1913 stattgehabten Schiedsgerichtsverhandlung erkannte die Anstalt an, daß der Jahresarbeitsverdienst um 1030 zu niedrig angenommen worden sei, und erklärte sich bereit, für die bisher bezogenen Renten einschließlich der Heilverfahrensrente die entsprechende Nachzahlung zu leisten.

Bei der Schiedsgerichtsverhandlung selbst erklärte der Sachverständige, daß Melich, ein Mann von 68 Jahren, das Bild eines gut erhaltenen 50jährigen Mannes biete, es seien bei ihm keinerlei Alterserscheinungen vorhanden, wohlb aber sei eine Schleimbeutelzündung in der rechten Schulter und eine Neurosthenie mittleren Grades zu konstatieren, welche zum Teil auf den Unfall zurückzuführen sei. Gegen das Gutachten, auf Grund dessen seinerzeit Melich die 30prozentige Rente ausgemessen erhielt, sei keine Besserung eingetreten.

Auf Befragen des Anstaltsvorstellers erklärte der Sachverständige, daß er die Einbuße mit 33½ Prozent schätzen würde. Der Vertreter des Klägers führte aus, daß die Schätzung des Sachverständigen in diesem Falle auf das Urteil keinen Einfluß habe, da nur in Betracht zu ziehen sei, ob eine Besserung im Zustand Melichs eingetreten sei. Dies aber habe der Sachverständige verneint. Das Gericht schloß sich diesen Ausführungen an und verurteilte die beklagte Anstalt, dem Kläger für die Zeit vom 1. Februar bis 30. Juni 1913 eine Nachzahlung von Kr. 425.20 zu leisten und ihm vom 1. Juli ab eine 30prozentige Rente von dem richtiggestellten Jahresarbeitsverdienst per 5667 Kr. zu bezahlen und die Prozeßkosten zu erlassen. Da Melich schon vorher von der Anstalt eine Nachzahlung von 1150 Kr. für die früheren Renten erhalten hatte, so erzielte er durch die Klage eine Nachzahlung von Kr. 1375.20 und eine Erhöhung seiner Rente von Kr. 694 auf Kr. 1700.

Streiflichter.

Eine Ehrenspende für den gerichtlich gebrandmarkten Vereinspräsidenten, Herrn Fritz Seidl, der saubere Präsident des Vereines der Südbahnbeamten und Unterbeamten, der aus dem Prozeß gegen Herrn Lax moralisch total lädiert hervorgegangen ist, ist „amtsmüde“ geworden. Aber seine Kumpane, die sich — edle Seelen finden sich — gleichgefühlt fühlen, wollen den Abgang des moralisch so arg zerzausen Herrn Vereinspräsidenten möglichst durch eine Zuckerpille verhindern. Sie jenden daher an die Ortsgruppen des Vereines folgenden Schriftbrief hinaus:

Geehrte Ortsgruppenleitung!

Wie Sie aus der Beilage entnehmen, wird in kürzester Zeit die Generalversammlung stattfinden, bei welcher wir mit Bestimmtheit einen fast unerschöpflichen Verlust befürchten werden. Die Spise unserer Organisation, Kollege Fritz Seidl, wird unserem Verein nicht mehr weiterseilen. Die fortwährenden ununterbrochenen Kränkungen, Verleumdungen, Quertreibereien einer gewissenlosen Menge, haben seine Amtsmündigkeit beschleunigt.

Nie werte Kollegen!

Sollen wir wirklich einen Mann wie Seidl zum Gaudium gewisser Kreaturen, zur Freude aller gegnerischen Organisationen und zur besonderen Genugtuung der Verwaltung vogelfrei erläutern — soll ihm die Kollegenschaft preisgeben — damit die blutdürstigen Bestien in Menschen Gestalt ihr Opfer grausam zerfleischen können? Soweit ich die Kollegen sehe, ist dies nicht der Fall, und nahezu sämtliche Ortsgruppen wünschen die Wiederwahl Seidls zum Vereinspräsidenten. In letzter Sache lasse ich die Generalversammlung sprechen. Um aber einigermaßen die Kränkungen zu lindern, um Seidl für dessen Verdienste um die Organisation, welche zu schildern ich mir ersparen will, nur einen Atom von Dankbarkeit entgegenzubringen, stelle ich an Sie, geehrter Herr Kollege, das dringende Ersuchen, Ihren Ortsgruppenmitgliedern Gelegenheit zu geben, damit dieselben in einer Ehrenspende ihre Treue und Anerkennung bezeugen können. Es soll jedoch unter keinen Umständen ein Zwang ausgeübt werden. Jeder Kollege, der mit den Tendenzen Seidls einverstanden war und es noch ist, soll dies durch Bezeichnung eines kleinen Betrages, je doch nicht unter 50 H., öffentlich bekunden. Bei der Generalversammlung soll dann die Ehrengabe durch einen Streckkollegen an Seidl überreicht werden.

Wollen Sie daher gefälligst das beiliegende Verzeichnis herabwenden und bis längstens 5. Juni 1. J. an untenstehende Adresse leiten, damit die gezeichneten Beträge durch Zufakturierung rechtzeitig in Abzug gebracht werden können, anderseits um über die Höhe des Betrages vorzeitig informiert zu sein.

Mit kollegalem Gruß

Karl Verhaag m. p.
Vizepräsident und Personalkommissionsmitglied.

Wir ersuchen, vorstehendes Schreiben an die im Verzeichnis (beiliegend) genannten Mitglieder der Ortsgruppe Marburg gefälligst zu übermitteln.

Der Schriftführer:

Der Obmann:
C. Weit.

Wurzinger m. p.

Heiter stimmt in dem Schriftstück, das für seine Absicht bezeichnend ist, vor allem das Weßlagen über „die Bestien in Menschen Gestalt“, die Herrn Seidl „ununterbrochene Kränkungen zufügen“. Sind damit wir oder das Bezirksgericht Favoriten gemeint? Nebrigens aber ist das Ganze nur eine Komödie, zu der die Mitglieder des Vereines mißbraucht werden sollen, denn wie wir erfahren, hat Herr Seidl nur die Absicht, erst dann von der Leitung des Vereins zurücktreten, wenn er in der Generalversammlung wieder gewählt wird, das heißt, er will zuvor ein solches Vertrauensvotum. Ob aber die Mitglieder einem Menschen ein solches ausschließen werden, der vom Gericht für einen Betrüger erklärt wurde, und der überdies bei einem zweiten diffamierenden Fallum die Klage bedingungslos zurückzog, weil er offenbar einen weiteren Wahrscheinheitsbeweis fürchtete, bleibt noch abzuwarten. Und auch die Frage, ob man für einen solchen Mann für ein „Ehren“ geschenkt aufkommt, hängt von dem guten Geschmack der Mitglieder ab.

Die humoristischen Illusionisten. Der Linzer „Wahrheit“ wird geschrieben: In der Nummer 11 der „Österreichisch-ungarischen Eisenbahner-Zeitung“ vom 1. Juni las ich folgendes Eingefordert: „Fredi Norbert, Mitglied des christlichsozialen Eisenbahnervereines „Verkehrsbund“, humoristischer Zauber- und Handschaitenkünstler, Illusionist, amerikanischer Exzentriker, Ventrisquist, Kunstschauspieler, imitiert den Jongleur, Schnellmaler und Musketown. Bei einem eventuellen Engagement mache ich mich auf Wunsch erbötig, die Adressen von anderen Kunsträsten jedweden Genres, ebenso auch Kostenvoranschläge für ein ganzes Varietéprogramm kostenlos zur Verfügung zu stellen. Erste Referenzen. Geneigten Aufdrücken behufs Engagements freundlichst entgegensehend, zeichnet sich hochachtungsvoll Fredi Norbert, Wien XVIII, Leitermayergasse 54.“ — Ein christlicher Eisenbahner, der sich als Zauberkünstler sehen läßt, ist für seine Organisation unstrittig eine kostbare Erscheinung. Nebenfalls gibt es unter den Eisenbahnherrn boshafte Leute, welche behaupten, daß der „Verkehrsbund“ saugungsgemäß eine Gesellschaft von humoristischen Illusionisten und Handschaitenkünstlern darstellt.

Eine Inspektion. Voriger Woche wurde der „Nünberger Mödergrube“ (versteh die dortige Station und das Heizhaus der Oe. N. B.) die große Ehre zuteil, einen Generalinspektor der österreichischen Eisenbahnen und hervorragenden Techniker zu empfangen, welcher „inspizierte“ kam. Damit die Inspektion würdig eingeleitet werde und die „Fachkenntnisse“ des Herrn Technikers in das richtige Licht gestellt werden konnten, hat man eine Anzahl von Arbeitern in die umliegenden Dörfer auf die Suche nach feinsten Hühnern geschickt, welche dann goldgelb gebraten vom Herrn Techniker den Weg alles Irdischen in den Hühnerfriedhof des Herrn Inspizierenden wanderten; um dieses deliziöse Mahl zu befeuchten, wurde ein vorzüglicher Griottelöl serviert. Einen schlechten Gusto haben die Herren nicht wie man sieht, gestärkt ging es an die Inspektion und siehe da, die erste Tat war die Suspension des Eisenbahnlokomotivpersonals, weil der Heizer, um seiner leiblichen Notdurft nachzugehen, die Lokomotive verlassen, um einen diskreten Ort aufzusuchen zu können, während dem der Lokomotivführer die Verschiebungen weiterführte und, nachdem die Stelle des Heizers während seiner Abwesenheit

ein Oberbeschleber versah, wurde derselbe vom Herrn Ingenieur sofort von der Lokomotive fortgejagt.

Jetzt fehlt nur noch, daß unsere famous Eisenbahnbureaucratie darangehen, anzuordnen, daß bei den Lokomotiven Klosets angebracht werden. Möglich wäre es schon!

Maßnahmen des Eisenbahministeriums zur Bekämpfung der Tuberkulose. Das Eisenbahministerium hat im Herbst des Vorjahres eine umfassende Aktion zur Bekämpfung der Tuberkulose unter den Staatsbahnenbedienten und ihren Angehörigen in Angriff genommen und zunächst in Wien vier Stationen für Zwecke der spezifischen Diagnose und Therapie der Tuberkulose in den Ordinationen nächst den Wiener Bahnhöfen errichtet. Um auch das Personal über die leicht erfüllbaren Verhaltensmaßregeln zur Abwehr dieser Krankheit aufzuklären und zu belehren, gibt nun die Staatsbahnenverwaltung ein Merkblatt heraus, das in allen Landessprachen aufgelegt und durch die Dienststellen und Bahnpärke zur Verteilung gelangen wird. Auch ist die Abhaltung systematischer Vorträge für die Bedienten und deren Angehörige über Wesen und Bekämpfung der Tuberkulose in Aussicht genommen.

Was hier das Eisenbahministerium in Aussicht genommen hat, ist in der Tat sehr zu begrüßen. Aber wenn man schon derartige nützliche Maßnahmen trifft, dann sollte sich auch die Praxis mehr mit ihnen in Einklang setzen. Übermäßige Arbeitszeit und Überanstrengung im Dienste sind nicht darnach angemessen, die Tuberkulose zu vermindern. Auch das ist zu verurteilen, daß in großen Stationen sich übermäßig viel Bedienten in kleinen Schulräumen vier Stunden hindurch zusammenpferchen müssten. Könnten für die Eisenbahnenbedienten im Sommer hinsichtlich der Schule nicht auch Hütter eingeschürt werden? Besonders gesundheitsförderlich ist es eben nicht, wenn man in einem kleinen Raum durch vier Stunden sich damit abplagen muß, die verschiedenen Ausdunstungen einzutragen. Auch höhererseits weiß man, daß das eine Plage ist, weshalb es mancher „Lehrer“ nicht unterlassen kann, unliebsam gewordene Bedienten fünf- und sechsmal zur Strafe zur Schule zu kommandieren.

Der Passus „daß die Abhaltung systematischer Vorträge in Aussicht genommen ist“, soll im Laufe der Zeit jedoch nicht dazu ausarten, die Bedienten, statt ihnen vorzutragen, immer vielleicht zu prüfen, wie es gegenwärtig die Herren „Lehrer“ in der Schule machen. Die Schule wurde eingeführt zu dem Zweck, die Bedienten zu belehren; bei den halbjährigen Prüfungen kann sicherlich genug geprüft werden!

Schädlinge der Organisation. Man schreibt uns: Es gibt Menschen, die eine grohe Freude daran haben, wenn sie irgend ein Werk oder eine Person schädigen können. Was andere mühsam aufgebaut, böswillig zerstören zu können, macht ihnen Vergnügen; andere zu tränken, ist ihnen größte Lust. Ist ihnen der Gegner gar verhaft, so können sie die Freude über einen ihm zugesfügten Schaden gar nicht verborgen. Ein mit solchen Unzugenden veranlagter Mensch bildet sich natürlich immer ein, er sei das Muster eines Menschen. Immer ist er der Anständige, der Tugendhafte, der Unsündige, der Fehlende, und er baut sich auf, schreit Zeiter und Morbo, wenn sich einmal ein anderer gegen seine Unzugenden zur Wehr setzt.

Solche Menschen sind natürlich auch ein Produkt unserer viel gelobten Gesellschaftsordnung, die täglich den Kampf aller gegen alle proklamiert. Wir finden sie in allen Bevölkerungsschichten. Von wirtschaftlich, politisch gefnebelten Proletarien bis hinauf zu den im Besitz aller Macht schwelgenden höchsten Ständen. Überall findet man sie in mehr oder minder ausgeprägter Form. Überall gibt es ewige Kritisiere, die sich dadurch bemerkbar machen, indem sie andere ignorieren, die Handlungen anderer immer als schlecht bezeichnen, um sich so mit dem Nimbus des „Allesbeschwippsenden“, des Unschuldigen zu umgeben und womöglich immer zu „glänzen“. Auch unter der Arbeiterschaft gibt es derartig veranlagte Naturen. Gewiß, Fehler hat jeder, kein Mensch kann sich in allem und jedem als Muster hinstellen.

Es fällt mir nicht ein, zu richten, sondern es soll nur aufgezeigt werden. Wenn die bürgerliche Welt ihre Fehler zu verdecken bestrebt ist, so kann das nicht unsere Aufgabe sein. Im Gegenteil! Wir müssen trachten, diese Fehler aufzudecken und daran zu lernen. Für das kämpfende Proletariat wäre nichts schädlicher, als Fehler zu verdecken, soll es sich ja über alle Kleinheiten der jewigen Gesellschaft erheben und höhernen Idealen zustreben. Vor allem muß sich derjenige, der an dem großen Kampf des Proletariats teilnehmen will, sagen, daß er nicht für einzelne Personen, sondern für eine große Sache kämpft. Und wie häufig mangelt diese Erkenntnis auch bei der Arbeiterschaft, wieviel Schaden könnte uns erspart werden, könnte sich jeder von diesen Schwächen freimachen.

Rehmen wir irgendeine Arbeiterorganisation. Da gibt es vor allem eine Anzahl von Mitgliedern, die arbeiten, während einige andere die sogenannte „Opposition“ ausmachen. Es wäre gefehlt, die Opposition von vornherein zu verurteilen, denn eine plausimige, gefunde Opposition kann für jede Vereinigung nur wohltuend, vorwärtsstreibend und erfrischend wirken. Aber wie sieht in den meisten Fällen diese Opposition aus, worin besteht sie? Da wird vor allem jeder Mißerfolg, von dem auch andere Organisationen nicht verschont bleiben, den leitenden Funktionären in die Schuhe geschoben. Fühlt sich einmal irgendein Mitglied in seinem vermeintlichen Recht benachteiligt, wird ihm irgendein Wunsch nicht erfüllt, so ist daran natürlich nur die persönliche Antimotivität eines Funktionärs schuld. Läßt sich ein Funktionär nicht jede Grobheit gefallen, und mag es der lästigste sein, er ist in den Augen dieser „Opposition“ unfähig. Wird in einer Sitzung oder Versammlung dieser oder jener Beschuß gefasst, so verhält sich die „Opposition“ müschenwillig, um dafür nachher um so mehr dagegen Stimmung zu machen. Wird einmal das Verhalten eines Mitgliedes bekräftigt, dann darf man sich ja nicht an Ort und Stelle für dasselbe einsehen, sondern muß trachten, die Sache demselben nachher, womöglich in aufgebauter Form, zu erzählen.

Geht einmal eine Aktion verloren, so ist das immer und unter allen Umständen der schlechten Taktik der Organisationsleitung zuzuschreiben, nie aber dem Verhalten anderer Faktoren. Will die Organisationsleitung eine größere wichtige Aktion durchführen, dann muß unter allen Umständen getrachtet werden, diese Pläne zu vereinheitlichen. Gibt ein Funktionär ein Mitglied nicht oder überzieht er, einen Gruß zu erwideren, so entschuldigt man das ja nicht, sondern schreibt alles dem Stolz und der Eitelkeit desselben zu.

Auch sonst trachtet man, besonders den Hauptfunktionär in den Augen anderer herabzusetzen und ihm die Freude zur Arbeit zu vereiteln und gehörig zu versetzen. Man weigert sich aber mit Händen und Füßen, selbst irgendwelche Arbeit zu machen. Hat man gar irgendwie einen Beamten angestellt, dann verlangt man von ihm alles und jedes, läßt sich aber ja nicht, ob er dazu hat oder wie es ihm wirtschaftlich geht. Er hat ja die „Pflicht“, sich vollständig aufzurichten zu lassen. Von ihm verlangt man aber, sofort wegen 5 Heller Lohnabzug oder zwei Minuten Arbeitszeitverlängerung beim Unternehmer zu intervenieren. Agitiert er nicht immer und überall für das Geschäft eines Parteigenossen, dann beschuldigt man ihn der Pflichtverletzung. Besucht er gar selber das Geschäft nicht, dann

fragt man nicht erst um die Ursache, sondern verurteilt ihn ohne weiteres. Bereitet man ihm durch falsche Mitteilungen Unannehmlichkeiten, dann schreibt man die Wirkung seiner Dummett zu. Wehrt er sich einmal gegen ein ihm widerfahrenes Unrecht, dann säumt man nicht, ihn der Schädigung der Mitglieder zu beschuldigen, und nimmt den in Schutz, der im Unrecht ist. Nicht selten suchen einzelne die Klärheit in einer Angelegenheit zu verhindern, damit sie um so besser im Trüben fischen können. Jeden Fehler und jedes unüberlegte Wort legt man als Bosheit und Absicht aus und trachtet, einen gegen den anderen aufzuhexen.

Noch lange könnte man so fortfahren, aber ich frage: Ist das Opposition? Ist das Arbeit und Interesse der Organisation? Kein! Ist es dann einer solchen Opposition gelungen, eine arbeitsfreudige Organisationsleitung wegzuschieben und soll sie dann selber positive Arbeit leisten, dann zeigt sich nicht selten ihre Unfähigkeit. Aber wenn denn solche Elemente die Opfer und Schäden wert, die der Organisation durch ihre „Tätigkeit“ erwachsen? Und dabei versteht sie es gar oft, sich mit dem Mantel des thätigen, überzeugungstreuen Mannes zu umkleiden, sich einen Anhang zu erwerben, der nur oberflächlich urteilt, und oft spät, allzu spät, zur besseren Einsicht gelangt. Es ist wahr: Die Arbeiterschaft hat viele und mächtige Feinde, aber der größte, gefährlichste Feind sind doch immer die Arbeiter selber! Auch hier trifft dieser Satz vollkommen zu. Hoffen wir, daß mit der wachsenden Erkenntnis auch die Schädlinge verschwinden oder aber, daß sie zumindest entsprechend gewertet werden.

Die f. f. Staatsbahndirektion Triest und die Teuerungszulage auf der Triesterbahn. Das Personal der f. f. Staatsbahn, welches den Dienst auf der Triesterbahn versieht, reichte am 28. Februar 1913 bei der f. f. Staatsbahndirektion Triest ein Gesuch ein, um auch für diese Strecke die Teuerungszulage, welche im Triester Bezug „Kartenzulage“ heißt, zu erwirken. Trotzdem, daß mit den Bedingen bewiesen wurde, daß die Teuerung auf dieser Strecke viel frischer auftritt als in so manchen anderen Gegenden, für welche die Kartenzulage bewilligt ist, stellt die f. f. Staatsbahndirektion Triest folgende Behauptung auf und sagt: „Die Gegend, welche die Bahn durchfährt, ist sehr fruchtbar, die Bedienten sind teilweise im Besitz von Gütern; die ganze Situation ist so, daß die Bedienten auf der Triesterbahn besser daran sind, als jene Bedienten, welche die Kartenzulage beziehen.“

Liest man diese Antwort, weiß man wirklich nicht, über wen man mehr erstaunt sein soll, über den, der eine solche Antwort zu geben imstande ist oder über den, der sich so etwas bieten läßt.

Dass die Gegend in Triest unfruchtbar sei, haben die Bittsteller nie behauptet, wohl aber, daß die Lebensmittel sehr teuer sind, was auch von diversen maßgebenden Persönlichkeiten der f. f. Staatsbahndirektion bestätigt wurde. Denn, wenn man den Bittenden zu beschwichtigen sucht und ihm unter anderem auch sagt: „Sie können ja in Görz einlaufen“, so muß man erst ein Wort konstruieren, um diesen Vorgang richtig zu beurteilen, ohne in Gefahr zu kommen, gerichtlich belangt zu werden, denn Görz, läßtlich f. f. Staatsbahndirektion, hat die Kartenzulage. Ferner bestellt die f. f. Staatsbahndirektion die Bedienten der Triesterbahn mit Lebensmittelstreichen, lautend nach Monfalcone.

Nun könnten wir aber der f. f. Staatsbahndirektion verraten, daß die f. f. priv. Südbahn den Bedienten in Monfalcone auch die Kartenzulage zahlt. So sieht die Ausrede der Direktion in dieser Beziehung aus. Dass die Triester gegen für manchen ihre guten Seiten hat, bestreiten wir ja gar nicht. Dass bei dem unseligen Kolonialsystem, welches bei den heutigen Agrarern praktiziert wird, so mancher Großgrundbesitzer sehr gut abschneidet, ist leider wahr, doch darf die lästliche Direktion die Großgrundbesitzer Marchese de Begliano, Bonaparte, Baron Mitter, Fior oder Conte Roman zu nicht mit Eisenbahnmern vergleichen. Der Beweis, den die Staatsbahndirektion bringt, daß sich niemand zur Verfolgung meldet, ist, kurz gesagt, sehr hinterb. Die Direktion soll klipp und klar antworten, daß die Bedienten in Triest die Kartenzulage nie erhalten werden, daß sie den Bedienten alle Wege, welche zur Erfahrung der Zulage führen könnten, verrammelt, und die Herren im Verwaltungsrat der Triesterbahn ermuntert, die den Bedienten gegebene Zusage zurückzuziehen. Wir werden dann die Frage aufrufen, wie viele von den Staatsbahnenbedienten noch nicht um Verfolgung eingetragen sind, abgeschen von denjenigen, welche sich durch nichtreelle Machinationen und Geschäftchen ihr Einkommen ohne Kartenzulage forregieren.

Aus den Amtsblättern.

Erlaß des Eisenbahministeriums vom 6. Mai 1913, Zahl 11.937, an alle Organe betreffend die dienstliche Bezeichnung der Verwendungskategorien der „Wächterkontrollore“ und der „Wächter“.

Im Grunde der Bestimmungen der §§ 6, Punkt 2, und 19 des Organisationsstatus für die staatliche Eisenbahnverwaltung wird in teilweiser Abänderung der im Erlaß vom 8. Juli 1909, B. 14.585 (Amtsblatt 1909, XXXVII. Stück, Nr. 67), getroffenen Bestimmungen hinsichtlich der dienstlichen Bezeichnung der Verwendungskategorien der „Wächterkontrollore“ und der „Wächter“ folgendes verfügt:

1. Für die in der Gruppe B des Schemas für die Dienst angeführte Verwendungskategorie der „Wächterkontrollore“ wird die dienstliche Bezeichnung „Weichenkontrollore“ eingeführt.

2. Für die in der Gruppe C des Schemas für die Dienst angeführte Verwendungskategorie der „Wächter“ sind in Hinweis folgende dienstliche Bezeichnungen anzuwenden:

a) für die als „Weichenwächter“, „Stationenwächter“ verwendeten Wächter, ferner für jene als „Schrankenwächter“ im Stationsdienst verwendeten Wächter, deren Dienstleistung sich im Stationsraum innerhalb der Stationsgeleisanlagen abwickelt und sich nicht nur auf die Schrankenbedienung bezieht, sondern auch die Überwachung von Gleisen und die Besorgung des Weichenwächterdienstes in sich schließt, wird die dienstliche Bezeichnung „Weichenwächter“ eingeführt;

b) für die als „Streckenwächter“, „Streckenblockwächter“, „Bugmelderwächter“, „ambulante Wächter“, „Mampenwächter“, „Tunnelwächter“, „Lehnenwächter“ und etwa noch unter anderer näherer Bezeichnung in Verwendung stehenden Wächter, mit Ausnahme der Weg-, Tor- und Nachtwächter, ist die dienstliche Bezeichnung „Bahnwärter“ in Anwendung zu bringen;

c) für die als „Weg-, Tor- und Nachtwächter“ verwendeten Wächter wird die dienstliche Bezeichnung „Wächter“ beibehalten.

3. Durch die Einführung der Bezeichnungen „Weichenkontrollore“, „Weichensteller“ und „Bahnwärter“ werden die Bezeichnungsverhältnisse und die sonstige Stellung der in Frage kommenden Bedienten nicht berührt.

4. Die vorstehenden Bestimmungen treten sofort in Kraft und sind die zur Durchführung derselben erforderlichen Verfugungen ohne Verzug zu treffen.

Borster,

Korrespondenzen.

Gmünd. Mit grossem Pomp wurden seinerzeit die Bäder in der Krems und in der Gmünder Kaserne zur allgemeinen Benützung übergeben. So dankbar die Bediensteten für diese gewiss praktischen Badeeinrichtungen sind, so muss leider konstatiert werden, dass auch diese Einrichtung den Benützern viel Verdruss bereiten kann. Speziell bei der Badeanstalt in Gmünd. Jede, selbst die kleinste Reparatur wird wochenlang hinausgezögert und dadurch die Benützung des Bades unmöglich gemacht. Gegenwärtig ist der Baderaum schon über vierzehn Tage abgesperrt. Bedenkt man, dass Gmünd mit circa 1200 Eisenbahnmännern außer dem Werkstattbad keine andere Badegelegenheit besitzt, so wird man wohl begreifen, dass es insbesondere zur Sommerszeit ein Gebot der Notwendigkeit ist, dafür rechzeitig zu sorgen, dass das Bad jederzeit benutzt werden kann.

Karlbad. (Betriebswerkstätte f. f. Staatsbahnen.) In der Betriebswerkstätte geht es seit der Pensionierung des Inspektors Peißl gemüthlich zu. Der Werkmeister Baumgartl schaltet und waltet nach Belieben. Baumgartl kommandiert gelernte Schlosser zum Maschinieren, dagegen stellt er zu einer Drehbank einen Maurer als Eisenbinder, ein Wagner fungiert als Lackierer, ein Baderbäder als Schmied u. s. w. Diese widerständigen Anordnungen kann Baumgartl nur deshalb durchführen, weil der gegenwärtige Vorstand so mit Arbeiten überhäuft ist, dass ihm für die Oberaufsicht über die Betriebswerkstätte sehr wenig Zeit übrig bleibt. Aber nicht nur, dass die verschiedenen Professionen willkürlich zu verschiedenen Arbeiten kommandiert werden, die Leute müssen auch Arbeiten für Privatpersonen verrichten, die mit der Eisenbahn gar keinen Zusammenhang haben. Als Beweis diene folgendes: Der Sohn Baumgartls ist bei einem Herrn Seifert in Donitz in der Lehre. Wenn zum Beispiel Herr Seifert einen Gegenstand zum bohren, drehen oder eine sonstige heile Arbeit hat, so bringt der Lehrling diese Arbeit einfach in die Betriebswerkstätte, wo dann auf Anordnung des Werkmeisters Baumgartl der Gegenstand fertiggestellt wird. Nun sind die Professionisten und Arbeiter in der Werkstatt der f. f. Staatsbahnen nicht für Herrn Seifert angestellt, haben infolgedessen auch keine derartigen Arbeiten auszuführen. Die Bediensteten werden von der f. f. Staatsbahnen entlohn und nicht von den diversen Privatpersonen. Wir könnten noch verschiedene Sachen über die von Baumgartl geübte Protektion schreiben, doch wir wollen für diesmal noch zuwarten. Sache der vorgelegten Dienststelle wird es sein, dem Herrn Werkmeister Baumgartl aufzutragen, die Arbeiter und Professionisten anständig zu behandeln und die gelernten Arbeiter dort zu verwenden, wo sie eben auf Grund ihrer erlernten Fähigkeiten hingehören.

Innsbruck-Wörgl. (Südbahn.) Gegenwärtig werden auf dieser Strecke Neuanlagen vorgenommen. Die Oberbauarbeiter werden in Partien von 18 bis 20 Mann mit einem Vorarbeiter eingeteilt. Am 27. Mai wurde eine Partie von Schweizer Oberbauarbeitern zusammenge stellt. Nach einigen Tagen wurde die Partie wieder auseinandergerissen, um wiederum nach einigen Tagen durch kroatische Arbeiter und dem unvermeidlichen Aushilfsbahnmeister Burgler komplettiert zu werden. Durch diese Komplettierung soll nun die Partie um einen Mann zu stark gewesen sein, wie vom Bahnmeister Grübler konstatiert wurde. Grübler meldete dies dem Bahnmeister Winter aus Briglegg, welcher die Arbeitspartie in der unflätigsten Weise beschimpfte. Bagage, Gauner, Fallooten und dergleichen waren die gebräuchlichsten Titeln sowohl für den Vorarbeiter wie für die Arbeiter. Die Oberbauarbeiter waren empört über den Sauberkeitston des verrückten Bahnmeisters Winter, da sie doch an der Einteilung und Zusammensetzung der Arbeitspartie vollständig unschuldig waren. Nicht die Arbeiter, sondern der Bahnmeister Winter weist doch die Leute den einzelnen Arbeitspartien zu. Nur durch die Wurststei des Winter war die Schweizer Partie um einen Mann stärker geworden. Doch das Schönste an dieser Sache folgte noch. Als Strafe für die Dummheit des Bahnmeisters wurde jedem Arbeiter der Schweizer Partie eine Stunde vom Arbeitslohn abgezogen. Wir erlauben uns, an die Bahnreihungssktion Kufstein die höfliche Anfrage zu richten, ob diese als vorgezeichnete Behörde des Bahnmeisters Winter in Briglegg diese ungerechte Bestrafung der Arbeitspartie aufrecht erhält will? Es geht denn doch nicht an, dass ein Vorgesetzter für seine eigenen Fehler seine Untergebenen bestrafen darf. Wir werden in fürszeitiger Zeit nochmals über den Ausgang dieses seltsamen Falles berichten.

Wien-Brigittenau. Das Eisenbahnministerium hat durch seine berufenen Vertreter bei verschiedenen Anlässen erklärt, die Freifahrten, die den Bediensteten gegeben werden, seien ein Aequivalent für den Gehalt und kämen daher in gewissem Sinne einer Art Bezahlung gleich.

Tatsächlich war durch eine Reihe von Jahren dieser Nutzen unangefochten und wurden die Ansuchen der Eisenbahner unter Berücksichtigung gewisser Beschränkungen immer anständig bewilligt.

Aber die vom Eisenbahnministerium schon oft versuchte Einschränkung scheint bei einzelnen Dienstverträgen Verständnis gefunden zu haben und diese Herren beginnen nun im eigenen Wirkungskreis, das Personal um die bisher unangetasteten Rechte zu bemühen.

Herr Vorstand Richard Jellinek hat sofort bei seinem Amtsantritt vom Personal verlangt, dass jedes Ansuchen um eine Freikarte ihm persönlich zu übergeben sei, das heißt es haben nunmehr alle um die in der Instruktion XII, 1. Teil, festgelegte Fahrbeginnstipulation Herrn Jellinek persönlich zu bitten. Nun weiß jeder Anfänger im Eisenbahndienst, dass zur Erlangung einer Freikarte ohnehin ein vom Gesuchsteller auszufertigendes Formular aufliegt, das dem Wunsch des Bediensteten vollen Ausdruck verleiht. „Nein, so darf es nicht sein, zu mir muss jeder, der eine Karte will, und bitten muss er auch!“ So spricht Herr Jellinek, auf dessen Möbelwagen, als er von Ober-Gerspitz nach Außdorf überseiterte, ein gar niedliches Bild zu sehen war; jedenfalls ein Angebilde seines dortigen Personals. Aber damit ist der Titel jetzt noch nicht Genuige getan. Es muss doch das Personal auch wissen, dass ein Vorstand allmächtig ist, dass er wohl Gnade spenden, aber auch verweigern kann. So verweigert er den Kondukteuren J. und J. die Freikarten mit der Begründung, sie fahren ihn zu oft, er könne nicht eine eigene Schreibkraft für sie anstellen, und wenn sie fahren wollen, so sollen sie sich Karten kaufen. Pata! Ist das nicht die bequemste Art, den Bediensteten ihre Rechte zu nehmen? Dann defektiert er: „Ich gebe jedem Bediensteten monatlich eine Freikarte und mehr nicht!“ Ja, ich, der Herr Jellinek, der Chef jenes Departements im Eisenbahnministerium, wo die Fahrbeginnstipulationen erstellt werden. Will er papslicher sein als der Papst? Sollen denn die armen Bediensteten wie Schulbuben um jedes Recht noch zu einem verrückten Vorstand betteln gehen? Noch ein Fall: Der Oberkondukteur B. erbittet für seinen Urlaub Freifahrten nach Innsbruck mit Schnellzug. Er belam sie und meinte, damit im Urlaub sein Auslangen zu finden, da er ein geborener Tiroler ist und dort seine Verwandten hat. Blödlich wird von Amts wegen eine Verschiebung seines Urlaubes, den er in den Schulferien gehabt hätte, angeordnet, so dass eigentlich der Zweck, seine Kinder mit ihm zugleich nach Innsbruck zu nehmen, zu Schanden wurde. Er musste den Urlaub früher nehmen. Es ist klar, dass B., um zu seinem Ziele zu gelangen, eine zweite Fahrkarte benötigte. Wieder schrieb er ein Ansuchen, ohne dem Vorstand davon Mitteilung zu machen. Herr Jellinek nannte nun dieses

Vorgehen eine Unanständigkeit, behauptete, dass sei überdies ein Missbrauch und er werde B. die Karte verweigern. Erst als B. nach vielen Mühen dem Manne seine Situation klarzumachen imstande war, erklärte dieser, er werde sich die Sache überlegen. Zwei Tage später befand B. die Karte: Personenzug nach Innsbruck. Ist das Verstand, den Bediensteten zuerst zu einem Canossagang zu zwingen und ihm dann höhnisch nach Innsbruck Personenzug zu geben? Aber leider ist damit die vom Vorstand begangene Serie der Ungerechtigkeiten nicht erschöpft! Werkwürdigweise sehen wir viele Ansuchen um Schnellzug abgelehnt und an deren Stelle Personenzug eingefordert, und zwar mit der Schrift eines der in Außdorf amtierenden Offizianten. Uns will bedenken, dass derlei Karten ausnahmslos vom Fahrkartenzentrale der Staatsbahndirektion Wien ausgestellt werden und daher die Handchrift eines dortigen Organes erkennen lassen sollen. Wie kommt es nun, dass die Karte von Außdorf ausgestellt erscheint? Ist etwa über Befehl irgendeines Stationsgewaltigen die Sache so arrangiert worden? Weiß die Staatsbahndirektion Wien, weiß der Herr Ministerialrat davon, dass Stationen die Befugnisse, die ihnen eingeräumt wurden, dadurch überschreiten, dass sie eigenmächtig die Staatsbahndirektion markieren? Oder ist dies alles im Einverständnis mit den Oberbehörden, dass man auf diesem Umweg die Bediensteten um ihre Rechte bestiebt?

Wir wollen der Staatsbahndirektion Wien damit die Möglichkeit geben, diese Fälle zu untersuchen, Herrn Jellinek jene Befehlung zu geben, die ihm die Bediensteten leider nicht geben dürfen und ihm nahezulegen, die Bediensteten von Brigittenau nicht mit jenen von Ober-Gerspitz zu vertauschen. Und dann möge man ihn noch fragen, ob es anständig ist, Bedienstete prozig um ihre Rechte zu bringen, während man anderseits Anstand predigen will oder muss.

Attnang. In der Station Attnang kommt es vor, dass bei Bügeln, die in Attnang ihren Ausgangspunkt haben, die Plätze bereits 50 Minuten vor Abgang des betreffenden Zuges von Reisenden besetzt werden. Da nun das Zugbegleitungspersonal laut Instruktion 30 Minuten vor der festgesetzten Abfahrtzeit des Personenzuges den Dienst antritt, so ist es gewiss für das Personal nicht angenehm, wenn die Wagen bereits von Reisenden besetzt sind. Das frühe Einsteigen in den Zug ist nur der „Vereinfachung“ des Portiers Weissböck zuzuschreiben. Doch nicht immer ist Weissböck den Reisenden so entgegenkommend. Wenn es sich um Reisende handelt, wo nichts für Weissböck herauszahlt, oder gar um Reisende der 3. Wagenklasse, dann ist der Portier Weissböck unnahbar. Bittet Weissböck in irgendeinem Zug ein gemietetes Coupe, so ist er stets zur Stelle, um als Konditeur, Führer, Taschträger und dergleichen mehr zu fungieren. In solchen Fällen ist ihm kein Weg zu weit und kein Wetter zu schlecht. Und wie sich der sonst niemals dienstfertige Portier bei solchen trinkgelaberpreisenden Gelegenheiten abagt! Weissböck fürchtet, dass ihm so ein „Bauernkondukteur“ den Obolus vor der Nase wegknallen könnte. Wäre dieser Mensch von Stadt-Paura nicht gar so schrecklich aufgeblasen und beschränkt, so wäre es möglich gewesen, auf eine andere Art auf sein Hirnkaltes einzuhören. Doch wollen wir hoffen, dass wenn ihm jemand den Sinn unserer Notiz vorliest und erläutert, er sich doch bekehren wird.

Pragerhof. (Abschied des Herrn Schneider.) Schon längst wussten wir, dass der Stationschef Schneider die Station verlassen wird. Wir wollten es ihm ermöglichen, ganz im stillen abzugehen und uns bei seinem Abschied nicht aufdrängen. So kam aber er zu den Arbeitern, um sich zu verabschieden — natürlich auf Arrangement der Reichsbündler, welche ihm ein Bild übergeben mit der Widmung: „Zur Erinnerung vom gesamten Magazinspersonal“. Dies und die „Rebe“ des Magazinsmeisters Sorek — natürlich ein Reichsbündler — veranlasst uns, dieses Arrangement etwas näher zu beleuchten.

Am 27. Mai, als Schneider die Station seinem Nachfolger übergab, brachte jemand das genannte Bild ins Magazin. Magazinsmeister Stern berief alle Arbeiter zusammen, um ihnen mitzuteilen, dass Nachmittag Herr Schneider ins Magazin kommt, um sich bei den Arbeitern zu verabschieden. Weiters sagte er: „Hier ist das Bild, welches sich jeder ansehen kann, und dann dem scheidenden Herrn Stationschef gegeben wird, denn dieser hat es sich redlich verdient, seit er in Pragerhof ist.“ Nachmittags, als der Stationschef mit dem Magazinsmeister Sorek, dem neuen Stationschef und mit dem Kontrollor Vorber ins Magazin kam, wurden alle Arbeiter zusammengerufen. Hierauf begann Sorek von der großen Güte des Herrn Schneider zu schweleln und bedauerte, dass das Personal einen „so gütigen“ Herrn verliert. Weil aber die Arbeiter über diesen so „großen Verlust“ nicht weinen wollten, weinte Sorek selbst. Er bat den danebenstehenden Kontrollor, er möge dem Betriebsinspektor in Graz mitteilen, dass die Arbeiter Pragerhofs um Herrn Schneider trauern, sowie, dass demselben die Arbeiterschaft niemals feindselig gesinnt war.

Am selben Tage wurde auch das Verschubpersonal zusammengetrommelt, und zwar gleich nach 7 Uhr, um die Verabschiedung „imposanter“ machen zu können. Hier aber setzte schon das Pech ein. Die Verschieber waren nach 7 Uhr nicht mehr anwesend, da die meisten lieber nach Hause gingen, als das Anstrudeln des Herrn Schneider anzuhören. Nur wenige beteiligten sich aus Neugierde, was da alles geschwefelt wird. Es waren samt den beiden Platzmeistern nur zwölf Personen anwesend. Von den Wächtern kam überhaupt keiner. Die Leute wurden ins Schulzimmer geladen, wohin auch Schneider kam und sich selbst lobte, wieviel Gutes (?) er während der kurzen Zeit in Pragerhof für das Personal getan hat, und dass es ihm nicht möglich war, noch mehr zu tun. Dann verabschiedete er sich und wieder flossen reichliche Tränen — aber nur beim sattsam bekannten Platzmeister Belan. Belan, Stern, Sorek und einige andere Reichsbündler wissen schon, warum sie gemeint haben! Das Personal aber ist froh, dass es nun endlich von Schneiders Regime erlöst ist.

Wenn diese Abschiedsszenen arrangiert worden wären zu einer Zeit, wo die Leute frei sind, wäre sicher niemand gekommen, um dieser Gesellschaft Staffage zu machen. Deshalb haben eben die Herrschaften die Komödie so arrangiert, dass sie wenigstens alle Magazinsarbeiter zusammenholen, von welchen in der freien Zeit sicher keiner gekommen wäre.

Zu erwähnen wäre noch, dass wegen des Bildes mit der Widmung: „Zur Erinnerung vom gesamten Magazinspersonal“, die Magazinsarbeiter nicht gefragt wurden, ob es ihnen recht ist, dass dem Schneider das Bild in ihrem Namen geschenkt werde. Es wurde auch nicht gefragt, wer das Bild bezahlen wird und wer es bestellte im Namen des gesamten Magazinspersonals. Wer es bezahlen wird, wissen wir zwar noch nicht, aber die Herrschaften wissen sich ja zu helfen, da wir in dieser Beziehung schon Erfahrungen gemacht haben.

Iglau. Als im heurigen Frühjahr unser Bahnmeister Herr Boden von seinem Erholungsurlauf einrückte, bemerkte er, dass die Tischler um sechs horre Eichenholzschwellen mehr als zur Auffüllung des Geländers an der Südseite (Straßenüberleitung) notwendig waren, behauen haben. Er ließ diese sechs als Geländeräulen bearbeiteten Schwellen hinter der Waschhalle aufschichten. Doch schon des anderen Tages waren sie verschwunden!! Was lag näher, als die Oberbauarbeiter indirekt des Dieschalls zu beschuldigen. An die Arbeiter wurden verängstigte Fragen gerichtet und jeder mit scheuem Blick beobachtet. Durch einen Zufall wurden vier Stück von den gestohlenen Schwellen in dem neu her-

gerichteten Gartenzaun bei dem Deutschen Nationalen Görner gefunden. Der Oberbauarbeiter wollte anfangs seinen Augen nicht trauen, ist doch der Hauseseigentümer, der in der Werkstätte beschäftigte Schmid Görner, ein deutschnationaler Arbeiterführer, Schriftleiter der „Volksschule“, Obmann des deutschnationalen Kreises ausschusses u. s. w.

Der Arbeiter holte zur Konstatierung seinen Vorarbeiter herbei, und als sich die Nichtigkeit des gestohlenen Bahneigentums ergab, wurde der Bahnmeister verständigt. Der Bahnmeister erstaunte die Anzeige an Herrn Görner kurz, und dieser ließ sich den Hauseseigentümer, Schriftleiter und Arbeiterführer Görner rufen, und stellte an ihn das „Ergebnis“, er möge — durch Reinheit zur Einheit — die gestohlenen Schwellen wieder an den Platz zurückbringen, von wo sie verschwunden sind. Nachdem jedoch die Säulen beinahe ein viertel Jahr verschwunden waren, kann es bei der heuer abnorm groben Hitze nicht Wunder nehmen, dass sie so eingetrocken sind, dass von den sechs Stück nur mehr drei Stück zurückkommen.

Dem Vernehmen nach beabsichtigt der Herr Schriftleiter in nationalen Blättern eine „Anleitung zur Herstellung billiger Gartenzäune“ herauszugeben. Es bleiben jetzt aber noch die Fragen offen: Herr Görner, was wäre einem Oberbauarbeiter geschehen, der diese Schwellen aus Not gestohlen hätte? Was hätten die ehrenhaften Nagblätter alles geschrieben, wenn so ein „national unverlässlicher Sozi“ die Säulen gestohlen und dann mit fünfzig Prozent Nachlass hätte zurückbringen müssen?

Wir sind neugierig, woher der „Hauseseigentümer“ jetzt Ergebnis für die drei „rückgelieferten Gartensäulen“ hergenommen hat.

Reichenberg. (Todesfall.) Am 7. d. M. starb nach kurzer Krankheit der langjährige Kassier unserer Ortsgruppe Genosse Franz Renner. Genosse Renner stand seit Gründung der Ortsgruppe stets an leitender Stelle und war jederzeit bereit, den Genossen und Kollegen mit Rat und Tat helfend beizustehen.

Genosse Renner hinterließ eine trauernde Witwe mit drei unvergötzen Kindern. An seinem Leichenbegängnis beteiligte sich eine große Anzahl von Leidtragenden und Kollegen. Möge ihm die Erde leicht sein!

Bozen I. (Todesfall.) Am 12. Juni starb Genosse Georg Moosheimer, Maschinenführer in Pension. Moosheimer war stets ein treues Mitglied unserer Organisation als auch der Partei. Die außerordentlich zahlreiche Beteiligung seiner Berufskollegen an dem Leichenbegängnis widerlegt seine hohe Wertschätzung, die der Verstorbene in seinem Leben erfreute. Wir werden ihm stets in Ehren gedenken.

Komotau. (Buchstiehader Eisenbahnen.) Wiederholt hatten wir Gelegenheit, auf die bei der B. E. B. geübte Protektionswirtschaft hinzuweisen, wie sie speziell hier bei uns plakativen hat — eine Protektionswirtschaft, die sich vor allem darin zeigt, dass jüngere Bedienstete, die sich der Gunst von „oben“ erfreuen, ältere vorgezogen werden. In verschiedenen Eingaben an die Direktion hat das Personal gegen diesen Unzug protestiert. Lange Zeit hat es gedauert, bis die Direktion sich zu einer Aktion aufraffte. Nur ist endlich ein Erlass publiziert worden, der dem Unwesen steuern soll. Er lautet:

„B. 5089/V, ex 1913.

Erlaß

an die Stationen Prag, Komotau z. z.

Betrifft: Grundsätze für die Einteilung von Zugbegleitern auf Zugführer und Manipulationsposten:

Bei Neuerteilung auf einen solchen Posten entscheidet die volle persönliche und dienstliche Eignung, vorausgesetzt in erster Reihe die Verwendungskategorie (Oberkondukteure, Kondukteure I. und II. Klasse), dann die Höhe des Gehalts, sodann der Zeitpunkt der definitiven Anstellung. Sind diese Umstände gleich, dann gibt die frühere Ablegung der Prüfung aus dem Zugrevolutions- und Manipulationsdienst (nach welcher Prüfung die Befähigung für einen Zugführer- oder Manipulationsposten erst eintritt) den Vorrang; bei geringen Differenzen hinsichtlich des Zeitpunktes der Ablegung dieser Prüfung ist die bessere dienstliche Befähigung maßgebend und die Entscheidung hierüber dem Ergebnissen des Dienstvorstandes der Domizilstation vorbehalten. In letzter Linie entscheidet das Datum des Diensteintrittes, bezüglichweise der Verwendung beim Fahrdienst.

Wenn noch nicht ständig auf Zugführer- oder Manipulationsposten eingeteilte Kondukteure gegen bereits eingeteilte oder, wenn als Manipulanten eingeteilte, gegen solche als Zugführer eingeteilte in den Vorrang treten, sei es durch Gehalterhöhung oder Förderung (wozu auch der Fall gehört, wenn länger dienende Kondukteure II. Klasse nach nachträglicher Ablegung der Prüfung aus dem Zugrevolutions- oder Manipulationsdienst zu Kondukteuren I. Klasse ernannt werden), darf ohne beseitige Bewilligung die ständige Einteilung des auf einen Posten, der seinem Rang entspricht, erst dann erfolgen, wenn hiervon kein früher ständig eingeteilter Zugbegleiter geschädigt wird.

Bei Reduzierungen von Posten sind die längere Zeit ständig eingeteilten von den Posten abzuziehen, ebenso sind bei Wiedereinteilung dieser Bediensteten die vorher längere eingeteilten zu berücksichtigen.

Die Auswahl der Zugbegleiter für die Posten der Revolutionskondukteure bei personalführenden Bügeln wird, so weit nicht spezielle bietende Aufträge zu berücksichtigen sind, dem Ernenneten der Vorstände der Domizilstationen des Zugbegleitungspersonals anheimgestellt.

Hierbei ist außer den theoretischen und praktischen Kenntnissen des Dienstes die sprachliche und sonstige persönliche Eignung des betreffenden Bediensteten in Betracht zu ziehen.

Oberkondukteure dürfen auch weiterhin nicht ständig als Revolutionskondukteure eingeteilt werden.

Die bisherigen Einteilungen haben aufrecht zu bleiben, auch wenn sie den vorschreitenden angeführten Grundlagen nicht entsprechen. (Also das Fortsetzen der bisher geübten Protektionswirtschaft! Die Red.)

Von dem vorstehenden Erlaß ist das zugeteilte Zugbegleitungspersonal nachweislich in Kenntnis zu setzen.

Prag, am 15. April 1913.

Böhmen.

Theoretisch scheint mit diesem Erlaß dem Wunsche des Personals Rechnung getragen, indem hier das Prüfungssystem analog den f. f. Staatsbahnen in Aussicht gestellt wird. In Wirklichkeit sieht die Durchführung, wenigstens in Komotau, anders aus. Zum Beispiel heißt es in den Circularen: „Sind die definitiven Anstellungen gleich, dann gibt die frühere Ablegung der Prüfung aus dem Zugrevolutions- und Manipulationsdienst den Vorrang.“ Bei uns wird aber anders praktiziert. So zum Beispiel werden Kondukteure, die 1901 angefeilzt wurden, rund 3 bis 4 Jahre später die sommerzeitliche Prüfung ablegen, als Manipulanten eingeteilt, was ihnen die Aussicht auf Unterbeamtenposten gibt. Ältere Kondukteure wurden zu den Personenzügen gegeben. Es ist eben ein Grundzettel, dass man die Entscheidung hierüber dem Ernenneten der Dienstvorstände überlässt.

Es ist auch eine bedauerliche Tatsache, dass in Komotau kein Verzeichnis aufsteigt, das das Datum enthält, wann die Bediensteten ihre Prüfungen abgelegt haben. Es wäre dringend

notwendig, daß die Direction darauf sieht, daß solche Vergehnisse in allen Stationen angelegt werden. So lange dies nicht geschieht, wird der zitierte Erlass von vornherein illusorisch bleiben.

Versammlungsberichte.

Protestversammlung des Wiener Verschubpersonals.

Am 10. Juni d. J. fand in Wien, IX, Hotel Franz-Josefs-Bahnhof eine Versammlung des Wiener Verschubpersonals der I. I. Staatsbahnen statt. Zentralausschusmitglied Genosse Andrä erstattete den Bericht über die Sitzung der Centralpersonalcommission. Die sachlichen Ausführungen des Genossen Andrä über die Haltung des Eisenbahnministeriums in allen Personalfragen lösten in der Versammlung große Erregung aus. Genosse Döder berichtete über die Beschlüsse der Konferenz wegen der Verschubprämie und über den Stand derselben. Genosse Adolf Müller von der Zentrale schilderte die Verschlechterungsmaßnahmen bei den Staatsbahnen, von denen auch das Verschubpersonal betroffen wurde. Als Redner schilderte, wie die Normierung verschlechtert wurde und dadurch „überzählige“ Bedienstete werden und man zum Beispiel einen Verschubausfaher in Mährisch-Ostrau wegen Neberzähligkeit zum Weichensteller degradiert habe, bemächtigte sich der Versammlung eine ungeheure Erregung. Diese Erregung machte den jungen Herrn Regierungsvertreter sehr nervös und er ersuchte, mit ungeschicklichen Wahnungen den Redner an der Erörterung der Wahrheit zu hindern. Seine Absicht misslang und so mußte er die ganzen Sündagschichten, die sich in letzter Zeit auf den Staatsbahnen ereigneten, bis zum Schluß anhören. Die Versammlung beschloß einstimmig folgende Resolution:

Resolution.

Die heute am 10. Juni 1913 in Wien IX, Hotel Franz-Josefs-Bahnhof stattfindende Verschubpersonalversammlung beschließt:

Die Haltung des I. I. Eisenbahnministeriums zu allen berechtigten Wünschen des Verschubpersonals ist derart, daß das Verschubpersonal aus dieser Haltung entnehmen muß, daß das I. I. Eisenbahnministerium seinerlei ernste Absicht hat, die Lage dieser Bediensteten, die den so schwierigen und verantwortungsvollen Verschubdienst leisten, irgendwie zu verbessern. Die Versammlung beweist diese unverständliche Haltung des Eisenbahnministeriums um so mehr, als von vielen maßgebenden Faktoren der Staatsbahnverwaltung wiederholt unzweideutig anerkannt wurde, daß die minimalen Wünsche des Verschubpersonals berechtigt und im Rahmen der Möglichkeit und einer entsprechenden Erfüllung liegen.

In besondere ist jene Haltung der I. I. Direktoren und des I. I. Eisenbahnministeriums sehr merkwürdig, wonach in der Frage der Verschubprämie die wichtigsten und dringendsten Wünsche des Personals wegen Aenderung des bestehenden Systems ablehnt behandelt wurden. So wurde die selbstverständliche Forderung wegen Gewährung einer garantierten Minimalsprämie von 15 Kr. per Monat und Mann gar nicht in Diskussion gezogen. Die genannten Faktoren scheinen zu vergessen, daß die Erfüllung dieser Forderung die Voraussetzung für die Durchführungsmöglichkeit des Prämienrichts überhaupt ist. Das versammelte Verschubpersonal wird diese verleidende Ignoranz so wichtiger Fragen im gegebenen Zeitpunkt entsprechend beantworten. Wo Einsicht und Vernunft an den leitenden Stellen von vornherein ausgeschaltet erscheinen, bleibt dem Personal nichts anderes übrig, als aus der ihm aufgezwungenen Situation in dem Zeitpunkt, den das Personal für richtig erachtet, die entsprechenden Konsequenzen zu ziehen.

Schließlich konstatiert die Versammlung mit tiefem Bedauern, daß die I. I. Staatsbahnverwaltung trotz der Erkenntnis, daß sich das Personal in einer sehr traurigen Lage befindet, nicht nur keinerlei Verbesserungen gewährt hat, sondern noch bedeutende zahlreiche Verschlechterungen durchführte. So wurden in einzelnen Stationen die Dienstturnusse des Verschubpersonals verschlechtert, die in der Dienstordnung im § 40 gewährleisten Rechte verletzt, indem zum Beispiel Verschubausfaher aus der Gruppe A der Diener zu Weichenstellern in der Gruppe C der Diener überstellt wurden u. s. w.

Jeder objektiv denkende Mensch wird zugeben müssen, daß eine derartige Behandlung die Bediensteten nicht zufriedstellen, sondern tief unzufrieden erhalten muß. Das Personal ist erbittert. Es will nicht mehr lange diese unerträgliche Behandlung ertragen. Geeinigt und geschlossen wird es im richtigen Moment der Staatsbahnverwaltung begreiflich machen, daß solche Vorgänge auch nicht in ihrem Interesse gelegen sind.

Konferenz der Professionisten und Arbeiter der Staatsbahnen beim Oberbau für den böhmischen Bahnh.

Am 18. Mai fand in Prag-Zizkov eine Konferenz der beim Oberbau beschäftigten Professionisten und Arbeiter statt, welche sehr zahlreich besucht war, und zwar waren 37 Orte durch 49 Delegierte vertreten.

Die Konferenz eröffnete in Vertretung des tschechischen Sekretariats Genosse Buchar um ½ 10 Uhr vormittags. Nach der Wahl des Präsidiums wurde zum ersten Punkt der Tagesordnung: „Forderungen der Oberbauprofessionisten und Arbeiter“ dem Arbeitsausschuksmitglied Genosse Josef Nejedil das Wort erzeigt. Der Referent besprach die Anträge, welche im Arbeitzausschuß gestellt wurden und teiste mit, welchen Standpunkt das Eisenbahnministerium zu den einzelnen Forderungen der Arbeiter einnimmt. Er zeichnete, wie es notwendig sein wird, alle Kräfte anzuspannen, damit dies, was wir einmal als Antrag aufgestellt haben, auch endlich verwirklicht werde.

Zum zweiten und dritten Punkt: „Lohnregulativ und Arbeitsordnung“ referierte Genosse Buchar. Der Referent unterwarf die Arbeitsordnung sowie das Lohnregulativ einer scharfen Kritik und wies hauptsächlich auf die Einschränkung der Koalitionsfreiheit der Eisenbahnarbeiter hin, deren Einschränkung im § 17 der Arbeitsordnung enthalten ist. Die Arbeiterschaft hat die ehrende Pflicht, sich gegen die Einschränkung ihrer Bürgerrechte auf das entschiedenste zu verteidigen. Mit der Herausgabe der Arbeitsordnung hat das Eisenbahnministerium die Staatsgesetze verletzt, welche jedem Bürger die Koalitionsfreiheit einräumt. Das Lohnregulativ beinhaltet ebenfalls eine ganze Reihe von Verschlechterungen der Arbeitsverhältnisse.

Nach dem Referat entspannte sich eine rege Debatte, an welcher mehrere Genossen teilnahmen. Aus ihren Ausführungen war zu erschließen, welche Stimmung unter der Arbeiterschaft, die unter solchen schlechten Verhältnissen leben muß, herrscht. Es wurde ein Komitee gewählt, welches die Aktion der Arbeiter um Verbesserung ihrer Verhältnisse weiterzuführen hat. Zum

Schluß wurden die Vertreter im Zentralarbeiterausschuß aufgefordert, das Eisenbahnministerium zur sofortigen Einberufung des Zentralarbeiterausschusses zu bewegen. Dem Zentralarbeiterausschuß wird auferlegt, sich nachdrücklich zur Verbesserung der begründeten Forderungen der Arbeiterschaft einzusezen. Nach der Wahl des Aktionsausschusses wurde folgende Resolution einstimmig angenommen:

„Die auf der am 18. Mai I. J. tagenden Konferenz der Oberbauprofessionisten und Arbeiter versammelten Delegierten protestieren auf das entschiedenste gegen die schädigenden Bestimmungen der Arbeitsordnung und des Lohnregulativs. Ebenso protestieren die Vertreter der Arbeiterschaft gegen die geplante Einführung des Alterssystems beim Oberbau, welches bei einzelnen Bahnhaltungsstationen bereits publiziert wurde. Die Delegierten bevollmächtigen ihre Vertreter der Gewerkschaftsorganisation, auf kompetentem Orte vorzubringen, daß die Arbeiterschaft diese Verschlechterung auf keinen Fall dulden werde. Die Delegierten verlangen vom Eisenbahnministerium die ehesten Einberufung des Zentralarbeiterausschusses, wo über die Forderungen der Professionisten und Arbeiter verhandelt werden soll.“

Nach Annahme dieser Resolution wurde die Konferenz geschlossen. Genosse! Beweist dem Eisenbahnministerium, daß ihr euch mit Hilfe eurer internationalen Organisation jenes rückerobern könnt, um was euch das Eisenbahnministerium gebracht hat. Wenn ihr alle mitarbeitet, so werden wir gewiß Erfolg haben.

Wien XV. Die Bediensteten der Zugbegleiter aller in Wien einlaufenden Bahnen hielten am 14. d. M. um 2 Uhr nachmittags im Hotel Fuchs eine Bahnliniensitzung mit folgender Tagesordnung ab: 1. Verlesung des Protolls. 2. Stundengeldangelegenheit. 3. Memorandum. 4. Qualifikation. 5. Eventuelles.

Von den Bediensteten erschien Genosse Smohoda. Die Sitzung währt bis ½ 8 Uhr abends.

Hauptzollamt. Am 16. d. M. abends ½ 8 Uhr, fand in Wien III, in Lindners Gasthaus eine sehr gut besuchte Magazinsarbeiterversammlung statt, zu welcher Genosse Smohoda von der Zentrale entsendet wurde. Nach seinem Bericht über die durch die Arbeits- und Lohnordnung durchgeföhrten Verschlechterungen gehaltenen Referat entspannte sich eine interessante Debatte, aus der hervorging, daß der Vorstand im Hauptzollamt allen jenen Magazinsarbeitern, die auf sechs Tage Urlaub anspruchberechtigt waren, im Vorjahr nur einen fünfjährigen Urlaub gewährte. Obwohl diese Arbeitern auf die Arbeitsordnung hinwiesen, erklärte ihnen der Vorstand, daß er von der Direction noch keine Erlaubnis erhielt, einen sechsjährigen Urlaub zu gewähren, aber er gebe ihnen fünf Tage, und es sei dies so aufzufassen, daß er ihnen die fünf Tage auf seine Verantwortung gebe.

Genosse Smohoda trat der den Magazinsarbeitern eingemachten Auffassung entgegen, hervorhebend, daß der Vorstand durchaus keinen Gnadenfall geübt, sondern vielmehr alle jene Magazinsarbeiter um den sechsten Urlaubstag mit Bewußtsein geprellt habe. Da nun aber die meisten Magazinsarbeiter im Hauptzollamt christlichsozial organisiert seien, sei der Vorgang des Vorstandes erklärlich; denn wann wäre der Verkehrsverbund jemals für die Rechte des Personals eingetreten?

Die Versammlung zeigte einen schönen Erfolg.

Wien. (Kanzleidienerversammlung.) Am 16. d. M. fand in Wien eine sehr gut besuchte Versammlung der Kanzleidienner der Nordbahn und Nordwestbahn mit der Tagesordnung: „Die Lage der Kanzleidienner“, statt. Die Kanzleidienner waren der Meinung, daß nun, da im Parlament doch endlich einmal zum Ausdruck gebracht wurde, wie die Eisenbahnen ein Stück von dem gegeben werden soll, das ihnen schon längst versprochen wurde, auch den Kanzleidienern etwas Besichtigtes zugesagt worden ist. Diese Annahmen konnte der von der Zentrale entsendete Referent Genosse Röder leider nicht bestätigen. Er mußte im Gegen teil anführen, daß nach den Erklärungen, die der Eisenbahnminister im Parlament abgegeben, die Regierung und die bürgerlichen Parteien sich um die Kanzleidienner überhaupt nicht kümmern. In der Versammlung war auch Herr Pichula, der Obmann des Kanzleidiennervereines, anwesend. Er erklärte, daß er nun schon acht Tage von Bahnhof zu Bahnhof laufe, um die Interessen der Kanzleidienner zu fördern, und nun kommen die Noten und wollen die Sache zerstören. Das wurde von der Versammlung allerdings nicht ernst genommen. Schließlich entslüßte dem Herrn Pichula das Geständnis, daß er Verlehrbüchlein sei und aufs christlichsoziale Programm schwört. Das ist interessant, weil er es bisher in Abrede stellte. Er wollte sich auch jetzt wieder drücken, konnte aber, energisch zur Rede gestellt, doch nicht mehr aus und gab es dann mit einigen Windungen und Drehungen zu. Die Versammlung schloß mit einem warmen Appell des Vorstandes, die Kanzleidienner mögen in den wirtschaftlichen Fragen einig vorgehen.

Linz. (Versammlung der Linzer Heizhausarbeiter.) Am 6. d. M. gleich nach Arbeitsföhlzug, versammelten sich die Arbeiter vom Heizhaus und Kohlenplatz der I. I. Staatsbahnen in Linz beim Stoll auf der Wiener Reichsstraße, um die tristen Verhältnisse zu besprechen, unter welchen sie leiden. Die Versammlung war sehr gut besucht und nahm trotz der Erregung, welche unter den Arbeitern über das standlose Treiben des Heizhausleiters Ingenieur Löbl herrschte, einen durchaus würdigen Verlauf. Die von der Staatsbahndirection zwangsweise Information entsendeten Herren Oberinspektor Kürschner und Sekretär Dr. Weidlinger konnten sich überzeugen, daß die Arbeiter auch in der Empörung über ihnen aufgelegtes Leid streng Disziplin zu halten verstehen und ihre Sache mit Ernst und Würde zu vertreten wissen. Nachdem Gemeinderat Genosse Weiser die Versammlung eröffnet und den Zweck derselben erläutert hatte, brachte Genosse Schmidthuber die Beschwerden der Arbeiter über Herrn Löbl vor. Was sich dieser Mensch an Schikanierung der Arbeiter leistet, dürfte wohl selten in einem Betrieb vorkommen, und wenn man als ein der Sache gewissermaßen Fernstehender die Klagen mitanhört, die in dieser Versammlung von allen Rednern vorgebracht wurden, dann mußte man es einfach für unbegreiflich finden, daß ein solcher Mensch wie Löbl überhaupt noch eine leitende Stellung einnehmen darf. Geldstrafen, Aussegnlassen, Entlassungen sind unter dem Regime Löbels ständig auf der Tagesordnung, dabei beschimpft Löbl die Bediensteten ohne jeden Grund in der gemeinsten Weise. Löbl hat schon die Erstlings von Bediensteten zugrunde gerichtet, die Jahrzehntelang im Bahndienst standen und stets gerecht ihre Pflicht erfüllten. Man gewann aus all den Klagen, die da von den Heizhausarbeitern und Kohlenarbeitern (namentlich dieser Kategorie sprach Genosse Stadler) über den Löbl vorgebracht wurden, den Eindruck, daß die Zustände in dem Machtkreis Löbels derart unhaltbar geworden sind, daß nur die schleunigste Entfernung dieses verrückten Menschen von seinem Posten die erregten Gemüter der Bediensteten beschwichten kann. Folgende Resolution, die einstimmig angenommen wurde, gibt die Stimmlauf des Heizhauspersonals berechteten Ausdruck: „Die heute am 6. Juni 1913 im großen Saale zur Stadt Salzburg in Linz versammelten Heizhausbediensteten und

Arbeiter ohne Unterschied der Kategorie und Verwendung protestieren auf das energischste gegen das persönliche Verhalten des Betriebsleiters Herrn Ingenieur Löbl gegenüber diesen Bediensteten und Arbeitern. Nicht nur Ehre und Gewissenhaftigkeit wird von diesem Herrn in den Kot gezeigt, sondern auch zahlreiche Existenz ruiniert und zugrunde gerichtet. Mit Bedauern muß konstatiert werden, daß der Heizhausleiter Herr Inspektor Dittes diesen traurigen Nebenstanden bisher nicht nur nicht abgeholfen hat, sondern im Gegenteil durch sein Verhalten die Situation noch verschärft. Durch Nüchternlosigkeit, grobe, brutale Behandlung werden sämtliche Bediensteten und Arbeiter zu verzweifelten Schritten getrieben, welche bis heute nur unter größter Anstrengung der Vertrauensmänner unterblieben sind. Ist schon an uns für jüch der Dienst im Heizhaus schwierig in physischer und geistiger Beziehung, sind heute schon durch die traurigen wirtschaftlichen Verhältnisse, unter welchen sämtliche Angestellte und Arbeiter leiden, die Existenzbedingungen erschwert, so darf es nicht wundern, wenn noch obendrein durch unmenschliche Behandlung, die nun schon jahrelang dauert und jetzt den Gipspunkt erreicht hat, Muthlosigkeit und Verzweiflung Platz greifen. Von den Untergebenen wird immer die genaueste Einhaltung der Dienstordnung verlangt, Moral und Anstand gefordert, während sich Herr Ingenieur Löbl und Herr Inspektor Dittes, durch diesen Herrn beeinflusst, sich leichtfertig darüber hinwegsehen, zur Verzweiflung der Bediensteten, zum Schaden und Nachteil der Bahnhverwaltung. Die Mißstände haben ihren höchsten Punkt erreicht. Arbeitsfreudigkeit, Gewissenhaftigkeit werden erstickt und Betrieb sowie Bedienstete der Demoralisation entgegentreten. Sämtliche Anwesenden zeigen ihr Vertrauen auf die I. I. Staatsbahndirection, um gründliche Änderung und Befreiung, welche am schnellsten erreicht wird durch Befestigung des Herrn Ingenieurs Löbl. Sollte die I. I. Staatsbahndirection nicht helfen wollen oder können, so lehnen die Versammelten jedeweile weitere Verantwortung ab und haben die Konsequenzen jene zu tragen, welche Veranlassung zu diesem Protest geben.“ — Nach Annahme dieser Resolution wurde eine Deputation von sechs Bediensteten gewählt, welche im Laufe der nächsten Tage beim Herrn Dr. Messerlinger vorschreben und um die Befestigung der geschilderten Nebenstände ersuchen würden. Diese Deputation besteht aus: Weinzierl, Magazinmeister; Bembiowics, Lokomotivführer; Gabriel, Lokomotivführer; Vindinger, Werkmann; Schmidthuber, Kohlenarbeiter; Ritter, Kohlenarbeiter. Um 8 Uhr abends wurde die imposante Versammlung geschlossen.

Linz a. d. (Wächterkonferenz.) Am 1. Juni fand in Linz eine von allen Wächtergruppen des Directionsbezirkes Linz sehr gut besuchte Konferenz statt. Genosse Sonnenfeld, Mitglied der Centralpersonalcommission, erstattete den Bericht über die eingebrochenen Anträge und deren Behandlung in der Zentralstiftung, das Verhalten der Bahnhverwaltung und die Behandlung dieser Anträge im Parlement. Aus den Ausführungen lachten die anwesenden Wächter die immense Arbeit, welche die Kommissionsmitglieder mit Hilfe unserer Organisation geleistet haben, erkennen und auch entnehmen, wie viel noch geleistet werden muß, und daß nur dann ein günstiges Resultat erzielt werden kann, wenn alle ihre Kräfte in der Organisation zusammenfassen. Hierauf schilderten die Genossen Frechschlag und Kinniger die Wirken der Personalcommission im Directionsbezirk und gaben der Hoffnung Ausdruck, daß alle Wächter den Wert der Organisation erkennen möchten, um die berechtigten Forderungen der Wächter durchzusetzen.

Böhmisches Land. Am 7. Juni fand in Bensberg eine Versammlung statt. Referent war Genosse Grünauer.

Ischl. Am 7. Juni sprach hier in einer gut besuchten Monatsversammlung Genosse Frechschlag aus Linz.

Geltweg. Die Mitglieder werden ersucht, die Interimsfakten und Mitgliedsbücher bis längstens 1. Juli d. J. an den Kassier abzugeben.

Luditz. Am 1. Juni referierte Genosse Kraus über den „Strafgezeitentwurf“.

Aus den Organisationen.

Wien-Ottakring. Die Zahlstelle XVI hielt am 7. Mai 1913 ihre diesjährige Generalversammlung ab, in welcher Genosse Josef Schilhabry als Obmann, Johann Cibulka als Kassier, Leopold Behentner als Schriftführer, Johann Svanda und Emmerich Bratil als Kontrollore, Franz Bildl und Johann Klement als Ausschüsse gewählt wurden. Zuschriften in Zahlstellenangelegenheiten sind an Genossen Josef Schilhabry, XV, Jagdgasse 3, III. Stock, Tür 18, in Geldangelegenheiten an Johann Cibulka, XIV, Preisinggasse 8, II. Stock, Tür 10, zu richten. Die Zahlungen finden Freitag nach dem 1. und 15. im Monat statt.

Ober-Leutendorf. Ab 1. Juli werden die Monatsversammlungen immer um 8 Uhr abends abgehalten. Zuschriften sind an Franz Knaf, Geldsendungen an Heinrich Hergert zu adressieren.

Iglau. Die Mitglieder werden aufmerksam gemacht, daß die Sprechstunden im Lokalsekretariat jeden Dienstag, Donnerstag und Samstag vormittags von 9 bis 12 Uhr und an den beiden erstgenannten Tagen auch abends von 5 bis 7 Uhr stattfinden; an Sonntagen finden Sprechstunden nur von 9 bis 11 Uhr statt. Ausgenommen sind dringende Fälle, die nach Möglichkeit sofort Erledigung finden.

Unzmarkt. Die Subklassiere werden aufgefordert, die Interimsfakten und Mitgliedsbücher behufs Kontrolle einzusammeln und bis längstens 5. Juli d. J. an den Ortsgruppenfakser abzugeben.

Amstetten. Den Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß Genosse Scherhuber keine Beiträge mehr entgegennimmt. Zahlungen sind entweder an Genosse Johann Bauer oder im Vereinslokal abzugeben.

Ausgeschlossen wurde Franz Stodinger, Kohlenarbeiter.

Oderberg. Bei der am 2. Juni 1913 im Hotel „Austria“ stattgefundenen Generalversammlung wurde folgender Ausschluß genehmigt: Alois Zettelmayer, Obmann, Anton Preßburger, Schriftführer, Anton Stuchlik, Stellvertreter; Johann Halbgäbauer, Kassier, Valentin Gaib und Karl Kramanek, Stellvertreter; Johann Pella, Bibliothekar, Heinrich Zollner, Stellvertreter; Rudolf Lindowsky, Anton Roset, Kontrollore; Anton Belohlásek, Stanislav Bonarel, Theodor Chorgembra, Anton Demel (Heizer), Edmund Englisch, Josef Gorný, Johann Höllinger, Johann Kleibl, Johann Beinfeldner, Oswald Lorenz, Stanislav Pospišil, Karl Stolz, Eduard Spratet, Nikolaus Trnka, Ausschümmitglieder.

Iglau. Am Samstag den 5. Juli feiert die Ortsgruppe Iglau ihr 15jähriges Gründungsfest. Die in der Nähe befindlichen Ortsgruppen und Zahlstellen sowie Brudervereine werden erucht, sich recht zahlreich an dieser Feier zu beteiligen. Die Feierlichkeiten beginnen um 9 Uhr vormittags im schattigen Vereinsgarten, Hohlweg Nr. 17, und werden bei jeder Witterung abgehalten.

Genossen von auswärts werden ersucht, sich rechtzeitig — mit beiläufiger Angabe der Anzahl und ob Mittagesessen erwünscht — schriftlich anzumelden. Anmeldungen sind zu richten an das Lokalsecretariat, Iglau, Scheibenstraße 1.

Lundenburg. Den Mitgliedern wird hiermit zur Kenntnis gebracht, daß die Vereinsbibliothek vom 1. Juli bis 31. August beabsichtigt ist, Revision und Instandsetzung der Bücher geschlossen bleibt. Entliehene Bücher sind bis längstens 30. Juni abzugeben. Ferner werden die geehrten Benutzer der Bibliothek ersucht, möglichst mit entliehenen Büchern in schonender Weise umzugehen, damit nicht alljährlich so große Kosten für Reparaturen erwachsen.

Selzthal. Alle Zuschriften sind an Peter Holub, Oberverfasser in Selzthal Nr. 94, zu adressieren.

Wörgl II. Die Monatsversammlungen finden am 15. jedes Monats statt.

Tarvis. Bei der am 1. Juni stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuß gewählt: Philipp Tiefenbacher, Obmann, Josef Wedam, Stellvertreter; Martin Michor, Schriftführer, Józef Hašek, Stellvertreter; Franz Liaunig, Kassier, Johann Schüttelkopf, Stellvertreter; Josef Pitamny und Philipp Wedam, Bibliothekare; Kreuzmann und Dollinger, Revisor. Subskriber für die Strecke Thörl-Maglern: Valentín Sternik; Seifnitz: Stodenhauer; Nagowitsch: Murer; Luhnsig: Kovatsch. Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an Philipp Tiefenbacher, Wagner-Schreiber, Tarvis II, Grünwald Nr. 9, in Vereinsangelegenheiten an Franz Liaunig, Bloßsignaliere, Tarvis II, zu adressieren.

St. Veit an der Glan. Die Monatsversammlungen werden jeden ersten Samstag im Monat um 8 Uhr abends im Vereinslokal (Hafners Gasthaus) abgehalten. Fällt der erste Tag im Monat auf einen Samstag, so findet die Versammlung nächstfolgenden Samstag statt.

Verschiedenes.

„Der Himmel ist schön, aber...“ Die leichten Worte des verstorbenen Wiener Erzbischofs Dr. Nagl sollen, wie die „Reichspost“ gemeldet hat, gelautet haben: „Der Himmel ist schön, aber ich trenne mich doch sehr schwer von der Erde.“ Wenn man den Ausspruch betrachtet, so kommt es einem vor, als wollte Herr Nagl sagen: „Der Himmel ist schön, aber auf Erden ist es doch schöner.“ Benignus deutet die erste Stufe von schön und das darauf folgende aber darauf hin, daß nun eine Steigerung des Eigenschaftswortes schön folgen wird. Aber es wäre auch nicht zu verwundern gewesen, wenn dem Kardinal die Erde schöner als der Himmel vorgekommen wäre; zumindest hatte er den Himmel auf Erden. Alle Genüsse des Lebens standen ihm zu Gebote, Reichtümer und Pracht füllten seine Räume, sein höchster Herrschertraum war erfüllt: alles in Österreich, was Rang und Namen hat, beugte sich vor seiner Gewalt — von der großen Schäferherde, die ihm untertanig war, gar nicht zu sprechen. Uns dünkt aber, daß ein Kirchenfürst auch nicht solche leichten Worte, wie sie die Blätter gemeldet hatten, sprechen sollte. Er hatte sich — wenn schon sonst das Herrschen auf Erden seine Gedanken ausfüllte — in seinen letzten Stunden nur mit dem Himmel zu beschäftigen, er hätte den aufschreibenden Gläubigen sagen sollen: „Die Erde ist schön, aber der Himmel ist tausendmal schöner; ich bin glücklich, daß ich von der Erde scheide und die unendlichen Freuden des Himmels bald genießen darf.“ Dr. Nagl hätte uns in seiner letzten Stunde nicht so tief in die Karten des Ultramontanismus blenden lassen sollen.

Literatur.

Peter Roseggers klassisches Lebenswerk in endgültiger Fassung. Von Peter Rosegger, der am 31. Juli seinen 70. Geburtstag begreift, begannen im April dieses Jahres seine „Gesammelten Werke“ als „definitive Ausgabe letzter Hand“ zu erscheinen. Die vom Dichter neu bearbeitete und neu eingeteilte Ausgabe umfaßt 40 Bände in vier Abteilung zu je zehn Bänden. Jeden Monat erscheint ein Band, und die „Gesammelten Werke“ werden innerhalb der nächsten drei Jahre abgeschlossen vorliegen. Die erste Abteilung der „Gesammelten Werke“, die in diesem Jahre erscheint, umfaßt: Die Schriften des Waldschulmeisters. (Mit der Lebensbeschreibung des Verfassers.) Das Buch der Novellen, Band 1. — Die Aelpler. — Goldsieber's Gabriel. — Alpensommer. — Sonnenschein. — Rignitzig Volt. — Der Gottsucher. — Am Tage des Gerichts. — Mein Lied. — Die Abelsberger Chronik.

Über die Gesichtspunkte, von denen sich Peter Rosegger bei der Zusammenstellung der „Gesammelten Werke“ leiten ließ, plaudert der berühmte Dichter selbst im Vorwort:

„Ich will nicht in den Fehler der Alten fallen, die Jugend verbessern zu wollen. Die Jugend ist gut genug. Ich will sie, was Gehalt, Empfindung und Besinnung betrifft, nicht anrühren; das soll stehen bleiben wie es steht, mit aller Unbefangenheit, mit allem Übermut, mit all seinen rührenden Unzulänglichkeiten.... Und doch werde ich manches freichern mit derselben Lust, mit der es einst geschrieben worden. So sollen nach Möglichkeit beseitigt werden Lügen, Wiederholungen, Irrtümer, Polemiken, Sentimentalitäten und was sonst etwa von dem reiferen Überblicker seiner Vergangenheit als geschmaclos empfunden wird.“

Und so habe ich in meinem vorgesetzten Alter die große Durchsicht unternommen, mit jugendlicher Freude fast; denn ich sehe in ihr ein Recht, eine Pflicht und eine Gnade. Ist das nicht eine Gnade, die fünfzigjährige Lebensarbeit so vor sich liegen zu haben mit der Möglichkeit, Fehler gutzumachen? Der Wille dazu ist stark; möge mir auch die richtige Einsicht und ein leichtes Können nicht versagt sein.“

„Erlebnisse eines Weltbummlers.“ Es ist ein ganz eigenartiges Buch, erfrischend für jung und alt, ein Buch voll Lebenswahrheit und kraftvollen Selbstbewußtseins. Ein klassisches Werk unter den Abenteuer- und Reiseschilderungen, zu dem der Reichsratsabgeordnete Mag. Winter ein prächtiges Vorwort geschrieben hat. Von den verschiedensten Teilen der Erde wird von dem „Weltbummler“ erlebtes und Erlausches geschildert. Ungefährlicher Humor ringt selbst dem verbissensten Griesgram ein herhaftes, befreindes Lachen ab. Aber auch ernste Töne versteht der „Weltbummler“ anzugreifen und greift damit tief ins Menschenherz. So führt der Verfasser den Leser über die vereisten Goldfelder Alaskas, unter die Tropensonne Afrikas und durch die wasserlosen Wüsten Australiens. Episoden aus dem Freiheitskampf deruren und Slizzens aus dem Goldgräberleben u. s. w. fesseln den Leser von der ersten bis zur letzten Seite. Neben dem gewinnenden Leichtsinn des „Weltbummlers“ zieht sich durch das ganze Buch die Überzeugung von der Unbesiegbarkeit eines festen Selbstvertrauens. Möge das Buch seinen Weg machen, rastlos wandern und sich überall gute Freunde erwerben, wie es der Verfasser gelebt hat. Die „Erlebnisse eines Weltbummlers“ gelangen in circa 15 Lieferungen zur Ausgabe. Preis per Heft 12 H. Alle acht Tage gelangt ein Heft zur Ausgabe. Alle Buchhandlungen und Kolporteure nehmen Bestellungen an. Sollte die Bestellung auf Schwierigkeiten stoßen, wende man

sich direkt an die unterzeichnete Verlagsbuchhandlung, Wiener Volksbuchhandlung Ignaz Brand u. Comp., Wien VI, Gumendorferstraße 18.

Ein neuer Band der Vorwärts-Bibliothek. Die schmucken Bände zu dem Einheitspreis von 1 M. die unter dem Sammelnamen „Vorwärts-Bibliothek“ herausgegeben werden, erscheinen in rascher Folge. Ein Beweis, daß das Bestreben unseres Berliner Parteiverlages, gute Unterhaltungsliteratur in würdiger Ausstattung zu einem billigen Preis auf den Markt zu bringen, in den Kreisen der Arbeiterfamilien Anerkennung findet. Der neueste Band enthält Werke der kurzlich verstorbenen Genossin Minna Raubitsch, die einen guten Ruf als interessante Erzählerin besitzt. Das Buch führt den Titel „Der Pariser Garten und andere“ von Minna Raubitsch. Die Erzählungen der Genossin Raubitsch sind in weiten Schichten des Volkes mit Begeisterung gelesen worden, und wird daher der neue Band der Vorwärts-Bibliothek von vielen alten Freunden der Autorin willkommen geheißen werden, ihr zugleich aber auch viele neue Freunde werden. Der Pariser Garten sowie alle anderen Bände der Vorwärts-Bibliothek werden in allen Parteibuchhandlungen vorrätig gehalten. Der Einheitspreis beträgt, wie schon erwähnt, 1 M. Auf Verlangen sendet der Verlag der Buchhandlung Vorwärts Paul Singer C. m. b. H. ein Verzeichnis der bereits erschienenen Bände kostenlos.

Mitteilungen der Zentrale.

Verwaltungskomiteesitzung am 11. Juni 1913. — Beratung mit den Vertretern des Prager Verwaltungskomitees und des Prager Sekretariats über die gegenwärtige Situation unserer tschechischen Organisation in Böhmen.

Versammlungsanzeigen.

In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt: Biersdorf. Am 22. Juni in der Restauration des Herrn Oswald Generalversammlung.

Gaisbach-Wartberg. Am 22. Juni um 10 Uhr vormittags in Bergleitner's Gasthaus Wächterversammlung.

Teichstadt. Am 22. Juni um 1/2 Uhr vormittags im Vereinslokal Versammlung der Oberbauarbeiter.

Schärding. Am 29. Juni um 1/2 Uhr abends in Schreiners Gasthaus Generalversammlung.

Görz II. Am 1. Juli um 7 Uhr abends beim „Tirolerwirt“, Via Camposanto Nr. 43.

Brüg. Am 6. Juli um 8 Uhr abends im Café „Franziskus“. Bartlesdorf. Am 18. Juli um 1/4 Uhr nachmittags in Richter's Gasthaus.

Sprechsaal.

Hinterbliebenenunterstützungsfonds.

Vom 9. Mai bis 18. Juni 1913 wurden für folgende Sterbefälle Unterstützungen ausgezahlt:

108. Franz Michl in Tannwald.
109. Alois Lutak in Leoben.
110. Marie Tutschek in Lundenburg.
111. Juliana Laubenstein in Eggenowitz.
112. Josef Kerabel in Korneuburg.
113. Anna Hubka in Rudolfsheim.
114. Josef Nesch in Krems.
115. Franz Ruds in Wien IX.
116. Johanna Miltola in Mistel.
117. Matthias Gindlinger in Wien X/2.
118. Marie Ogeritsch in Admont.
119. Therese Häfler in Leoben.
120. Anna Schüttbacher in Ardning.
121. August Dippert in Villach II.
122. Thella Pittner in Rudolfsheim.
123. Thomas Walter in Russle.
124. Stefanie Lahmer in Auflig.
125. Simon Giation in Neu-Sandec.
126. Marie Heinzl in Sigmundsherberg.
127. Franz Mikola in Bruck an der Leitha.
128. Marie Weger in Linz.
129. Franz Lettner in Wien XV.
130. Viktoria Bucher in Leoben.
131. Franz Taufner in Wien II, Nordbahn.
132. Johann Schuster in Wien X/2.
133. Franz Ludwig in Brünn II.
134. Franz Renner in Reichenberg.
135. Anne Greiner in Wien, Zentralf.
136. Elisabeth Tagl in St. Michael bei Leoben.
137. Rudolf Schmidt in Lagenburg.
138. Andreas Payer in Graz I.
140. Simon Lechner in Leoben.
141. Helene Jurkowitz in Wiener-Neustadt.

Achtung, Südbahner!

Wählen in die Betriebsstrafenkasse der f. f. priv. Südbahn-gesellschaft.

In dem Aufruf sowie in den zur Ausgabe gelangten Flugblättern ist ein unliebsamer Fehler eingeschlichen, indem bei der Kandidatenliste die Bezeichnung der Farbe der Stimmzettel unrichtig angegeben wurde.

Richtig ist, daß für den Werkstättendienst rosa Stimmzettel (nicht gelbe) und für den Bau- und Bahnhofsdienst gelbe Stimmzettel (nicht rosa) in Verwendung zu nehmen sind.

Wir ersuchen dringend, von dieser Korrektur Notiz zu nehmen.

Ebenfalls wird darauf aufmerksam gemacht, daß die Heizhauswerftäten, wie zum Beispiel Wiener-Neustadt, Mürzzuschlag u. c. mit der Gruppe des „Zugförderungsdienstes“ wählen.

Vom Lebensversicherungsverein von Eisenbahndiensteten „De Laglio“.

Wir teilen den Mitgliedern des Lebensversicherungsvereines mit, daß das Zentralkomitee unter tätiger Mithilfe des geschaffenen Beirates, die in Aussicht gestellte Änderung der Vereinsstatuten bereits beendet hat. Die neuen Statuten, welche auf breiter demokratischer Basis aufgebaut sind, sehen selbstverständlich die Zusammensetzung der Vereinsleitung aus sämtlichen Bedienstetengruppen vor und tritt an Stelle der Mitgliederabstimmung die Generalversammlung. Nach Fertigstellung einzelner technischer Vorarbeiter und Prüfung der Statuten werden dieselben den Mitgliedern zugesendet und wird die Mitgliederabstimmung über die neuen Statuten eingeleitet werden.

Für das Zentralkomitee:

Marek m. p.

Für den Beirat:

Brandl m. p. Prell m. p. Hofstätter m. p.

Zenauer m. p.

Offene Anfragen.

An die Verkehrsbirection der Südbahngesellschaft in Wien!

Das Zugbegleitungspersonal der Strecke Triest-Coromond hat am 15. April 1912 ein Gesuch um Beteiligung mit Sommeruniformen eingebracht. Da nun seit der Einreichung bereits 14 Monate verflossen sind und weder die gewünschten Uniformstücke noch eine sonstige Erledigung herausgegeben wurde, so erlauben sich die Gesuchsteller, ihre vorjährige Bitte nochmals zu wiederholen und um eine baldige Erledigung zu ersuchen.

An die f. f. Staatsbahndirektion in Villach!

Laut Amtsblatt der f. f. Staatsbahndirektion Villach wurden die zu versetzenden Wächter der aufgelösten Posten auf der Tauernbahnstrecke angewiesen, sich jederzeit zur Überstellung bereitzuhalten. Da nun die betroffenen Wächter durch diese Verfügung weder ihre Grundstücke bebauen noch sonstige für die Haushirtschaft notwendige Vorkehrungen treffen können, da sie täglich verlegt werden könnten, so bitten die Gesuchsteller um eine bestimmte Auskunft, damit sie wenigstens bis zum Tage der fiktiven Abreise einen geordneten Haushalt führen können.

An das hohe f. f. Eisenbahoministerium!

Die gefertigten Heizhaus- und Werkstättenarbeiter erlauben sich, an das hohe f. f. Eisenbahoministerium die höflichste Anfrage zu richten, warum das von ihnen an die f. f. Staatsbahndirektion Villach vorgelegte Gesuch, welches von der genannten f. f. Staatsbahndirektion am 8. Juli 1912 dem hohen f. f. Eisenbahoministerium übermittelt wurde, bis jetzt keiner Erledigung teilhaft wurde. Die Gefertigten bitten um rasche Erledigung derselben, da sie darin erbetene Wortsprache beim f. f. Eisenbahoministerium infolge der mißlichen Lage, in der sie sich befinden, für dringend und nötig erachten.

Die Taglohnbedienten der Heizhausleitung Amstetten.

Briefkasten der Redaktion.

2. M. Von der Auslassung der Gehaltstufe von 1800 Kr. und der Erhöhung des Anfangsgehaltes auf 1400 Kr. für Stationsmeister liegen keine offiziellen Zugeständnisse vor. Nach der Erklärung des Eisenbahministers soll einigen Unterbeamten die Erlangung des Endgehaltes vor der Pensionierung ermöglicht werden. Der Zeitpunkt für die Durchführung dieser Verbesserung wurde noch nicht bestimmt. — Grubach. Zu persönlich. — Kriegsdorf. Bereits in Nummer 17 erledigt. — Bruck an der Mur. Zur Veröffentlichung nicht geeignet. — 10. Mai. Wenn Sie 75 Prozent Renten beziehen, haben Sie gewiß Anspruch auf Provision. Siehe § 14 des Statuts. Gesuch machen.

Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine wie immer gesetzte Verantwortung. o o

Inserate

Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine wie immer gesetzte Verantwortung. o o



Wo es brennt,
muss gelöscht werden!
Und was ist brennender denn der Durst!

Es gibt kein besseres Durststillmittel als einen Absud des überraschend kaffeähnlich-schmeckenden

„ENRILo“

Fabrikat der Firma HEINRICH FRANCK SÖHNE in Linz a.D.

Ein Liter wohlschmeckenden, mit Zucker gesüßten, Durststillers stellt sich auf etwa 8½ Heller.

Patent-Strohkappe

das Ideal für aller bis jetzt existierenden Sorten.

Überraschend leicht, dauerhaft, lösbar, hygienisch.

Alleinige Fabrikanten:

Preß & Lanfer, Aussig a. d. Elbe.

Im Haushalte

50% Ersparnis

Kann jede Hausfrau erzielen, wenn sie an Stelle von Butter den einzigen vollwertigen Butterersatz Blainscheins „Unikum“-Margarine verwendet. „Unikum“-Margarine wird aus reinem Rinderfett mit feinstem Rahm gebuttert und bräunt und schäumt wie gewöhnliche Butter. Bezugsschlüsse in jedem Stadt oder jedem Dorf Österreichs teilen auf Anfragen mit die alleinigen Erzeuger der Weltmarken Blainscheins „Unikum“-Margarine, verschiedene Margarine- und Butterfabriken, Wien XIV.



Beste böhmische Bezugssquelle!

Billige Bettfedern!

1 kg graue, gute, geschliffene 2 K.
bessere 2 K 40; prima halbwellige 2 K 80;
weiße 2 K; weiße, flauschige 5 K 10;
1 kg hochfeine, flauschige, gewollte 6 K 40;
6 K 80; 1 kg Daunen (daunen), graue 6 K 7 K; weiße, feine
10 K; alterfeiner Brustfarn 12 K.
Bei Abnahme von 5 kg franco.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtfähigem roten, blauen, weißen oder gelben Mantling, 1 Tuchent, 180 cm lang, circa 120 cm breit, mit einem Kopfpolster, circa 80 cm lang, circa 60 cm breit, gefüllt mit neuen, grauen, feinbauerhaften, flausigen Bettfedern 16 K; Halbfedern 20 K; Daunen 24 K; einzelne Tuchente 10 K, 12 K, 14 K, 16 K; Kopffäden 3 K, 8 K, 10 K, 4 K; Tuchente 200 cm lang, 140 cm breit, 18 K, 14 K 70, 17 K 80, 21 K; Kopffäden, 90 cm lang, 70 cm breit, 4 K 50, 5 K 70, 5 K 70; Untertuchente aus starkem, gefülltem Gräde, 180 cm lang, 110 cm breit, 12 K 80, 14 K 80. Verlangt gegen Nachnahme von 12 K an franco. Umtausch gestattet, für Rückversendung Geld retournieren.

S. Benisch in Deschenitz Nr. 158, Böhmen.

Reich illustrierte Preisliste gratis und franko.

Parteigenossen!

Bestellt euch jeder für eure Familie ein Paket fehlerfreier Neste, enthaltend: Prima Kanekas für Bettüberzüge, starke Hemdenstoffe, Best für Hemden und Kleider, Blaudruck, Blusen- und Kleiderstoffe, Leinenwand u. Alles in Prima Qualität. 40 Meter um 16 Kr., beste Sorte 40 Meter um 18 Kr. per Nachnahme. Die Länge der Neste beträgt von 4 bis zu 14 Metern und kann jeder Nest bestens verwendet werden.

Für Wiederverläufer glänzender Verbienst.

Mit Parteigruss

Leopold Wlček, Handweber

in Nachod Nr. 17, Böhmen.

Mitglied der politischen Orts- und Hochorganisation.

MÖBEL

Von aufgelöster Tischlerei

Beste Gelegenheit für Brautpaare u. Möbelkäufer.

Fünfhauser MöbelniederlageM. Eisenhammer 142
Wien XV, Mariahilferstrasse

(neben der Löwendrogerie).

Boltierte Zimmermöbeln von 140 Kr. aufwärts; Sitzmöbeln von 70 Kr. aufwärts; moderne Küchen, meist von 70 Kr. aufwärts; Schlafräume und Speisezimmer von 280 Kr. aufwärts; Küchenschränke von 60 Kr.; Bettdecken von 9 Kr.; Matratzen von 12 Kr.; einzelne Möbel billig; kleiner Preisstatalog für Probina gratis. Großes Möbelalbum um 90 Heller in Briefmarken franco.

Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Anwahl.

Zufuhrt in alle Bezirke und Bahnhöfe frei.

Warnung! Achten Sie genau auf meine Firma "Fünfhauser Möbelniederlage" und meine Tintenmark "Schreibfeder", welche als Kennzeichen meines Geschäfts in Lebendigkeiten in meinem Schaufenster ausgehängt ist. Lassen Sie sich nicht vresführen, Sie sind erst dann beim richtigen Geschäft, wenn Sie nelige Schreibmarke, Firma und Namen auf gelben Schildern vor dem Geschäftsladen sehen.

Herrn M. Eisenhammer, Wien.

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

Achtungsvoll

Pontefal, 18. Mai 1913.

M. Eisenhammer.

Kronprinz

mit und ohne Trichter allen voran!

Es ist eine Schreibmaschine von reinster, harmonischer Konstruktion, wozu auf Sie jedes erklärende Plakatfabrikat spielen können und nicht wie bei solchen ohne Nebelbeschreibung auf ein Plakatfabrikat angewiesen sind. — Einzig ist es bis zur kleinen Schraube hörbarlichste Fabrikat, von höchster Präzision, wird mit dreifachiger österreichischer Garantie, ohne Anschaltung, an jedem Kunden in

Monatsraten von K 5.— an

breit an die Gebrauchsleute gesetzt. Fabrikatstabelle bei Vorauszahlung. Keine Zolle, Bracke und Pachtungsgebühren, welche ausnahmslos bei jedem anderen Fabrikat im Preise beigegeben sind. Vorführung ohne Aufwand. Apparat und Plakatfabrikat gratis durch die

Einsige Schreibmaschinenfabrik Österreichs

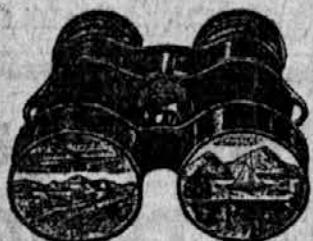
Leop. S. Simplici, Wien VII, Kaiserstraße Nr. 65.

Gegründet 1898. Gegründet 1898.

Reparaturen, Umtausch und Umänderungen aller Systeme.

Universal-Fernglas 1913

Ein billiges aber gutes Glas!



Hervorragende Lichtstärke, erzeugt durch Riesenlinsen außergewöhnlicher Qualität, zaubert Bilder von überraschender Plastik hervor. Enorme Helligkeit, welche noch bei Dämmerung die fixierten Gegenstände wie durch einen Reflektor beleuchtet erkennen lässt, macht unser Modell 1913 zum besten Universalglas für Reise, Sport, Jagd, Theater etc. Zusendung erfolgt ohne jede Anzahlung

5 Tage zur Probe

mit vollständig bedingungsfreiem Rücksendungsrecht bei Nichtgefallen und berechnen wir dieses vorzügliche Glas samt dichtfülligem Etui und zwei Umländern mit nur 48 K bei monatlichen Zahlungen von nur 3 Kronen. Verlangen Sie sofort unsere Ansichtsendung.

Bial & Freund, Ges. m. b. H., Postfach 557/3

Illustrierte Kataloge über andere Modelle auf Verlangen gratis u. frei.

Den verehrlichen Lesern dieses Blattes empfiehlt sich zum Aufenthalt in Wien bestens

Wien Hotel Nordwestbahn II, Taborstrasse 74

beim Nordwest- und Nordbahnhof, 6 Min. vom Stadtzentrum Reines, modernes Hotel mit billigsten Zimmerpreisen. Elektrische Straßenbahnverbindung mit allen Wiener Bahnhöfen. Eisenbahnangehörige Ermäßigung. Mit der freundlichen Bitte um gütige Empfehlung meines Hotels zeichne hochachtungsvoll

Zimmermann, Hotelier.

Bettfedern
FERTIG GEFÜLLTE BETTEN
5 Kilo: neue geschliffene K 9-10 besser K 12-14, weiche baumwollweiche geschliffene K 18-20, K 24-26, schwarzweiche baumwollweiche geschliffene K 30-32, K 38-40, K 48-50. Mit einem Bettdeckenlett, 1 Tuchent über 1 Unterbett 150 cm lang, 118 cm breit K 10-12, K 15-17, K 18-20, K 21-23, 1 Kopffäden 80 cm lang, 58 cm breit K 5-7, K 10-12, K 14-16, K 18-20, K 21-23, 1 Matratze 90 cm lang, 70 cm breit K 4-6, K 6-8. Unterfütterung auch nach ehem beliebig. Weichgabe 8-teilige Haar-Matratzen auf 1 Bett a K 27-29, bessere K 32-34. Versand franco per Nachnahme von K 10-12 aufwärts, Umtausch und Rücknahme gegen Portoergütung gestattet. Benedikt Sachsel, Nobis Nr. 170 bei Silien, Böhmen.

Wassersucht

Mierenleiden, Herzbeschwerden, Blasenfieber, Sand und Grieß, Bauchkrämpfe, gefühllose Füße befiehlt man rasch durch Dr. Neivill's Herz- und Wallerfunktionsmittel. Kreis 4 Kronen, 3 Paletta 10 Kronen. Weiniger Verstand: Stadtapotheke Pfaffenhofen a. d. Ilm 10 (Bayern).

Bei alten, schweren Fükleiden

RESTE

(offenen Füßen, eiternden Wunden u. c.) hilft sich das Tischtisch Universal-Heilmittel, bestehend aus Salbe, Creme, Blutreinigungscreme (Kreis komplett) Stroh 3-90 (infusio Goldflocken) vorzüglich behandelt. Schmerzen verschwinden sofort. Heilungen werden fortwährend ein. Das Universal-Heilmittel, prämiert mit drei goldenen Medaillen, ist edel nur allein zu bezahlen durch die Selbstapotheke Oberhohen B 25 (Böhmen). Selbst Universal-Heilsalbe, Creme mit Blutreinigungscreme sind gleichzeitig kostengünstig.

TUCHVERSANDHAUS
Franz Schmidt
Jagendorf Nr. 78 (Oesterr.-Schles.).**Mit jedem Tage**

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

Josef Engler

Heilsalbe und Porzellansalbe, Linz a. d. Donau, Meischiengasse 4. Linz und größtes Spezialgeschäft der Rauchwarenbranche Österreichs.

Auf Raten Goldkette

60 Gramm schwer 140 K monatlich 4 K. Erstklassige Silberuhren, 3 Silberdeckeln 14 K. Lieferung überallhin. Wer billig Uhr und Kette kaufen will, schreibt sofort.

R. Lechner, Goldwarenhaus Lundenburg Nr. 110.

Ohrensausen

Schrenius, Schmerzhörigkeit, nicht angeborene Taubheit befreit in kurzer Zeit.

Gehöröl Marie Sankt

Gratianus Kreis 4 Kronen. Verstand: Stadtapotheke Pfaffenhofen a. d. Ilm 154 (Bayern).

! 500 Kronen !

zahle ich Ihnen, wenn mein Wurzelverdiger

Ria-Salbe! Ihr Hühner-Hornhaut, nicht in 3 Tagen schmerzlos entfernt. Preis eines Tiegels samt Garantiebrief 1 Krone.

KEMENY, Kaschau I., Postfach 12/115, Ungarn.

Daufragung.

Zur die anstaltliche mehrere Verziehung von Zeit nach Franzensfele von den Genossen in Habefeste und Triest vermittelten Wohlfahrtseinrichtungen und die unter übereichten schönen Geldscheine welche ich biete meinen besten Dank aus.

Derne führt ich mich verpflichtet, bei Genossen Singen, allen Freunden und Bekannten, welche dazu beigegeben, mir die letzten Stunden in Freizeit zu verschonen, auf diesem Wege zu danken und meinen Gruss zu entenden.

Wollen die Genossen und Freunde bei Arbeit fortlassen, welche im beginnen, die Organisation groß und darf zu machen. Franzensfele, im Juni 1913.

Rosa u. Gr. Fall Rotmotivführer.

Bostentanz

wünscht ein Schuhmacher in Nordböhmen mit einem Kollegen in Steiermark, ganz gleich, ob Baumwolle oder Latzhahnstrüsse, wenn möglich in der Nähe, wo höhere Schulen sind. Gef. Antragen an die Administration dieses Staates.

Apotheker Stauder

Euzema-Balsam

sofort frisch. — Euzema-Kur ohne jede Berufsführung. — Patentamtlich geprüft. 161-365. Preis 5 Kr.

Brobedosen 3 Kr.

Ziel nur echt durch die Apotheker übernommen.

Rauhenboden 3-7.

Gebrauchsfähig, ganz gleich, ob Baumwolle oder Latzhahnstrüsse, wenn möglich in der Nähe, wo höhere Schulen sind. Gef. Antragen an die Administration dieses Staates.

Apotheker Stauder

Beste u. reellste Bezugssquelle!

Bettfedern Daunen

1 Kilo neue, graue, geschliffene Bettfedern

K 2-4, bessere K 2-40, halbwellige K 2-80, weiße

K 4-6, Daunen grau K 6-7, - weiß K 10-12, Brust-

futter K 12-14 von 6 Kilo an franco.

JOSEF BLAHUT DESCHENITZ

Brünner Stoffe

für Herrenkleider zu billigsten

Fabrikspreisen kauft man am besten bei

Etzler & Dostal, Brünn

Schwedengasse Nr. 153.

Lieferanten des Lehrerbundes und

Staatsbeamtenvereines. 68

Durch direkten Stoffeinkauf vom

Fabrikplatz erspart der Private viel Geld. — Nur frische, moderne

Ware in allen Preislagen. — Auch die kleinste Menge wird geschritten.

Reichhaltige Musterkollektion postfrei zur Ansicht.

Fertige Betten

aus dichtfähigem roten, blauen, gelben oder weißen Mantling, 1 Tuchent, circa 180/120 cm groß, mit 2 Kopffäden, beide circa 80/60 cm groß, genügend

gefüllt mit neuen, grauen, dauerhaften Bettfedern K 16-18-20-22-24-26-28-30-32-34-36-38-40-42-44-46-48-50-52-54-56-58-60-62-64-66-68-70-72-74-76-78-80-82-84-86-88-90-92-94-96-98-100-102-104-106-108-110-112-114-116-118-120-122-124-126-128-130-132-134-136-138-140-142-144-146-148-150-152-154-156-158-160-162-164-166-168-170-172-174-176-178-180-182-184-186-188-190-192-194-196-198-200-202-204-206-208-210-212-214-216-218-220-222-224-226-228-230-232-234-236-238-240-242-244-246-248-250-252-254-256-258-260-262-264-266-268-270-272-274-276-278-280-282-284-286-288-290-292-294-296-298-300-302-304-306-308-310-312-314-316-318-320-322-324-326-328-330-332-334-336-338-340-342-344-346-348-350-352-354-356-358-360-362-364-366-368-370-372-374-376-378-380-382-384-386-388-390-392-394-396-398-400-402-404-406-408-410-412-