

DER EISENBANNER



Zentralorgan

des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss vier Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Inserionspreis:

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

Telephon Nr. 2325.

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

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährig Kr. 2.88
Ganzjährig „ 5.76
Für das Deutsche Reich ganzjährig Mk. 6.—. Für das übrige Ausland ganzjährig 9 Franken.

Wahrspruch:

Was wir begehren von der Zukunft fern:
Dass Brot und Arbeit uns gesättigt sehen,
Dass unsere Kinder in der Schule lehren,
Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.
G. Perweg.

Die Steuerpläne der Regierung.

In seinem Finanzexposé im Vorjahre hat der Herr Finanzminister die frohe Botschaft verkündet, daß im österreichischen Staatshaushalt voraussichtlich auf längere Zeit das Gleichgewicht gesichert sei. Heute singt Herr v. Bilinski ein anderes Lied. Schon heute ist das Budget unterhölt und das formelle Gleichgewicht zwischen Einnahmen und Ausgaben im Staatsvoranschlag für 1909 ist nur durch allerlei Künste aufrecht erhalten worden. Da aber dazu seither eine Unmenge besonderer und großer Ausgaben gekommen sind, so dürfte die Bilanz nunmehr mit einem ganz gewaltigen Defizit abschließen. Aber die Großmacht hat, wie man weiß, jetzt auch große Rosinen im Kopf und trägt sich, durch den Annexionserfolg aufgestachelt, mit der ernstesten Absicht, ihre militärischen Rüstungen auf dem größten Fuße auszugestalten. Das Rekrutenkontingent soll beträchtlich erhöht, das Neueste in den technischen Behelfen des Mordes soll angeschafft werden. Aber alles das und vieles andere noch kostet Geld, und daran fehlt es in den Kassen der österreichischen Finanzverwaltung ganz gewaltig. Also ist eine Steuerreform unerlässlich und was man Reform der Steuer nennt, heißt praktisch immer ihre Erhöhung.

Wie groß das Defizit in der Staatswirtschaft ist, weiß man noch nicht; schon deshalb nicht, weil Herr v. Mehrenthal angeordnet hat, daß die Rechnung über sein glorreiches Abenteuer erst im Herbst serviert werden wird; wohl aus der nicht unweisen Erwägung, daß die Begeisterung für seine Heldentat ansonsten nicht lange vorhalten würde. Aber das weiß man, daß mit der Finanznot des Staates die Sorge nicht erschöpft ist. Nicht minder drückend ist die Not der Länder, von denen die meisten schon seit Jahren mit Defiziten behaftet sind, welche in der ordentlichen Geharung auf 40 Millionen Kronen geschätzt werden und also mit Schulden wirtschaften müssen. Ein selbständiges Steuerrecht besitzen die österreichischen Kronländer nicht; sie bestreiten ihren Haushalt mit Zuschlägen auf die staatlichen direkten Steuern, die dadurch allmählich eine exorbitante Höhe — bis zu drei Vierteln der staatlichen Steuern — erreicht haben. Die Regierung hat nun einen Finanzplan ausgeheckt, der als die Sanierung der Landesfinanzen auftritt, dabei aber auch ihr einen Mehrertrag liefern soll. Der Plan besteht im wesentlichen aus einer starken Erhöhung der Branntwein- und Biersteuer. Die Branntweinsteuer soll für das Kontingent — die berühmte Liebesgabe an die Agrarier — von 90 S. auf Kr. 1.40, für die Mehrerzeugung von Kr. 1.10 auf Kr. 1.64 erhöht werden. Was die Biersteuer betrifft, sollen zwar die Landesumlagen abgeschafft, dafür aber die staatliche Steuer auf das Doppelte erhöht werden; für einen Hektoliter zehngradiger Bierwürze, für das bisher Kr. 3.40 bezahlt wurden, soll fortan an Steuer 7 Kr. entrichtet werden. Aus diesen zwei Erhöhungen erwartet der Finanzminister, die unausweichliche Verminderung des Konsums in Rechnung gezogen, eine Mehreinnahme von mehr als hundert Millionen Kronen, von denen den Ländern etwa zwei Drittel gegeben werden sollen, dem Staate ein Drittel verbleiben würde. Dann plant der Finanzminister die Erhöhung der Progression bei der Erbschaftsteuer, die den bisherigen Ertrag dieser Steuer, der, von der Immobiliensteuer abgesehen, 18 Millionen ist, um etwa 11 Millionen Kronen erhöhen will. Zu diesen zwei Steuererhöhungen soll noch eine ganz erhebliche Erhöhung der Fahrpreise für den Personenverkehr und den Frachtverkehr auf den Staatsbahnen

treten, deren Ertrag etwa auf 80 Millionen taxiert wird. Aber all das würde noch lange nicht hinreichen, das Loch im Haushalte des Staates und der Länder zu stopfen. Schon die nicht mehr aufzuschiebende Einführung der zweijährigen Dienstzeit, die der Militarismus mit einer starken Vermehrung des Rekrutenkontingents kompensieren will, wird alle Berechnungen über den Haufen werfen. Auch gewisse, auf gar lange Sicht berechnete Investitionen, darunter zum Beispiel der so oft beschlossene, verlangte und zugesicherte Bau des Donau-Oder-Kanals, werden zur Erhaltung des Gleichgewichtes in der Staatswirtschaft sicherlich nicht beitragen. Am wenigsten verträglich aber das an Bevölkerung zwar reiche, aber sonst sehr arme Habsburgerreich den neomodischen, kostspieligen Imperialismus, der seine Anforderungen über alle Staats- und Volksnotwendigkeiten setzt. Ein Fünfzig-Millionenreich, wie es Herr v. Mehrenthal nennt, klingt zwar sehr nett, aber man veresse nicht, daß der weitaus größere Teil dieser Bevölkerung ökonomisch sehr rückständig ist und kaum so viel zu steuern vermag als er vom Staate selber heischt. Die Furchen, die der „Aufschwung“ der Großmacht dem wirtschaftlichen Leben einträgt, werden ihn lang verwüsten.

Vorläufig sind die Aussichten der Steuererhöhung noch die denkbar schlechtesten, und bei aller Willfährigkeit, die die Regierungsparteien entwickeln, ist es nicht gerade wahrscheinlich, daß Bilinskis Finanzplan realisiert wird. So viel Anziehungskraft übt die Großmacht denn doch nicht aus, daß die Parteien die Last einer unpopulären Steuererhöhung auf sich nehmen könnten und sie vor den Wählern mit den „unabweisbaren Bedürfnissen“ des teureren Vaterlandes verteidigen wollten. Selbst den bürgerlichen Parteien scheint es eine sehr unsaubere und vor allem gefährliche Sache, die Großmachtspolitik auf die großen Massen abzuwälzen und die Steuerreform auf die Erhöhung der Bier- und Branntweinsteuer zu reduzieren. Nur das fromme „Vaterland“ weiß sich für die neue Schröpfung des arbeitenden Volkes zu begeistern, indem es in einem Artikel die Steuerpläne der Regierung wie folgt verteidigt: „Nun sind aber gerade für die nächste Zeit derart wichtige Fragen aktuell, werden solche große Mehrbelastungen der Staatsfinanzen unvermeidlich — Heer und Marine allein werden große Neuaufwendungen unabweislich fordern müssen — daß mit bloßer Kritik hier gar nichts gedient ist. Es muß Geld beschafft werden, soll der Staat seinen wichtigsten Aufgaben gerecht werden, und die Parlamente haben die Pflicht, für die Bedeckung der erforderlichen Mittel mit zu sorgen.“

Im ganzen Reiche hat bereits eine lebhafteste Protestation gegen diesen neuesten Uderlaß eingesetzt und gerade die Eisenbahner haben mit aller Urfache, den Kampf gegen die Verteuerung aller Lebensmittel zu führen. In einer Zeit der wirtschaftlichen Krise und der Auswucherung der Konsumenten durch die Kartelle muß der Versuch des Fiskus, eine neue Schröpfung vorzunehmen, mit aller Schärfe zurückgewiesen werden. Gegen die Politik der Steuerschraube müssen sich auch die Eisenbahner gemeinsam mit der übrigen Arbeiterschaft in vollster Geschlossenheit rüsten!

Eisenbahnerfragen im Budgetausschuss.

Die Erklärungen des Eisenbahnministers.

Wir haben die Rede des Abgeordneten Dr. Ellenbogen, in welcher die Wünsche des Personals im Budgetausschuss ürgiert wurden, bereits in unserer letzten Nummer

veröffentlicht. Im Nachfolgenden tragen wir auch die vom Eisenbahnminister daraufhin abgegebenen Erklärungen nach, die allerdings mit Rücksicht darauf, daß in den Ausschussberatungen eine stenographische Protokollaufnahme nicht erfolgt, auf Vollständigkeit keinen Anspruch machen kann. Der Eisenbahnminister führte im wesentlichen aus:

Die Arbeitszeit in den Betriebswerkstätten ist bereits geregelt und werden die in Frage kommenden Betriebswerkstätten fortlaufend bekanntgegeben. Die in Ausarbeitung begriffene Arbeitsordnung für das Stationspersonal wird die Arbeitszeit in den Stationen regeln.

Die Erlassung verbesserter Normen betreffend die automatische Vorrückung der Unterbeamten und Diener steht bevor und werden diese Normen nach dem Centralausschuss mitgeteilt werden. Ebenso wird die Neubewertung der Naturalwohnungen und die Erstellung von Normen bezüglich des Erholungsurlaubes, welche Maßnahmen umfangreiche Erhebungen zur Voraussetzung haben, ehebaldigt erfolgen.

Die Regelung der Fahrgeelder macht wegen der vom Personal angestrebten Verbesserungen ein neuerliches Einvernehmen mit dem Finanzministerium erforderlich. Die Regelung der Arbeitslöhne wird demnächst den bei den Direktionen neugebildeten Arbeitersausschüssen zur Begutachtung vorgelegt werden und mit Rücksicht auf den 1. Jänner 1909 erfolgen. Bezüglich der Anerkennung von Reisepauschalen an Signalfloster und Pumpenwärter sind gegenwärtig Erhebungen im Gange.

Die Einreichung der Bediensteten der Ostmittelnordbahn ist mit 1. Juli 1909 geplant und werden die betreffenden Grundzüge der Personalkommission bekanntgegeben werden. Mit der Einreichung werden auch die verbesserten Nebengebühren der Staatsbahnen für dieses Personal in Wirksamkeit treten.

Die Verwaltung der O. N. B. und St. E. G. wurden angewiesen, die verbesserten Nebengebühren der Staatsbahnen bezüglich ihres Personals auszuarbeiten und wird beabsichtigt, diese Gebühren dann am 1. Juli 1909 zur Anwendung zu bringen.

Auf eine Reihe von weiteren Anfragen gab der Minister noch folgende Aufklärungen:

Die als Heizer verwendeten, nicht im Schlofferhandwerk ausgebildeten Bediensteten werden nach Maßgabe der vorhandenen freien Posten als Lokomotivheizer stabilisiert.

Die Absolventen der höheren Gewerbeschulen sind bezüglich ihrer Rechte und dienstlichen Behandlung den übrigen Mittelschülern vollkommen gleichgestellt und ist bei ihrer Verwendung auf selbständigen Posten ihr amtlicher Wirkungsbereich ebenso organisatorisch festgelegt wie jener anderer Vorstände.

Durch die gegenwärtige Normierung der Unterbeamtenposten ist Vorfrage getroffen, daß jeder dauernd benutzte Zugführer den Rang eines Oberkondukteurs (Unterbeamten) erreicht.

Diese Ernennung wurde auch einzelnen Manipulationskondukteuren zuteil. Eine allgemeine Ernennung der Manipulationskondukteure zu Oberkondukteuren kann aus dienstlichen Rücksichten nicht in Aussicht genommen werden.

Die Einreichung der Bediensteten der verstaatlichten Bahnen ist an deren freiwillige Zustimmung gebunden.

Den großen Vorteilen dieser Einreichung steht allerdings der Verlust einzelner bei den Privatbahnen genossenen Begünstigungen, welche das Personal der Staatsbahn nicht besitzt, zum Beispiel Steuerrückvergütung, entgegen.

Die weitgehenden Fahrbegünstigungen, welche das Personal der Staatsbahnen genießt, bieten dem Personal der verstaatlichten Bahnen insofern einen ganz besonderen Vorteil, als die betreffenden Bediensteten die ihnen zutommenden Fahrbegünstigungen nunmehr für das ganze Netz der Staatsbahnen genießen.

Die eventuell günstigeren Bestimmungen der Fonds der verstaatlichten Bahnen bleiben den Teilnehmern auch nach der Einreichung gewährt.

Mit Bezug auf die vorstehenden, in einer unzweifelhaften Form abgegebenen Erklärungen erscheint die Auskunft, die Herr v. Wrbka die letzten Tage einer Deputation des Personals der Nordwestbahn und Staatsbahnen gab, in einem sehr eigenartigen Lichte. Am 24. Mai d. J. sprachen nämlich namens des Allgemeinen Gewerkschaftsvereines die Genossen Bed und Polony sowie die Herren Prell und Marek für den Beamtenverein, Wannemacher (Bahnmeisterverein), Horn (Kondukteurverein) und Tmey (Lokomotivführerverein) im Eisenbahnministerium vor, um für das Personal der

verstaatlichten Nordwestbahn und Staatsbahn die Gewährung jener Nebenbezüge zu erwirken, die bei den l. l. Staatsbahnen bereits eingeführt sind. Dieses Verlangen erscheint mit Rücksicht auf die vorstehend angeführten bestimmten Erklärungen des Eisenbahnministers um so berechtigter. Um so erstaunlicher ist es, daß der Eisenbahnminister den Vertretern des Personals erklärte, er könne bestimmte Zusagen über die Einführung der bereits bei der l. l. Staatsbahn durchgeführten Nebenbezüge sowie insbesondere über den eventuellen Termin der Rückwirkung noch nicht machen. In Ministerworten soll auch der Minister selbst nicht deuteln. Sollte das Erinnerungsvermögen Sr. Excellenz gelegentlich der Deputationsvorfrage verjagt haben, so kann dieser Fehler rasch gutgemacht werden, indem die gegebene Zusage lückenlos eingehalten wird. Im Interesse der verstaatlichten Bahnen liegt es gewiß nicht, daß man durch solche zweideutige Erklärungen berechtigter Erregung unter das ohnehin mißtrauische Personal trägt.

Drei Entwicklungsstufen der Gewerkschaftsbewegung.

Die moderne Gewerkschaftsbewegung ist eine Folgeerscheinung der kapitalistischen Entwicklung der Industrie. Die großen Wandlungen im kapitalistischen Wirtschaftsleben spiegeln sich auch im Umfang, im Inhalt, in den Formen der Gewerkschaftsbewegung wider.

In den letzten Jahrzehnten des XVIII. und ersten Jahrzehnten des XIX. Jahrhunderts ist die kapitalistische Fabrik entstanden. Ihre Entwicklung war begleitet von heftigen, unerbittlichen Konkurrenzkämpfen unter den Unternehmern. Jeder Unternehmer suchte seine Konkurrenten dadurch niederzuringeln, daß er immer neue, immer verbesserte Maschinen in seine Fabrik einstellte, um auf diese Weise seine Produktionskosten herabzusetzen und durch Preisunterbietungen seine Gegner im Konkurrenzkampf zu besiegen und womöglich zu vernichten. Die Preise der Industrieprodukte fielen von Jahr zu Jahr. In jedem Jahre erlagen viele Unternehmer der rücksichtslosen Konkurrenz. In einer Epoche so heftiger Konkurrenzkämpfe betrachtete natürlich jeder Unternehmer seinen Konkurrenten als seinen Todfeind. Darum war damals die Fähigkeit und Neigung der Unternehmer, Kartelle zur Erhöhung der Warenpreise und Unternehmerverbände zur Senkung der Arbeitslöhne zu gründen, sehr gering.

Trotzdem aber die Unternehmer nicht organisiert waren, war gerade diese Epoche ein Zeitalter der furchtbarsten Ausbeutung, der niedrigsten Löhne und der längsten Arbeitszeit. Die schnelle Einführung der Maschinen vertrieb Tausende von Arbeitern aus ihren Arbeitsstellen. Die alten ländlichen Hausindustrien erlagen der Konkurrenz der Fabriken; Tausende von Bauernsöhnen und Landarbeitern fanden nun auf dem Lande keine Nahrung mehr, sie wanderten in die Industrieorte und drängten sich vor den Fabriktoren, hier Arbeit zu suchen. Die Handwerksmeister konnten den Kampf gegen die kapitalistische Industrie nicht bestehen; die zugrunde gerichteten Meister vermehrten die Zahl der Arbeitslosen. Die Maschine machte es den Unternehmern möglich, die gelernten Arbeiter durch ungelernete zu ersetzen; die Männer wurden entlassen, Frauen und Kinder im zartesten Alter zu den Maschinen gestellt. Eine ungeheure Armee von Arbeitslosen stand den Unternehmern zur Verfügung. Die Arbeiter in den Fabriken mußten sich die furchtbarsten Mißhandlungen, die mörderische Verlängerung der Arbeitszeit, fortwährende Lohnherabsetzungen gefallen lassen — draußen vor den Fabriktoren drängte sich ja die wilde, hungerige Masse der Arbeitslosen, die bereit war, ihre Arbeitskraft um jeden Bissen Brot zu verkaufen.

In diese Zeit fallen die ersten bedeutungsvollen Anfänge der Gewerkschaftsbewegung. Wohl verweigerte die Gesetzgebung den Arbeitern das Recht, Kampfvereine zu gründen und Lohnkämpfe zu führen; die Gründung von Gewerkschaften, die Führung von Streiks wurden mit harten Freiheitsstrafen bedroht. Aber das Glend sprengte die Fesseln des Gesetzes. In geheimen Zusammenkünften, Verschwörern gleich, gründeten die Arbeiter jener Zeit die ersten Gewerkschaften. Es waren noch nicht Reichs- oder auch nur Landesverbände, sondern lokale Vereine. Die Zahl ihrer Mitglieder war gering, die Beiträge niedrig, die Sammlung eines Kriegsschatzes unmöglich. Der Kampf gegen das Spitzelwesen und die polizeilichen Verfolgungen füllte das Leben dieser ersten Gewerkschaften aus. Aber wenn die Ausbeutung unerträglich geworden war, dann gelang es den wenigen organisierten Arbeitern doch, die Massen der Unorganisierten mitzureißen zum Kampfe. Es waren wilde erbitterte Kämpfe, diese ersten Streiks. Die Staatsgewalt behandelte die kämpfenden Arbeiter als Aufrührer und Hochverräter; und die verzweifelt, erbitterten, hungernden Proletarier antworteten nicht selten mit blutigen Gewalttaten. Aber in diesen Kämpfen hat sich die Gewerkschaftsbewegung doch ihr Recht zum Dasein erwirren. Die Koalitionsverbote fielen. Die Gesetzgebung mußte den Arbeitern das Recht zustehen, sich zu organisieren, Lohnkämpfe vorzubereiten und zu führen.

Nun begann die zweite Periode in der Entwicklung der Gewerkschaften. Größere Massen lernten Zweck und Nutzen der Organisation verstehen. An die Stelle der lokalen Vereine traten allmählich große Reichsverbände, an die Stelle der beruflichen Abgrenzung die Vereinigung der Arbeiter ganzer großer Industriezweige in einer einzigen, machtvollen Organisation. Die Beiträge wurden erhöht, das Unterstützungsweisen ausgebaut, große Fonds für den Kriegsfall gesammelt. Die Lohnkämpfe trugen nicht mehr den Charakter wilder Verzweiflungsausbrüche; sie wurden planmäßig vorbereitet, ihre Taktik besonnen und nüchtern erwogen. Gewaltige Erfolge wurden auf diese Weise errungen. Die Arbeitslöhne stiegen, die Arbeitszeit wurde verkürzt, die Unternehmer mußten die Vertrauensmänner der Gewerkschaft als die berufenen Vertreter der organisierten Arbeiterschaft anerkennen und sich zum Abschluß mehrjähriger Kollektivverträge bequemen. Die Alleinherrschaft des Unternehmers in der Fabrik schien gebrochen. Wie im Staate neben den Landesfürsten die Volksvertretung, so waren in der Fabrik neben den Unternehmern die Vertrauensmänner der Arbeiterschaft getreten. Bürgerliche Sozialpolitiker glaubten in der „konstitutionellen Fabrik“ die soziale Frage gelöst; sie hofften, die Arbeiterschaft werde den Klassenkampf um die Eroberung der Staatsgewalt aufgeben, da sie ja durch den Ausbau der Gewerkschaften sich auch innerhalb der kapitalistischen Gesellschaft einen wachsenden Anteil an den Früchten der wirtschaftlichen Entwicklung sichern könne.

Indessen aber bereitete sich schon eine neue, die dritte Entwicklungsphase vor. Die Unternehmer waren von der schnellen Entwicklung der Gewerkschaften überrascht worden; unorganisierte Unternehmer waren den organisierten Arbeitern gegenübergefallen. Nun begannen sich auch die Unternehmer zum Kampfe gegen die Arbeiter zu organisieren. Diese Entwicklung wurde erleichtert und beschleunigt durch die Vereinigungen immer größerer und immer zahlreicherer Betriebe in den großen kapitalistischen Unternehmungen, durch die Vereinigung vieler Unternehmer in den Kartellen, durch die Abhängigkeit zahlreicher industrieller Unternehmungen von einer großen Bank. Hatten früher die Konkurrenzkämpfe innerhalb der Unternehmerschaft die Vereinigung ihrer Kräfte gegen die Arbeiter erschwert, so war diese Vereinigung jetzt desto leichter möglich, je enger die Aktiengesellschaften, die Preisverab-

redungen und Kartelle, die Verknüpfung der Industrie mit den Banken die einzelnen Betriebe miteinander verflochten. Der Ausbau der Unternehmervverbände zum Kampfe gegen die Arbeiter ging mit der Entwicklung der Kartelle zur Ausbeutung der Konsumenten Hand in Hand.

Die Unternehmervverbände erscheinen den organisierten Arbeitern zunächst als ein Fortschritt und sind es häufig auch. Es ist gewiß leichter, mit einer Unternehmerorganisation zu verhandeln, mit ihr einen Tarifvertrag zu schließen, als mit vielen einzelnen nichtorganisierten Unternehmern.

Je mehr aber die Unternehmervverbände erstarben, desto mehr werden sie zu gefährlichen Gegnern der Gewerkschaften. Der nicht organisierte Unternehmer macht den Arbeitern Zugeständnisse, wenn der Stillstand seines Betriebes infolge des Streiks ihn mehr kostet als die Erfüllung der Forderungen der Arbeiter; die Unternehmervverbände aber geben dem einzelnen vom Streik betroffenen Kapitalisten eine Entschädigung aus ihrer Kasse, sie machen aus jedem Kampf eine Macht- und Prinzipienfrage, sie eifern den einzelnen Unternehmer an, keine Zugeständnisse zu machen, damit er „Herr im eigenen Hause“ bleibe und damit die „Begehrlichkeit“ der Arbeiter nicht durch ihre Erfolge gesteigert werde. Endlich beantworten die Unternehmervverbände den Streik in einem einzelnen Betrieb mit einer Aussperrung der Arbeiter aller anderen Betriebe des Ortes oder Industriezweiges; jedes vereinzelte Schamäuel führt so zu einer großen Entscheidungsschlacht. Oft führen die Unternehmervverbände in Zeiten schlechten Geschäftsganges absichtlich solche Kämpfe herbei, um die finanziellen Kräfte der Gewerkschaften zu schwächen. Große Geldmittel widmen die Unternehmervverbände dem Zweck, aus den willensschwachen Elementen der Arbeiterschaft besondere Streikbrecherorganisationen, die sogenannten „gelben Gewerkschaften“, zu bilden, welche ihren kämpfenden Klassengenossen verräterisch in den Rücken fallen. Durch alle diese Kampfmittel der Unternehmervverbände wird der Klassenkampf verschärft. Die Arbeiterschaft muß alle ihre Kräfte zusammensaffen, sie muß jede Zersplitterung ihrer Organisation vermeiden, sie muß ihre Gewerkschaften finanziell stärken, jeden Lohnkampf sorgfältig vorbereiten und nur im günstigsten Zeitpunkt beginnen, bei jeder Forderung in der einzelnen Werkstätte auf die wirtschaftliche Lage der ganzen Industrie Rücksicht nehmen, wenn sie sich der Unternehmervverbände erwehren will. Von dem sozialen Frieden, den die bürgerlichen Sozialpolitiker bereits kommen sahen, sind wir weiter entfernt als je.

Der Kampf greift notwendig auch auf das politische Kampffeld über. Die Arbeiter verlangen vom Staate Schutz gegen ihre Ausbeutung und Unterdrückung durch das organisierte Unternehmertum. Aber auch die Unternehmervverbände fordern vom Staate die Förderung ihrer Interessen; und wie die Kartelle verlangen, daß der Staat durch ein ganzes System der Zölle, Eisenbahntarife, Subventionen und Steuerprivilegien ihnen die Konsumenten wehrlos ausliefere, so fordern die Unternehmervverbände, daß derselbe Staat auch durch die Einschränkung des Koalitionsrechtes die Gewerkschaften erzwinge und die schrankenlose Alleinherrschaft der Unternehmer in den Fabriken wieder herstelle. Ein Heer von Zeitungsschreibern steht im Dienst der Unternehmervverbände und sucht durch schamlose Verleumdungen die öffentliche Meinung für einen Vernichtungsfeldzug gegen die Gewerkschaft zu gewinnen; desto eifriger und opferwilliger wirken die Arbeiter für die Verbreitung und den Ausbau der Arbeiterpresse. Die Klassen aller bürgerlichen Parteien empfangen von den Unternehmervverbänden Zusätze und überall leisten die Unternehmervorganisationen den bürgerlichen Parteien Wahlhilfe; so werden allmählich alle bürgerlichen Verbände für die Forderungen der Unternehmervverbände, für den tüchtigen

Neuiletton.

Ein Eisenbahnerstreik in der Schweiz.

Die Münchener Wochenschrift „März“ veröffentlicht folgende kleine Reminiszenz: Der Generalstreik der Post- und Telegraphenbeamten in Paris ruft die Erinnerung an den Eisenbahnerstreik bei der Schweizerischen Nordostbahn wach, der, wenn ich nicht irre, etwa fünfzehn Jahre zurückliegt. Die Analogie ist lehrreich. Sogar Herr Clémenceau und Herr Barthou, die trotz ihrer republikanischen Gesinnung immer noch mit dem alten Polizeistaat liebäugeln, können vielleicht etwas daraus lernen. Darum erzähle ich die Geschichte.

Es war kurz vor dem Anlauf der Nordostbahn durch den Bund. Der allmächtige Guyer-Zeller hatte den Arbeitern die neuen Lohnforderungen schroff verweigert. Der Streik war angefangen, freilich mit Innehaltung der gesetzlichen Kündigungsfrist. In einem Telegraphenstalter des Bahnhofes Zürich stand in später Nachtstunden ein Abgesandter Guyer-Zellers mit einem Stoß Depeschen. Alle hatten die Bestimmung, Bahnwärter, Weichensteller, Lokomotivführer und Zugpersonal von Ost und West zu beschaffen. Denn der letzte Tag, an dem gearbeitet wurde, neigte dem Ende zu, und noch war kein Ersatz da. Die Uhr zeigte auf dreiviertel Zwölf. Der Telegraphenbeamte drinnen arbeitete fieberhaft; der Morseapparat klapperte wie eine Nähmaschine. Da plötzlich sah der Mann auf seine Uhr, hörte mit der Arbeit auf und schob dem erstaunten Sendboten Guyer-Zellers ein großes Paket unerlebigter Depeschen hin. „Es tut mir leid, der Streik beginnt.“

Der Streik hatte drei Tage gedauert. Vom Weichensteller bis zum Zugführer, vom Streckenarbeiter bis zum Schalterbeamten und Telegraphisten machten alle mit. In Zürich stiegen die Milchpreise und die Lebensmittelzufuhr stockte, denn kein Nordostbahnzug fuhr ein und aus. Die Arbeiter und Angestellten benahmen sich müdehaft. Diezüge der anderen Bahngesellschaften, die bewilligt hatten, wurden alle sorgfältig bedient und durchgelassen. Die Einwohnerschaft sympathisierte mit den Streikenden und schimpfte auf die Dribbenschlucker der Nordostbahn und deren Hauptmacher Guyer-Zeller. Die Züricher Regierung wurde beim Eisenbahndepartement in Bern vorstellig, da sie die Unterbrechung des Verkehrs nicht länger dulden wollte.

Da, am dritten Tag, gegen Mittag ging es wie ein Lauffeuer durch die Stadt: „Der Zemp kommt!“ Ein Nordostbahnzug sollte den Chef des schweizerischen Eisenbahndepartements von Bern nach Zürich bringen, um wieder Ordnung zu schaffen. Ein Streikender rief es dem anderen zu und alle eilten hinaus an die Bahn. Und als der Zug mit Bundesrat Zemp daherbrauste standen bis weit vor den Bahnhof hinaus die Streikenden Spalier. Alle Weichensteller taten ihre Schuldigkeit und ein vielstimmiges Hoch empfing den Regierungsmann, zu dem all diese „Heher“ und „Gehehten“ Vertrauen hatten.

Drei Stunden darauf war der Streik beendet. Die Arbeiter bekamen den gewünschten Lohn und Guyer-Zeller war zum erstenmal der Besiegte. „Wenn die Arbeiterforderungen nicht bewilligt werden, übernimmt der Bund auf Kosten der Nordostbahn sofort provisorisch die Leitung“, hatte Zemps kurzer Bescheid gelautet.

Was lernen wir daraus? Daß eine Regierung nicht um jeden Preis auf Seiten der Unternehmer zu stehen braucht — auch wenn sie selbst die Unternehmerin ist. Haben die Streikenden recht, so sollen sie ihr Recht erhalten — auch ohne Unterwerfung. Ist den Arbeitern unrecht geschehen, so soll man von ihnen keinen Gang unter laubdünne Füße verlangen, bevor sie Recht erhalten. Oder, ins Französische überseht: Herr Clémenceau konnte Herrn Simyan, der den ganzen Streik verschuldet hat, sofort entlassen, ohne erst die Unterwerfung der Streikenden zu verlangen. S i m s o n.

's Reglement.

Von Alfred Auerbach (in der „Frankfurter Zeitung“). Eine Szene, deren Schauplatz die Saufschwänglesbahn ist, die so benamset ist, weil sie sich in kleinen Ringelkurven vom Ausgang bis zur Endstation schlängelt.

Zeit: Ein sehr heiterer Tag im März.
Zugführer: Abfahra!
Kondukteur: Abfahra! (Er geht in den Wagen.) Fahrkarte vorweisa.
Erster Passagier: Do ich 's stürte! — 's ich heiß heut!
Kondukteur: Jo, 's ich heiß heut! (Che er hinausgeht, schiebt er zwei Scheitle Holz in den Ofen.)
Zugführer: Statio' Holzlingen!
Zweiter Passagier (steigt ein): Grüß Gott! Do ich heiß do hinna!

Erster Passagier: Jo, 's ich überhaupt heiß heut!
Kondukteur: Fahrkarte vorweisa!
Dritter Passagier (steigt ein): 's ich a Bäckahij do hinna!
Erster Passagier: Wer könnt eigentlich a Fensterle aufmacha!
Kondukteur: Jo! Des könnt mer. (Che er hinausgeht schiebt er zwei Scheitle Holz in den Ofen.)
Zugführer: Statio' Ueberheizlingen!
Vierter Passagier (steigt ein): Grüß Gott! Herrgott, ich do a Bäckahij do hinna!
Zweiter Passagier: Jo! Und draußa ich's grad wie em Zuit.
Kondukteur: Fahrkarte vorweisa!
Erster Passagier: Wer könnt do drüba an no a Fensterle aufmacha.
Kondukteur: Ha! wenn's net zieht, no ich's [erlaubt, sonst netta! (Che er hinausgeht, schiebt er zwei Scheitle Holz in den Ofen.)
Zugführer: Statio' Ueberheizlingen!
Fünfter Passagier (steigt ein): Puß! Do kriift oin der Schlag . . . do hinna!
Erster Passagier (steigt aus): Jo! I ben schö froß, daß i nauskomma, 's ich zom Verschmacha. Wies!
Zweiter Passagier: I wolt, i könnt an naus!
Kondukteur: Fahrkarte vorweisa!
Dritter Passagier: Jetzt send vollends alle Fensterle offa . . . und 's mußt doch neg.
Kondukteur! Jo! 's ich arg! (Che er hinausgeht, schiebt er zwei Scheitle Holz in den Ofen.)
Vierter Passagier: Herrgott! Der Kerle heiß jo ei!
Zweiter und dritter Passagier: Jo, 's ich a Kreuz.
Vierter Passagier: Ha, er könnt's ehm jo saga!
Zweiter und dritter Passagier: Jo, escht no. Dös könnt mer.
Vierter Passagier: Kondukteur!
Fünfter Passagier: Dös Erheiza könntet 'r doch sei bleibe laffa, no wär doch g'holla.
Kondukteur: Jo 's wär velleicht schon g'holla. Aber 's goßt net.
Fünfter Passagier: Worom denn net?
Kondukteur: Weil mir bis zom 1. April 's vorschrittsmäßige Holz mitführet. Dös mußt verbraucht sei, 's ich Reglement!

Man gegen das Koalitionsrecht gewonnen. Desto deutlicher aber erkennen die Arbeiter, daß nur eine starke Vertretung der Arbeiterschaft im Parlament das Gelingen dieses Planes zu verhindern vermag.

So treten einander Unternehmer und Arbeiter in immer gewaltigeren Organisationen gegenüber. Das Wirtschaftsleben und die Entwicklung des Staates werden von den großen Kämpfen beherrscht, in denen die Unternehmerklasse und die Arbeiterklasse ihre Kräfte messen. In einer solchen Zeit ist es jedes Arbeiters Pflicht, treu zu seiner Klasse, zu seiner wirtschaftlichen und politischen Organisation zu stehen.

Die Disziplin.

Im allgemeinen wird der Druck, mit welchem die strikte Erfüllung der Pflicht und die unterwürfige wortwörtliche Befolgung eines Befehles erreicht wird, Disziplin genannt. Dem Begriff nach hat jedoch dieses Wort eine große Wandlung hinter sich. Ursprünglich bedeutete Disziplin so viel wie Strafe, Züchtigung; später wurde die Art des Geißelns Disziplin genannt, bis man endlich das Instrument selbst, das man zum Schlagen gebrauchte, als die „Disziplin“ bezeichnete. Der Begriff hat sich dann wohl auf die Haltung einer strengen Zucht erweitert, so daß wir heute eine auf solche Weise geregelte Einrichtung Disziplin nennen. Hier hält einfach eine höhere Macht mittels Androhung und Ausübung einer gesetzlich festgelegten Gewalt systematisch und bis ins Kleinlichste berücksichtigt, die Disziplin aufrecht. Allein, wenngleich das Behorchen als ein freiwillig in den Dienst gestelltes erklärt wird, wenngleich ferner die Autorität durch das Gesetz geheiligt erscheint, so hätte doch eine solche eingeführte Disziplin wesentlich nur den einen Fortschritt zu verzeichnen, daß sie gesetzmäßig besteht und würde sich nicht viel von dem unterscheiden, was sie ursprünglich war, daß nämlich der Stärkere über den Schwächeren triumphiert. Während früher der Stärkere die Disziplin sich usurpierend erzwingen, hätte sie sich heute nur hinter das Gesetz gelächelt.

Dem ist jedoch nicht so. Wohl gibt es heute leider noch Institutionen, in welchen sich die Disziplin auf einer so niederen Stufe befindet, wo sie als eine verhasste Fessel, als eine bewußte Gefährdung der persönlichen Freiheit empfunden wird, wo sie sich zur geist- und willenlosen Befolgung des toten Buchstabens und zur brutalen Willkür in der Machtentfaltung ausstößt. Der sich in jüngster Zeit ereignete Fall, daß ein Soldat deshalb eine Gehorsamsverweigerung beging, weil er zu einer an ihm vorzunehmenden Operation nicht seine Zustimmung gab und deshalb zu sechs Wochen und einen Tag Gefängnis verurteilt wurde, ist ein treffendes Beispiel. Ist einerseits seine Zustimmung zu einer Operation nicht notwendig, dann hätte man ihn nicht zu fragen gebraucht, um nicht eine Gehorsamsverweigerung heraufzubeschwören; andererseits hätte seine Ablehnung, also die freie Verfügung über seine Person, respektiert werden müssen. Sollte er jedoch in der Tat nicht gefragt zu werden brauchen, dann ist die Vererbung seiner persönlichen Freiheit eklatant und mit der etwa gegen seinen Willen vorgenommenen Operation das Gesetz verletzt worden. Aber auch ohne vorgenommene Operation hat man mit seiner Verurteilung das Gesetz verletzt. Sonach gleicht die über ihm stehende Gewalt dem Zustand unter den Menschenfressern, welche ihre Opfer erst schmücken und umtanzen, bevor sie dieselben schlachten und verzehren.

So gibt es immer noch Menschen, die sich nicht für die hohe Idee eines allgemeinen und gleichen Rechtes einsetzen können, noch immer gibt es Kreise, die sich mit einem Nimbus von Standesbewußtsein umgeben. Solche Personen sind der Meinung, daß die Stellungen und Ämter bloß für sie geschaffen wurden, um dort nach ihrem Belieben schalten und walten zu können. Sie umgeben sich dort mit einem Luxus, der mit ihrem Benehmen in krassem Widerspruch steht und wissen nicht, daß sie auf ihren Posten bloß der Sache zu dienen haben, daß auch sie so wie ihre Untergebenen um der großen Sache willen Disziplin halten müssen. Kaiser Josef II. mußte rücksichtlich solcher Erfahrungen in dem am 13. Dezember 1788 erlassenen Zirkularschreiben (Hinterbrief an die Beamten) in einer Reihe von Bestimmungen eine Art Dienstpragmatik entwickeln, wo hervorgehoben wird, „daß jeder bei seinen Amtshandlungen nicht auf sich oder einen Teil, sondern auf das Ganze sehen müsse. Wer nur das nütze (Nutzen) oder das honorarische (Gehrenvolle) vor Augen hat und sein Amt als Nebenbing oder als eine willkommene Quelle des Einkommens betrachtet, soll es lieber aufgeben, denn er ist desselben nicht würdig; denn das Beste des Staates verlangt vollkommene Entschagung und daß man sich ihm ganz hingebet.“

Es muß also der Zweck, warum eine Disziplin erfordert wird, es muß die Größe des ganzen Wertes vor den Augen aller Teilnehmer offenbar werden. Es darf die Disziplin nicht um der Disziplin willen mit allen Mitteln aufrecht zu erhalten getrachtet werden, sonst wird die Kraftaufwendung eine lieblose, die Leistung zur Sisyphusarbeit. Es muß die Begeisterung für die große Sache geweckt, die Hingebung für sie gewonnen, es muß das Notwendige der Tätigkeit durch Abstreifung des Zwanges in freie Neigung umgekehrt werden. Damit haben wir bereits die große Frage berührt, daß eine so gesteigerte Disziplin, dieser Vertrag zwischen Autorität und Gehorsam eine dem Fortschritt und der Zeit angemessene Würde besitzt, daß der Gehorsam, daß die Autorität sich von Tyrannei und Sklaventum insoweit erhoben haben, daß weder der Gehorchende die beschämende Erniedrigung, noch die Autorität das Rohe der unumschränkten Gewalt zu fühlen in die Lage kommt. Denn, wenn sich Herkules den zwölf schweren Arbeitern freiwillig unterwirft, dann empfinden wir den Wert seiner sittlichen Leistung, weil er die Gesamtheit von einer ungeheuren Bedrückung erlöst; wir bewundern sein göttliches Aufgehen in der Sache, seine Hingebung, Pflichttreue, seinen Mut, der ihm in der höchsten Gefahr jene Kräfte verleiht, um siegen zu können. Seine Taten wachsen aus der Tiefe seiner eigenen Persönlichkeit empor und geben der dadurch zum Ausdruck gebrachten Disziplin jene Höhe, auf welcher sie sich zur ästhetischen Erscheinung entfaltet.

Schon im Pässe zu Thermopyla erfüllten 300 Helben das Gesetz und Sokrates erklärte, als er den Giftbecher an die Lippen setzte: „Haben wir nicht das als wahr erkannt, daß die erste Pflicht darin besteht, den Befehlen zu gehorchen?“

Zwar können wir uns durchaus nicht für befriedigt und damit einverstanden erklären, wenn eine Autorität auch noch die Aufopferung des Individuums als zur Disziplin gehörig fordert. Wenn sich jedoch die Disziplin selbst auf eine solche Höhe bis zur Aufopferung erheben kann, dann müssen wir bekennen, daß der Mensch mit seiner völligen Hingabe das Ideal in seinen Willen aufgenommen und auch errungen hat. Aber auch die Unternehmungen und der Staat, welche bloß im Interesse der eigenen Erhaltung und Entfaltung und zur Erfüllung ihrer sozialen Mission mit reinem liebevollen Antriebe die Stellung ihrer Bediensteten und Untertanen fördern, welche nicht aus Egoismus, um sich zu bereichern, nicht aus Wohlgefallen und Tyrannei, um zu herrschen, die Disziplin hochhalten, werden nie eine gänzliche Aufopferung dieser ihrer Bediensteten und Untertanen erlauben, sie werden vielmehr bestrebt sein, die Disziplin zur ästhetischen Pflicht zu erheben und diese auf der Basis der Gegenseitigkeit aufzubauen, um so gleichsam ein Uhrwerk darzustellen, wo ein Rad in das andere greift.

Auch von den Eisenbahnern wird die Disziplin als eine sittliche Aufgabe aufgefaßt, denn vor ihren Augen liegt das Problem des Weltverkehrs, zu dessen Lösung sie berufen sind. Und auch der in der Dienstordnung festgesetzte Absatz, daß der Vorgesetzte durch Beispiel, Unparteilichkeit, festes aber wohlwollendes Benehmen sich die Achtung des Untergebenen zu gewinnen wissen soll, deutet daraufhin, daß die Verwaltung bestrebt ist, die höhere Auffassung der Disziplin ihrer Beamtenschaft einzuprägen. Bestärkt muß man in dieser Hinsicht noch werden, wenn im § 20 der Dienstordnung ausgeführt wird, „daß der Vorgesetzte von der ihm eingeräumten Gewalt nur nach reiflicher Ueberlegung und vollkommen leidenschaftslos Gebrauch machen und durch die Form der Bestrafung eine nachdrückliche Wirkung auf das Pflicht- und Ehrgefühl zu erzielen trachten soll.“ Wohl empfinden wir bei diesem Punkte eine tiefe Beschämung, weil uns eine solche Bezeichnung gegenüber der in Betracht kommenden Intelligenz nicht am Plage zu sein dünkt; allein die häufigen Vorfälle, welche gegen diesen Paragrafen verstoßen, erweisen zur Genüge, daß es sehr dringend ist, auf den Wortlaut dieses Punktes recht oft zurückzukommen. Wenn ferner auch der Untergebene dem Vorgesetzten „unbedingten Gehorsam“ schuldig ist, so ist doch zu erwägen, daß die Liebe zum Beruf, das Bewußtsein, für die Allgemeinheit zu wirken, diesen harten Wortlaut eines unbedingten Gehorsams umsetzen kann zu freier Neigung, daß die Größe der Leistung von der Persönlichkeit ganz ausgenommen wird, daß der Dienst selbst das Lebenselement bildet und in Fleisch und Blut übergeht zu rastlosem Aufstreben nach geistiger Höhe. Organisatorisch erzogen, in Parteidisziplin geschult, hat sich besonders die jüngere Generation der Eisenbahner in Bezug auf Disziplin im Dienste hervorgetan. Sie trat mit bewußter Männlichkeit in den Eisenbahndienst, verdrängte dadurch die Späher- und Zuträgerclique, die tückische Dummheit, die sich einst grinsend breit machte. Sie gab der wortwörtlichen Befolgung von Anordnungen den Charakter der Gesamtinteressen, der sich mit ganzer Kraft für die Ausführung einsetzt. Aber nur einem solchen Personal können die Worte gelten, welche die Instruktion XX einleiten:

„Die Bediensteten haben sich jedoch vor Augen zu halten, daß es nicht möglich ist, in einer Vorchrift alle in der Praxis sich ereignenden Fälle zu erschöpfen, beziehungsweise Verhaltensmaßregeln zu geben, durch deren Befolgung stets und unter allen Umständen der beabsichtigte Zweck erreicht wird.“

Geistesgegenwart und rasche Erkenntnis der Sachlage in jedem einzelnen Fall werden den in Ausübung seines Dienstes stehenden befähigen, an der Hand und nach dem Geist dieser Vorschriften das jeweilig Zweckentsprechendste durchzuführen.“

Und auch nur von einem solchen Personal wird mit Umsicht und Fürsorge diesen Worten mit glänzendster Disziplin Rechnung getragen werden können. Denn die Eisenbahner empfinden bei Kundgebung solcher Worte nicht nur das Vertrauen, das ihnen die Verwaltung entgegenbringt, sie schätzen auch die Kraft, mit welcher ein solches Vertrauen erobert werden konnte. Daß eine solche Kraft nur ausströmen kann durch vollständiges Aufgehen in den Dienst, durch liebevolle, aufopferungsfähige Hingebung, unerschütterliche Pflichttreue, durch männlichen Mut, der in der höchsten Gefahr jedem Bediensteten die Kraft verleiht, über die Situation zu siegen, das macht eben die Bewußtheit, zu welcher sich die Eisenbahner aufgeschwungen haben, das macht, daß sie vollständig durchdrungen sind von ihrer Mission, das macht endlich, daß sich in ihnen zur ästhetischen Erscheinung entfaltet hat: die Disziplin!

Fr. S.

Zur Dienstüberbürdung

des Personals der Aufsig-Repliker Eisenbahn.

Man muß sich wirklich wundern, mit welchem Zynismus sich die Direktion der A.-L. E. über alle Erlasse des Eisenbahnministeriums hinwegsetzt und welche Gefühllosigkeit bei ihr vorherrscht ist, wenn es gilt, so viel als möglich aus ihren Bediensteten herauszupressen. Wiederum ein krasses Beispiel hierfür ist die neue Dienst-einteilung für das Zugbegleitungspersonal der Station Aufsig, gültig vom 1. Mai d. J.

Schon im vorigen Jahre wurde die Direktion in einem Memorandum um einen menschenwürdigen Turnus angegangen, doch es blieb beim alten. Auch bei dem im März tagenden Personalkommissionshörungen wurden die schlechten Dienstverhältnisse geschildert und da der Dienst des Zugbegleitungspersonals dieser Bahn — durch die eigenartigen Verhältnisse daselbst bedingt — meist ein anstrengender Verschubdienst ist, so sind die Wünsche des Personals nach einer vernünftigen Dienst-einteilung um so berechtigter. Aber — gleichsam zum Hohn — ist die Dienstzeit neuerdings um eine Tour verlängert worden.

Wir wollen nun in Kürze einen Auszug aus der famosen Dienst-einteilung bringen.

Der Turnus besteht aus 44 Tagen mit 56 Touren. Darunter sind 39 Tage Dienst und nur fünf freie Tage, somit ist immer erst der neunte und einmal der achte Tag frei. Kein Fahrpersonal der ganzen Strecke, einschließlich der Lokalbahn Replik-Reichenberg, hat erst den neunten Tag dienstfrei, dieses bleibt nur dem Aufsigger Personal vorbehalten.

Unter diesen 39 Diensttagen sind aber acht Tage darunter, an welchen der Dienst täglich über 14 Stunden beträgt, außerdem aber weitere acht Tage von über zwölf Stunden. Im Durchschnitt beträgt die Dienstdauer täglich gegen zwölf Stunden, dabei sind aber Verspätungen, welche bei einzelnen Zügen bis zu zwei Stunden betragen, nicht mit eingerechnet.

Umgekehrt verhält es sich mit den dienstfreien Tagen, denn diese sind so kurz wie möglich, und zwar im Durchschnitt gegen 30 Stunden; es ist aber auch zum Beispiel nach der vierten Woche, in welcher acht Tage lang ein täglicher Dienst von elf Stunden 58 Minuten vorgeschrieben ist, ein dienstfreier Tag von nur 26 Stunden 34 Minuten. Ferner fallen dieselben meist nach Touren, bei welchen man erst nach Mitternacht in der Domizilstation anlangt, während man den darauffolgenden Tag schon wieder um 3 Uhr früh wegfährt.

Die monatliche Dienstzeit des Aufsigger Zugbegleitungs-personals beträgt — ohne Verspätungen — über 315 Stunden mit 90 Stunden Nacht-dienst und bloß drei freien Tagen. Wo bleibt also hier der Erlaß des Eisenbahnministeriums, welcher für das Zugspersonal eine monatliche Dienstzeit von höchstens 280 Stunden festsetzt und wonach die tägliche Dienstdauer 14 Stunden nicht überschreiten soll?

Gewiß wird auf der Turnustabelle auf die Sonntage verwiesen, an welchen eine Anzahl Züge nicht verkehren; hier wollen wir aber erwidern, daß sämtliche nicht verkehrenden Züge erst kurz vor ihrer Abfahrt gestrichen werden, trotzdem dieselben schon stundenlang, auch schon tagsvorher abgesetzt sind, und speziell Sonntags kommt es am häufigsten vor. Ferner ist das famose „Melden beim Dienstabend“ bei der gewissenlosen Dienstvertragung zu einer förmlichen Plage geworden. So bekommen Zugbegleiter, welche verschiedene Touren nicht mitfahren, dafür zwei- bis dreimal „melden“ vorgeschrieben, ebenso ganze Partien, deren Züge nicht verkehren, trotzdem genügend Erforderniszüge vorgetragen sind.

Eine weitere Einschränkung der so kurz bemessenen dienstfreien Zeit sind die Kommandierungen zu Begräbnissen, Bekehrungen zc. an den freien Tagen, welche Zustände trotz der Eingabe an die Direktion immer noch existieren.

Wie bei jeder Gelegenheit das Zugspersonal der Station Aufsig in den Unterwegstationen zugunsten der dort stationierenden Verschubreserven ausgenutzt wird und denselben immer neue Arbeiten aufgeschleppt werden, ersehen wir auch aus dem Zirkular, welches die Einführung der Sommerfahrordnung erläutert. Hier heißt es zum Beispiel, daß das abzustellende Brutto in der Station Seltz und Auperschin gruppenweise rangiert sein muß, um weitere Rangierungen desselben durch das Verschubpersonal zu vermeiden. Hier wird eben alles dem Wunsche der betreffenden Stationsvorstände gemäß geregelt und die Mehrarbeiten dem Aufsigger Zugspersonal aufgeschleppt. So wurde auch dem Zug Nr. 78 in Seltz ganz einfach eine Stunde Verschub vorgeschrieben und somit der fahrplanmäßige Aufenthalt desselben um 40 Minuten verlängert. Ferner heißt es in dem Zirkular unter Station Brüx: „Zur Entlastung des Personals vom Manipulationszug 143 sind die von demselben durchzuführenden Frühverschiebungen auf das Mindestmaß zu beschränken.“ Sofort wurde die Berechnung der Verschubzeit dem Aufsigger Personal um eine halbe Stunde gekürzt — die Verschubarbeiten sind aber dieselben wie früher. So sieht es mit der Einhaltung der Direktionszirkulare von seiten der Stationen aus, wenn einmal etwas zugunsten des Aufsigger Zugspersonals geschehen soll.

Daß durch diese Mehrarbeiten stets Zugverspätungen eintreten, liegt auf der Hand und dem Fahrpersonal werden daher die einzelnen Zugspausen auf ein Minimum gekürzt. Ferner sind auch viele Beamte so rücksichtslos, dem Personal, welches oftmals schon sechs bis acht Stunden im Dienste steht, eine Essenspause zu verweigern und auch in diesem Falle ist zur Regelung noch nichts geschehen.

Wir sind wirklich neugierig, wenn die Direktion endlich einmal mit dem alten System brachen wird und gewählte Vertrauensmänner des Zugspersonals zur Erstellung und Aenderung der Turnusse heranzieht.

Zum Schluß wollen wir noch einiges über die Protektionswirtschaft in der Station Aufsig mitteilen.

In erster Linie erwähnen wir die sogenannten „Befähigungsmänner“. Streberische, gewissenlose Individuen, welche skrupellos genug sind, sich auch an freien Tagen zur Verfügung zu stellen, werden allen andern vorgezogen und es ist wirklich eine Schmach, wenn Rangältere in vielen Beziehungen solchen Elementen nachstehen müssen.

Hier wird auch meistens von seiten des Personalvorstandes auf das politische Glaubensbekenntnis der betreffenden Bediensteten Gewicht gelegt. Auch treibt daselbst ein Kanaklist sein Unwesen, der des öfters für seine Freunderln bei Dienstvortragungen zc. die Hand im Spiel hat, denn bloßer Zufall ist es nicht, wenn jüngere Zugbegleiter von anderen Partien als Manipulant vorgetragen werden, trotzdem bei der Tour rangältere Kondukteure als Bremser fahren.

Weiter verweisen wir auf den Vorgang bei der Einteilung der Schlußmänner bei Personenzügen, einer besonderen Spezialität des Herrn Oberinspektors Schö n. So fahren mehrere Zugbegleiter und darunter solche, die bereits einen Gehalt von 1200 Kr. beziehen, jahrelang als Schlußmann bei Personenzügen, der eine, weil seine Frau Dienstmädchen beim Oberinspektor Schö n war, der andere, weil er sein Haus bezahlen will zc. zc. und verdienen ein monatliches Stundengeld bis zu 75 Kr. Nun wäre es doch nicht mehr wie billig und recht, wenn hier periodisch abgewechselt würde und auch jüngere Zugbegleiter mit einem noch kleineren Gehalt, die durch irgendwelche Umstände, zum Beispiel starke Familie zc. in eine mißliche Lage gekommen sind und oftmals direkt am Güngertuch nagen, einige Zeit ein höheres Stundengeld

verdienen könnten, um sich dadurch wieder schuldenfrei zu machen. Doch alles andere eher kann man von den kühnen Machthabern verlangen, nur nicht Vernunft und Gerechtigkeit. Und will sich einmal ein Zugbegleiter beschwerdeführend an die Direktion wenden, so wird ihm, da er den Dienstweg strikt einhalten muß, der Beschwerdeweg ganz einfach abgeschnitten.

Unter den Bediensteten des Zugpersonals herrscht daher ob dieser Zustände eine große Erbitterung und es wäre auch wirklich die höchste Zeit, daß die Direktion eine strenge Unternehmung der angeführten Uebelstände durch ein unparteiisches Organ vornehmen ließe und in der Station Muffig einmal energisch Remedur schaffen würde.

Wir aber werden weiter auf alle Uebelstände ein wachsames Auge haben und dieselben, da uns ein dienstlicher Beschwerdeweg unmöglich gemacht wird, rücksichtslos veröffentlichen.

Die kapitalistische Entwicklung und der Kampf der Arbeiter.

Was bedeuten in der Entwicklungsgeschichte der Menschheit 100 oder 200 Jahre? Sie bilden einen kleinen Zeitabschnitt im flutenden Strom der Entwicklung, der unaufhaltsam vorwärts drängt und alles, was sich ihm hemmend und hindernd in den Weg stellt, rücksichtslos in seine tiefsten Tiefen schleudert. „Er hat seinen Fluch gehängt an das Stillsitzen!“

Eine alte Welt ist gestürzt worden, gänzlich neue soziale und wirtschaftliche Formationen sind ins Leben getreten.

Die mittelalterliche Stadt bildete eine Wirtschaftseinheit. Alles was innerhalb der Stadt konsumiert wurde, wurde auch innerhalb der Stadt produziert. Die Kundenproduktion war vorherrschend. Zur Familie des Meisters gehörte der Geselle und der Lehrling, war ja die Gesellenzeit nur eine Durchgangszeit für den künftigen Meister. Der Gesichtskreis dieses ganzen Handwerkerstandes reichte nicht weiter, als das Produkt ihrer Hände ging. Auch das Entstehen der Zünfte vermochte an diesen Zuständen nicht viel zu ändern.

Auch der Bauernstand führte ein erträgliches Leben. Obwohl die Bauern dem Grundherrn zu Zinsen und Spanndiensten und Abgaben von Naturalien verpflichtet waren, so fand doch das alles seine Grenzen, wenn dem Feudalherrn die Sicherheit gegeben war, mit seinen vielen Freunden recht gut leben zu können. Was sollte er auch mehr fordern, als er verzehren konnte?

Doch sehr bald trat eine Aenderung ein. Von den wirtschaftlich hoch entwickelten Ländern des Mittelmeeres wurden die verschiedensten Produkte gebracht. Ein Warenverkehr entwickelte sich zunächst, der dann zu einem Handel und Verkehr führte. Damit wurde ein allgemein gültiges Austauschobjekt, das Geld, zur Notwendigkeit. Eine neue gesellschaftliche Macht war im Werden begriffen, das Handelskapital. Seine Träger, die Kaufleute, bildeten bald die tonangebende Klasse der Gesellschaft. Das Handelskapital spielte die revolutionäre Rolle des 16. und 17. Jahrhunderts. Es zerstörte das zünftlerische Handwerk, indem es eine große Anzahl Handwerker zusammen in einen Raum faßte, die Arbeit in die verschiedensten Teilmantipationen zerlegte und die kapitalistische Hausindustrie, die Manufaktur begründete. Das bedrohte Handwerk suchte sich durch festgefügte Zunftverfassungen zu retten. Es erschwerte mit allen Mitteln das Meisterwerden, verlangte das Verbot der Manufakturen in der Stadt; sie durften erst in gewissen Entfernungen von der Stadt eingerichtet werden. Schließlich erwies sich aber die kapitalistische Entwicklung doch stärker als alle Zukunftsvorstellungen.

Auch das Verhältnis zwischen Meister und Gesellen hatte eine Aenderung erfahren. Der Geselle stand jetzt dem Geldaristokraten, dem Patrizier, gegenüber. Ihm selbst wurde es unmöglich gemacht, später einmal Meister zu werden; er war und blieb für immer Geselle.

Aber auch auf die alte bäuerliche Verfassung reflektierte der junge Kapitalismus. Der adelige Grundherr begnügte sich nicht mehr mit Abgaben und Fronen, sondern er wollte es jenen reichen Handelsherren gleich tun; er wollte Geld, um keinesfalls den reichen Bürgern der Stadt an Glanz und Prunk nachzusehen. Und indem man den Bauern buchstäblich das „Markt aus den Knochen und das Blut aus den Adern saugte“, ihnen ihr letztes Hab und Gut raubte und sie dem Elend preisgab, ihren Grund und Boden einfach als Eigentum des Feudalherrn erklärte und sie selbst zu Leibeigenen machte, feierte wohl hier die brutale Gewalt wahrhafte Orgien. Bekanntlich führte ja jenes „Schinden und Schaben“ zu den zahlreichen Bauernkriegen.

Das Zeitalter der Entdeckungen und Erfindungen erweiterte gewaltig den Raum der wirtschaftlichen Entwicklung. Die Entdeckung Afrikas, das Auffinden des Seeweges nach Ostindien, die Entdeckung Amerikas brachten riesige Absatzmärkte. Gleichzeitig wurden in den zahlreichen Kolonien den Eingeborenen unermessliche Werte abgepreßt.

So hatte denn die wirtschaftliche Entwicklung Zustände herbeigeführt, die im schärfsten Kontrast standen mit der feudalkünftlerischen Verfassung, mit der sozialen Gebundenheit in Stadt und Land. Der Adel in Verbindung mit dem absoluten Fürsten, dem ein ungeheurer Bürokratismus, der überall, wo nur irgend etwas an Abgaben und Steuern zu holen war, seine Nase hineinsteckte, zur Seite stand, bildete die politische herrschende Klasse. Wie ein Dornenestrüpp hatte jener Feudalismus alles überwuchert. Es fehlte der Weiterentwicklung der Raum zum Ausdehnen und Wachsen. Die Fesseln mußten gesprengt werden, und sie wurden gesprengt. Die wirtschaftliche Evolution schlug um in eine politische Revolution, der eine soziale auf dem Fuße folgte. Charakteristisch hierfür ist die große französische Revolution von 1789 bis 1793. Sie bildete mit ihren Flammenschildern und Sturmglöckchen die Einleitung der modernen bürgerlich-kapitalistischen Gesellschaft.

Der dritte Stand, der, wie es damals hieß, „faktisch alles, rechtlich aber nichts“ war, zog in den Kampf „für die ganze leidende Menschheit“. Freiheit, Gleichheit und Brüderlichkeit waren das Ideal, um welches gekämpft

wurde. Alles, was existierte, wurde rücksichtslos vor den Richterstuhl der reinen Vernunft geschleppt. Hier sollte er sein Dasein rechtfertigen oder schonungslos vernichtet werden. Die Vernunft war das höchste Prinzip. „Einen vernünftigen Staat, eine vernünftige Kirche!“ — Jetzt endlich sollten „Die Menschenrechte“ proklamiert werden, endlich war das tausendjährige Reich gekommen.

Während aber das Bürgertum mit seinen liberalen Forderungen — nachdem es seine Revolution siegreich zu Ende geführt hatte — es an der Hand hatte, die Probe aufs Exempel zu machen, da stellte es sich mit nur allzu großer Deutlichkeit heraus, daß der idealisierte Vernunftstaat in die Praxis umgesetzt nichts anderes war als der bürgerliche Staat mit der Bourgeoisie als der herrschenden Klasse, daß die vielgepriesenen „Menschenrechte“ nichts anderes waren als die Interessen und Bedingungen der Bourgeoisie, die diese zur weiteren Entwicklung brauchte, welche man nur in ganz abstrakte Begriffe gelleidet hatte. Das Programm der Bourgeoisie wurde immer mehr und mehr beschränkt und es enthielt dann nur noch die wenigen aber treffenden Worte, die ein späterer französischer Minister aussprach: „Bereichert euch!“

Die Bourgeoisie hatte also den Adel als politische herrschende Klasse gestürzt, hatte die alte soziale Gebundenheit gelöst, die ständischen Unterschiede beseitigt und alle Menschen als „rechtlich frei“ erklärt. Damit hatte sie ihrem Lebensprinzip der „freien Konkurrenz“ den erforderlichen Spielraum geschaffen.

Als aber die Bourgeoisie in ihrem langsamen Entstehen und im Werden begriffen war, da verbarg sie schon in den tiefsten Tiefen ihres Innern die Keime zu einer neuen Klasse, die bald zu dem Fundament der bürgerlichen Gesellschaft werden sollte, der Klasse der freien Lohnarbeiter, des Proletariats. Sie waren rechtlich frei, tatsächlich waren sie mittellos. Wollten sie leben, so mußten sie ihr Leben für das Leben der Notdurft verkaufen.

Im Sturm und Drang bewegte sich die wirtschaftliche Entwicklung vorwärts. Die Dampfmaschine im Bunde mit der Werkzeugmaschine hielten ihren siegreichen Einzug und alle Ruinen, die noch die Zunftzeit zurückgelassen hatte, erhielten den letzten Todesstoß. Die Produktionsmethode wurde gänzlich revolutioniert. Durch eine bis ins kleinste gehende Teilung der Arbeit wurde diese bedeutend vereinfacht und demzufolge ergiebiger. So leistete 1818 die Flachspindel etwa 120mal mehr als ein Handspinnrad, in den vierziger Jahren ein Maschinenspinner 500mal mehr als ein Handspinner. — Aber auch für die modernen Arbeiter war jetzt eine andere Situation entstanden. Die Wissenschaft erforschte jetzt die mechanischen und technischen Gesetze und leitete die gewonnenen Resultate in die Technik über. Die Arbeit des modernen Fabrikarbeiters beschränkte sich immer mehr und mehr auf wenige, inhaltlich leicht erlernbare Handgriffe und Beaufsichtigung der Maschine. Der Arbeiter wurde völlig an die Maschine gefesselt, ihrem Rhythmus muß er sich unbedingt anpassen. Er ist vollständig der Sklave des ebernen Ungetüms, das „weder Herz noch Seele“ hat und das kleinste Versehen mit Tod oder Verstummlung straft. — Ihres ganzen Inhaltes beraubt, wurde die Maschinenarbeit zu einer Geist und Körper verkrüppelnden Fron. Um nun an einem Beispiel klar zu machen, welche riesenhaften Kräfte die Maschinen darstellen, denen unzählige Massen fronen müssen, sei Preußen erwähnt. Es hatte nach Mühl 1840 677 Dampfmaschinen mit 12.271 Pferdekraften, 1906 111.673 Dampfmaschinen mit 5.794.473 Pferdekraften.

In dem Maße aber, in dem die Produktion produktiver wurde, wurde auch die Arbeitslosigkeit für die Handarbeiter geringer; sie waren dem Hungertode preisgegeben. — Die Spinnerei beschäftigte 1840 in Deutschland 84.286 Spinner, 1861 nur noch 14.557 (nach Schmoller). Gegen 70.000 waren dem Elend erlegen! — Es war somit nur selbstverständlich, daß die Volksmassen mit allen Mitteln die Einführung der Maschinen zu verhindern suchten, indem sie oft die Maschinen zerstörten. Waren sie doch im Widerspruch der kapitalistischen Produktion der Menschheit zum Fluche geworden!

Die freie Konkurrenz, die immer nur das Bestreben hat, so billig und wohlfeil als nur irgend möglich zu produzieren, um recht hohe Profite zu erreichen, brachte es dahin, daß man Frauen und Kinder schon im zartesten Alter aus dem Familienleben riß und in den Strudel des Erwerbslebens schleuberte. Machte es doch der knappe Lohn des Familienernährers zur harten Notwendigkeit. In dieser unsagbar traurigen Epoche, die wohl die kapitalistische Entwicklung aufzuweisen hat, konnte ein Karl Marx in seinem Kapital von dem „kapitalistischen Kindermord“ schreiben, vor dem „der herodische Kindermord in ein Nichts versank!“ Im Mutterlande des Kapitalismus, in England, sah sich die Regierung veranlaßt, wollte sie nicht das ganze Volk jener unverantwortlichen Profitgier opfern, den Arbeitstag gesetzlich zu regeln. Das geschah mit Einführung der Zehnstundenbill.

In Riesenschritten eilte die Entwicklung vorwärts. Große Kapitalmassen wurden in die Produktion hineingeworfen, die zur Folge hatten, daß die Betriebe umfangreicher und größer wurden und dementsprechend höhere Profite abwarfen. Hiermit ging Hand in Hand das Zusammenlegen mehrerer Fabriken zu Aktiengesellschaften oder das Zusammenfassen ganzer Industrien zu Kartellen, Syndikaten und Trusts. Auf diese Weise wurde die Konkurrenz ausgeschaltet und die Kapitalmagnaten hatten es vollständig in der Hand, die Konsumenten beliebig zu schröpfen, indem sie ja jetzt die Preise diktierten konnten. So waren zum Beispiel in Amerika (nach Sombart) in 7 Trusts 1528 Anlagen vereinigt, das konzentrierte Kapital betrug 2662,7 Millionen Dollar.

So hat denn der goldene Gürtel des Kapitals sich um den ganzen Erdball gespannt. Die Bedürfnisse der Menschheit bilden dem Kapitalismus nur das Mittel zum Zweck, den Besitz immer mehr zu vergrößern. Heute ist es bereits zur Tatsache geworden, daß das Wohl und Wehe unzähliger Massen in den Händen des konzentrierten Kapitals, der Bank- und Börsejobber liegt.

Während die Bourgeoisie die immensen Reichtümer einheimste, trat auf politischem Gebiet bald Stagnation und völlige Verjüngung ein. Schon auf den Barrikaden warf sich die Bourgeoisie der Gegenrevolution in die Arme. Es ging eine liberale Forderung nach der andern langsamer oder schneller in den Rauch. Ihr fehlte der Wille zur Macht! — Nur auf einem Gebiet nützte sie ihre Macht aus. Sie sicherte sich die „Steuerfreiheit“, indem sie alle Lasten dem Proletariat aufbürdete. Und zwar tat sie es nicht wie der Feudalismus, der überallhin seine Mittel

bandte, sondern entsprechend ihren liberalen Forderungen in indirekten Steuern auf Nahrungs- und Lebensmittel und in Schutzzöllen.

Die kapitalistische Entwicklung hatte ein Klassenbewußtes Proletariat erzeugt, das überall wie Bancos Geist ausfland, vor dem die Bourgeoisie erschauerte. In großer Anzahl in den Fabriken zusammengedrängt, an den ehernen Mechanismus der Maschine gekettet, Tag für Tag unendliche Reichtümer schaffend und dabei selbst in bitterer Not lebend, kam es ihm bald zum Bewußtsein, welche hochwichtige Stelle es im Produktionsprozeß auszufüllen hat. Und das moderne Proletariat trat in den Kampf als der „Schöpfer aller Werte“.

Zunächst handelte es sich für die Arbeiter darum, ihre traurige Lebenslage zu heben. Brachte doch die Großindustrie lange Arbeitszeit, geringe Löhne, Unfälle, frühzeitige Arbeitsunfähigkeit, Krankheit, kurzum: das Leben und die Gesundheit wurden ernstlich gefährdet. Die Bourgeoisie hatte den Klagen der Arbeiter gegenüber taube Ohren. Die Arbeiter waren auf sich allein angewiesen, wollten sie sich nicht ganz und gar zermürben lassen. Sie schlossen sich in ihren gewerkschaftlichen Organisationen zusammen. „Kürzere Arbeitszeit, bessere Lohn- und Arbeitsverhältnisse“ war die Losung. Daß die Gewerkschaften in ihren schweren und langwierigen Kämpfen wahrhaft Großes geleistet haben und noch leisten, steht heute für jeden fest. Welche hohe soziale und kulturelle Bedeutung sie heute haben, davon liefert jeder Tag Beweis. Einzig und allein den Gewerkschaften ist es zu danken, daß die Arbeiter nicht zum „Pauper“ herabgesunken sind.

Während aber die Arbeiter das ganze Gebäude der privatkapitalistischen Gesellschaft auf ihren starren Schultern tragen, so sind sie es doch immer, auf die der ganze Widerwille des Kapitalismus fällt. Das Proletariat hat die Not der Arbeitslosigkeit in der Zeit der Krisen durchzukosten. Ihm wird fortwährend der Widerwille des Kapitalismus, „wo die Menschen hungern müssen, weil zu viel Produkte erzeugt worden sind“, klar vor Augen geführt; ihm kommt es auch zum Bewußtsein, welche Ungeheuerlichkeit darin besteht, daß große Massen für einige wenige ihr Leben opfern müssen, daß „soziales Arbeiten und individuelles Aneignen des Arbeitsproduktes“ besteht. Es sind das alles Faktoren, die mit gleicher Schwere die Arbeiter bedrücken und die Arbeiter zur Klasse zusammengeheißelt haben:

„Uns kettet die Not, nicht tändelndes Spiel, Die Welt zu erlösen ist unser Ziel!“

Die Arbeiter kämpfen den Klassenkampf. Sie stellen der gesamten bürgerlich-kapitalistischen Welt eine vollständig neue Welt entgegen. Da ist es begreiflich, daß alle Kreise des Bürgertums, „eine reaktionäre Masse“ bilden; schwächt doch jeder neue Sieg der Arbeiter die Position der herrschenden Klassen in dem Maße, als die Aktionsfähigkeit der Arbeiter wächst. Der gegenwärtige Kapitalismus hat seine „Herbsttage“ erreicht. In ihrer Verblendung suchen die herrschenden Gewalten dem Erstarken des Proletariats künstliche Dämme in Form von Klassenwahlrecht entgegenzusetzen. Sie liefern damit nur den Beweis, daß sie am Ende ihres Latens angekommen sind und heillose Angst vor dem riesigen Proletariat haben.

Vor unseren Augen spielt sich jetzt ein Kampf ab, der an welt- und kulturhistorischer Bedeutung alle Ereignisse übertrifft, die sich je im Laufe der Entwicklung abgespielt haben. Damit hört aber auch auf, daß die Fortschritte, die die Entwicklung bringt, den Menschen Not und Elend erzeugen. Die Menschheit scheidet mit diesem Schritt endgültig aus dem Tierreich aus.

Stolz und Begeisterung aber muß jeden Arbeiter erfüllen, in diesem riesenhaften Kampfe Mitkämpfer zu sein. Hier ist eure Fahne und hier ist eure Ehre!

Von der Stauding-Stramberger Lokalbahn.

I.

In der Nummer 15 vom 20. Mai unseres Blattes haben wir die rechtlichen Verhältnisse gestreift, denn diese ganz darzulegen, fehlt es uns leider an Raum in unserem Blatte.

Die Bezüge der stabilen Bediensteten sollen nach einem Schema, welches als Anhang der Dienstordnung gilt, geregelt werden. In Wirklichkeit ist es der Willkür der Direktion und des Betriebsleiter, welches in der Sprache der Herrschaften „Böhlwollen“ genannt wird, anheimgestellt, wann ein Bediensteter befördert werden, oder vorrücken soll. Daß hierbei Protektion eine große Rolle spielt, wer würde sich da wundern. Für die Arbeiter besteht überhaupt keine Norm, wie sie vorrücken sollen; diese Armen sind dem „Böhlwollen“ des menschenfreundlichen Betriebsleiters ganz ausgeliefert.

Die Unterbeamten sind in fünf Rangklassen eingeteilt, welche wieder in verschiedene Gehaltsstufen eingeteilt sind. In die I. und II. Rangstufe gehören Maschinenmeister und Lokomotivassessor, die mit 2000 Kr. Gehalt anfangen und in drei Duquennien den Höchstgehalt von 2600 Kr. erreichen. Für diese beiden Klassen ist ein Quartiergeld mit 480 Kr. normiert. Die Lokomotivführer rangieren in die II. bis V. Rangklasse mit dem Anfangsgehalt von 1100 Kr. und erreichen den Höchstgehalt in zwei Triennien, vier Duquennien und einem Duquennium von 2200 Kr. Die Oberkondukteure, Magazinsoberassessor, Bahnaufseher und Stationsleiter rangieren in den Rangklassen V bis III mit einem Anfangsgehalt von 1100 Kr. und erreichen den Höchstgehalt von 1800 Kr. in je zwei Triennien und drei Duquennien.

Die Diener gliedern sich ebenfalls in fünf Gruppen.

Die geprüften Heizer sind in der I. Rangklasse eingeteilt; sie fangen mit 1500 Kr. an und hören beim Höchstgehalt von 1600 Kr. in fünf Jahren auf. Sie sind unter den Heizern die Aristokraten, die die übrigen Erdenwärmer, denen das Schicksal die Schaufel in die Hände gedrückt hat und bloß „Lokomotivheizer“ benannt werden, rangieren in die Rangklassen V bis II mit 700 Kr. Anfangsgehalt und 1400 Kr. Endgehalt, welches sie in sechs Duquennien und einem Duquennium erreichen (also in 29 Jahren); ebenfalls das Zugbegleitungspersonal, die Magazins- und Stationsassessor genießen das Glück der Heizer zu teilen; sie gliedern sich in Kondukteure (III. und IV. Rangklasse) mit einem Anfangsgehalt von 1100 Kr. und Endgehalt von 1600 Kr.

(erreichbar in drei Quadranten und einem Quinquennium); die Zugbegleiter (IV. Rangklasse), Anfangsgehalt 900 Kronen, Endgehalt 1000 Kr. (Quadranten), ferner Bremser (V. Rangklasse) mit 700 und 800 Kr. Gehalt in vier Jahren erreichbar.

Die Magazins- und Stationsaufseher (IV. bis I. Rangklasse) fangen mit 900 Kr. an und erreichen den Höchstgehalt von 1600 Kr. in vier Quadranten und drei Quinquennien (das sind im ganzen 31 Jahre). Daß bei dieser glänzenden Rangseinteilung die Weichen- und Streckenwächter nicht zu kurz kommen, ist ja selbstverständlich; diese beneidenswerten Bediensteten sind in der V. Rangstufe eingeteilt und genießen den Vorzug, mit dem Fehlen der Vorrückungsfristen sich nicht viel den Kopf zerbrechen zu müssen. Sie fangen mit 700 Kr. an und hören nach vier Jahren mit 800 Kr. auf, denn mehr können sie überhaupt nicht erreichen. Es muß ein erhebendes Gefühl sein für einen solchen Bediensteten, zu wissen, daß seine Karriere mit 800 Kr. Gehalt überhaupt abgeschlossen ist. Das sind die in der Dienstordnung nach der Gehaltsregulierung fixierten Bezüge; das alte Schema war noch schlechter. Damit wir aber niemanden in Zweifel lassen, wie die hohe Direktion sich an dieses Schema hält, geben wir einige authentische Daten zum besten — ohne die Namen zu nennen, die uns zur Verfügung stehen. Ein Bremser war so glücklich, nach einem 9 1/2-jährigen Provisorium stabil zu werden und nach 2 Jahren Definitivum 800 Kr. Gehalt zu bekommen; nach 7, beziehungsweise 8 Jahren Provisorium sind 2 Bremser angestellt worden und haben nach 1 Jahre 800 Kr. Gehalt bekommen; 2 Bremser wurden nach 7 Jahren Provisorium stabil und mußten 6 Jahre auf 800 Kr. warten. Es gibt „Zugbegleiter“, die nach 6 bis 13 Jahren den Gehalt von 900 Kr. erreichten; Kondukteure, die nach 13 Jahren 1000 Kr., nach 14 Jahren 1100 Kr. und nach 15 bis 21 Jahren 1200 Kr. Gehalt erreicht haben. Nach den horrenden variablen Bezügen, die von diesem Personal ins Verdienen gebracht wird, ist es eine Lust, ein Zugbegleiter bei der I. I. privilegierten Ausbeutungsgesellschaft St.-St. L. zu sein.

Damit nicht gesagt werden kann, daß die hohe Direktion ungerecht vorgeht, sollen hier auch andere Kategorien erwähnt werden. So zum Beispiel ist ein Wächter da, welcher im Jahre 1882 zu der Bahn eingetreten ist mit einem Taglohn von Kr. 1.40, die Stabilisierung erfolgte im Jahre 1887 mit 600 Kr. Gehalt, im Jahre 1892 rückte der Glückliche vor um 96 Kr. und erreichte nach fünf Jahren den horrenden Gehalt von 744 Kr.; im Jahre 1899 hat der Mann den Höchstbetrag von 800 Kr. und eine 15prozentige Feuerungszulage, das ist 120 Kr. Nach 27jähriger Dienstzeit hat also dieser Glückliche 800 Kr. Gehalt + 240 Kronen Quartiergeld + 120 Kr. Feuerungszulage, im ganzen 1160 Kr. Jedenfalls eine großartige Existenz! Ein Weichenwächter ist seit 1887 bei der Bahn, seit 1894 definitiv, seit 1896 im Gehalt von 800 Kr. und damit ist Schluss; ein Weichenwächter ist seit 1901 noch immer provisorisch mit einem Taglohn von Kr. 2.30. Ein Magazinsaufseher war volle sieben Jahre im Provisorium und ist seit 1. Jänner 1909 mit 900 Kr. definitiv geworden; ein anderer ist im Jahre 1900 eingetreten, 1902 wurde er mit 800 Kr. definitiv ernannt und bezieht seit 1907 900 Kr. Dieser Mann muß den Magazinsdienst versehen und wechselt in den letzten zwei Jahren mit einem Assistenten im Verkehrsdienst ab und zwar immer morgens und abends.

Die Löhne der Arbeiter sind ebenfalls unter aller Kritik und man kann nur an einem Beispiel ersehen, wie traurig diese armen Leute bestellt sind. Ein 23 Jahre dienender Arbeiter, der zuerst im Heizhaus arbeitete, sodann als Heizer und später als Lampist Verwendung fand, muß seine alten Tage als Tagelöhner in der Werkstätte mit einem Lohn von Kr. 1.90 beschließen. Dazu wird dieser alte Mann von dem noblen Betriebsleiter Herrn Alex. Klaudy brutal gehöhnt, denn als er unlangst um eine Lohnerhöhung bittlich wurde, sagte ihm dieser: „Ich brauche Sie nicht, wenn es Ihnen nicht so paßt, dann sehen Sie sich um etwas anderes um!“ So etwas sagt man einem Mann, der 23 Jahre dem Unternehmen treu und redlich gedient hat.

Wir müssen noch die Behandlung jener Bediensteten, die Naturalquartiere zu beziehen gezwungen sind, erwähnen. Während das Quartiergeldschema bei den übrigen Bediensteten eingehalten wird, müssen diejenigen Bediensteten, die Naturalquartiere haben, draufzahlen. Die Wohnungen sind in sehr schlechtem Zustand gehalten und Reparaturen, Neuhertstellungen zc. auf Kosten der Bahn gibt es einfach nicht; man muß eben entweder hohe Protektion haben oder aber auf eigene Kosten herstellen lassen. Die Keller sind in den meisten Stationen ganz unbrauchbar, so daß die Bediensteten nicht einmal Wintervorräte anschaffen können. Die Wohnungen, überhaupt die ganzen Anlagen der Wohnhäuser sind so verpfuscht, daß der schlaueste Maurermeister sich dafür schämen würde, solche Pläne verfertigt zu haben. Und für solche Wohnungen müssen die Bediensteten ihr volles Quartiergeld hergeben, trotzdem der Wert der Wohnung zirka 40 bis 70 Prozent des Quartiergeldes ausmacht. Doch nicht nur die Bediensteten werden betrogen, sondern auch der Staat, indem die Verwaltung den Wert der Wohnungen mit 40 bis 70 Prozent des Quartiergeldes fätiert.

In Bezug auf die Arbeitsleistung des Personals müssen wir uns wieder nur auf einige Beispiele beschränken, diese genügen aber vollkommen, um sich ein Bild machen zu können, in welcher niederträchtigen Weise die Menschenkraft ausgenützt wird. Wir greifen die Station Nesseltsdorf heraus. Dem Stationsvorstand obliegt die Ueberwachung des Gesamtdienstes, Führung der Frachten- und Stationsklasse; an jedem sechsten Tag muß der Stationsvorstand für den in der Station Drholcz Verkehrsdienst verkehrenden Substituten den Verkehrsdienst ausüben und zwar von 5 Uhr 15 Minuten früh bis 1 Uhr nachmittags. In Nesseltsdorf sind zwei Verkehrsbeamte, deren Dienst abwechselnd von 1 Uhr nachmittags bis 10 Uhr 30 Minuten abends, dann von 5 Uhr 45 Minuten früh bis 1 Uhr nachmittags gemacht wird; das geht durch sechs Tage lang. Jeden zweiten Tag vor dem Verkehrsdienst muß der Verkehrsbeamte den sogenannten Rangdienst, und zwar von 8 Uhr früh bis 12 Uhr mittags, machen. (Das ist jener Verkehrsbeamte, der um 1 Uhr mittags den Verkehrsdienst antreten muß.) An Sonn- und Feiertagen haben die Verkehrsbeamten einmal vormittags, das anderemal nachmittags frei. Der Rang-

dienst besteht aus Führung der Statistik, Reklamationen, Viehblättereintragen, Monatsrechnungen zc. zc. Wie viel geistige Kräfte bei dieser Anspannung des Geistes dem Beamten noch übrigbleiben, mag sich ein jeder selbst ausrechnen. Der substituierende Bedienstete hat einen nicht beneidenswerten Dienst.

1. Tag: Von 8 Uhr früh bis 12 Uhr mittags Rangdienst, von 1 Uhr nachmittags bis 10 Uhr 30 Minuten abends Verkehrsdienst. 2. Tag: Von 5 Uhr 45 Minuten früh bis 8 Uhr abends Verkehrsdienst in Drholcz. 3. Tag: Von 5 Uhr 45 Minuten früh bis 8 Uhr 35 Minuten vormittags Dienst in Drholcz, sodann von 12 Uhr mittags bis 10 Uhr 30 Minuten abends in Nesseltsdorf. 4. Tag: Von 5 Uhr 45 Minuten früh bis 1 Uhr nachmittags Verkehrsdienst in Nesseltsdorf. Für den Substituten entfallen in der einen Woche zwei freie halbe Tage, in der zweiten Woche drei halbe freie Tage. Wir haben eingangs unseres Artikels aufgezeigt, daß die Frequenz auf dieser kleinen Lokalbahn eine bedeutende ist und deshalb wird wohl die Frage erlaubt sein, ob diese freie Zeit genügt, um den Verkehrsbeamten in einer Verfassung zu erhalten, die mit der Verantwortung, die ein solcher Beamter trägt, vereinbart werden könnte.

In der Station Nesseltsdorf gibt es auch einen Magazinsaufseher (oder Schreiber), der eigentlich ein Mädchen für alles genannt werden muß. Er hat tagtäglich einen Dienst von 6 Uhr früh bis 7 Uhr abends (mit Ausnahme der Mittagspause), also einen zwölfstündigen Dienst. (Der Maximalarbeitszeit in der Industrie beträgt elf Stunden! Die Red.) Jeden zweiten Sonntag ab 9 Uhr vormittags ist dieser glückliche Mann frei. Um beurteilen zu können, was dieser Mann alles zu leisten hat in den zwölf Stunden, wollen wir seinen Dienst näher skizzieren. Er hat die „Aufgabe“, 400 Posten monatlich, die „Abgabe“, durchschnittlich 1000 Posten; zirka 140 Telegramme auf- und abzugeben; bei zwei bis drei Zügen Personalkassendienst (durchschnittlicher täglicher Verkauf an Fahrkarten 200), außerdem anstandslose Ausladung von zwei bis vier Magazinswagen und Verladung eines Wagens täglich. Das ist die tägliche Leistung eines Mannes, der dafür einen Gehalt von 900 Kr. bezieht. Tag für Tag, Monat für Monat hat dieser Mann die ungeheure Last dieses Dienstes zu tragen! Dazu hat der Vielgeplagte jeden zweiten Sonntag nach Zug 3 frei. Nun kommen die Weichenwächter, die gleichzeitig Magazins- und Stationsarbeiter sind. Die Wächter haben einen gebrochenen Dienst und macht der erste Weichenwächter in fünf Tagen 67 Stunden 50 Minuten Dienst (frei 52 Stunden 10 Minuten); zwei Wächter machen in diesem Turnus 65 Stunden 30 Minuten Dienst (frei 57 Stunden 30 Minuten) und der vierte macht 57 Stunden 15 Minuten Dienst (frei 62 Stunden 45 Minuten); es entfallen daher im Durchschnitt auf einen Tag für den ersten Weichenwächter 13 1/2, für den zweiten 11 1/2 und auf die übrigen zwei je 13 Stunden Dienst.

Man würde sagen, ja, das ist nicht sehr viel; einen solchen Dienst kann man schon leisten. Der Dienst dieser Leute ist folgender: Tagtäglich sind für die dortige Waggonfabrik 15 bis 25 komplette Wagenladungen zu rangieren und zuzufüllen; ferner haben sie die Magazinsmanipulation zu besorgen (2 bis 4 Wagen Ausladung, 1 Wagen Verladung), bei der Aufnahme und Ausfolgung der Partiegüter zu helfen, die leeren Wagen aus der Fabrik abzuholen, 6 Einfahrten in die Fabrik zu besorgen, 14 Handweichen, welche auf einer Bahnhofsanlage von 700 Metern verteilt sind, zu bedienen, 26 Lampen und 14 Wechsel zu reinigen, Wisse zuzufüllen (es laufen in Nesseltsdorf täglich 9 gemischte, 7 bis 9 Güterzüge, rückkehrende Maschinen ein); ferner müssen die Wächter als Bremser bis nach Stramberg fahren.

Nun wollen wir uns auch die Dienstleistungen des Maschinenpersonals ein wenig ansehen. Die Lokomotivführer als auch die Heizer haben einen auf sechs Tage sich erstreckenden Turnus

	Lokomotivführer	Heizer
1. Tag	von 4-00 bis 8-30	von 3-00 bis 8-30
2.	8-00 „ 12-00	8-00 „ 12-00
3.	6-30 „ 10-45	6-00 „ 10-45
4.	5-00 „ 7-15	4-45 „ 7-15
5.	5-00 „ 8-45	4-45 „ 8-45
6.	8-00 „ 6-00	7-30 „ 6-00

Rechnet man noch jene Zeit dazu, die zur Ausrüstung, Reinigung und zum Schmieren der Maschine notwendig ist, so kann man sich lebhaft vorstellen, daß auch diese Kategorien nicht auf Rosen gebettet sind. Dieser Turnus wird durch sechs Wochen gehandhabt; die siebente Woche muß die Maschinenpartie nach Stramberg, Verschubdienst zu leisten. Der Dienst dauert von 6 Uhr früh bis 8 Uhr 30 Minuten abends, also 14 Stunden 30 Minuten. Dafür ist aber der Verdienst an variablen Bezügen ein ganz miserabler. Der Lokomotivführer verdient bei dieser Schinderei im Durchschnitt 34 bis 40 Kronen, der Heizer 25 bis 36 Kronen monatlich.

Nun bleibt uns noch übrig, einiges über die Ausnützung der Fahrbetriebsmittel zu sprechen. Natürlich ist auch bei der St. St. L. alles in der Fahrordnung wörtlich und tabellarisch festgesetzt und am Papier alles in schönster Ordnung. In der Praxis schaut die Sache ein wenig anders aus. In der Tabelle 6 der Fahrordnung ist für die in der Richtung von Stauding nach Stramberg verkehrenden Züge normale Last 240 Tonnen angegeben und sind im Sinne der Tabelle 5 Ueberlastungen nur bei günstigen Verhältnissen, vollkommen diensttauglichen Lokomotiven und gut belasteten (soll heißen gebremsten) Zügen bis zu 15 Prozent der Normallast unter Zustimmung des Lokomotivführers gestattet. Das macht also 36 Tonnen, oder im ganzen 276 Tonnen per Zug. De facto gehen Tag für Tag Züge a b mit 285 bis 296 Tonnen. Ob immer die Verhältnisse günstig oder die 27 Jahre dienstmachenden Lokomotiven vollkommen diensttauglich sind, gestatten wir uns zu bezweifeln; wir wissen aber, daß die Bremsen der eigenen Wagen nicht staugen, wir wissen, daß trotz des wahnwitzigen Bremsens seitens des Zugbegleitungspersonals, daß von den Bremsklößen die Funken fliegen und daß nach dem Stillstehen des Zuges die Klöße ganz heiß sind, dennoch die Stationen — und besonders in Nesseltsdorf — überfahren werden; es ist auch kein Wunder, wenn man das Gefälle auf der Strecke Stramberg-Stauding, welches 17 Promille beträgt, in Betracht zieht. Diesen Zuständen sollte die hohe I. I. Generalinspektion ein wenig Aufmerksamkeit schenken; vielleicht in der Art des Sarum al Naschid, unerkannt, im Wagen III. Klasse sitzend. Der Herr General-

inspektionskommissär würde da auch noch andere, interessante Erfahrungen auf dem Gebiete der modernsten Technik, wie man zum Beispiel in die Coupés Aborte einbaut und auf diese Weise dem p. t. reisenden Publikum nebst einer Fahrt auf Leben und Tod auch noch die Unnehmlichkeit bietet, bei gewissen intimen Vorgängen den Gehör- und Geruchssinn zu beschäftigen. Ja, der Ingenieur der St. St. L., der diese Abortwägen konstruiert hat, ist ein Genie und verdient gewiß ein besseres Schicksal, als bei der St. St. L. zu verdorren; es ist auch sehr schade, daß er seinen Geist einer so profanen Sache wegen so sehr anstrengen mußte, es wäre doch viel einfacher gewesen: In eine Ecke des Coupés einen Nachtopf zu setzen und das Ganze mit einem grünen Vorhang zu umgeben, und das schönste Kloset wäre fertig.

Und nun zu den Herren Gewaltigen der St. St. L. Der Vater und der Sohn sind die Macher, der Herr Vater, ein Bruder jenes „berühmten“ Hofrates v. Klaudy, hat ein warmes Nestchen sich bei der St. St. L. als Direktor gebaut. Wenn auch die Verwendung von so eng befreundeten Personen in Stellungen, wo eine direkte Ueber- und Unterordnung Platz greift, direkt verboten ist, so hat bei Herrn Direktor Klaudy doch die „Vaterliebe“ gesiegt; er wußte mit seinem Sohn als neugeborenem Ingenieur nichts anzufangen; er wollte ihn nicht den Unannehmlichkeiten des Lebens, der Pein, eine Stellung zu suchen, preisgeben; es gibt in der Welt noch immer böse Leute genug, die von einem Ingenieur außer einem Diplom auch Kenntnisse, Verständnis verlangen und nachdem — wie die Mama erzählt — Herr Klaudy jun. gerade in dieser Beziehung viel zu wünschen übrig lassen soll, so wurde er von seinem Papa zum Betriebsleiter der St. St. L. ernannt. So ist der Mann seinem engeren Vaterland erblieben geblieben und vielleicht schon in der nächsten Zeit werden wir die Freude erleben, den Namen Klaudy als Erfinder und Konstrukteur von Klosets für die höchsten und allerhöchsten Salonwagen in allen Zeitungen zu lesen und seine Photographie — selbstredend die Brust mit in- und ausländischen Orden geschmückt — in allen illustrierten Journalen in Tausenden von Exemplaren wird jedes patriotische Herz in Wallung bringen, daß bei uns noch Männer geboren werden, die so Großes zu erfinden imstande sind.

Herr Klaudy ist — wie alle solche Genies — mit dem Personal sehr groß und glaubt, er wäre ihr Herr auf Leben und Tod; er behandelt die Arbeiter und Bediensteten — wie wir schon in unserem Artikel gezeigt haben — unmenschlich, er belegt sie mit so often und so hohen Strafen, daß die armen Teufel ihre Kinder, je nach der Zahl der abgeknöpften Kronen, auf den Hungeretat setzen müssen; „wie der Herr, so der Diener“, sagt man und daher ist es wahrlich kein Wunder, wenn junge Assistenten sich erlauben, alte Diener Lumpen u. s. w. zu beschimpfen. Herr Klaudy ist nicht nur dem Personal gegenüber ein feiner, entgegenkommender Mann; er verfährt auch mit dem verehrlichen Publikum nicht anders. In Freiberg ist zwischen dem Magazin und Abfuhrgeleise IV ein Morast, der jeder Beschreibung spottet. Jeder beladene Wagen muß mit einem Vorspann herausgezogen werden. Dem Uebelstand wäre sehr leicht abzuhelfen, wenn sich die Bahn zur Pflasterung dieser Stelle, was mit einem Kostenaufwand von zirka 5000 Kr. bewerkstelligt werden könnte, entschließen würde. Die Interessenten wandten sich an den Herrn Lahner, um das Gesuch bei dem Direktor (Vater) zu befürworten; doch haben die Parteien die weise Erledigung bekommen: Die Direktion hätte gegen eine Pflasterung dieser Stelle nichts einzuwenden, wenn sie die Kosten selber tragen.

Und nun zu den Mitarbeitern des Herrn Betriebsleiters. Außer dem Herrn Stationsvorstand in Stauding, welcher es als seine vornehmste Aufgabe ansieht, die Bediensteten zu schikanieren, wollen wir ein sehr gelungenes Exemplar unserer Leuten vorführen.

Dieser Herr Josef Schöpflin, derzeit Stationsvorstand in Stramberg und Intimus des Herrn Alexander Klaudy jun., ist eine wahre Bieder des Beamtenstandes; er hat zwar den im § 10 D.-D. angeführten, für die Aufnahme der Beamten als unbedingt notwendig erklärten Bedingungen nicht entsprochen; er hat weder eine Mittelschule noch eine höhere Handelsschule absolviert; er ist ein ausgelernter Fleischerhauer und -Selcher, er kann sich zwar nicht mit einem Maturitätszeugnis ausweisen, er ist aber trotzdem befähigt gefunden worden, Oberrevident und Stationsvorstand zu werden.

Und solchen Leuten gibt man das Recht in die Hand, über das Personal zu disponieren. Daß Schöpflin grob und unmenschlich mit dem Personal verfährt, ist ja nicht zum verwundern, daß gehört ja doch zu seinem Metier.

Daß aber Leute von Bildung einen solchen Menschen mit so wichtigen, eine genaue Kenntnis des Eisenbahnwesens erfordernden Funktionen eines Oberrevidenten und Stationsvorstandes betrauen können, ist einfach unfaßlich. Hoffentlich wird auch hier die oberste Behörde eingreifen, um die Direktion der St. St. L. zu veranlassen, diese Berle der Beamtenchaft in den wohlverdienten Ruhestand zu setzen.

Alle diese Verhältnisse haben die Bediensteten, die jahrelang geduldet und auf bessere Zeiten gewartet und dabei ihren Dienst nach den besten Kräften gemacht, in eine große Aufregung versetzt, als sie sahen, daß ihnen alles nichts nützt, daß jede Bitte vergeblich ist, ja daß sie noch dadurch verführt werden, daß man Leute, wie Schöpflin und Scherel um 600 Kr., Herrn Klaudy sogar um 1200 Kr. avancieren läßt, wogegen es für das Personal immer kein Geld, dagegen aber immer größere Anstrengungen, größere Strafen und schlechtere Behandlung gibt.

Das Personal hat daher beschlossen, der Direktion ein Memorandum vorzulegen, in welchem eine Regelung der Dienstzeit, eine Regelung der Gehälter und Löhne im Sinne der letzten bei der I. I. Staatsbahn durchgeführten Zugeständnisse, Einführung der Automatik und der Personalkommissionen gefordert wird.

Bei dem wenigen in Verwendung stehenden Personal wäre eine solche Regelung wohl möglich, weil sie mit Rücksicht auf den bedeutenden Reingewinn sehr leicht durchgeführt werden könnte, ohne den Profit des Konzessionärs zu schädigen. Nur muß selbstredend guter Wille und Einsicht vorhanden sein.

Wir hoffen, daß die Direktion sich mit dem Treiben des Herrn Betriebsleiters, Oberinspektor v. Klaudy, der,

als er von der Absicht des Personals, eine Deputation nach Wien zu entsenden und dort ein Memorandum vorzulegen, wie während herumgeht und dem Personal gegenüber verstreute Drohungen ausfließt, nicht einverstanden erklärt. Dieses sonderbare Benehmen des Herrn Betriebsleiters läßt die Vermutung aufkommen, daß es dem Herrn vielmehr um seinen und seines Herrn Vaters Profit geht als um den seines Brotgebers; denn die Besitzerin der Firma wird wohl die Ueberzeugung gewinnen müssen, daß sie mit einem zufriedenen, ausgeruhten und entsprechend entlohnten Personal viel besser auskommen kann und wird als mit einem Personal, welches ausgebeutet, beschimpft und noch dazu schlecht entlohnt wird.

Wir wünschen, daß die Frage der Regelung in friedlichem und günstigen Sinne erledigt wird. Dem Personal rufen wir aber zu: Unterstützt eure Aktion dadurch, daß ihr bis zu dem letzten Mann der Organisation angehört!

Was leistet die Organisation?

(Fortsetzung.)

Aktion der Oberbauarbeiter.

Durchführung: Von den Oberbauarbeitern in Prag, Pardubitz, Strecke Chochen-Halbstadt und Raunitz-Mährisch-Krumau wurden Gesuche um Lohnerhöhung und Verkürzung der Arbeitszeit an die Direktion geleitet.

Erfolg: Den gestellten Forderungen wurde teilweise Rechnung getragen.

Aktion der Weichenwächter in Lieben.

Durchführung: Verfassung und Ueberreichung einer Eingabe um Einführung des zwölfstündigen Dienstes mit darauffolgender 24stündiger Ruhezeit.

Erfolg: Dem Ansuchen wurde voll entsprochen.

Wahlen in den Ausschuss der Betriebskrankenkasse.

Durchführung: Aufstellung der Kandidaten, Drucklegung und Versendung der Flugschriften und Klebezettel; Abdruck der Kandidatenliste im „Eisenbahner“ Nr. 17/1907.

Erfolg: Die von der Organisation aufgestellten Kandidaten wurden mit großer Majorität gewählt. (Siehe „Eisenbahner“ Nr. 30/1907.)

Wahlen in den Ausschuss des Provisions- und Unterstützungsfonds.

Durchführung: Aufstellung der Kandidaten, Drucklegung und Versendung der Flugschriften und Klebezettel; Abdruck der Kandidatenliste im „Eisenbahner“ Nr. 32/1907.

Erfolg: Die von der Organisation aufgestellten Kandidaten wurden mit großer Majorität gewählt.

Wahlen in die Personalkommission.

Durchführung: Aufstellung der Kandidaten, Drucklegung und Versendung der Flugschriften und Klebezettel; Abdruck der Kandidatenliste im „Eisenbahner“ Nr. 3/1908. Das Statut für die Personalkommission ist ebenfalls im „Eisenbahner“ Nr. 3/1908 enthalten.

Erfolg: Die von der Organisation aufgestellten Kandidaten wurden zum größten Teil gewählt. (Siehe „Eisenbahner“ Nr. 9/1908.)

Am 29. und 30. März 1908 fand in Wien eine Konferenz der gewählten Personalkommissionsmitglieder statt, welche sich mit der Stellung der einzubringenden Initiativanträge befaßte. (Siehe „Eisenbahner“ Nr. 11 und 12/1908.) Beschluß und Sitzungsprotokolle sind im „Eisenbahner“ Nr. 15, 16, 17 und 18/1908 abgedruckt.

Eine Deputation aus der Personalkommission sprach am 13. Juli 1908 bei der Direktion vor, um die Durchführung der eingebrachten Anträge zu urgieren.

Kaiser Ferdinands-Nordbahn, beziehungsweise k. k. Nordbahn.

Die Forderungen des Gesamtpersonals.

Durchführung: (Siehe Bericht vom Jahr 1904, Seite 33.) Am 30. Juli 1905 tagte in Mährisch-Strau eine Nordbahnerkonferenz. Auf Grund eines der dort gefaßten Beschlüsse wurde ein Entwurf für die Aenderung der Statuten der Betriebskrankenkasse ausgearbeitet und vom gewählten Krankenkassenausschuss eingeleitet als Antrag eingebracht. Dieser Forderung wurde durch Annahme einer Resolution in einer Reihe von Versammlungen Nachdruck verliehen. (Siehe hierüber die Berichte und Artikel im „Eisenbahner“ Nr. 31/1906.)

Eine Reihe der gestellten Forderungen fand ihre Erfüllung durch die anlässlich der passiven Resistenz gemachten Zugeständnisse wie auch infolge Uebernahme des Personals bei der Verstaatlichung der Nordbahn. (Siehe Verstaatlichungsaktion auf Seite 42 dieses Berichtes.)

Die Forderungen der Lastzugbegleiter.

Durchführung: (Siehe Bericht vom Jahre 1904, Seite 33 und 34.) Am 23. März 1907 überreichte eine Deputation ein die Wünsche des Lastzugspersonals enthaltendes Memorandum bei der Direktion. (Den Bericht hierüber siehe „Eisenbahner“ Nr. 10/1907.) Die gestellten Forderungen werden in der in Durchführung begriffenen Einreichung ihre Erledigung finden.

Die Forderungen der Heizhauschlosser.

Durchführung: Verfassung und Ueberreichung eines Gesuches um Regelung der Arbeitszeit.

Die Forderungen der Verschieber, Wächter, Wagenuntersucher und Stationsaufseher in Floridsdorf.

Durchführung: Verfassung eines Gesuches um Einführung des zwölfstündigen Dienstes mit darauffolgender 24stündiger Ruhezeit und Ueberreichung dieses Gesuches durch eine Deputation am 31. Oktober 1906.

Erfolg: Den Wünschen der Verschieber, Wächter und Stationsaufseher wurde entsprochen; hingegen haben die Wagenuntersucher noch immer einen Dienst von 6, 12 und 18 Stunden zu versehen.

Die Forderungen der Oberbauarbeiter in Floridsdorf.

Durchführung: Verfassung und deputative Ueberreichung eines die Wünsche der Oberbauarbeiter enthaltenden Gesuches.

Die Forderungen der Oberbauarbeiter wurden in der Sitzung des Arbeiterausschusses am 14. April 1908 gestellt. Nachdem dieses nicht Rechnung getragen wurde, beabsichtigten die Oberbauarbeiter die Arbeit einzustellen und konnten davon nur abgehalten werden, daß am 7. Juni eine Deputation vom Arbeiterausschuss bei der Vaudirektion vorsprach. Dieser Deputation wurde baldige Abhilfe versprochen, bis heute jedoch geschah nichts. Der am 22. tagende Arbeiterausschuss wird jedenfalls beschließen, daß, falls die Lohnerhöhung nicht baldigst durchgeführt wird, nächsten Monat tatsächlich die Arbeit eingestellt wird. Der Lohn beträgt noch immer Kr. 2.20, Maximum Kr. 2.40.

Die Forderungen der Wagenuntersucher.

Durchführung: Festsetzung der Forderungen in einer Delegiertenkonferenz am 24. März 1907 in Pörschach und deputative

Ueberreichung des Memorandums, welches die Forderungen enthält, bei der Direktion am 6. April 1907.

Bisher ist noch keine Erledigung dieses Gesuches herabgelangt. Infolge der durchgeführten Verstaatlichung ergaben sich Härten, welche von den Betroffenen als Verschlechterungen empfunden werden; insbesondere die Ungewissheit der Erreichung der Unterbeamtenkategorie und der damit verbundenen Benefizien, weiters die Entziehung der Prämien für entdeckte Wagengebrechen und der üblich gewesenen Remunerationen.

Die Forderungen der Oberbauarbeiter der Streckenleitung Kremier.

Durchführung: Verfassung eines die Forderungen enthaltenden Memorandums. Dieses Gesuch wurde am 29. April 1907 samt den gesammelten Unterschriften im Dienstwege überreicht.

Erfolg: Die Löhne wurden durchgehends um 20 % erhöht.

Die Forderungen der Weichenwächter und Verschieber der Station Kremier.

Durchführung: Verfassung eines Gesuches, in welchem die Einführung des zwölfstündigen Dienstes mit darauffolgender 24stündiger Ruhezeit verlangt wird.

Die Forderungen der Oberbauarbeiter in Wallachisch-Meseritsch.

Durchführung: Infolge Abweisung der feinerzeit gestellten Forderungen kam es zu einer Arbeitseinstellung, welche eine Intervention bei der Direktion am 6. Mai 1907 notwendig machte.

Erfolg: Die Löhne, welche sich bisher zwischen Kr. 1.40 bis Kr. 2.40 bewegten, wurden Kr. 1.50 bis Kr. 2.50 erhöht. — Seither wurden die Löhne abermals, und zwar auf Kr. 1.70 bis Kr. 2.60 erhöht. — Die Frauen erhalten Kr. 1.30 bis Kr. 1.40 Taglohn.

Die Forderungen der Kohlenarbeiter in Pörschach.

Durchführung: Verfassung eines Gesuches, welches mit den gesammelten Unterschriften im Dienstwege der Direktion überreicht wurde.

Die Forderungen der Lokomotivführer.

Durchführung: Aufstellung der Forderungen in einer am 16. April 1907 in Pörschach stattgefundenen Konferenz. Verfassung und Ueberreichung eines die Forderungen enthaltenden Memorandums. (Den Bericht über die Konferenz siehe „Eisenbahner“ Nr. 13/1907.) — Das Memorandum wurde am 13. Juni 1907 durch den Abgeordneten Genossen Tomisch dem Direktor Baron W a n h a n s überreicht und zugleich das Gesuch um Einleitung einer Enquete der Heizhausleiter und der Personalvertreter verlangt. Am 2. April 1908 fand abermals eine Konferenz des Maschinenpersonals in Pörschach statt. (Siehe hierüber den Bericht im „Eisenbahner“ Nr. 11/1908.)

Wahlen in den Ausschuss der Betriebskrankenkasse.

Durchführung: Aufstellung der Kandidaten, Versendung einer Flugschrift und Abdruck der Kandidatenliste im „Eisenbahner“ in den Nummern 15 bis 19/1906.

Erfolg: Die von der Organisation aufgestellten Kandidaten wurden mit großer Majorität gewählt. Das Wahlergebnis wurde im „Eisenbahner“ Nr. 21/1906 bekanntgegeben.

Wahlen in die Personalkommission und in die lokalen Arbeiterausschüsse.

Durchführung: Aufstellung der Kandidaten, Drucklegung und Versendung der Flugschriften und Klebezettel. Abdruck der Kandidatenlisten im „Eisenbahner“ in den Nummern 27 und 28/1907.

Erfolg: Die von der Organisation für die Personalkommission aufgestellten Kandidaten wurden mit großer Majorität gewählt. Liste der Gewählten siehe „Eisenbahner“ Nr. 32 und 33/1907. Am 5. November 1907 fand eine Konferenz der Personalkommissionsmitglieder in Pörschach statt. Ueber die ersten offiziellen Verhandlungen berichtet der „Eisenbahner“ in Nr. 35/1907. Voronferenz in Pörschach am 12. April 1908 siehe „Eisenbahner“ Nr. 12/1908.

Oesterreichische Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn.

Die Forderungen der Werkstättenarbeiter.

Durchführung: Am 11. Juni 1905 tagte in Nürnberg eine Konferenz der Werkstättenbelegierten, auf welcher die aufzustellenden Forderungen besprochen und über die Form der zur Durchsetzung dieser Forderungen einzuleitenden Aktion beraten wurde.

Erfolg: Ein Teil der aufgestellten Forderungen wurde bereits durch die anlässlich der passiven Resistenz gemachten Zugeständnisse erfüllt.

Aktion bezüglich der Fahrtbegünstigungen.

Durchführung: Siehe Bericht vom Jahre 1904, Seite 34.

Erfolg: Die Verwaltung der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn ist dem Uebereinkommen mit den übrigen Bahnverwaltungen beigetreten und wurden die Regieeinheitsätze dementsprechend herabgesetzt. (Siehe „Eisenbahner“ Nr. 36/1906.)

Die Forderungen der Oberbauarbeiter.

Durchführung: Abhaltung einer Delegiertenkonferenz in Nürnberg am 7. April 1907. Die dort aufgestellten Forderungen wurden in einem Memorandum zusammengefaßt und der Direktion überreicht.

In dieser Konferenz wurde auch gegen die Vorlage von Reversen bezüglich sofortiger Auflösung des Dienstverhältnisses Stellung genommen. In dieser Sache intervenierte der Vertreter der Organisation bei der Direktion; auf Grund dieser Intervention wurden die wegen Nichtunterfertigung der Reverse ausgesprochenen Entlassungen wieder rückgängig gemacht.

Aktion gegen die Reduzierung der Akkordpreise in der Werkstätte Reichenberg.

Durchführung: Alle Versuche der Arbeiter, eine Regelung der Akkordpreise herbeizuführen, blieben erfolglos, weshalb ein Vertreter des Prager Sekretariats bei der Werkstättenleitung in Reichenberg intervenierte.

Die Forderungen der Magazinsarbeiter in Königgrätz.

Durchführung: Am 28. September 1905 sprachen die Magazinsarbeiter beim Magazinschef vor und stellten ihre Forderungen bezüglich Regelung der Arbeitszeit, Akkord zc. Da die Arbeiter brüskt abgewiesen wurden, traten sie sofort in den Streik; beteiligt waren 62 Magazinsarbeiter. Am selben Tage nachmittags wurden den Arbeitern sichere Versicherungen gegeben, worauf die Arbeit wieder aufgenommen wurde.

Erfolg: Die meisten der gestellten Forderungen wurden erfüllt. Deswegen verweisen wir auf die Berichte im „Eisenbahner“ in den Nummern 30 und 31/1905.

Die Forderungen der Verladeaufseher und Magazinere in Wien.

Durchführung: Verfassung und Ueberreichung eines Gesuches um Entschädigung für den Nachtdienst.

Erfolg: Vermehrung der Partien von 7 auf 10, so daß die Beteiligten nur jede zehnte Nacht Dienst machen müssen.

Die Forderungen des Verschieb- und Wächterpersonals in Wien.

Durchführung: Verfassung und Ueberreichung eines Gesuches um Einführung des zwölfstündigen Dienstes mit darauffolgender 24stündiger Ruhezeit. (Mai 1906.) Am 27. September 1906 urgirte der Vertreter der Organisation die Erledigung des

Gesuches bei der Direktion. Am 4. Jänner 1907 sprach in dieser Angelegenheit eine Deputation bei der Direktion vor.

Erfolg: Dem Ansuchen entsprechend wurde die zwölfstündige Dienstzeit mit darauffolgender 24stündiger Ruhezeit eingeführt. Weiters wurde den Oberverschiebern und Verschiebern in den Gehaltsstufen von 720 Kr. und 840 Kr. eine Dienstzulage von 10 Kr., respektive 5 Kr. monatlich bewilligt.

Am 3. Juli 1907 wurde seitens der Wächter auf den Posten Nr. 1, 6, 7, 7a, 8 und 8a ein neuerliches Ansuchen überreicht, da diese bei der Reform der Dienstverteilung keine Berücksichtigung fanden.

Erfolg: Sämtliche Weichenwächterposten erhielten die zwölfstündige Dienstzeit mit darauffolgender 24stündiger Ruhezeit.

Reichskonferenz

der Lokomotivheizer aller österreichischen Bahnen.

Am Montag den 24. Mai d. J. tagte in Wien, Arbeiterheim, X. Bezirk, eine Reichskonferenz der Lokomotivheizer aller österreichischen Bahnen, die von 74 Delegierten aus 65 Ortsgruppen, beziehungsweise Heizhäufen besetzt war. Außer diesen waren noch anwesend zwei Vertreter des westgalizischen Heizervereines. Die Zentrale hatte die Genossen Sch w a b, Adolf Müller und S o m i t s c h entsandt, das Prager Sekretariat den Genossen P r o b e c k y; von der Personalkommission erschienen Genosse S m e j t a l. Zur Verhandlung standen drei Punkte, und zwar:

1. Die Lage, Forderungen und Wünsche des Heizerpersonals aller Bahnen.
2. Organisation und Agitation, Stellungnahme zu der von den Gegnern unserer Organisation geplanten Gründung eines eigenen Heizervereines.
3. Eventuelles.

Genosse S c h w a b, Obmann der Zentrale, eröffnete die Versammlung mit einer herzlichen Ansprache und erzielte dem Genossen Adolf Müller das Wort, welcher über die beiden ersten Punkte ein ausführliches Referat erstattete, das mit großem Beifall aufgenommen wurde.

Nach einer sehr eingehenden Debatte, in der die traurige Lage der Heizer sowie die Schädlichkeit einer separatistischen Organisation insbesondere lebhaft zur Erörterung kam, wurden folgende Resolutionen beschlossen:

Resolution I.

Die am 24. Mai 1909 in Wien im Arbeiterheim zahlreich versammelten Delegierten der Lokomotivheizer sämtlicher Bahnen Oesterreichs beschließen, in Erwägung, daß die Lage der Bediensteten dieser Kategorie, trotz der in den letzten Jahren durch die Organisation erreichten Verbesserungen, und zwar insbesondere durch die herrschende und noch stets zunehmende Teuerung aller Lebensmittel und Bedarfsartikel sowie der Wohnungen, noch immer eine sehr traurige ist und daher einer dringenden, weiteren Verbesserung bedarf, die Zentrale des „Allgemeinen Rechtsschutz- und Genossenschaftsvereines für Oesterreich“ zu ersuchen, folgende Wünsche der Lokomotivheizer sämtlicher Bahnen Oesterreichs, die bereits in den Personalkommissionen und Arbeiterausschüssen als Anträge eingebracht und angenommen wurden, einer ehestmöglichsten entsprechenden Durchführung zuführen zu wollen:

Einführung eines Minimallohnes von 3 Kr.; bei der Südbahn Einreihung in die Gruppe A der bestehenden Lohnklassen. Nach zweijähriger Verwendung beim Heizerdienst und nach Ablegung der vorgeschriebenen Prüfungen definitive Anstellung als Lokomotivheizer. Ueberall dort, wo seit dem Jahre 1897 bis zum Jahre 1907 keine Stabilisierungen der Lokomotivheizer erfolgten, sollen den Lokomotivheizern drei provisorische Jahre in Anrechnung gebracht werden.

Endliche Durchführung der im Vorjahre betreffend die Verbesserung der Automaten seitens des k. k. Eisenbahnministeriums zugestandenen Verbesserungen für alle in das Staatsbahnnetz gegenwärtig gehörenden sowie auch die noch im Privatbesitz sich befindlichen Bahnen.

Erhöhung der Endgehaltsstufe auf 1800 Kr.; die Vorrückungsfristen sind mit je zwei Jahren festzusetzen.

Gewährung von Ausgleichsabancements an alle älteren Diener, welche gegenüber den jüngeren Kollegen unverschuldet zurückgesetzt erscheinen, und zwar in folgendem Ausmaße: Allen Lokomotivheizern, welche am 1. Jänner 1905 und früher angestellt wurden, soll die nächste normale Vorrückungsfrist um ein halbes Jahr, die am 1. Jänner 1900 und früher angestellt wurden, um ein Jahr, die am 1. Jänner 1895 und früher angestellt wurden, sollen die zwei nächsten Vorrückungsfristen um je ein Jahr und die am 1. Jänner 1890 und früher angestellt wurden, sollen die nächsten drei Vorrückungsfristen um je ein Jahr gekürzt werden.

Regelung der Monturfrage in folgender Weise:

Gewährung von 3 blauen Waschanzügen jährlich,		
1 kurzen Pelz	mit zweijähriger Tragdauer,	
1 „ Lodenrock	„	„
1 Pelzmütze	„ einjähriger	„
1 Dienststappe	„	„
1 Tuchbluse	„	„

Diese Monturstücke sind auch den nicht angestellten Lokomotivheizern zu gewähren.

Beziehung der Vertrauensmänner der Heizer zur Erstellung der Turnusse.

Herabsetzung der durchschnittlichen Dienstleistung des Lokomotivpersonals von 11 auf 9 Stunden.

Einführung des 12stündigen Dienstes mit darauffolgender 24stündiger Ruhezeit für das gesamte Reserverdienst versehenende Lokomotivpersonal und für die Oberheizer.

Gewährung von Erholungsurlauben an sämtliche Lokomotivheizer, und zwar:

unter 10	Jahren Dienstzeit mit 10 Tagen
über 10 bis 15	„ „ „ 14 „
„ 15 „ 20	„ „ „ 20 „
„ 20	„ „ „ 28 „

Verteilung entsprechender Dienstposten, wie zum Beispiel Oberheizer- und Pumpenwärterposten an Lokomotivheizer, welche im Dienste untauglich werden.

Erhöhung des Fahrgeührenverdienstes der Lokomotivheizer der k. k. Staatsbahnen auf 65 Prozent des Fahrgeührenverdienstes des Lokomotivführers ohne irgend welche Schädigung des Fahrgeührenverdienstes des letzteren.

Gewährung von Kilometergeld und Rapportbüchern für sämtliche Lokomotivheizer.

Gewährung einer fixen Entschädigung von 30 Kr. monatlich, unbeschadet der Nachtdienstzulage an die Oberheizer als Entschädigung für den Verbleibentgang beim Kilometergeld.

Erhöhung der Standerhaltungsprämie beim Lokomotivheizer von 10 auf 20 Prozent.

Anrechnung der anderthalbfachen Dienstzeit mit einem Fünftel Zuschlag für die Lokomotivheizer.

Befreiung der beim Fahrdienst in Verwendung stehenden Heizer vom Reinigen und Putzen; diese Arbeiten sollen von eigens hiezu bestellten Arbeitern aus dem Heizhaus verrichtet werden.

Anerkennung der Vertrauensmänner seitens der vorgesetzten Dienststellen.

Resolution II.

In der letzten Zeit bemühen sich einzelne Lokomotivführer, einige separate Vereine der Heizer, so zum Beispiel einen Reichsverein der Heizer in Wien, einen Landesverein der Heizer in Prag u. f. w. zu bilden.

Die am 24. Mai in Wien tagende Reichskonferenz der Heizer aller österreichischen Eisenbahnen beschließt gegenüber diesen Bestrebungen einzelner Kollegen folgende Erklärung:

Eine Gründung irgend eines separaten Vereines der Heizer bedeutet speziell in der heutigen Situation eine große Schädigung der gesamten Bestrebungen der Heizer, welche sich hauptsächlich in der baldmöglichsten Zeit an den Existenzverhältnissen der Heizer aller Bahnen fühlbar machen würde.

Die Reichskonferenz warnt daher vor solchen unüberlegten Schritten einzelner Kollegen und fordert diese Kollegen auf, die so zum Schaden der Heizer verbrauchte Energie der Arbeit zugunsten der Heizer und ihrer Familien in der einheitlichen Organisation des gesamten Personals zu widmen.

Das Werk einer Zerspaltung der Heizerorganisation in separate Vereine ist ursprünglich aus den Reihen der verbittertesten Feinde der Eisenbahnerorganisation entstanden und kann schon aus diesem Grunde nichts Gutes für die Heizer zeitigen.

So wie es die anderen Kategorien der Eisenbahnbediensteten verstanden, durch eigene Arbeit in der einheitlichen Eisenbahnerorganisation so verdiente schöne Erfolge, an denen auch — wie zum Beispiel bei den Zugführern betreffend die Verbesserung der Automatik z. — die Heizer partizipieren, zu erringen, müssen auch die Heizer mit dem Bestreben befasst werden, die Kraft und Macht der einheitlichen Eisenbahnerorganisation ihren Wünschen und Forderungen dienbar zu machen.

Diese separaten Bestrebungen und das damit verbundene Ausschließen aus der Kraft und Macht der einheitlichen Organisation der Eisenbahner bilden eine schwere Schädigung der Heizer und muß daher ein solcher Vorgang von der Konferenz auf das schärfste verurteilt werden.

Im Sinne der bisher in den Kämpfen der organisierten Eisenbahner gewonnenen Ueberzeugung, daß nur die Einigkeit eine solide Grundlage für ein erfolgreiches Fortschreiten in den sozialen Bestrebungen der Eisenbahner insgesamt bilden kann, warnt die Reichskonferenz der Lokomotivheizer noch im letzten Moment vor dem Gründen separater Heizervereine und fordert alle Heizer zur Arbeit in der einheitlichen Eisenbahnerorganisation auf, welche ausschließlich eine Erfüllung der Forderungen und der Wünsche der Heizer aller Bahnen verbürgt.

Schließlich erklärt die Konferenz im Sinne des vorliegenden Antrages der Triester Heizer ausdrücklich, der Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines und den gesamten Vertrauensmännern der Organisation für das bisherige Wirken im Interesse der Heizer das vollste Vertrauen auszusprechen. Die versammelten Delegierten verpflichten sich, durch eifrige Mitarbeit zum Ausbau der einheitlichen Organisation unter der Kategorie der Heizer sämtlicher Bahnen dafür Sorge zu tragen, daß die Bestrebungen der Organisation zur Verbesserung der Lage des Heizerpersonales einen wirklichen Rückhalt haben. Zu diesem Zwecke erachtet es die Konferenz für dringend notwendig, daß auch unter dem Heizerpersonale analog anderen Kategorien das Vertrauensmännersystem ausgebaut wird und zwar in folgender Weise: In allen Heizhäusern sind Vertrauensmänner aufzustellen, ebenso sind in jedem Direktionsbezirk am Orte der Personalabteilung und der Arbeiterauschüsse Direktionsvertrauensmänner zu wählen. Die lokalen Vertrauensmänner haben mit ihren Ortsgruppen und mit den Direktionsvertrauensmännern in steter Verbindung zu bleiben und haben die lokalen Vertrauensmänner und die Direktionsvertrauensmänner, wo nicht ohnehin ein Mitglied der Personalabteilung und des Arbeiterauschusses vom Heizerpersonal als korrespondierendes Mitglied fungiert, als korrespondierende Vertrauensmänner der Personalabteilung im Einvernehmen mit den Ortsgruppenleitungen zu fungieren. Bevor Anträge in den Personalabteilungen und Arbeiterauschüssen der verschiedenen Bahnen und Direktionsbezirke eingebracht werden, müssen dieselben, um ein einheitliches Vorgehen zu ermöglichen, der Zentrale zur Begutachtung vorgelegt werden. Die Wahlen der Vertrauensmänner sind ehemitlichst vorzunehmen und sind die Namen und genauen Adressen der gewählten Vertrauensmänner der Zentrale bekanntzugeben.

Die Konferenz begann um halb 10 Uhr vormittags und endete um 6 Uhr abends.

Inland.

Konferenz der Zugbegleiter der k. k. Staatsbahnen und der k. k. Nordbahn. Dienstag den 18. Mai 1909 fand im Gartenhof des Favoritener Arbeiterheimes eine Konferenz der Zugbegleiter der k. k. Staatsbahnen und der k. k. Nordbahn und der dem Zugbegleitersstand angehörenden Personalabteilungsmitglieder statt, die sich vornehmlich mit der Regelung der Fahrgebühren beschäftigte.

An der Konferenz nahmen 61 Delegierte, die 67 Orte vertraten, und 11 Mitglieder von Personalabteilungen teil.

Bei der Konferenz, bei der der Obmann unserer Organisation Genosse Josef Schwab den Vorsitz führte, berichtete Genosse Reichratsabgeordneter Tomšik über den Stand der Regelung der Fahrgebühren und die diesbezügliche Gleichstellung der Personen- und Lastzugsbegleiter.

Abgeordneter Tomšik gab eine detaillierte Darstellung von dem Verlauf dieser Angelegenheit und verwies darauf, daß man dem Eisenbahnministerium nicht die Möglichkeit schaffen dürfe, die Verantwortung für entliehene Fehler abzumwälzen, wie es das Eisenbahnministerium bei der Schaffung der Automatik getan habe, indem es die Fehler der Automatik dem Umstand zugeschoben habe, daß das Eisenbahnministerium bei der Schaffung derselben gedrängt worden sei. Nunmehr sei aber die Regelung dieser Angelegenheit reif. Genosse Reichratsabgeordneter Tomšik teilt mit, daß im Budgetausschuß von unserer Partei die Zustimmung des Eisenbahnministeriums zu den Kosten des Mehrerfordernisses von den für die Erhöhung der Fahrgebühren bewilligten Betrages von 3 Millionen Kronen auf die Kosten der Gleichstellung des Personen- und Lastzugspersonals verlangt werde. Dadurch sei deutlich die gegnerische Verleumdung, unsere Organisation hätte mit der Regierung einen Pakt geschlossen, innerhalb von vier Jahren keine neuen Forderungen zu stellen, gekennzeichnet.

Die Ausführungen des Genossen Reichratsabgeordneten Tomšik fanden bei der Konferenz allgemeinen Beifall.

Es entwickelte sich sodann eine rege Debatte. Nach dem Schlußwort des Genossen Weigl, der als Vertreter der Zentrale erschienen war, wurden zwei Resolutionen gefaßt.

Die erste erklärt das Beharren des Zugbegleiterspersonals auf den ursprünglichen Forderungen bezüglich der Erhöhung der Fahrgebühren und der Gebühren für Ruhezeiten.

Die zweite fordert entschieden die Gleichstellung der Personen- und Lastzugsbegleiter bezüglich der Fahrgebühren.

Es wurde eine aus den Genossen Schöber, Wabitsch, Gattinger, Jotl und Korinek bestehende

Deputation beauftragt, dem Eisenbahnministerium die Beschlüsse der Konferenz mitzuteilen.

Unter Eventuelles wurde über Antrag des Genossen Schöber beschlossen, die Personalabteilungsmitglieder zu verpflichten, die Zentrale von den in den Sitzungen der Personalabteilungen gestellten Anträgen und gefaßten Beschlüssen zu verständigen. Das einlaufende Material ist von der Zentrale zu sammeln.

Nachdem der Vorsitzende Genosse Schwab an die Delegierten Dankesworte für die rege Beteiligung an den Verhandlungen der Konferenz gerichtet, und nachdem er um eine zweckentsprechende Berichterstattung in den Ortsgruppen ersucht hatte, schloß er die Konferenz.

Lieber Hungertypus als niedrigere Getreidepreise. Im österreichischen Reichsrat wurde von den polnischen Abgeordneten der Antrag eingebracht, die Regierung möge die Getreidezölle vom 21. Mai bis 21. August aufheben, um der Teuerung vorzubeugen. „Pesti Hirlap“, das Blatt der Pester Getreidemaler, schreibt hierauf wörtlich:

Wir erklären, daß, selbst wenn der Hungertypus von Kumburg bis Cattaro und von Bregenz bis Czernowitz haufenweise seine Opfer hinwegnehmen würde, selbst in diesem Falle dürfte man die Hüllschranken dem fremden Getreide nicht öffnen.

Wahrlich, ein so hoher Grad von Zynismus ist selbst in der Welt des Kapitalismus, in der die Persönlichkeit des Menschen nichts gilt, unerhört. So roh und plump pflegen die Verteidiger der kapitalistischen Weltordnung sonst ihre Menschenverachtung nicht zu enthüllen.

Gegen die Erhöhung der Personentaxen sprach im Budgetausschuß des Abgeordnetenhauses Abgeordneter Dr. Ellenbogen. Er führte aus:

Die allgemeine Mollat auf den Konsumenten, die von Herrn v. Bilinski begonnen wurde, findet ihre Fortsetzung in der Erhöhung der Personentaxen, insbesondere der III. Klasse. Die Ausrede der Regierung, daß trotz Erhöhung die III. Klasse billiger sein werde als in Deutschland, ist unrichtig, weil es dort eine Klasse III und IV gebe, die billiger und mindestens gleich wert sei als unsere dritte. Auch fehlen draußen die enormen Schnellzugs-Ausschlagsgebühren, insbesondere auf lange Strecken. Diese neue Fahrartensteuer samt der Bier- und Branntweinsteuererhöhung ergibt eine Finanzpolitik, die von den Massen unmöglich mehr ertragen werden kann, weshalb sich die Regierung auf den schärfsten Widerstand gefaßt machen möge. Ein Pendant zu dieser Art von Sozial- und Wirtschaftspolitik bedeutet die Erhöhung der Kohlentaxen, die wieder den Konsum der breiten Massen trifft. Die Ermäßigung für Ostau ist ein Spezialgeschenk an die dortigen Kohlenrubenbesitzer, dessen Wirkung eine ähnliche sein wird wie die des Einzolles zugunsten des Eisenkartells: zur persönlichen Bereicherung ohne Nutzen für den Staat. Derlei wahllose Tarifierhöhungen entfremden selbst die Anhänger der Tarifierhöhung. Er verlangt Aufklärung darüber, ob es bei diesen Plänen bleiben werde.

Der Staat — Tarifbrecher. Unter diesem Titel schreibt das Buchdruckerorgan „Vorwärts“: Die Direktion der k. k. s. s. schreibt in der „Wiener Zeitung“ 22 Dienstposten für Fahrkartendrucker aus; diese müssen entweder das Buch- oder Steindruckergewerbe erlernt haben. Diese Posten werden nun mit jährlich 900 Kr. und 350 Kr. Quartiergeld, das sind wöchentlich Kr. 24-03 „honoriert“. Für Wien beträgt laut Normallohnstarif bis zum 31. Dezember 1909 das wöchentliche Minimum 31 Kr., jährlich 1612 Kr. Die Dauer einer Ausbildezeit beträgt tariflich vier Wochen, bei der Nordbahndirektion zu drei Jahren. Nach Ansicht eines simplen Staatsbürgers wäre es Pflicht des Staates, seine Arbeiter besser zu bezahlen als die Privatbetriebe, doch hat noch keine österreichische Regierung diese Ansicht befolgt, selbstverständlich auch nicht die jetzige, die in dem Fahrwasser der arbeitserindlichen christlichsozialen Sippe schwimmt.

Unwillkürlich muß man sich bei dieser Gelegenheit an den Tarifkonferenzen im Jahre 1905, die unter dem Vorhange des seither verstorbenen Sektionsrates Dr. Bach im Handelsministerium stattfanden, erinnern. Dr. Bach gab namens seines Chefs, des Handelsministers, folgende Erklärung zum Schluß der Konferenz ab:

Und nun, meine Herren, gestalten Sie nochmals, daß ich in meinem Namen und im Namen meines Stellvertreters für die Worte Ihrer Anerkennung besonderen Dank sage und gleichzeitig damit die selbstverständliche Versicherung gebe, daß sowohl mein Herr Chef als ich bestrebt sein werden, die Zusagen, die wir Ihnen gemacht haben, auch möglichst bald einzulösen. Ich hoffe, daß der Tarif nicht viel früher in Kraft treten wird, als die Bestimmung betreffend die staatlichen Lieferungen.

Der Tarif ist jetzt schon das vierte Jahr in Kraft, der Erlaß betreffend die Vergebung der staatlichen Arbeiten trotz Ungenügen und Interpellationen nicht verlaublich. Nicht nur, daß die Regierung das gegebene Wort nicht einhält, bricht sie selbst den Tarif in der unverantwortlichsten Weise. Wenn ein ganz gewöhnlicher Mensch sein gegebenes Wort nicht einlöst, wird er als unanständig betrachtet. Wie weit bei der Regierung die Moral eingedrungen ist, um beurteilen zu können, ob es anständig sei, ein gegebenes Wort nicht einzulösen, entzieht sich unserer Beurteilung.

Christlichsoziale Arbeiterfreundlichkeit. Der Oberkurator der niederösterreichischen Landes-Hypothekensanstalt Reichratsabgeordneter Leopold Steiner ist bekanntlich seit einigen Jahren von der Regierung ernanntes Mitglied des Vorstandes der territorialen Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt für Wien und Niederösterreich. Seit er im Vorstand sitzt, ist die christlichsoziale Partei in der Unfallversicherungsanstalt sozusagen offiziell vertreten; trotzdem ist die finanzielle Lage der Anstalt nicht besser geworden, eher das Gegenteil. Herr Steiner hat nun unlängst im Vorstand der Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt einen Antrag eingebracht, der den Zweck hat, die Anstalt zu sanieren, und folgenden Wortlaut hat:

Jenen, seit zwei oder mehr Jahren im Rentengenuß stehenden Verletzten, die bei ihrem bisherigen oder einem anderen Arbeitgeber wieder in eine ihrem Zustand angemessene Beschäftigung getreten sind und hierdurch zumindest denselben Jahresarbeitsverdienst beziehen wie vor dem Unfall, ist für die Dauer dieses Lohnverhältnisses der Weiterbezug der Rente zu sistieren.

Dauernd im Ausland sich aufhaltende Verletzte, deren Jahresarbeitsverdienst nicht ohne besondere Schwierigkeiten zu vermitteln ist, sind gemäß § 42, Unfallversicherungsgesetz, abzufinden.

Dazu bemerkt der „Arbeiter-Schutz“ sehr treffend:

Nach alledem ist die Frage gestattet, wie der Oberkurator Steiner den Mut aufbrachte, seinen gegen die in der Industrie zum Schaden gekommenen Arbeiter gerichteten Antrag einzubringen. Diese Frage ist um so berechtigter, als Herr Steiner, der selbst aus dem arbeitenden Volke hervorgegangen ist, doch wissen muß, welche große Bedeutung die Rente für den Arbeiter hat. Herr Leopold Steiner hat es in der Politik weit gebracht, er hat ein Einkommen, um das ihn ein Minister beneiden könnte, um so mehr sollte er den Arbeitern, die in der Industrie ihre geraden Glieder verloren, die paar Kronen Rente gönnen. Traurig ist es, daß gerade Herr Leopold Steiner, der gewesene Zimmermaler und Anstreicher, einen derartig arbeitserindlichen Antrag einbrachte. Warum fällt es ihm nicht ein, die Betriebsinhaber zur Sanierung der Anstalt heranzuziehen? Wahrscheinlich denkt er an die Zeit, da er noch das Gewerbe betrieb und so schwer die Beiträge zur Krankenversicherung zu zahlen pflegte. Schon zu einer Zeit, als er mit Hilfe Doktor Ueugers seine politische Laufbahn eingeschlagen hatte, mußte die genossenschaftliche Krankenkasse der Maler und Anstreicher dem Herrn Leopold Steiner durch Doktor Karl Drnstein die Pfändung androhen, bis er sich entschloß, die Beiträge zu leisten. Wenn man selber eine so schwere Hand zum zahlen hat, mutet man auch anderen nicht zu, daß sie zahlen sollen.

Herstellung eines dritten Gleises auf der Ferdinands-Nordbahn. In seiner letzten Rede im Budgetausschuß des Abgeordnetenhauses erwähnte der Eisenbahnminister, daß die Projekte zur Legung des dritten und vierten Gleises auf einzelnen Strecken der Ferdinands-Nordbahn ernstlich studiert werden. Bisher verfügte die Nordbahn nur auf der Teilstrecke Gruschnau—Oberberg über ein drittes Gleis. Wie das „Eisenbahnblatt“ erfährt, wird jetzt an der Ausführung eines Projektes für die Herstellung eines Gleises auf der Strecke Wien—Gruschnau gearbeitet, wobei vorerst die Teilstrecken Wien—Bundenburg und Prerau—Gruschnau in Betracht kommen. Die Projektarbeiten für die restlichen Teilstrecken werden späterhin beginnen. Bei diesen Projektarbeiten für ein drittes Gleis wird übrigens schon die immerhin nahe Möglichkeit der Anlage eines vierten Gleises berücksichtigt werden, denn der Verkehr der Nordbahn wird vereinfacht wohl auch nicht mehr auf drei Gleisen zu bewältigen sein. Der Kostenaufwand für die Herstellung des dritten Gleises wird mit 50 bis 55 Millionen Kronen veranschlagt, wobei der größere Betrag dann erforderlich sein würde, wenn im Hinblick auf die Gleisvermehrung ein Neubau, also nicht etwa bloß die Verbreiterung der Donaubrücke der Nordbahn in Betracht zu ziehen wäre. Das dritte Gleis dürfte bis zum Jahre 1914 vollendet sein.

Ausland.

Ein Streik der Lokomotivführer in Amerika. Aus New-York wird gemeldet: Infolge des Streiks der weichen Lokomotivführer, der sich gegen die Anstellung von Negern als Heizer richtet, ist der Betrieb der Georgia Railroad auf 800 Kilometer Streckenlänge lahmgelegt. Das Publikum sympathisiert mit den Streikenden, weswegen der Gouverneur die Aufbietung von Truppen zum Schutze des Bahneigentums verweigerte.

Der Streik der Postbeamten in Frankreich. Der Streik der Postbeamten in Paris ist so gut wie verloren. Die Reihen der Streikenden lichten sich von Tag zu Tag, müde und gebrochen kehren sie scharenweise in die Sklaverei der kapitalistischen Republik zurück. Statt auf eigene Kraft zu bauen, vertrauen sie zu sehr auf die Unterstützung der Arbeiterorganisationen, von denen sie die Proklamierung des Generalstreiks erwarten. Wohl hat der Vorstand der Arbeitskonföderation im „Prinzip“ die Einleitung beschlossen, aber der Beschluß dürfte kaum mehr geeignet sein, den Poststreik wieder aufleben zu lassen, abgesehen, daß eine Anzahl wichtiger Organisationen erklärt hat, an dem Generalstreik sich nicht zu beteiligen. In Frankreich fehlen eben sowohl in der politischen wie in der gewerkschaftlichen Bewegung alle Bedingungen eines Erfolges, vor allem aber Einigkeit und festgefugte auf praktische Tätigkeit aufgebaute Organisationen. Die Niederlage der Postbeamten ist eine schwere Niederlage nicht nur für die Staatsanstellung, die sich nun auf brutale Handhabung der Autorität gefaßt machen müssen, sondern auch für die französische Arbeiterbewegung überhaupt. Und für diese Wirkung ist ziemlich gleichgültig, ob das von vornherein zum Mißlingen verurteilte Experiment mit dem von den wichtigsten und stärksten Organisationen — Eisenbahnern, Bergarbeitern u. f. w. — abgelehnten „Generalstreik“ noch unternommen wird oder nicht.

Die Macht einer starken Organisation. Die Generaldirektion der schweizerischen Bundesbahnen hat an das Personal der Gotthardbahn ein Rundschreiben erlassen, wonach den Beamten, Angestellten und Arbeitern bis Ende 1909 der Fortbezug der bisher gezahlten Gehälter zugesichert wird, mit der Einschränkung, daß für die Oberbeamten das Gehaltshöchstmaß von 9000 Frs. nicht überschritten werden darf. Die weitere Bewilligung dieser Bezüge bis zum 31. März 1912 soll beim eidgenössischen Parlament beantragt werden und letzteres hat hiergegen auch keine Einwendungen erhoben. Infolge dieses Entgegenkommens durch die Direktion der Bundesbahnen empfahl der Ausschuß des Personals der Gotthardbahn diesem den Eintritt in die Bundesbahnen und in der festen Meinung, daß die Verbände der schweizerischen Eisenbahnerangestellten und Arbeiter, in welche die Gotthardbahner nun als Mitglieder übergehen, auch für die Zukunft über die Einhaltung dieser Versprechungen wachen werden. Ob die Gotthardbahner ihre Interessen auch ohne starke Organisation hätten wahren können?

Investitionen amerikanischer Eisenbahnen. Dem Pariser „New York Herald“ wird aus New-York gemeldet: Die Atchisonbahn hat den Bau von 200 Meilen Eisenbahnlinien in Texas in Auftrag gegeben. — Die St. Paulbahn baut 200 Meilen Bahnlängen in Dakota. — Die Pullman Car Company nimmt Investitionen im Betrage von 3 Millionen Dollars vor; nach Fertigstellung der Erweiterungen werden die Werke — die größten ihrer Art —, in der Lage sein, jährlich 50.000 Waggons zu erzeugen.

Leset und abonniert die „Arbeiter-Zeitung“.

Aus dem Gerichtssaal.

Unfall durch Blutzug auf der Lokomotive. Der Lokomotivführer Alois Grob stand am 14. November 1906 in der Station Szeged im Dienst. Er wollte gerade die Maschinensteuerung verlassen und strengte sich hierbei derart an, daß er zu Husten anfing, worauf ihm Blut aus dem Mund kam und er infolge seiner Schwäche nach Hause geführt werden mußte. Einen Monat lang blieb er wegen Bluthustens in ärztlicher Behandlung, trat dann wieder den Dienst an, bis er am 1. März 1907 neuerlich erkrankte und am 25. Juli 1907 an Lungentuberkulose starb. Die hinterlassene Witwe Maria Grob machte durch ihren Anwalt Dr. Leopold Kab mittelst Klage beim Schiedsgericht ihren Anspruch auf Zuerkennung einer Witwenrente geltend. Die Verhandlung ergab, daß die Lokomotive des Alois Grob schon vor dem Unfalltag schwer zu bedienen war. Sowohl der Maschinenmeister als auch der Heizer bestätigten, daß die Steuerung der Maschine außerordentlich schwer ging und daß insbesondere Grob schon vor dem Unfall über diesen Schweregang der Lokomotive Klage geführt hatte. Wahrscheinlich waren junge Heizer, die substituungsweise mit der dem Grob zugewiesenen Reserve-Lokomotive einigemal vor dem Unfall gefahren waren, mit der Lokomotive schlecht umgegangen, so daß die Steuerung der Lokomotive nur schwer und mit großer Anstrengung zu handhaben war.

Der Sachverständige, Dozent Dr. Erben, bezeichnete es in seinem Gutachten als möglich, daß Grob sich den Bluthusten durch die schwere Arbeit, die er bei dieser schwergehenden Lokomotive aufwenden mußte, zugezogen hat. Da der Zeitraum zwischen dem nach dem Bluthusten erfolgten Dienstantritt und der neuerlichen Erkrankung des Grob nur ungefähr 2 1/2 Monate beträgt, die Arbeitskollegen bestätigt hatten, daß Grob vor dem Unfall, wenn auch von schwächerer Konstitution, doch niemals wegen der Lunge in ärztlicher Behandlung stand, stellte Herr Dozent Dr. Erben den Zusammenhang zwischen dem als Unfall anzufassenden Bluthusten und dem am 25. Juli 1907 durch Lungentuberkulose eingetretenen Tod als möglich hin.

Auf Grund dieses Gutachtens hat das Schiedsgericht unter dem Vorbehalt des Herrn Landesgerichtsrates Dr. Anton Cap der hinterbliebenen Witwe die Witwenrente zuerkannt und auch den Unfall als Verkehrsunfall aufgefaßt, wiewohl sich der Unfall während einer Versuchsperiode ereignet hatte.

Die Unfallversicherungsanstalt wurde demzufolge verurteilt, der Klägerin eine 33 1/2 prozentige Witwenrente im monatlichen Betrag von Kr. 72.68 und für die Zeit vom Todestage als Nachzahlung den Betrag von Kr. 1598.96 zu bezahlen.

Zugsviehung in Straßhof. Am 14. November 1908, 5 Uhr 35 Minuten früh, gab der in der Hauptstation Straßhof diensthabende Bahnassistent Oskar Samek dem in der Filiale II der genannten Station funktionierenden Bahnassistenten Johann Ernest die Weisung, den fahplanmäßigen Güterzug 81, der auf Geleise II stand, auf Geleise I nach Gänserndorf abzulassen. Ernest gab hierauf die erforderlichen Aufträge wegen der Stellung der Weichen und Signale. Ueber seine Weisung wurde vom Stationsarbeiter Malik gleichzeitig mit den Wechsellern auch der Semaphor bei Geleise II auf „Frei“ gestellt, wodurch sich automatisch der Semaphor bei Geleise I auf „Halt“ stellte. Kurze Zeit nach der ersten Verständigung anhielt der Bahnassistent Samek den Assistenten Ernest telephonisch, daß ein Materialzug, bestehend aus zwei Maschinen, einem Dienstwagen und einem Personenzug, eingetroffen sei, daß Ernest sich den Personenzug als Dienstwagen abstellen lassen solle, er (Samek) werde den Materialzug zurückhalten und nach Ausfahrt des Zuges 81 auf die Nordseite, das heißt zu Filiale II überlassen. Dem Zugführer Stof des Materialzuges gab Samek nunmehr den Auftrag, bis zur Filiale II zu fahren, und dort den Personenzug abzuhängen. Stof gab daher dem Lokomotivführer Kajetan Prosch des Materialzuges die entsprechenden Aufträge. Der Materialzug fuhr auf Geleise I weiter und bei Wechsellern in den gerade auf Geleise I einfahrenden Güterzug Nr. 81 beim Hütteleingang hinein. Infolge des Zusammenstoßes entgleisten zwei Waggons und wurden zwei Personen leicht sowie der Kondukteur Klimowitsch schwer verletzt.

Die Staatsanwaltschaft erhob nunmehr beim Kreisgericht Kornuburg gegen den Assistenten Samek und den Lokomotivführer Prosch wegen Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens gemäß § 337 St.-G. die Anklage, weil Samek kurz nach der dem Bahnassistenten Ernest erteilten Weisung, dem Zugführer Stof den Auftrag gab, einen Klassenwagen bei Filiale II abzustellen, ohne sich zu überzeugen, ob der Zug 81 bereits ausgefahren war.

Der Lokomotivführer Kajetan Prosch wurde angeklagt, daß er den auf „Halt“ gestellten Semaphor bei Geleise I sowie das Merkzeichen vor Wechsellern überfuhr.

Der angeklagte Bahnassistent Samek, verteidigt von dem in Vertretung des Dr. Rosenfeld erschienenen Dr. Kapelmacher, hob zu seiner Verantwortung hervor, daß er infolge Verstreuens eines Zeitraumes von mindestens 10 Minuten annehmen konnte, daß der Zug 81 bereits ausgefahren sei. Dafür, daß die Expedition des Zuges 81 langsam erfolgte, sei er nicht verantwortlich.

Der Lokomotivführer Kajetan Prosch, verteidigt durch Dr. Leopold Kab, verantwortete sich dahin, daß das zwischen dem Hauptbahnhof und dem Hütteleise bei Filiale II befindliche Geleise III durch eine aus etwa 50 Wagen bestehende Zugsgarnitur verstellt war und daß überbets zwei nördlich positionierte Maschinen einen derartigen Dampf und Rauch entwickelten, daß er den für seine Fahrt gestellten Wechsellern nicht sehen konnte. Er habe die Fahrt trotz des auf „Halt“ stehenden Semaphors fortsetzen dürfen, weil er infolge des erhaltenen Auftrages eine Verschiebung vorzunehmen hatte, während der Semaphor nur für ausfahrende Züge gelte. Das Merkzeichen habe er überfahren müssen, weil er den Auftrag hatte, hinauszufahren, um einen Klassenwagen abzustellen.

Die schon vernommenen Zeugen, welche dem Personal beider Züge angehörten, bekräftigten die Verantwortung des Lokomotivführers Prosch, wonach die Aussicht nach links sowie auf den Wechsellern behindert war.

Der Sachverständige Oberrevident Langer der Nordwestbahn gab seine Gutachten dahin ab, daß der Unfall durch zu frühe Expedition des Materialzuges erfolgt sei. Den Lokomotivführer Prosch treffe kein Ver schulden, weil er sich nur im Sinne des erhaltenen Auftrages benommen habe und ihn der Semaphor sowie das Merkzeichen im Gegensatz zu der Annahme der Staatsanwaltschaft nicht anging.

Der Verteidiger Dr. Kab bemerkte, daß im vorliegenden Falle auch dem Beamten kein Ver schulden treffe, da die Station Straßhof erst kurz vorher umgebaut worden war und die notwendigen Vorschriften für die telephonische Verständigung zwischen der Hauptstation und der Verkehrsfiliale II noch nicht erlassen waren.

Der Staatsanwalt erklärte zufolge des Gutachtens von der Anklage gegen den Lokomotivführer Prosch zurückzutreten, weshalb dieser freigesprochen wurde.

Auch der angeklagte Assistent Samek wurde freigesprochen, da er annehmen konnte, daß bei Expedition des Materialzuges der Zug 81 bereits ausgefahren war.

Streiflichter.

Dumme Jungen - Politik. Der „Deutsche Eisenbahner“ richtet in seiner letzten Ausgabe eine Mahnung an die Mitglieder des „Reichsbundes“, unsere gegen die Verschlechterung der Eisenbahnerversicherung gerichtete Petition nicht zu unterschreiben.

Dem angebl ich haben auch unsere Mitglieder die

Petition des „Reichsbundes“, die übrigens kein Sterblicher gesehen hat — nicht unterschrieben und dann — o Wunder der Logik! — werden, „wenn die Sozialdemokraten und die Deutschnationalen dagegen stimmen, die schädlichen Bestimmungen ohnehin ausgemerzt“. Also hätte man sich ebensogut einseitigen auf's Ohr legen können, anstatt sich mit einer Protestaktion zu strapazieren.

Wir stellen diese neueste nationale Großtat nicht etwa deshalb fest, weil wir uns durch die Abstinenzpolitik des „Reichsbundes“ gekränkt fühlen. Glücklichweise wird nicht einmal ein besonderer Schaden für die Eisenbahner daraus erwachsen. Denn auf die dreiundeinhalbhundert Leute kommt es wohl auch nicht mehr an. Aber zur Charakterisierung deutschnationaler Schwaghastigkeit und Phrasenhaftigkeit dient es, wenn man den Herren wieder einmal darauf kommt, wie wenig sachliches Interesse sie selbst dort an den Tag legen, wo man annehmen sollte, daß sie durch politische Klugheit dazu verpflichtet wären. Sie wollen, weil sie angeblich „Eisenbahnerinteressen vertreten“, gegen einen den Eisenbahner drohenden Nachteil kämpfen. Aber weil auch die Sozialdemokraten dieses drohende Uebel bekämpfen, kämpfen sie lieber nicht. Um wessen Haut aber soll gekämpft werden? Um die der Eisenbahner kurzweg. Denn noch steht im Gesetzentwurf über die Sozialversicherung kein Paragraph, der etwa lautet: „Die geänderten Bestimmungen über die Unfallversicherung der Eisenbahner finden auf Mitglieder des Reichsbundes keine Anwendung.“ Folglich, so meint jeder, dessen Gedankengang noch nicht auf die neudeutsche Logik eingerichtet ist, ist die Protestaktion gegen die Sozialversicherung keine parteipolitische Angelegenheit, sondern ein Kampf um die Rechte aller Eisenbahner. Aber das macht nichts. Der „Deutsche Eisenbahner“, der sich neustens die Kolowrat, Schwarzenberg u. s. w. und andere Agrarier zu Bundesgenossen ausgesucht hat, zappelt und strampelt wie ein kleiner eigensinniger Junge, weil man von ihm logisches Denken verlangt. „Zusamment nicht!“ schreit das Büblein, redt die Zunge heraus und bohrt weiter in der Nase.

K. f. Bahnerhaltungssektion Wien. Im Monat März dieses Jahres wurde von der Bahnerhaltungssektion Wien ein Diensttelegramm an die Wächter zur Kenntnisnahme gebracht, worin die Wächter beauftragt werden, das Gras auf der Strecke zu pugen.

Während früher das Gras von eigens zu diesem Zweck ausgenommenen Frauen entfernt wurde, soll dies heuer von den Wächtern besorgt werden, da angeblich ein zu geringer Kredit zur Verfügung steht.

Derartige Arbeiten auf dieser Strecke von den Wächtern zu verlangen, ist geradezu unmöglich, denn wenn man den Diensturms auf dieser doppelgleisigen Strecke durchsieht und den Dienst der Wächter kennt, so muß dies jedem sofort einleuchten.

Nun wird das Unterlassen dieser Arbeiten mit den strengsten Strafen bedroht. Was sollen wir Wächter tun? Sollen wir unseren vorgeschriebenen Dienst zurückstellen und damit die Sicherheit des Lebens und des Eigentums auf das größtmögliche gefährden oder sollen wir Gras pugen, um nicht strengstens bestraft zu werden?

Die betroffenen Wächter wenden sich daher an die k. f. Staatsbahndirektion in Wien mit der Bitte, daß endlich mit derartigen Aufträgen unter Androhung von Strafen bei faktisch unmöglich durchführbaren Arbeiten gebrochen wird.

Durch die Androhung von Strafen und Einschüchterungen könnte es leicht vorkommen, daß eine wichtige Dienstleistung übersehen, verspätet oder ganz unterlassen würde, die dann, von unheilvollen Folgen begleitet, der Bahnverwaltung mehr Kosten verursachen möchte, als das Gras pugen durch Frauen.

Oder ist das Gras pugen, das Sparen und die Eintreibung von Strafgebern wichtiger als die Sicherheit des Verkehrs, der Passagiere und des Personals?

Ein Unfall des Abgeordneten Tomšik. Abgeordneter Tomšik erlitt einen sehr bedauerlichen Unfall. Er fuhr Samstag den 22. Mai nachts um 11 Uhr von einer Versammlung, die in Neufaltenhof stattgefunden hatte, in einem Einspanner nach Hause. Beim Haupttor des Zentralriedhofes kam dem Einspanner in rasendem Tempo ein großes Automobil entgegen. Der Einspannerkutscher, der sich mit seinem Wagen auf der linken Seite der Straße befand, mußte erwarten, daß das von Wien kommende Automobil ihm ausweichen werde. Das geschah aber nicht. Ohne seine Richtung zu ändern und ohne das Tempo zu mäßigen, fuhr das Automobil auf den Einspanner los. Abgeordneter Tomšik, der auspringen wollte, erlitt bei dem Anprall eine Quetschung des linken Fußes. Der Einspannerkutscher wurde vom Bod geschleudert, sein Pferd niedergebissen, der Bordteil seines Wagens stark beschädigt. Auch jene Personen, die im Automobil saßen, wurden auf das Straßenpflaster geschleudert. Ein Gaslandelaber wurde umgeworfen. Genosse Tomšik konnte sich mit der Straßenbahn nach Hause begeben. Nach ärztlichem Ausspruch dürfte die Heilung seiner Verletzung mindestens drei Wochen in Anspruch nehmen.

Uebermäßiger Pflanzteiler. Ueber den unermüdlichen Dienstleister von k. f. Hofräten schreibt man uns aus Galizien folgendes: Bei der k. f. Staatsbahndirektion Krakau befinden sich Staatsbeamte, die bereits das 45. Dienst- und das 70. Lebensjahr überschritten haben und zur weiteren Verherrlichung des Staates jährlich das Gehalt von 12.000 bis 14.000 Kr. samt 40prozentigem Quartiergeld einstreichen.

Wie bekannt, wurde seit einem Jahre die Dienstzeit auf 35 bis zum 60. Lebensjahr reduziert, um der nachfolgenden Generation ein Fortkommen zu ermöglichen. Zieht man nun in Erwägung, daß bei den k. f. Staatsbahnen die k. f. Hofratsstellen nicht sehr zahlreich sind und viele befähigte, in dem modernen Verkehrswesen versierte Anwärter vorhanden sind, so gelangen wir zur Ueberzeugung, daß der lebenslänglichen Dienstzeit der höheren Beamten ein Ende gesetzt werden muß.

Wenn ein anderer ebenfalls befähigter Beamter oft mit 3000 bis 4000 Kr. in Pension gehen kann und muß, so wird hoffentlich die Pension für einen k. f. Hofrat von 12.000 Kr. jährlich ausreichen, um zwei alte Leute zu befriedigen.

Das k. f. Ministerium, zu dessen Ressort diese Angelegenheit gehört, wäre verpflichtet, mit Rücksicht auf die große Stagnation und den zahlreichen Nachwuchs der akademisch, technisch und juristisch ausgebildeten Beamten, hier Ordnung zu schaffen.

Uebernachtungsgebäude für Bahnbefugte in Saaz. Zur Verbesserung der Unterkunftsverhältnisse des in der Station Saaz übernachtenden Zugförderungspersonals bringt die Staatsbahnerverwaltung daselbst ein zweistöckiges Kasernengebäude zur Ausführung. Dasselbe umfaßt 96 geräumige, entsprechend ventilierbare Belegstellen, die erforderlichen Speiseräume, Wasch- und Babelokalitäten und wird mit Zentraldampfheizung, Wasserleitungen und sonstigen modernen Einrichtungen ausgestattet sein. Die betreffenden Baumeisterarbeiten, mit deren Ausführung, wie das „Eisenbahnblatt“ meldet, demnächst begonnen werden wird, wurden bereits vor kurzem im Wege einer öffentlichen Offertausschreibung vergeben.

Aus dem Amtsblatt der k. f. Staatsbahndirektion Wien. XXIII. Stück, Wien, 15. Mai 1909. (Arbeitszeit in den Haupt- und Betriebswerkstätten.) An alle Dienststellen des Zugförderungs- und Werkstättendienstes. Das k. f. Eisenbahnministerium hat in Ausführung der Erlasse vom 4. November 1908, Zahl 57816 und vom 30. Dezember 1908, Zahl 64300 (Amtsblatt des k. f. Eisenbahnministeriums, LI. Stück, Nr. 95, vom Jahre 1908, beziehungsweise I. Stück, Nr. 2, vom Jahre 1909) verfügt, daß bei grundsätzlicher Festhaltung einer wöchentlich 54 Stunden betragenden Arbeitszeit diese an Samstagen nur mit 6 1/2 Stunden zu bemessen ist, und zwar bei den Hauptwerkstätten in Wien, St. Pölten und Gmünd mit elektrischer Zentrale, ferner bei den Betriebswerkstätten der Heizhäuser in Wien I, Wien II, Hütteldorf mit Heiligenstadt und Hainfeld.

Bei allen anderen Reparaturwerkstättenbetrieben des hiesigen Bezirkes, und zwar bei den Heizhäuserpostitionen St. Pölten, Sigmondshergberg, Krems und Böcklarn, bei den Zugförderungsstationen Scheibmühl und Gutenstein, sowie bei den Betriebsleitungen Waidhofen an der Ybbs und Zwettl ist die wöchentlich 54 Stunden betragende Arbeitszeit nach Punkt 2 des vorzitierten Erlasses vom 30. Dezember 1908 in der Weise zu bemessen, daß an allen Werktagen, einschließlic des Samstages, je 9 Arbeitsstunden zu leisten sind.

Wien, am 4. Mai 1909. (Zahl 10054-IV.) Der k. f. Staatsbahndirektor: K. Hittel.

Von den Bahnerhaltungsprofessionisten der k. f. Staatsbahnen wird uns geschrieben: Die Bahnerhaltungsprofessionisten erlauben sich an das hohe k. f. Eisenbahnministerium die Anfrage zu richten, warum sie nicht dieselben Rechte in Bezug auf Arbeitszeit und Lohn genießen wie die Professionisten in den Werkstätten, sondern als Arbeiter zweiter Rüte behandelt werden, obwohl sie ebenfalls qualifizierte Arbeit leisten müssen und von ihnen ebenfalls der Nachweis der Ertüchtung ihres Handwerks gefordert wird. Auch müssen sie ihre Arbeit fast immer selbständig verrichten, was doch auch erhöhte Verantwortung in sich birgt.

In der vollkommenen Ueberzeugung, daß die Dienstleistung der Bahnerhaltungsprofessionisten auch von der vorgelegten Gebühr entsprechend gewürdigt wird, bitten diese zurückgesetzten Kategorien, das hohe k. f. Eisenbahnministerium wolle ihnen endlich dieselben Rechte einräumen, welche die Werkstättenprofessionisten schon lange besitzen: nämlich erhöhten Anfangslohn, Vorrückungsfristen und Stabilisierung.

Als ein Schloffer der Bahnerhaltungssektion Wien I den Versuch unternahm, bei der Werkstätte St. Pölten unterzukommen, wurde ihm mitgeteilt, daß laut Auftrag der k. f. Staatsbahndirektion keine Professionisten von der Bahnerhaltungssektion aufgenommen werden dürfen. Bei dieser Gelegenheit fragte der betreffende Herr Vorstand den Petenten, wie lange er bei der Bahn sei und welchen Lohn er beziehe; auf die Auskunft, daß er schon zehn Jahre diene und einen Lohn von Kr. 3.60 beziehe, äußerte sich der Herr Vorstand, so hoch sei bei ihnen der Anfangslohn.

Unter solchen Verhältnissen ist es begreiflich, daß die betroffenen Professionisten Aufklärung wünschen, was sie verschuldet haben, daß man ihnen jedes Fortkommen erschwert. Statt daß solche Arbeiter, welche schon lange Zeit dem Staat dienen, den Vorzug vor Neuaufzunehmenden für die Werkstätte bekommen sollen, verfügt man das gerade Gegenteil und verbittert diesen Barak ihren schweren Daseinskampf noch mehr. Das Bestreben jedes einzelnen, vorwärtszukommen, sich seine Lage allmählich zu verbessern und seine Familie halbwegs zu ernähren, spornt entschieden mehr zur Dienstwilligkeit an, als dies ein Duzend Aufseher vermöchten. Dieses Bestreben ist auch die Ursache, warum die Bahnerhaltungsprofessionisten in die Werkstätten zu kommen trachten, weil dort doch bessere Verhältnisse herrschen. In den Werkstätten werden doch auch Hilfsarbeiter stabilisiert, bei uns noch nicht einmal die Professionisten. Man muß sich vor den Kollegen der Privatbetriebe schämen, zu sagen, daß man nach zehnjähriger Dienstzeit einen Lohn von Kr. 3.60 bezieht. Wenn die vorgelegte Behörde findet, daß aus dienstlichen Rücksichten die Ueberlegung in eine Werkstätte nicht tüchtig ist, so ist dies nur ein Beweis, daß auch die Bahnerhaltung gut geschulte Professionisten sehr notwendig braucht und dieselben aus diesem Grunde nicht gern ziehen läßt. Es resultiert aber auch aus dieser Verwendbarkeit die Folgerung, die betroffenen Arbeiter für ihre Brauchbarkeit nicht durch Verfügungen zu bestrafen, sondern sie ihren Berufskollegen gleichzustellen, womit der Wunsch nach einer Werkstätte sofort aufhören würde.

Die Bahnerhaltungsprofessionisten hoffen zuversichtlich, daß das k. f. Eisenbahnministerium bei Prüfung dieser Tatsachen zur Einsicht kommen wird, daß es hoch an der Zeit sei, hier Wandel zu schaffen.

Die Zustände der Station Wien der Oesterreichischen Nordwestbahn. Am 22. April 1909 verunglückte der Wagenpüger, Verchieberassistent F. Schmieß beim Stuppeln von Waggons, so daß er glücklich zugerichtet tot am Plage blieb. Vor einigen Monaten verunglückte gleichfalls der Oberverchieber Gustav Souček und büßte den rechten Fuß ein. Es mehren sich in der letzten Zeit merkwürdig die Unglücksfälle, und da muß man den Ursachen derselben nachgehen, wobei nachstehendes zu konstatieren ist.

Mit dem sich stets steigenden Verkehr hat die Station, besonders die Lastenseite, nicht Schritt gehalten in der Ausgestaltung des Bahnhofes. Die Geleiseanlagen sind nur um Unbedeutendes vermehrt worden. Die Belichtung ist eher für einen Friedhof passend als für einen Eisenbahnhof. Die Kanalisierung fehlt ganz. Nach größeren Niedererschlägen gleicht der Bahnhof einem See. Geleise, Weichen, Drehscheiben, Straßen, Wege sind unter Wasser. Das Versuchspersonal muß mit hohen Stiefeln den Dienst versehen.

Immer nach einem Zeitungsartikel kommt eine kleinere oder größere Kommission — bespricht und projiziert allerlei — aber abgeholfen wird nie.

Wenn irgend ein Fabrikant ein oder zwei Lampen zur Ausprobierung der Dr. W. W. zugesendet, ist eine Zeitlang ein kleiner Teil besser beleuchtet, wie es aber zum Anlauf kommt — tritt wieder Finsternis ein. Selbst die Haltestellen Strebersdorf und Bisamberg haben je zwei Washington-Lampen — aber der Wiener Frachtenbahnhof wird mit spärlichen Gaslampchen „beleuchtet“.

Beim Unglück Schmieß ist auch noch die mangelhafte Einschulung schuld. Naum daß einige Tagelöhner gemacht sind, muß der den Bahnhof noch nicht kennende Wagenpüger die Nachtour machen, und da ist es nicht wunderzunehmen, wenn etwas geschieht. Der Sparwitz halber müssen die Wagenpüger oft aussehn — denn zum Ausbilden der Leute zum Versuchsdiens hat die löbliche Direktion kein Geld.

So sieht es im Reiche der Gottheit Wilron jeder aus und nicht besser ist es im Reiche der Gottheit Dargetpore. In den Wagazinen wird Personal und Arbeiter gehörig ausgezogen. Selbst keine Verbesserungen, welche sich die Untergebenen bei den Wolken thronenden „Magazins-Pasha“ früher erworben haben, werden wieder weggenommen.

Die Sonntagsruhe der Beamten, Magazinsmeister und Magazinsaufseher wurde durch längere Zeit im größten Ausmaß bewahrt, jetzt wo allerorts die Sonntagsruhe ausgedehnt wird, wird sie hier mutwillig eingeengt.

Von dem Akkordverdienst werden eine Legion Nachtwächter, Rangleidner, Teppichklopper, Bediente für Oberbeamte bezahlt, natürlich können die Magazinsarbeiter arbeiten, daß die Schwarten tragen, aber die Verdienste schmälern zeitweilig zusammen wie der Schnee im März. Für die famosen Nachtwächterkontrollen bekommen die Bediensteten gnädigst das Sperrgeld, ebenso für den Milchpompendienst. Es wären noch ganze Spalten zu schreiben über die „Herren“, aber wir werden uns einig für später aufheben.

Während draußen viele kleinere Vorstände ein Herz für die Bediensteten haben, werden in Wien von den zwei Gewaltigen die Bediensteten und Arbeiter gehörig ausgebeutet, dafür aber belohnen sie — den Unterstützungsverein „Fackel“.

Für die Lebenden die Dunkelheit und für die Toten die „Fackel“. Wir aber wollen für die Lebenden die „Fackel“ — daß es hell wird — und für die Toten — die Ruhe.

Würde unter dem Stationspersonal nicht so viel Wiener christlichsoziales Spießertum sein, so würden sich die Zustände schon lange gebessert haben, aber da bewahrt sich das Sprichwort: „Wie der Herr — so der Diener.“

Zirkulariensammlung der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn. (Gegenseitige Anerkennung der übereinkommengemäß an die aktiven Bediensteten der k. k. österr. St. B., der pr. österr.-ung. St. E. G. der Oesterr. N. W. B. und S. N. D. B. ausgefolgten Legitimationen für Frauen und Kinder von Eisenbahnbediensteten zur Fahrt mit Personal-Regie-Fahrkarten.) Das hohe k. k. Eisenbahnministerium hat sich bestimmt gefunden, den im aktiven Eisenbahndienste in Verwendung stehenden gesellschaftlichen Bediensteten schon jetzt die Begünstigung zur Fahrt zum Personal-Regie-Fahrtpreis für ihre Frauen und Kinder in der Weise zuzugestehen, daß die auf Grund des allgemeinen Fahrbeginntungsübereinkommens vom 11. April 1907 ausgefolgten Legitimationen für Frauen und Kinder von Eisenbahnbediensteten zur Lösung von Personal-Regie-Fahrtkarten auf sämtlichen im Betriebe der k. k. österr. St. B. stehenden Linien (mit Ausschluß der Wiener Stadtbahn und der Lokalbahn Unzmarkt-Waizendorf) sowie auf den Linien der priv. österr.-ung. St. E. G. ohne weiteres als gültig anerkannt werden.

Das Gleiche gilt bezüglich jener Legitimationen, welche auf Grund des Übereinkommens österr. Eisenbahnverwaltungen vom 21. November 1907 an Frauen und Kinder der mindestens zehn Jahre in ununterbrochener Verwendung stehenden Eisenbahnarbeiter zur Ausfolgung gelangen.

In respizier Weise berechtigen die von der k. k. Staats-eisenbahnverwaltung, sowie die von der Direktion der priv. österr.-ung. St. E. G. an die aktiven Bediensteten und an die mindestens zehn Jahre in ununterbrochener Verwendung stehenden Eisenbahnarbeiter auf Grund der zitierten Übereinkommen ausgefolgten Legitimationen für Frauen und Kinder von Eisenbahnbediensteten zur Inanspruchnahme des Regie-Fahrtpreises auf den gesellschaftlichen Linien, sowie auf den in unserem Betriebe stehenden fremden Bahnstrecken.

Ausgenommen sind jene Legitimationen für Frauen und Kinder von Bediensteten, welche von der Direktion der priv. österr.-ung. St. E. G. an die in den Fabriken, Domänen, Berg- und Hüttenwerken dieser Gesellschaft in Verwendung stehenden Bediensteten ausgestellt sind.

Die Berechnung der Regie-Fahrtpreise hat in der bisherigen Weise zu erfolgen.

Wien, am 18. Mai 1909. Der Direktor: Dr. Zehetner.

Unsere Protestbewegung.

Wien-Meidling. Samstag den 22. Mai fand in Zaskles Saal eine freie Eisenbahnerversammlung der Meidlinger und Makleinsdorfer Südbahner statt, in der Redakteur Genosse Lill über die „Sozialversicherung und die Eisenbahner“ sprach. Nach ihm sprach weiter Genosse Somitsch. Beide Redner gingen unter dem Beifall der Versammelten mit den Verschlechterungsabsichten der Regierung scharf ins Gericht. Eine weitere große Protestversammlung ist hier geplant.

Gmünd. Mittwoch den 19. Mai 1909 fand in den Vereinslokalitäten des Herrn Karl Hackl in Unter-Wieland eine freie Eisenbahnerversammlung mit der Tagesordnung: „Der Gesekentwurf über die Sozialversicherung und Stellungnahme der Eisenbahner hierzu“ statt.

Den Vorsitz führten die Genossen Toiry und Wagner, als Referent war Reichsratsabgeordneter Genosse Hackenberg erschienen.

Genosse Hackenberg erläuterte in seinem äußerst sachlichen und sehr ausführlichen Referat die Grundzüge des Gesekentwurfes der Sozialversicherung und wies an der Hand einer eingehenden Statistik die Schädigung nach, welche die Eisenbahner bei Gesetzgebung dieser Reform durch die Verschleppung des Unfallversicherungsgesetzes erfahren müßten.

Stadlau. Reichsratsabgeordneter Genosse M. Müller sprach am 12. Mai d. J. in einer massenhaft besuchten Eisenbahnerversammlung über den von der Regierung geplanten Vorschlag durch die Sozialversicherung. Die Ausführungen des Referenten Genossen Müller sowie der folgenden Redner fanden stürmischen Beifall.

In dieser Versammlung wurde das unmännliche Benehmen des Reichsbeamten Binder kritisiert und wurde dessen Verhalten gegenüber den organisierten Bediensteten allseits verurteilt.

Bischofskirchen. Am 18. April fand eine öffentliche Versammlung statt, in der Genosse Ad. Müller das Referat erstattete. Derselbe besprach den Gesekentwurf über die Sozialversicherung, sowie die Haltung einiger Bahnärzte bei Unfällen und deren Folgen. Zum Schluß wurde keine Resolution einstimmig angenommen, die einen Protest der Eisenbahner gegen die schädigenden Paragrafen des Gesekentwurfes darstellte.

Korrespondenzen.

Eggenburg. (Ein kleiner Vernegroph.) Die Wächter und Arbeiter der Strecke Linzberg-Ziersdorf haben unter der Dummheit und Arroganz des provisorischen Ausschlußbahnrichter-Substituten Klein viel Unannehmlichkeiten zu dulden. Dieses Würschchen, dessen praktisches Wissen erst durch das Mitleid der älteren Arbeiter dem allgemeinen Spott entrisen wurde, fühlt sich heute schon als „Herr Vorgesetzter“. Vorteilhafter wäre es für alle und auch für Klein gewesen, wenn man diesen unfähigen jungen Mann eine längere Zeit auf die Strecke Sigmundsherberg-Eggenburg oder Ziersdorf-Mavelsbach den dortigen erfahrenen und tüchtigen Bahnrichtern zur Erlernung der verschiedenen Arbeiten zugewiesen hätte.

Doch wenn man bei Herrn Oberingenieur Koppler Vieblind ist und hin und wieder einen Wächter oder Arbeiter denunziert, so gilt dies weit mehr als praktisches Wissen und fördert die Protektion.

In Anbetracht des Größenwahns trägt dieser provisorische „Ausschlußbahnrichter-Substitut“ schon Rosen, trotzdem er wissen sollte, daß jene Kategorie, der er heute noch angehört, keinen Anspruch auf derartige Distinktionen hat.

Wenn Klein dienstlich wo hingeschickt wird, er nennt dies „Streckereisen“, so fordert er von den Wächtern, daß dieselben mit dem Dienstbuch entgegenkommen sollen und stramm und gehoramt sich bei diesem Hanswurst melden.

Dabei beruft er sich auf einen Erlaß, der wahrscheinlich erst herauskommen soll und droht mit Anzeigen und Strafen. Wir ersuchen freundlichst die Bahnerhaltungssektion möge den Klein entsprechend befehlen, bevor man ihn auf die Strecke hinausfährt.

Hausdorf. (Ein Sozialistenlöter.) Seitdem unser Bahnmeister sein angebliches Magenleiden in einem Bade zurückgelassen hat, will er sich eines besondern Appetits erfreuen und würde in seinem nationalen Heißhunger jeden Tag einige Sozialdemokraten mit Haut und Haar verpeisen. Nachdem dies kunstförmig an der bekannten Fähigkeit der Sozialdemokraten scheitern muß, sucht Herr Schörgger die organisierten Arbeiter zu entlassen.

Herr Schörgger sagte einst, daß er keinen Sozialdemokraten auf seiner Strecke dulden werde, und hat diesen Worten auch die Tat folgen lassen und vor einigen Tagen fünf organisierte Arbeiter aus nichtigen Gründen entlassen. Zwei weitere Arbeiter traten aus der Arbeit freiwillig aus, weil sie die Ungerechtigkeiten dieses Bahnmeisters nicht länger ansehen wollten.

Wir fordern die Bahnerhaltungssektion auf, die Entlassung dieser Arbeiter genau zu untersuchen, damit die wirklichen Schuldtragenden zur Verantwortung gezogen werden. Sollte die so notwendige Untersuchung dieser Entlassung trotzdem unterbleiben, so wären wir gezwungen, diesen Akt brutaler Willkür unter Anführung bestimmter Daten bei der kompetenten Stelle vorzubringen.

Ob dann Bahnmeister Schörgger noch einmal zur Gesundung in ein Bad verreisen müßte, ist nur eine Frage der Zeit. Auf die nationale Heißblütigkeit gehört ein anständiges Duschbad.

Rosenbach. (Karawantentunnel.) Ein angenehmes Arbeiten dürften die Oberbauarbeiter in dem 7960 Meter langen Karawantentunnel keineswegs haben und der Lohn von Kronen 2.20 bis Kr. 2.50 ist gewiß für derartige Arbeiten zu gering. Während der ganzen Arbeitszeit in Rauch und Stidluft eingehüllt, ringsherum undurchdringliche Finsternis und zudem noch das Gefühl, von einem nicht avisierten Zuge überfahren zu werden, das ist das Los des Tunnelarbeiters.

Wie hebt sich Gefühl und Gemüt jedes einzelnen, wenn er wieder das Licht der Sonne und die warme erfrischende Luft auf seinen Körper einwirken lassen kann.

Wie freut sich jeder, daß er gesund und lebend dieses entsehlige Loch verlassen kann.

Am 28. April verkehrte im Tunnel eine Maschine als Zug 11, II. Teil, ohne jedes Aviso.

Nur dem Zufall, daß zwei Bahnrichter zwischen der Arbeitspartie und der Maschine standen, ist es zu danken, wenn die Maschine nicht unter die Arbeiter hineinfuhr. Welch entsehliges Unglück könnte da passieren. Von den 25 bis 30 Arbeitern wären wohl wenige mit heiler Haut davongekommen.

Ueberhaupt ist die Fürsorge für die Tunnelarbeiter eitel Mumpst, so sind zum Beispiel für 25 bis 30 Arbeiter nur 16 Schutzmäntel herausgegeben, zum Winterzeit ist ein Wärmehaube vorhanden, jedoch kein Brennmaterial; auch Badehäuser sind da, doch fehlt die Einrichtung dazu.

Diese vielen Uebelstände könnten bei einigem Entgegenkommen leicht beseitigt werden, es bedarf hier nur des festen Willens der maßgebenden Personen.

Auch haben wir einen Bahnrichter, der mit Vorliebe die organisierten Arbeiter festsetzt und denunziert.

Wir möchten diesem Herrn Stecher den freundlichen Rat erteilen, die Organisation und die Arbeiter nicht weiter zu beschimpfen, sondern die Oberbauarbeiter als Menschen zu behandeln.

Wenn er imstande ist, etwas zu bessern, so könnte er bei seiner Person so manches nachhelfen.

Karlsbad. (Ein Mahnwort an unsere Kollegen.) So mancher Kollege, der von Karlsbad und seiner Bedeutung und Pracht als Weltkurort gehört oder gar gesehen hat, dürfte leicht in Versuchung geraten, die hiesigen Eisenbahner ob ihres gepriesenen Domizils zu beneiden. Doch neben dem zur Schau ausgestellten verschwendischen Luxus finden wir insbesondere in den unteren Schichten überall Not und Elend.

Die Lebensbedingungen sind durchaus nicht besser wie in anderen Stationen, langer Lohn, teure Lebensmittel und teure Wohnungen, mitunter brutale Behandlung sowie die weitverbreiteste Protektionswirtschaft, alles ist in Karlsbad vertreten.

Unter diesen Umständen wird manchem Bediensteten die Freude an den Schönheiten der Kurstadt vergällt und er läßt dann seinem Unmut bei der Arbeit oder in der Kaserne freien Lauf.

Dieses Schimpfen und Kritizieren auf diese Weise hat jedoch keinen Erfolg, höchstens den, daß man von einem politischen Gegner denunziert wird.

Wer den bestehenden Uebelständen den Garaus machen will und dauernde Verbesserungen für die Bediensteten zu erreichen anstrebt, der schließe sich unserer Organisation als klassenbewußter Kämpfer an, beim Allgemeinen Reichsichrupverein findet er seine Vertretung.

Es genügt durchaus nicht, wenn wir am Wahltag unsere Pflicht mit dem Stimmzettel erfüllen und dann ruhig oder gar teilnahmslos den Ereignissen freien Lauf lassen, nein, im Gegenteil, ein jeder muß seinen Mann stellen und zu jeder Zeit und an jedem Ort für die Allgemeinheit eintreten. Wir haben, wenn wir weitere Erfolge erzielen wollen, noch vieles zu lernen und uns gegenseitig aufzuklären, darum hinein in die Organisation, damit wir unsere Feinde kennen lernen.

Karlsbad. (Schlechte.) Alljährlich wird unser romantisches Oppthal von tausenden Sommerfrischlern besucht, die sich für gutes Geld eine entsprechende Wohnung und genügende Nahrung leisten können. Während des Aufenthaltes dieser Sommerparteien steigen die Preise für Milch, Butter, Eier u. s. w. ins Unendliche und der arme Teufel von einem Eisenbahner muß infolge seines geringen Einkommens auf diese Nahrungsmittel ganz verzichten oder minderwertige Surrogate einkaufen.

Hauptsächlich die Löhne der Magazins- und Oberbauarbeiter sind elende zu nennen, da dieselben schlechter als die Arbeiter beim Privatunternehmer bezahlt werden.

Die Magazinsarbeiter müssen öfters Tag und Nacht hintereinander arbeiten und erhalten dann einen halben Tag zum Ausruhen und dies kommt bereits jeden dritten oder vierten Tag vor.

Die Oberbauarbeiter werden zumeist nur im Sommer beschäftigt und sind im Winter oft der bittersten Not preisgegeben. Die armeneligen Verhältnisse der Bahnarbeiter in hiesiger Gegend sind bereits sprichwörtlich zu finden. Die k. k. Staatsbahndirektion wird freundlichst gebeten, die Lage aller Bediensteten sowie deren Lebensbedingungen einer eingehenden Untersuchung zu unterziehen und eine Regelung der Löhne ehestens durchzuführen.

Hohenstadt. Aus Hohenstadt wird uns gemeldet, daß der Stationsvorstand Herr Hartmann die Bediensteten in der ordinärsten Weise vor dem Publikum beschimpft.

Das Stationspersonal erwartet jeden Morgen mit ängstlicher Spannung, wie der Herr Vorstand gelaunt ist und wehe dem armen Teufel, der dem schlechtgelaunten Chemann zuerst in die Hände fällt. „Trottel, Idiot, Schafstopp“ sind die gebräuchlichsten Titel, mit denen die Bediensteten bedacht werden.

Daß derartige Beschimpfungen nicht geeignet sind, das Ansehen der Eisenbahner zu fördern, ist erklärlich. Empörend jedoch ist es, wenn ein noch sehr junger Assistent, der erst kurze Zeit in Hohenstadt ist, sich bemüht, die rohen Ausdrücke des Herrn Vorstandes noch zu überbieten. Oder glaubt dieser Jüngling, sich durch Nachäffung solcher Gemeinheiten die notwendige Protektion leichter zu erringen?

Warburg II. (Ein unterbliebener Fackelzug.) Das gesamte Personal der Station Warburg (Hauptbahnhof)

steht mit schmerzlichen Herzen dem Scheiden des Stationschefs, Herrn kaiserlichen Rates Seidler, entgegen und bedauert, daß es infolge Geheimhaltung der Abreise nicht in der Lage war, dem Herrn Seidler eine entsprechende Abschiedsfeier zu bereiten.

Alle Bediensteten, die während des Wirkens des Herrn kaiserlichen Rates mit Schimpfproben oder Ohrfeigen beehrt wurden, wollten vollzählig erscheinen. Ebenso wollten einige bekannte Jungfrauen Herrn Seidler als Berehrer des schönen Geschlechtes ihre Huldigungen darbringen. Herr Seidler hat während seines Aufenthaltes das Warburger Personal nach allen Regeln der Ausbentungskunst niedergebunden, er duldete nicht den geringsten Widerspruch und sein Mund wie seine Hand waren immer schlägelfertig.

Ein herzliches Lebewohl auf Nimmerwiedersehen und wir werden jedesmal bei Nennung des Namens Seidler den Gott der Eisenbahner bitten, bei der nächsten Befragung diesem Herrn den blauen Bogen zu schicken, damit er in aller Ruhe nachdenken kann, wieviel Familien durch seine Rücksichtslosigkeit unglücklich gemacht wurden.

Möglich, daß er sich bei dem Innsbrucker Personal, das über eine stramme Organisation verfügt, die Hörner einrennt.

Eggenburg. (Aufforderung.) Herr Johann Walderle, Bahnerhaltungsschmied in Eggenburg, wird aufgefordert, seine Verteilungen gegen den Ausschluß zu unterlassen, da im Wiederholungsfall gerichtliche Schritte eingeleitet werden.

Der Ortsgruppenausschuß.

Leoben. (Todesfall.) Der Tod hat wieder in den Reihen der organisierten Eisenbahner eine Lücke gerissen. Am 20. Mai wurde in Leoben Genosse Florian Vitschauer, Magazinsmeister der k. k. Staatsbahn i. N. und Gemeinderat in Donawitz, zur letzten Ruhe geleitet. Genosse Vitschauer war einer der ältesten Genossen der Eisenbahnerorganisation. Schon vor deren Auflösung Mitglied, war er auch nach dem Wiederaufbau der Organisation ein treues und opferwilliges Mitglied.

In früheren Jahren war Genosse Vitschauer eifrig tätig bei der Vorbereitung; in letzterer Zeit beteiligte er sich weniger hervorragend, doch war er in allen schwierigen Lagen ein strammer und überzeugter Parteigenosse. Durch mehr als neun Jahre war er Mitglied des Donawitzer Gemeinderates, wo er stets als ein eifriger Anwalt der Arbeiterchaft wirkte. Wie allgemein beliebt dieser würdige Parteigenosse war, zeigte sein Leichenbegängnis. Die dienstfreien Eisenbahner und Postbediensteten, Vertreter der Partei, der Donawitzer Gemeinderat mit dem Bürgermeister Dr. Buchmüller an der Spitze und eine ungeheure Menschenmenge gaben diesem braven Genossen das letzte Ehrengelächte. Zahlreiche Kranzspenden, von der Ortsgruppe Leoben des Allgemeinen Reichsichrup- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich, von der Donawitzer Gemeindevertretung, von den Hausparteien, von den Stationsbediensteten und von mehreren Privaten, legten Zeugnis ab, in welchem Ansehen der Verbliebene bei allen, die ihn kannten, stand.

Sehr befreudend wirkte es auf alle Teilnehmer am Leichenbegängnis, daß nur ein einziger Beamter (und das war ein Pensionist) in Uniform daran teilnahm. Genosse Vitschauer hätte es schon verdient, daß ihm auch die Beamten die letzte Ehre erwiesen hätten, denn wenn ein Eisenbahner wie Genosse Vitschauer 33 Jahre treu und redlich dem Staate gedient hat, so könnte man meinen, daß sich auch die aktiven Beamten gar nichts vergeben hätten, wenn sie dem pensionierten Magazinsmeister, von dem sie immerhin so manches lernen konnten, das letzte Ehrengelächte gegeben hätten. Oder war vielleicht die Angehörigkeit zur sozialdemokratischen Partei des Genossen Vitschauer für die Beamten ein Hindernis, am Leichenbegängnis teilzunehmen?

Die organisierten Eisenbahner und die sozialdemokratische Arbeiterchaft von Leoben und Umgebung werden das Andenken dieses würdigen Genossen in Ehren halten.

Die Erde sei ihm leicht!

Wien. (Ein netter Bahnarzt.) Zu wiederholtenmalen und von mehreren Seiten sind uns von Eisenbahnern des XIII. Bezirkes Klagen über den Bahnarzt Herrn Doktor Sachs zugekommen. Insbesondere sind es Frauen, die sich übereinstimmend über das Benehmen des Bahnarztes beschwerten, hauptsächlich dann, wenn es sich um die Behandlung von Kindern handelt. So wird uns mitgeteilt, daß man selbst in schweren Fällen zwei bis dreimal den Herrn Dr. Sachs verständigen muß, der dann erst in drei bis vier Tagen endlich kommt. Unter solchen Umständen sind die Mitglieder der Krankenkasse gezwungen, einen anderen Arzt herbeizurufen, was weder im Interesse der Mitglieder, noch der Kasse gelegen ist.

Auf unsere Anfrage wird uns mitgeteilt, daß diese Beschwerden gerecht sind und bereits in jeder Sitzung der Lokalkommission ein oder mehrere Beschwerden vorgebracht werden, doch ist trotzdem keine Besserung von seiten des Herrn Doktor Sachs zu erwarten. Man spricht allgemein von einer sehr hohen Protektion und da soll angeblich nichts angreifen.

Die Mitglieder der Kasse sind jedoch anderer Meinung. Schädlinge der Krankenkassen, ob Mitglied oder Doktor, zu denen man kein Vertrauen haben kann, sind möglichst unschädlich zu machen, wenn die Kasse als segensreiche Institution gelten soll.

Die Verwaltung wird deshalb ersucht, die vorgebrachten Beschwerden der Mitglieder zu untersuchen, damit die verschiedenen kursierenden Meinungen nicht als berechtigt erscheinen.

Zust in Tirol. Vor kurzer Zeit wurden bei Zug 185 fünf mit Vieh beladene Wagen abgestellt. Ueber Auftrag des Instruktionsoberkonduktors Peintner sollten diese Wagen bis zur Magazinsrampe rollen. Doch die eigensinnigen mit Vieh beladenen Wagen rollten bis zur Station Koppfen, wo dieselben infolge der Steigung bei Wächterposten 34 zum Stillstand kamen. Zum größten Glück konnte der Schnellzug 309 noch rechtzeitig in der Station Koppfen angehalten werden.

Stadlau. In unserer Station ist der Wächter I ohne Abort und Wasserleitung. Der betreffende Bedienstete muß im Bedarfsfall über den Einfriedungszaun klettern, um in das Wächterhaus, wo sich Abort und Wasser befinden, zu gelangen. Nachdem das Entfernen vom Dienort instruktionswidrig ist, so wäre es ein Gebot der Notwendigkeit, wenn der Wächter I in der Station Stadlau mit einem Abort und Wasserleitung ausgerüstet würde. Da solche Sachen erst immer separat verlangt werden müssen!

Locherboden. Auf den Linien der k. k. Staatsbahnen im Oberinntal finden wir heute noch die armselige Stationsbeleuchtung, wie selbe vor 30 Jahren bei der Eröffnung als zweidienlich gelten konnte. Während die kleinsten Orte und Häuser mit elektrischem Licht beleuchtet sind, im Zisterzienserkloster Stams bereits die Ställe, finden wir in der Station Telfs immer noch die Erdlampen, die im Verhältnis zur Elektrizität eine große Rückständigkeit bedeuten. Ebenso verhält es sich mit den Bedürfnisanstalten, deren Umgestaltung höchst notwendig wäre. Wir würden der Staatsbahndirektion in Innsbruck flehentlich empfehlen, wenn dieselbe in den Mittelstationen mit den altertümlichen Einrichtungen aufräumen würde.

Graz. (Ladeschreibere der Südbahn.) Endlich einmal fangen die Schreibkräfte der Südbahn (Ladeschreibere, Ausschlußschreiber u. s. w.) sich an zu rühren, um sich zu organisieren. Die armen Hahnen waren vielfach der Meinung, daß die Organisation nur für den relativen Dienst gehört, ja einige fanden es unter ihrer Würde, durch eine stramme Organisation Erfolge zu erreichen, in der festen Ueberzeugung, daß durch Bauchrutschen und Speichelluderei bedeutend mehr erreicht werden kann. Für den einzelnen mag dieses unmännliche Vorgehen von Vorteil sein, für die Gesamtheit ist es ebenso schädlich wie verwerflich. Trotzdem das Verhältnis zur Organisation unter den Schreibern der Südbahn vollständig zu fehlen scheint, gestatten sich die Grazer Kollegen, an alle Schreiber der Südbahn das freundliche Ersuchen zu richten, darüber einig

zu werden, daß eine allgemeine Besprechung der Schreiber in Marburg stattfinden könne. Pflicht der organisierten Kollegen ist es, die hierzu notwendigen Schritte einzuleiten.

Bernsdorf. (K. L. Nordbahn.) Da der Herr Stationsgewaltige dieser Station in der Hoffnung lebt, nicht mehr lange Stationsvorsteher zu sein, glaubt er sein Mütchen an seinen Untergebenen auszulassen, indem er seine Stationsarbeiter gleich den Tieren behandelt. Der Sachverhalt ist folgender: Der Stationsarbeiter Wingenstocian übernahm am 5. Mai um 10 Uhr nachts den Dienst als Weichenwächter. Als Zug 2285 ordnungsgemäß eingefahren war, gab er wieder Einfahrt für den nächsten Zug 2285 II, da er annahm, daß dieser im Intervall folge; nach dem Glockensignal konnte er sich nicht richten, da selbes nicht funktionierte, und für den Gegenzug 2284 war noch kein Signal da. Weil es heftig regnete und der Weichenwächter samt dem Stellwerk nur den Himmel zur Deckung hat, begab er sich, im besten Glauben, seinen Pflichten nachzukommen zu sein, in die nur einige Schritte entfernte Verschieberkaserne. Kaum dort angekommen, vernahm er von der Gegenrichtung das Signal für den Zug 2284; auf das hin war er im Begriffe, sich zum Stellwerk zu begeben, um wegen eventueller geänderter Einfahrtsdisposition am Plage zu sein. Er kam aber nicht weit, denn schon in der Tür traf er den Zugexpedienten, Herrn Stationsvorsteher Hubesch, der ihn fragte, was er da tue; dieser antwortete: „er wollte sich im Augenblick zum Stellwerk begeben“. Der liebenswürdige Herr Stationsvorsteher ließ ihn gar nicht sprechen, sondern überschüttete ihn mit Schimpfnamen und gab ihm einige Stöße in die Bauchgegend. Da sich aber der Weichenwächter eine solche freche Behandlung nicht gefallen lassen wollte, indem er kurz erwiderte, der Herr Vorstand möge Befehle erteilen, aber stoßen und schimpfen lasse er sich nicht, bekam er dafür einige Fußtritte; ja dieses genügte ihm noch nicht und er gab dem Weichenwächter mit der Faust einige Stöße ins Gesicht. Wir fragen die K. L. Nordbahndirektion, ob es eines Stationsvorstandes würdig ist, seine Untergebenen zu prügeln. Oder ist noch das Faustrecht in Bernsdorf aufrecht? Wir wundern uns nur über die Kalblütigkeit des Arbeiters und daß der Stationsvorsteher mit der bloßen Haut davongelommen ist. Das Personal ermahnen wir, sich zu organisieren, denn wenn alle einer mächtigen Organisation angehören möchten, wäre dieser Fall sicher nicht vorgekommen.

Graz, Südbahn. (Skandalöse Zustände auf der Südbahnstrecke Graz-Kaisdorf.) Befamtllich verunglückte am 3. Mai bei einer Brunnenarbeit in der Haltestelle Abtstenddorf der Bahnzimmerer Karl Merk, der in den 14 bis 15 Meter tiefen Brunnen abstürzte und glücklicherweise mit der Verstauchung eines Fußes nebst mehrfachen Hautabrisuren davonkam. Der Brunnen war schon längere Zeit schadhast. Ein Brunnenmeister soll angeblich bestellt worden sein, kam aber nie zum Vorschein. Der Stationsleiter litt aber an Wassermangel und trieb daher begreiflicherweise auf die Reparatur des Brunnens. Ein paarmal erhielt Merk durch den Bahnmeister indirekte Andeutungen, als solle er den Brunnen reparieren, wozu sich Merk aber nicht recht bequem wollte, weil er doch kein Fachmann ist. Als er aber am Samstag den 1. Mai neuerdings den Wunsch nach Reparatur des Brunnens wahrnahm, erklärte er sich bereit, ihn am Montag den 3. Mai heranzuführen, und stellte zugleich an den Bahnmeister Lindner das Ersuchen, das erforderliche Material durch vier Mann mit dem Bahnwagen zuführen zu lassen. Das meiste Material, wie Ketten und dergleichen, mußte aber bei den Bauern in Abtstenddorf ausgeliehen werden, weil unter Bahnmeister Lindner wenig oder gar nichts vorhanden ist. Wenn übrigens Herr Lindner richtig handeln wollte, so hätte er diese Arbeit dem Merk überhaupt verbieten sollen, weil er doch kein Fachmann ist. Karl Merk ist dieselbe Bahnzimmerer, dem Bahnmeister Lindner im Sommer des vorigen Jahres den Semaphor zu streichen befohlen hat. Auch damals fehlten die nötigen Gurten und als sie von Merk verlangt wurden, trug ihm Herr Lindner einen alten Strick an, den zu nehmen sich Merk aber weigerte, weil er schon einmal von der Gendarmarie bei einer solchen Arbeit wegen Mangels an Sicherungsmitteln beaufschlagt wurde. Die Folge dieser Weigerung war, daß Merk sofort seinen Arbeitsplatz verlassen und fünf Tage zu Hause bleiben mußte, als Strafe dafür, weil er sich vor einer Körperverletzung, wenn nicht gar vor dem Tode schümen wollte. Auch das war keine Arbeit für einen Zimmerer, der doch kein Anstreicher ist. Im allgemeinen ist aber Herr Lindner so schlau, daß er zu ähnlichen geschwollenen Arbeiten einen direkten Befehl nicht erteilt, ihn wohl aber indirekt zu verstehen gibt. Der Mann wird einfach als fauler Kerl gestempelt und liegt eines schönen Tages auf's Pflaster. Daß es so ist, beweist schon der Umstand, daß Lindner am 15. April d. J. den Maurer Silvester Staub 14tägig einzig und allein deshalb kündigte, weil er ihm zu langsam war. Der Herr Lindner will um 3 Kr. Taglohn flinke und tüchtige Professionsleute, die außerdem die Eignung besitzen, der Südbahn, beziehungsweise der Grazer Bahnerhaltungssektion, eine Reparatur eines Objekts ohne Material herzustellen. Der gekündigte Maurer Staub wollte es versuchen, mittelst Gefühles an die Sektion seine Kündigung rückgängig zu machen. Herr Lindner zog es jedoch vor, das Gefuch acht Tage in der Tasche zu tragen und dann mit der Bemerkung zurückzustellen, daß es nichts helfe, statt es dem Sektionsvorstand zu vermitteln. Freilich hätte es nichts geholfen, weil Staub es nicht verstand oder es nicht verstehen wollte, mit Eiern zu pflastern. Die Leute werden auch zu sogenannten Murksarbeiten verwendet, die sich kaum lohnen dürften, der vorgeschriebenen Verrechnungsmethode zuzuführen. So zum Beispiel werden Leute dazu verwendet, alte Äpfel und Pfannen, die nicht mehr wert sind, als sie dem Düngerkäufen zu überliefern, zu flüden und zu löten. Gaspuggerinnen gehen Kannengapsen und Beeren suchen u. s. w. Gewiß haben Vorgesetzte das Recht, Leute für ihre Zwecke zu mancherlei Arbeiten zu verwenden, was jedoch im Schichtenbuch entsprechend zu vermerken ist. Ob all das auch auf dieser Strecke so prompt durchgeführt wird, wissen wir nicht. Fest steht aber, daß auf dieser Strecke eine unglückliche Wirtschaft herrscht. Wie kommen die Leute dazu, daß sie Herrn Lindner alles mögliche ins Haus schaffen sollten? Herr Lindner erfindet sie ja sehr freundlich, und wie es jedem geht, wenn er sich weigern würde, wissen wir ja. Will Herr Lindner als Vorgesetzter seine Autorität gegenüber den Bediensteten wahren, dann darf er sich auf all diese Dinge nicht einlassen. Ganz einwandfrei ist Herr Lindner nicht. Wissen wir doch, was er mit den Arbeitern auf der Linie Spielfeld-Madlersburg gemacht hat; 10 bis 12 Kr. ließ er den armen Teufeln dort pro Monat ins Verdienen bringen. Sätten die dortigen Arbeiter nicht mitleidige Geschäftsleute und Bauern gefunden, so wären sie buchstäblich verhungert. Und nun versucht er sein Unwesen auf der Strecke Graz-Kaisdorf fortzusetzen. Die Baubehörde der Südbahn, wenn sie sich nicht zum Helfershelfer stampeln lassen will, wird sofort eine strenge Untersuchung dieser Mißstände einleiten müssen. Die Arbeiter sind bereit zu arbeiten, aber sie verlangen Gerechtigkeit von ihren Vorgesetzten. Sie wollen keine Heuchelei und Schmeichelei, sondern gleichartige Behandlung und Bezahlung dessen, was ihnen gebührt.

Bodenbach. (St. G. U. W. e. b. o. h. l.) Anlässlich der Besetzung des Adjunkten Herrn Bodmann von Bodenbach als Stationsvorstand nach Martha-Moehren, fühlen wir uns veranlaßt, ihm, weil wir mit ihm durch einige Jahre im besten Einvernehmen Dienst gemacht haben und ihn stets als einen zwar strengen, aber dafür auch als einen gerechten Verkehrsbeamten kannten, ein herzliches Lebewohl nachzurufen; mit dem Gefühl, daß Herr Bodmann in Martha-Moehren ebenso ein gerechter Stationsvorstand sein werde, wie er es in Bodenbach war, beglückwünschen wir das dortige Dienstpersonal zu ihrem neuen Stationsvorstand. Das Personal der St. G. U. W. e. b. o. h. l. in Bodenbach.

Bruck a. d. Mur. (Ehrlung des Stationschefs.) Ueber Verfügung der Direktion wurde der Stationschef Herr Johann Keißl in gleicher Eigenschaft nach Marburg versetzt. Bei den Eisenbahnern von Bruck a. d. Mur sowie auch in Stadt-

kreisen wird dies sehr bedauert, andererseits aber wieder freudig begrüßt, da es wieder ein Schritt nach vorwärts ist und den Marburgern ein solcher Chef herzlich gegönnt wird. Die Bruder verlieren in ihm einen Ober, wie vorher noch keiner da war. Anlässlich seines Scheidens wurde ihm am 15. Mai von der Beamtenschaft, Unterbeamten, Dienern und Arbeitern in dankbarer und ehrender Würdigung seines verdienstvollen Wirkens ein großer, prachtvoller Fackelzug mit der vollständigen Stadtkapelle gebracht. Um halb 8 Uhr begann die Aufstellung und Ausrichtung und um halb 9 Uhr der Abmarsch vom Hauptplatz. An der Spitze marschierten die Beamten flankiert mit Lampions, dann die Musik, beleuchtet mit Oeladeln, hernach die Unterbeamten Diener und Arbeiter. 300 große verschiedenfarbige Lampions boten ein farbenprächtiges Bild und schloß sich dem Zuge eine große Menschenmenge aus allen Kreisen an. Aufstellung wurde am Bahnhofplatz vor der Wohnung im Halbkreis, Musik, Beamte und Unterbeamte in der Mitte, genommen, wonach Konzertstücke zum Vortrag kamen. Während allem dem wurde am Schloßberg ein prachtvolles Feuerwerk abgebrannt und die schönen Partien des Berges bengalisch beleuchtet. Eine Deputation aus allen Kategorien begab sich in die Wohnung, um dem Herrn Stationschef zu dem am 17. Mai stattgefundenen großen Abschiedsbanquet die Einladung zu überreichen. Beim Rückmarsch zum Hauptplatz behufs Auflösung des Zuges blieben die Beamten ferne und wurde bei dieser Gelegenheit dem Bahnarzt Herrn Dr. Martin Vertba in Ansehung seines humanen Wirkens, besonders für Familienangehörige, ein Ständchen gebracht. Das Banquet am 17. Mai im „Hotel Schwarzer Adler“ bot ein gar seltenes Bild und gab bereiten Ausdruck, wie hoch der Herr Stationschef Keißl im Kreise seiner Untergebenen an Dankbarkeit und Hochachtung einzuschätzen ist. Über auch durch die große Anteilnahme aller Spitzen der behördlichen Ämter, Schulen, Gremium der Kaufmannschaft, Bürger etc. zeigte es sich, wie beliebt und geachtet der Geleiterte in allen Kreisen war. Den musikalischen Teil stellte die Muzikschlager Eisenbahnkapelle in bekannt famozer Leistung bei und wurde außer den Ansprachen der Abend noch durch humoristische Vorträge von Bediensteten und dem Hirsch-Quartett mit Gesang verschönt, wobei auch der reichen Blumenpracht gedacht werden muß. Nun noch einige Worte dem Wirken dieses verdienstvollen Mannes. Gewiß ist, daß seltene Eigenschaften ihn befähigten, ein Stationschef zu sein, wie er sein soll. Ruhe, Besonnenheit und Würde zeichneten ihn neben großer Herzengüte ganz besonders aus, die er auch in den verwerflichsten Situationen zu bewahren wußte. War er in puncto Pflichterfüllung streng, so wußte er seine Anordnungen aber stets so zu halten, daß es jedem leicht war, daraus die Pflicht des Chefs, das Wohl des Dienstes und auch das eigene zu erkennen. Sein groß und nobel angelegtes Naturell war nie zu haben, Bedienstete wegen nichtsfagerer Lappalien zu nörgeln. Ruhe und Besonnenheit hat sich auch seinen Untergebenen mitgeteilt. Ihm war neben dem Bewußtsein guter und strenger Pflichterfüllung auch jenes eigen, daß der Bedienstete auch Bedürfnisse hat und immer stellte er seine Kraft ungeteilt zum Wohle aller ein. Und so kam es, daß er mit seiner nie ermüdenden Fürsorge für den Dienst und seine Untergebenen Grundlagen geschaffen hat, aus denen Liebe und Hochachtung für ihn entsprossen sind. Er hat den Beweis erbracht, daß es auch bei schwierigen Verhältnissen möglich ist, solche edle Motive als Bindemittel zwischen Chef und Personal zum Wohle des Dienstes und der Menschen zu stellen. Dazu gehört ein starker Wille, Menschenfreundlichkeit und ein ganzer Mann. Dankbares Erinnern und Hochachtung für ihn werden fortleben bei allen, die unter ihm gebieten und neben ihm gelebt haben. Wohl ihm, seiner liebenswürdigen, hochachtbaren Familie und der Station Marburg!

A. S.

Versammlungsberichte.

Grubbach. Die Ortsgruppe des Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsvereines hielt Sonntag den 2. Mai im Vereinslokal ihre diesjährige Generalversammlung ab. Beim ersten Punkt der Tagesordnung wurde der Bericht der Funktionäre mit voller Zufriedenheit entgegengenommen. Beim zweiten Punkt: Neuwahl wurde als Obmann Genosse Mauriz Dietholm, als Stellvertreter Anton Tanner; als Schriftführer Josef Brandl, als Stellvertreter Johann Hecht; als Kassier Max Schleiter, als Stellvertreter Josef Gader; als Bibliothekar Johann Wraneschtz und als Ausschussmitglieder die Genossen Simon Wolf, Simon Bräuner, Franz Branda, Johann John, Michael Fischer und Johann Schabornal gewählt. Zum vierten Punkt sprach Genosse Weigl über die Verstaatlichung und die Sozialversicherung.

Es ergoht der Ruf an die Eisenbahner Grubbachs und Umgebung, sich immer so zahlreich wie diesmal bei den Versammlungen zu beteiligen und die Frauen mehr in unsere Versammlungen einzuführen, damit wir auch einmal eine Frauenversammlung abhalten können.

Es diene zur Kenntnis, daß alle Zuschriften an Genossen Mauriz Dietholm, Grubbach Nr. 398 zu senden sind.

Mauersdorf. Eine gut besuchte Versammlung, zu der auch die industriellen Arbeiter zahlreich erschienen waren, hat am 15. Mai d. J. in Herrn Nemetschks Gasthaus stattgefunden. Die beiden Referenten, Genosse Spies von der Zentrale sowie Genosse Schreckenberger ertreten für ihre ausgezeichneten Referate wiederholt stürmischen Beifall.

Wien I. (Bericht der Personalkommissionen.) In Kadermanns Saale „zum goldenen Kreuz“ im K. L. Prater fand Dienstag den 18. Mai eine Versammlung der K. L. Nordbahnbediensteten statt, welche nicht nur von den Wiener Bediensteten gut besucht war, sondern zu der auch zahlreiche Bedienstete der Nordbahn erschienen sind. Genosse Garon eröffnet die Versammlung mit einer kurzen Ansprache und gibt folgende Tagesordnung bekannt: 1. Berichtserstattung über die am 29. und 30. April stattgefundene Tagung der Personalkommissionen. 2. Anträge und Anfragen.

Genosse Kubiel weist hin auf die schwierige Situation, in der sich die Mitglieder der Personalkommission befinden, indem von ihnen Wunder erwartet und sie oben in gar keiner Weise unterstützt werden; der Redner bespricht die Verhältnisse des Lokomotivpersonals und weist auf die besonders schwierigen Dienstverhältnisse dieser Kategorie hin, deren Verdienst an variablen Bezügen um circa 60 Prozent zurückgegangen ist; dennoch sind aber Fortschritte gemacht worden, zum Beispiel durch die Zuziehung der Bediensteten zu den Turnuskommissionen; ebenfalls wurde beim Versuchsdienst der zwölfstündige Dienst mit einer 24stündigen Ruhepause erreicht; ebenfalls die Entschädigung für Mehrstundenleistung muß erwähnt werden, auch in der Behandlung des Personals und in dem Bestrafungssystem ist ein Wandel eingetreten. Das Personal braucht nur Mut und besseres Verständnis für die Idee der Organisation zu haben und die Personalkommissionsmitglieder in ihren Arbeiten tatkräftig zu unterstützen, und diese Institution, die heute noch keine Rechte hat, wird sich das Recht, in Angelegenheiten des Personals mitzusprechen, erobern und weitere Erfolge auf dem Gebiet der Verbesserungen der Lage des Gesamtpersonals zeigen. Um das zu erreichen, empfiehlt Redner außer dem Ausbau der Organisation auch den Ausbau des Vertrauensmännersystems, um eine bessere Verbindung mit dem Personal herzustellen; zu diesem Behufe ist die Organisationsangehörigkeit und die Pflege der Solidarität notwendig. Redner fordert die Anwesenden zur strammen Organisation auf.

Genosse Kupnik beschäftigt sich vorwiegend mit den Grundzügen über die Einreihung der Nordbahnbediensteten in den Status der K. L. Staatsbahn und erklärt, daß es die vornehmste Pflicht der Personalkommission ist, über die strikte Einhaltung dieser Grundzüge zu wachen. Dazu ist aber eine Unterstützung der Bediensteten absolut notwendig. Um eine innigere Fühlung mit den Bediensteten nehmen zu können, ist es not-

wendig, nicht nur die Organisation, sondern auch das Vertrauensmännersystem auszubauen. Redner kommt im Verlaufe seiner weiteren Ausführungen auch auf die bekante Verschärfung der Offizianten in der Volkshalle zu sprechen und beschuldigt diese Bediensteten, vom Kastengeist durchsetzt zu sein und in ihrer Ueberhebung die übrigen Kategorien der Unterbeamten zu beleidigen. Als das einzige Mittel, solchen separatistischen Bestrebungen wirksam entgegenzutreten zu können, ist die Organisation und eine intensive Tätigkeit in derselben.

Genosse König berichtet über die Wünsche der Zugbegleiter der K. L. Nordbahn, sowie deren Durchführung.

Genosse Halle bemerkt, daß die Tagung der Personalkommission verschoben werden mußte, weil die Mitglieder der Personalkommission einige Punkte von der Tagesordnung abzulegen wünschen und dieselben persönlich mit dem Herrn Baron Vanhans besprechen wollen. Redner beschäftigt sich mit den Verhältnissen der Wagenaufseher (Zugabhaltung) und bemerkt, daß es sehr schwer ist, für eine Gruppe einzutreten, die so schlecht organisiert ist, daß ihr Vertreter keinen Rückhalt bei ihnen hat.

Genosse Dusek reagiert auf die einzelnen Ausführungen der Vorgesetzten und fordert die Anwesenden auf, sowohl den Personalkommissionen als auch der Organisation mehr Aufmerksamkeit zuzuwenden, da nur auf diese Weise ein Erfolg zu erzielen sei. Redner weist auf die Notiz des „Deutschen Eisenbahners“ vom 18. Mai hin, in welcher den „deutschen Eisenbahner“ empfohlen wird, die von der sozialdemokratischen Organisation eingeleitete Sammlung von Unterschriften gegen die Sozialversicherung nicht zu unterschreiben. Dadurch bereiten sie, daß ihnen die Interessen der Bediensteten Kluba, ihre eigenen und persönlichen Interessen maßgebend sind. Redner fordert die Versammelten auf, energisch für unsere Organisation einzutreten.

Nachdem noch Genosse Knopp und Herr Dostal gesprochen, um sich der angegriffenen Offizianten anzunehmen, wurde die Versammlung mit einer kurzen Ansprache des Genossen Garon um halb 11 Uhr nachts geschlossen.

Lienz. Am Samstag den 16. Mai l. J., abends 8 Uhr, fand in Fischwirts Veranda eine sehr gut besuchte freie Eisenbahnerversammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Die Organisation der Eisenbahner und ihre Aufgaben. 2. Eventuelles.

Der Referent Genosse Kopac aus Triest besprach die verschiedenen Zugstände, welche das k. l. Ministerium den Staatsbahnbediensteten gewährte, den 20 Millionen-Antrag, der von den bürgerlichen Parteien im Abgeordnetenhaus unter nichtigen Ausreden abgelehnt wurde, die Zugstände der Südbahn an ihre Bediensteten und kam zu dem Schlusse, daß, wenn die Eisenbahner etwas erreichen wollen, sie nur durch die eigene Kraft, durch Zusammenschluß in der Organisation etwas erreichen können.

Genossen Kopac wurde zu seinen Ausführungen reichlicher Beifall gesendet und es wurde der Wunsch laut, er möge bald wieder kommen.

Zum Schlusse richtete noch Genosse Weinberger einen Appell an die Anwesenden, auch in gemeinschaftlicher Hinsicht zusammenzuhalten und fleißiger als bis jetzt im Konsumverein einzutreten, worauf sich eine Debatte entspann, welcher wieder Genosse Kopac ein Ende machte. Um halb 11 Uhr nachts wurde die Versammlung vom Vorsitzenden Genossen Verchbaum er geschlossen.

Aus den Organisationen.

Bischofschöfen. Die hiesige Ortsgruppe hielt am 20. Mai ihre diesjährige Generalversammlung um 7/8 Uhr abends in Säuers Gasthaus ab. Der Mitgliederstand stieg auf 340. In den neuen Ausschuss wurden gewählt: Johann Unterzainer, Obmann, Josef Scherling und Johann Bruggler Stellvertreter; Hans Pretting, Schriftführer, Karl Kneß, Stellvertreter; Alois Hoffmann, Hauptkassier; Johann Derschneider, Subkassier; Johann Mühlberger, Bibliothekar, Julius Feuer, Stellvertreter; Gottfried Gappacher und Matthias Reidl, Mediatoren. Des ferneren wurden folgende Experten gewählt: Johann Brandauer, Josef Schultes, Bahnerhaltung; Johann Faschingbauer, Balthasar Steinhberger, Station; Anton Thaler, Simon Waier, Feighaus; Johann Eder II, Gottfried Leitner, Verkehr; Anton Ruz, Franz Bach, Verkehr. Dem scheidenden Ausschusse wurde das Absolutorium erteilt.

In der Versammlung wurden folgende Beschlüsse gefaßt:

- 1. Der Parteienverkehr im Privatvereinstal findet ab 1. Juni nur mehr statt: an Sonntagen von 9 bis 11 Uhr vormittags, an Dienstagen von 12 bis 2 Uhr mittags und am Donnerstag von 4 bis 6 Uhr abends.
- 2. Die Bibliotheksausgabe findet ab 1. Juni statt: in den Monaten Mai bis September von 7 bis 7/8 Uhr abends, in den Monaten Oktober bis April von 6 bis 7/8 Uhr abends. An Sonn- und Feiertagen sowie an Tagen, an welchen der Verein Versammlungen oder Ausschusssitzungen abhält, bleibt die Bibliothek geschlossen.

Sämtliche Zuschriften sind an Hans Pretting, Pensionist in Bischofschöfen zu richten.

Saldenhöfen. Bei der am 2. Mai in Herrn Puschnigs Gasthaus stattgefundenen 2-Versammlung, welche zahlreich besucht war, erstatteten die Funktionäre der Bahnhalle ihren Rechenschaftsbericht.

Im Jahre 1908 wurden 2 Versammlungen und 8 Ausschusssitzungen abgehalten. Mitglieder waren 63, beigetreten sind 12, gestorben 2, verlegt wurden 6, wegen Zahlungsrückstände sind ausgeschlossen 10, von der Ortsgruppe Magensfurt übergetreten sind 6 Mitglieder, daher jetzt wieder 63 Mitglieder der Bahnhalle angehören.

Unterstützungen wurden an 3 Genossen im Gesamtbetrage von Kr. 44-20 ausbezahlt. Zu 5 Konferenzen wurden Delegierte entsendet und hierfür 15 Kr. verausgabt.

Kassenstand Ende 1907 war Kr. 77-97, Einnahmen Kronen 658-70, Ausgaben Kr. 676-98, bleibt Kassenrest Kr. 59-69. Die Neuwahl der Funktionäre ergab folgendes Resultat: Anton Wusil, Obmann; Stephan Erienz, Kassier; Josef Wedenig, Anton Krizan, Stephan Andriß, Karl Ferich, Ausschüsse.

Nach einem kurzen Bericht über den Zweck und Nutzen der Organisation und Beantwortung mehrerer Anfragen schloß der Vorsitzende die Versammlung. Nach Schluß meldeten sich mehrere neue Mitglieder zum Beitritt.

Bruck a. d. M. (Ortsgruppe II Dieimbach.) In der Vereinsversammlung vom 22. Mai d. J. wurde beschlossen, daß die Einkassierung der Beiträge von 1. Juni 1909 an vom Ortsgruppenkassier sowie dem Subkassieren gegen Quittungsmarken stattfinden wird.

Weiters wird bekanntgegeben, daß die Bibliotheksausgabe ab 1. Juni jeden Samstag von 6 bis 8 Uhr stattfindet und ist für jedes entlehnte Buch eine Gebühr von 2 H. zu entrichten.

Czerowitz. Sonnta den 9. Mai d. J. fand im Ortsgruppenlokal, Bahnhofstraße Nr. 68, eine öffentliche Vereinsversammlung und Wahl der Funktionäre statt. Gewählt wurden folgende Genossen: Heinrich Oppich, Obmann, Emil Kaminski, Stellvertreter; Franz Staytanowicz, Schriftführer; Julius Kowalski, Stellvertreter; Demeter Stanik, Kassier; Franz Kofadzki und Eusef Sauczuk in den Ausschüssen; Demeter Paulowicz in Ratna, Karl Luz in Czerowitz, in die Kontrolle. Es referierten die Genossen Kaczanowski aus Lemberg polnisch, Reichstagsabgeordneter Grigorovic rumänisch und Bezpalko ruthenisch.

Bischofschöfen. Am 12. Mai hielten wir unsere Monatsversammlung ab, in der Genosse Mühlberger einen Bericht der in Wien stattgefundenen Delegiertenversammlung brachte. Hierauf referierte Genosse Hamauer über das Wesen der Direktions-Arbeiterausschüsse, deren Aufgabe es sein wird, insbesondere für die Taglohnbediensteten einzutreten.

Wagen I. Die Generalversammlung der Ortsgruppe fand am 17. Mai im kleinen Bürgerfaale statt und war von circa 200 Bediensteten besucht.

Aus dem Berichte der Funktionäre ist zu entnehmen, daß die Ortsgruppe von 339 auf 350 Mitglieder gestiegen ist. Im abgelaufenen Vereinsjahre haben 5 öffentliche und 5 Vereinsversammlungen, sowie 6 Ausschüßsitzungen und 6 § 2-Besprechungen stattgefunden. Konferenzen wurden 5 befristet.

Sodann hielt Genosse Kovacs aus Triest einen ausgezeichneten Vortrag über die Erfolge unserer Organisation und erntete für seine vortrefflichen Ausführungen reichen Beifall.

Die Neuwahl ergab folgendes Resultat: Josef Dsmeg, Obmann, Anton Mayr, Stellvertreter; August Stanzl, Schriftführer, Johann Kuchling, Stellvertreter; Franz Waldbauer, Kassier, Jakob Wastl, Stellvertreter.

Nachtechnisches.

Schieneufälligen. In früheren Zeiten bewerkstelligte man das Ablängen der Schienen in der Weise, daß die betreffende Schiene an der vorgezeichneten Stelle mit dem Meißel eingekerbt und dann durch Aufwerfen auf einen harten Gegenstand abgebrochen wurde. Hierbei zeigt sich einerseits öfters der Uebelstand, daß die Schiene nicht genau an der feingekerbten Stelle abbrach, andererseits litt unter einer solchen Behandlung auch das Material. Immer entstand aber an der eingekerbten Stelle eine kleine Abhängung, welche die Stoßkräfte abgebenen Ende der Schiene erweiterte, so daß das darüber rollende Material stark stießen mußte und der Schienenkopf an diesem Ende einer starken Abnutzung unterworfen war.

Bei den preussischen Eisenbahnen und anderen Staatsbahnen ist es daher längst Vorschritt, zu diesem Ablängen nicht den Meißel, sondern die Säge zu gebrauchen. Solche Sägen müssen bequem transportabel sein, in leichter Weise ein festes Anspannen an die Schienen ermöglchen und vor allem einen winkeltreuen Schnitt nach allen Richtungen gewährleisten.

Wird eine Schiene mittels einer solchen Säge geschnitten, so ist der Schnitt vollkommen glatt und bietet eine Fläche dar, welche die Schiene ohne irgendwelche Abhängungen genau rechtwinklig zu deren Längsachse abschließt, so daß die Schiene mit jedem beliebigen Temperaturveränderungsraum an eine andere angegeschlossen werden kann. Eine zweckmäßige Anspannvorrichtung und ebensolche Blattführung besitzt die der Firma Richard Lüders in Orlitz durch verschiedene deutsche Reichsgebrauchsmuster geschützte Säge. Die mit diesen Vorrichtungen ausgestattete Säge erhält dadurch eine sehr praktische, feinsche und für ihren Zweck ganz besonders geeignete Bauart. Das Material dieser Säge ist bestes Schmiedeeisen, so daß ein Brechen einzelner Teile kaum denkbar ist. Der Sägebogen, in welchen das Sägeblatt mittels einer Flügelsschraube eingepannt wird, ist mittels eines Hebels an den verlängerten Arm einer Schraubzwinge angelekt. Letztere ist derart eingerichtet, daß die Säge an Schienen jeder Form angepaßt werden kann und nach Anziehen der Schraube der ganze Apparat genau senkrecht zur Achse der betreffenden Schiene gut und sicher befestigt ist.

Zur schärferen Kontrolle wird aber noch eine Blattführung auf die Schraubzwinge aufgeschraubt, welche das Sägeblatt genau rechtwinklig zur Längsachse der Schiene führt. Um die Schnittgeschwindigkeit zu vergrößern, wird auf dem Sägebogen noch ein Belastungsge wicht befestigt. Der ganze Apparat ist außerordentlich einfach und leicht zu handhaben. Derselbe hat auch schon in Maschinenfabriken Verwendung gefunden in Fällen, in denen zum Beispiel Wellen abzulängen waren, deren Transport zur Schneidvorrichtung der Fabrik bedeutende Kosten veranlaßt hätte, während mittels dieser Säge die zu kützende Welle an Ort und Stelle abgesehen werden konnte.

Eingelendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Gaufest 1909. Der Gau Wien des Reichsverbandes der Arbeiter-Gesangvereine Oesterreichs veranstaltet sein diesjähriges Gaufest (früher Bundesfest) am 6. Juni (im Falle schlechter Witterung am 13. Juni) in Weigls Dreherpart, XII., Schönbrunnerstraße. An demselben nehmen 46 Vereine mit 1800 Sängern und Sängerinnen teil. Das Programm umfaßt eine große Anzahl teilweise noch nicht aufgeführter Männer- und Frauenchöre. Zwei Musikkapellen sind zur Vervollkommenung des Programms herangezogen. Der Eintrittspreis wurde im Vorverkauf auf 50 S. festgesetzt. An der Kasse kosten die Karten 80 S. Nachdem sich unsere Sänger jederzeit in der uneigennützigsten Weise in den Dienst der verschiedenen Organisationsveranstaltungen stellen, ist es als selbstverständlich anzunehmen, daß unsere Genossen dieses Fest durch massenhaften Besuch unterstützen werden. Karten sind bei allen Gesangvereinen, Vertrauensmännern und in der Parteibuchhandlung, VI., Gumpendorferstraße 18, zu haben. Wir empfehlen unseren Genossen auf das eindringlichste, den Besuch dieser großzügigen Veranstaltung.

Anlässlich der Firmung empfehlen wir das seit 1878 bestehende Uhren- und Goldwarengeschäft des Leopold Mayers Nachfolger. Dasselbe bietet in jeder Art für Solidität Gewähr. Wir verweisen auf die Inserate.

Mitteilungen der Centrale.

Verwaltungskomiteefitzung am 19. Mai 1909. Es liegen 97 Unterstützungsanfragen vor, welche wie folgt erledigt werden: Für 67 Fälle bewilligt 1860 Kr.; 26 Fälle abgewiesen; 4 Fälle an die betreffenden Ortsgruppen gewiesen. — Rechtschutz: 60 Fälle bewilligt. — Zur Begleichung von 32 Expensnoten wird ein Betrag von Kr. 3601.11 angewiesen. — Erledigung des vorliegenden Einlaufes der Ortsgruppen und mehrerer Personalangelegenheiten.

Sprechsaal.

Achtung, Bahnrichter!

Samstag den 5. Juni d. J. findet um 8 Uhr abends in Postans Gasthaus, Wien, XV., Wöhringasse 13, eine Versammlung der Bahnrichter statt.

Im Interesse der Wichtigkeit ist es Pflicht, daß jeder Kollege zu dieser Versammlung bestimmt und pünktlich erscheint.

Holzer

Personalkommissionsmitglied.

Personalkommissions-Angelegenheiten.

Von seiten des Personals der I. I. Werkstätte Baum wird die Anregung gemacht, daß ein Antrag in der Zentralpersonalkommission eingebracht werden solle, wonach statt der blauen eine schwarzfarbige Montur für das Werkstättenpersonal ausgestellt werde.

Diese Anregung wird damit begründet, daß eine lichtfarbige Montur für das Werkstättenpersonal aus Reinlichkeitsrücksichten unpraktisch ist und eine dunkelfarbige diesen Zweck erfüllen würde.

Da in dieser Beziehung das Werkstättenpersonal verschiedener Ansicht ist und die Einbringung eines Antrages auf Anregung einer einzigen Werkstätte eine einseitige Handlung wäre, ersuchen wir jene Ortsgruppen, an welchem Sitz eine Werkstätte sich befindet, sich diesbezüglich bei dem Werkstättenpersonal

zu informieren und das Resultat dem Zentralauschüßmitglied Genossen Anton Kurtag, Linz, Willweinstrasse 2, bekanntzugeben, welcher, wenn die Majorität dafür ist, einen Antrag einbringen wird.

Weiters ersuchen wir, uns alle Wünsche und Anträge von seiten des Personals sofort bekanntzugeben und nicht erst auf die Einberufung der Sitzungen zu warten, damit sich die Personalkommissionsmitglieder rechtzeitig informieren können. Anträge und Anregungen können das ganze Jahr hindurch und zu jeder Zeit eingebracht werden.

Die Zentralkommissionsmitglieder beider Sektionen (Unterbeamte, Diener) werden aufmerksam gemacht, daß am Tage vor der Sitzung eine gemeinsame Vorbesprechung stattfindet.

Die Zentraleitung.

Achtung!

Ueber Auftrag der Zentrale werden jene Ortsgruppen, Bahnhöfen und Vertrauensmänner, die von Genossen Grünbeck in Klosterneuburg Ballkarten zu dem am 26. Februar 1909 stattgefundenen Eisenbahnerball zum Verkauf übernommen haben, freundlichst ersucht, die hierfür eingenommenen Beträge oder die nicht verkauften Ballkarten bis längstens 1. Juli 1909 einzusenden.

Achtung, Vertrauensmänner der Oberbauarbeiter in Wien und Lokalfest!

Sonntag den 6. Juni d. J. findet in Salomons Gasthaus, Wien, XV., Gasgasse 3, um 9 Uhr vormittags eine Besprechung der Vertrauensmänner über die Forderungen der Oberbauarbeiter und Professionisten bei den I. I. Staatsbahnen und Privatbahnen statt.

Den Vertrauensmännern der I. I. Staatsbahnen diene zur Kenntnis, daß die nächste Vertrauensmänneritzung den 1. Juni um halb 8 Uhr abends im obigen Lokal stattfindet. Vollzähliges Erscheinen notwendig.

Offene Anfragen.

An die Direktion der k. k. Nordbahn.

Die Wagenaufsicher in der Station Mistel, die den Schmierdienst versehen, erhielten früher bei der k. k. W. Schmierprämien im Ausmaße von 30 bis 40 Kr. nach drei Monaten.

Jetzt, nach der Verstaatlichung, wo mehr als 80 Prozent Wagen einverleibt wurden, erhielten die Betroffenen für die Monate Oktober, November und Dezember, nach fünf Monaten, Kr. 450.

Das Wagenaufsichtspersonal erlaubt sich insolge dessen die freundliche Anfrage, wohin die Gelder für die Schmierprämien überhaupt hingelommen sind?

An die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck.

Ist einer k. k. Staatsbahndirektion bekannt, daß seit 1. Mai d. J. der Zug 77 f häufig unterbleibt, dafür Zug 67 diese Fracht bis Wilten schleppen muß?

Zug 67 kommt nach Innsbruck mit 1000 Tonnen Belastung und meistens verspätet an. In Innsbruck hat derselbe nur 5 Minuten Aufenthalt, wird abermals verspätet, da er auf 1300 bis 1400 Tonnen (70 bis 80 Wagen) belastet und mit Hilfe einer Südbahnlokomotive nach Wilten geschoben wird. Ebenso erleidet durch diese Manipulation Zug 66 regelmäßig Verspätung, da er auf die Maschine des Zuges 67, die in Wilten umgedreht wird, warten muß.

Infolge der großen Vogenfahrt Innsbruck-Wilten kann der Zugführer den Zug nicht übersehen und zu wiederholtenmalen sind bereits Zugstremungen vorgekommen, die glücklicherweise, ohne weiteres Unheil anzurichten, behoben wurden. Das gesamte Zugspersonal protestiert gegen die Ueberföhrung der Achsenzahl und Belastung und lehnt, da die kommerzielle Bestreitung trotz aller Vorstellungen keine Aenderung treffen will, jede Verantwortung für diese Manipulation ab. Wenn Zug 77 f regelmäßig verkehren würde, so wäre diese Ueberföhrung nicht notwendig.

Um Abhilfe wird gebeten.

An die Direktion der k. k. Oesterreichischen Nordwestbahn.

Im Magazin der Station Teichsen müssen zwei Verlabemeister und zwei Tagelohnarbeiter immer noch den 24stündigen Dienst mit darauffolgender 24stündiger Ruhezeit versehen. Nachdem die Betroffenen bereits zu wiederholtenmalen von dem Magazinvorstand Herrn Pöbvlinc wegen Aenderung dieser Dienstzeit abgewiesen wurden, so stellen dieselben an die Direktion die ergebene Bitte, den 24stündigen Dienst für die Verlabemeister sowie Tagelohnbediensteten abzuschaffen.

An die Direktion der k. k. privilegierten Stauding-Stramberger Lokalbahn.

Ist der löblichen Direktion bekannt, daß der Herr Stationsvorstand Schöberl in Stauding seit neuerer Zeit die Personalvorlesungen (sogenannte Schule) anstatt an Wochentagen am Sonntag um halb 4 Uhr nachmittags abhält, wo durch das dienstfreie Personal um die freie Zeit, welche zur Erholung dienen soll, verkürzt wird? Das gesamte Personal.

An die Direktion der k. k. Böhmisches Nordbahn.

Die Bediensteten der Station Teichstadt ersuchen freundlichst, die Direktion möge anordnen, daß die auf den 1. April d. J. fällige Montur sofort zur Verteilung gelangen möge. Wenn der Bedienstete zum Tragen der Uniform gezwungen wird, so ist es Pflicht der Herren Vorstände, die Monturen rechtzeitig an das Personal abzugeben.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Wien.

Das gesamte Zugbegleitungspersonal der Station Wittmannsdorf bittet eine k. k. Staatsbahndirektion, sie möge veranlassen, daß die Erholungsurlaube sowie die im Dienstturnus eingeketteten drei dienstfreien Tage im Monat eingehalten werden können.

An die Direktion der k. k. Staatsbahnen-Gesellschaft in Wien.

Die Arbeiter und Professionisten der Bahnerhaltung und Streckenleitung Grubhach-Schnau erlauben sich die höfliche Anfrage, warum die Arbeitszulage von 1 Kr. auf 40 S. reduziert wurde, mit dem Versprechen, sich bis zum Monat März zu gedulden, wo dann die Zulage wiederum auf 1 Kr. erhöht und der Rückstand nachbezahlt werde.

Da bis jetzt eine Erhöhung der Zulagen nicht vorgenommen wurde, ebenso die Gleichstellung des Grundlohnes mit den übrigen Arbeiterkategorien nicht erfolgt ist, so bitten die Betroffenen um baldigste Aufklärung.

Allgemeiner Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Ortsgruppe Ailing. Die nächste Monatsversammlung findet nicht, wie beschloffen, am 5. Juni, sondern bereits Freitag, den 4. Juni, abends 7 Uhr, im Vereinslokale statt und wird in derselben Genosse Josef Petric über die Sozialversicherung sprechen. Gleichzeitig wird allen Mitgliedern nochmals in Erinnerung gebracht, daß die regelmäßigen Monatsversammlungen jeden ersten Samstag nach dem 3. des Monats um 7 Uhr abends im Vereinslokale „Hotel Post“ stattfinden.

Ortsgruppe Linz a. d. D. Am Sonntag den 6. Juni um 1 Uhr nachmittags findet im Gasthaus Freizeig in Steyring (Pyhrnbahn) eine wichtige Eisenbahnerversammlung statt, zu der alle Eisenbahner samt Frauen eingeladen sind. Referent aus Linz.

Zahlstelle Sigmundsherg. Es diene den werten Genossen zur Kenntnis, daß Sonntag den 6. Juni 1909 um 3 Uhr nachmittags in Herrn Anton Wiks Gasthaus in Sigmundsherg eine Versammlung nach § 2 des Vereinsgesetzes stattfindet. Bestimmtes Erscheinen ist jedes Genossen Pflicht!

Ortsgruppe Gudweis. Sonntag den 6. Juni um 9 Uhr vormittags findet im Vereinslokal „zum roten Herz“ die Mitgliederversammlung der Ortsgruppe statt, wozu die dienstfreien Kollegen freundlichst eingeladen werden.

Zahlstelle Teschen. Montag den 7. Juni, abends 7 Uhr, findet die Monatsversammlung der Zahlstelle Teschen im Lokal des Herrn Lad. Kuchel, Erzherzog Albrechts-Allee, statt. Die Mitglieder unserer Zahlstelle werden insbesondere darauf aufmerksam gemacht, daß vor nun an jeden ersten Montag im Monat eine Monatsversammlung stattfindet. Die Einzahlungen können von nun an jeden Tag gezahlt werden, und zwar bei dem Kassier Kollegen Anton Zak, Teschen, Grabenstraße 23, I. St. Die Kollegen werden ersucht, die Beiträge pünktlich zu entrichten, da sie sich sonst die Folgen selbst zuschreiben haben.

Ortsgruppe Pilsen. Im Monat Juni werden die Vereinsversammlungen wie folgt abgehalten: Die Mitglieder- und Einzahlungsverammlung findet Montag den 7. Juni um 8 Uhr abends im Vereinslokal im Gasthaus „Juna“ statt. Die Ausschüßitzungen, an welchen sich auch die Mitglieder beteiligen können, finden am Montag den 14. und 28. Juni um 8 Uhr abends statt, wobei auch Einzahlungen der Mitgliedsbeiträge entgegengenommen werden. Es diene den Mitgliedern zur allgemeinen Kenntnis, daß die Vereinsbibliothek von halb 7 bis 8 Uhr abends jeden Montag zur Verfügung steht, wobei auch die Monatsbeiträge regelmäßig entgegengenommen werden.

Ortsgruppe Linz. Bei der am 23. Mai stattgefundenen Versammlung der Zahlstelle Gmünd ergaben die Wahlen folgendes Resultat:

Kassier: Franz Mayer, Zahlstellenleiter: Franz Bisker, Kassier; Johann King, Schriftführer, Franz B. Maier, Stellvertreter.

Die Mitglieder obiger Zahlstelle werden ersucht, von nun an ihre Einzahlungen an Genossen Bisker zu leisten.

Ortsgruppe Gur. Die nächste Monatsversammlung findet diesmal am 18. Juni d. J. statt und wird Genosse Jozeg Schneider aus Oberleutensdorf den Bericht über die Delegiertenversammlung in Wien hierbei erstatten. Zahlreiches Erscheinen erwünscht.

Ortsgruppe St. Michael o. T. Die Mitglieder werden ersucht, zu der am 4. Juni d. J. in Draxlers Gasthaus stattfindenden Versammlung zahlreich zu erscheinen, da die Wahl des Obmannes und des I. Kassiers durchgeführt wird.

Ortsgruppe Himberg. Sonntag den 6. Juni I. J. um 3 Uhr nachmittags findet in Herrn Johann Navratils Gemeindegasthaus in Trautmannsdorf eine frei zugängliche Eisenbahnerversammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Zweck und Nutzen der Organisation. 2. Die Lage der Bahnerhaltungsarbeiter. 3. Sozialversicherung. 4. Die Verstaatlichung der Staatsbahnen-Gesellschaft. 5. Anträge und Anfragen. Eisenbahner aller Kategorien, erscheint zahlreich!

Die Genossen von Gramat-Neusiedl, welche zur Ortsgruppe Himberg gehören, werden hiermit aufmerksam gemacht, ihre Mitgliedsbeiträge nur an Genossen Johann Grießbaum, Stationsaufseher in Gramat-Neusiedl, abzuführen, welcher an Stelle des ausgeschiedenen Ausschüßmitgliedes Stephan Wors als Ausschüßmitglied und Subkassier gewählt wurde.

Ortsgruppe Föhrenbrunn. Am 6. Juni d. J. findet in Czernys Lokalitäten in Gänserndorf eine Versammlung der Wähler statt, in der Zentralkommissionsmitglied Genosse Sommerfeld sprechen wird.

Gleichzeitig werden die Mitglieder auf der Strecke freundlichst ersucht, die Berichte an die Vertrauensmänner stets mit dem vollen Namen und der Adresse zu unterzeichnen, da anonyme Schreiben nicht berücksichtigt werden.

Bekanntmachung der Administration.

I. Folgende Ortsgruppen respektive Zahlstellen haben bis 26. Mai die Monatsabrechnung mit der Zentrale noch nicht gepflogen, wodurch die in den betreffenden Ortsgruppen befindlichen Mitglieder mit ihren Rechten in Mitleidenschaft gezogen sind. Um einer eventuell daraus entstehenden Kalamität vorzubeugen, ersuchen wir um schleunigste Begleichung des Rückstandes.

Welsberg schuldet für Monat März und April. Waringen schuldet für Monat April. Czernowiz schuldet für Monat März und April. Friedland schuldet für Monat April. Siefelan schuldet für Monat April. Loitsch schuldet für Monat April. Neumarkt-Kallham schuldet für Monat März und

Goers Trüder-Binocles und Ferngläser bester Pariser Optik

gegen bequeme Teilzahlungen

Zithern aller Arten u. Systeme
Mandolinen, Guitarren in allen Preislagen

Violinen erstklassige Instrumente nach alten Meister-Modellen
Bratschen Celli usw.

Photogr. Apparate neueste Modelle aller modernsten Typen zu massigen Preisen.

Grammophone Schallplatten Musik-Spielfest Automaten

Reichillustrierter Hauptkatalog gratis und frei. — Postkarte genügt.

Bial & Freund in Wien, VI/50 Mariahillerstr. 95.

April. Oberberg schuldet für Monat April. Opina schuldet für Monat März und April. Przemysl schuldet für Monat April. Reszow schuldet für Monat April. Spalato schuldet für Monat März und April. Steindruck schuldet für Monat April. Tarnow schuldet für Monat April. Troppau schuldet für Monat April. Waller schuldet für Monat April. Zwertl schuldet für Monat April.

II.

An unsere italienischen Mitglieder.

Die für das italienische Blatt sich ergebenden Reklamationen mögen in Zukunft ausschließlich nur an unseren Genossen Augusto Mancini, Reichsratsabgeordneten in Trento, gerichtet werden, nachdem sich derselbe in uneigennützigster Weise bereit erklärt hat, sämtliche auf das betreffende Blatt bezughabenden Wünsche und Beschwerden zur Austragung zu übernehmen.

Das Blatt für alle italienischen Mitglieder soll ausschließlich nur „Il Lavoratore“, Trieste, Via Balbivivo Nr. 19, abonniert werden.

III.

Wir bringen den Ortsgruppenaffilierten in Erinnerung, daß die Berechnung der Blätter als Patetsendung, also mit 92 S. nur zulässig ist, wenn im Paket mindestens entweder

- 32 Eisenbahner,
- 36 Kolojarz oder
- 56 Zelnickar

enthalten sind.

Alle Sendungen, welche eine geringere Zahl von Blättern beinhalten, sind mit 36 S. zu berechnen, auch wenn die Sendung unter einer Schleiße erfolgt, weil die Portoversparnis erst bei der vorgenannten Anzahl erzielt werden kann.

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

Inserate

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

Billigste Firmungsgeschenke

Uebervorteilung gänzlich ausgeschlossen. Leser dieses Blattes bei Einkauf sowie Reparaturen Vorzugsprisio.

Pendeluhr 14 Karat. Goldbringe mit verschiedenen Steinen von K 50 aufwärts.

Mußbaum, 70 Ztm. lang . . . K 7-50
Mit Schlagwerk . . . 9-50
Mit Zumboldenschlag . . . 10-50
100 Ztm. lang . . . 12-
Mit Schlagwerk . . . 14-
110 Ztm. lang, wöchentlich zum Aufziehen . . . 14-
135 Ztm., mit 2 Gewichten . . . 22-
Nebel System Stoßkopf . . . 4-
In Rubinen gehend . . . 7-
Schieß Stoßkopf-Patent . . . 7-
Silber-Herren- und Damen-Remontoir-Uhren . . . 8-
Savaller-Uhren, elegant, Stahl . . . 7-
dito, Gold . . . 8-50
dito, mit Doppeldeckel . . . 10-
Gold Silber . . . 12-
dito, mit Doppeldeckel . . . 14-
14 Karat. Gold-Damen-Remontoir-Uhren . . . 19-
14 Karat. Herren-Uhren . . . von K 35.- aufwärts

Damenketten, Krawatten etc. reell und billig. Von Edelsteinen ausgeführt. Diamant-Ringe von K 12.- aufwärts.

Diamant-Boutons v. K 20.- aufwärts.
Brillanten-Ringe v. K 20.- aufwärts.
Brillanten-Stäbe v. K 60.- aufwärts.
Nichtpassendes umgetauscht od. Geld zurück.

Preisverantw. gratis u. franco.

Leopold Mayers
Nachfolger, Uhrmacher
Wien, XIV., Mariahilferstr. 187/E
Strassenbahnfahrt wird vorgelassen.

Eigene Uhrreparatur-Werkstatt.

Leopold Mayers
Nachfolger, Uhrmacher
Wien, XIV., Mariahilferstr. 187/E
Strassenbahnfahrt wird vorgelassen.

Günstiger Gelegenheitskauf
für Händler und Käufer mit Schnittwaren; sende auch an Privats:

40-45 Meter à K 15.-

fortiert. Stoffe aus Blusen, 78 Ztm. breit, feine neueste Mode-Deffins, Hemden- und Blusen-Repier, vorzügliche rote Hemdentelwand, Kanovas, Bettzeug, Oxford aus Männerhemden, Frauenhübschenstoffe, Handtücher, Blausche auf Schürzen und Hauskleider, hübsche moderne Deffins.

Rostenlänge 6-10 Meter.

Garantiert ohne jeden Fehler und echtfarbig, nur in prima Qualität. Für Nichtpassendes sende ich sofort das Geld retour. Mindestabnahme: 1 Postkiste, 40-45 Meter gegen Nachnahme sendet

Leinenweberei KARL KOHN, Nachod, Böhmen.

Anlässlich des Scheidens unseres Magazinsverwalter-Stellvertreter und Oberverordneten, Herrn Johann Fröschl, fühlen wir Magazinsmeister, Diener und Arbeiter uns veranlasst, auf diesem Wege ihm unsere wärmsten Gefühle sowie Dank auszusprechen für das Wohlwollen und konstante Benehmen, das er uns jederzeit entgegenbrachte. Mit Behmut blicken wir auf sein Scheiden, wo wir jederzeit sicher waren, ein offenes Manneswort sowie Rat und Hilfe in jeder schwierigen Lage zu finden. Ferner nehme er die Versicherung hin, wenn er auch dem aktiven Eisenbahndienst nicht mehr angehört, wir seiner jederzeit mit Achtung und Liebe gedenken; auch hoffen wir seinerseits, daß er uns ein warmes Angedenken bewahre.

Die Magazinsmeister, Diener und Arbeiter des Materialmagazins Wien-Südbahn.

Erklärung.

Ich Endesgefertigter Johann Leidermann, Kondukteur der Nordwestbahn in Iglau, habe gegen Jakob Kieseling, Kondukteur und Delegiertenstellvertreter der Personalkommission der Nordwestbahn, in einer durch mich verbreiteten schriftlichen Aeußerung ehrverletzende Beschuldigungen erhoben, deren Sinn dahin ging, daß Herr Kieseling seine Stellung in der Personalkommission zur Erlangung persönlicher Vorteile auszunutzen strebe.

Ich erkläre, daß ich diese Behauptung ohne jeden Grund erhoben habe, und bitte daher Herrn Kieseling um Entschuldigung. Ich danke ihm, daß er von meiner gerichtlichen Verfolgung Abstand genommen hat.

Johann Leidermann.

Den p. t. Ortsgruppen- und Fachvereinen der

Eisenbahner

empfiehlt sich zur schleimigen und sorgfältigen Herstellung jeglicher

Druckarbeiten

als: Zeitungen, Werke, Broschüren, Vereinsblätter, Statuten, Aufzuse, Birkulare, Einladungen etc. etc., und zur Lieferung von Papier jeglicher Gattung, Kuverts etc. etc. die

Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“
Tzwohoda & Co.

Wien, VI., Mariahilferstraße 89 A.

Verantwortl. der „Arbeiter-Zeitung“, des „Eisenbahner“ und vieler anderer sozialdemokratischer Blätter.

Vorzüglichen Wein

garantiert naturecht, von den berühmtesten Weingegenden u. zwar:

Essaner, rot, zu 36 und 42 Hektern Bestwertwein
Essaner, weiß, zu 40 und 41 Hektern
Dalmatiner, rot, zu 30 und 32 Hektern, Dalmatiner, weiß, zu 36 und 40 Hektern.
Schiller (Opolno) zu 36 Hektern, Istrianer, rot, zu 28 und 32 Hektern, Istrianer, weiß, zu 36 und 40 Hektern. Muscato, weiß oder rot, bestien zu 36 Hektern, vornehm in Leihhäusern von 26 Eitern aufwärts, ab Station Pola per Nachnahme die

Weingrosshandlung R. KANDOLIN, Pola.

Istrianer Rotwein, Prima Qualität, von nun an 24 Heller per Liter.

NB. Weinmuster auf Verlangen sofort gratis.

Kaufe bei Kraus
wer edle schöne Leinwand schätzt!

1 Stück Prima Hemdehifon 84 Ztm. breit, 20 Meter lang K 9.-
1 " beste Rumburger 88 " " " " " " 13.-
1 " Krauswebe Nr. 57 84 " " " " " " 17.-

Krauswebe ist ein weisser Wäschestoff von unbegrenzter Haltbarkeit u. wunderbarer, feinsten Qualität.

1 Dtd. Leinzwilchhandtücher, weiss, 48x115 Ztm. gross, K 5-50.

Leintücher ohne Naht
aus bester Flachleinwand, 6 Stück 150x200 Ztm. gross, K 13-20, oder 150x225 Ztm. gross, K 14-88.

1 Dtd. feine, reinleinene Taschentücher 48x48 Ztm. gross, K 6.-.

Jede Art gediegener Leinenwaren für Haushalt und Ausstattung, waschechte Neuheiten in Zephyren, Oxford u. s. w. versendet gegen Nachnahme, für Nichtpassendes Geld zurück,

Mechanische Weberei u. Leinwandfabrik
JOS. KRAUS, Nachod VII, Böhmen.
Musterbuch gratis!

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen

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

Paul Alfred Goebel, Innsbruck, Postfach.
Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht.
Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

Gewehre!

Lancaster von K 28.-
Flobert-Gewehre von 8-60
Pistolen von 2.-
Revolver von 5.-

Reparaturen billig.
Illustrierte Preisliste franko.

F. Dusek in Opocno Nr. 111
an der Staatsbahn, Böhmen.

Haben Sie schon einen Phonographen gratis bekommen?

Um mit vorzügliche neueste Starton-Goldfarbigwale überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, 2500 Phonographen zu verschenken, Verlangen Sie gegen Einreichung von 10 h (in Briefmarken) Prospekt und Sie können einen prachtvollen Konzert-Phonographen gratis und sofort erhalten.

I. Sprechmaschinen-Versand „Lowin“
Wien, VI., Mollardgasse 20/11.

Geschäfts-Eröffnung!

Behre mich den P. T. Eisenbahnbediensteten bekanntzugeben, dass ich unter der Firma

H. A. Syrliste

eine **Niederlage** von neuen, alten und überspielten Klavieren, Flügeln, Pianinos und Harmoniums, verbunden mit **Reparatur-Werkstätte** eröffnet habe; ebenfalls besorge ich die Stimmungen der Klaviere.

Ich versichere, dass ich bestrebt sein werde, die P. T. Kundschaft aufs gewissenhafteste und sorgfältigste zu bedienen und bitte um zahlreichen Zuspruch.

Hochachtungsvoll
H. A. Syrliste
Wien, VI. Wobgasse 42.

Möbelhaus Eduard Arnstein
IX., Porzellangasse 60

gegenüber dem Franz Josefs-Bahnhof.

Solideste und beste Einkaufsquelle! Politierete Einrichtungen von K 110, 130, 210 aufwärts. Kücheneinrichtungen K 30, 40, 60. Komplette Schlaf- und Speisezimmer, altdeutsch und modern, von K 280 aufwärts. Ottomanen, Diwans etc. Nur eigene Erzeugung.

Eisenbahner geniessen besondere Ermässigung!

Provinzaufträge werden ebenso gewissenhaft expediert wie bei persönlicher Auswahl. Zufuhr zu allen Bahnhöfen und Bezirken kostenfrei. Preisurante gratis und franko.

Unentbehrlich für jeden Herrn Eisenbahner

ist eine gute Dienstuhr
wer also eine solche sich aneignen will, der schreibe an

Adolf Pirka, Uhrmacher
in Krummau a. d. Moldau.

um eine **Doxauhr**, welche sich in eine Metallgehäuse, oxydiert, zahlbar in 10 Monatsraten 26 Kr., dieselbe im glatten Nickelgehäuse 22 Kr., gegen bar 10 Prozent Nachlag.

Durchmesser 70 mm

Grässlich

hohe Preise werden oft für Herren- und Damenstoffe bezahlt. Dies können Sie nur vermeiden, wenn Sie direkt vom Tuchfabrikanten kaufen. Verlangen Sie daher sofortige Zusendung meiner reichhaltigen Frühjahrs- und Sommer-Musterkollektion. Führe nur erstklassige Erzeugnisse und aparte Sonnenhüte.

Tuch-Versandhaus
FRANZ SCHMIDT
Jägerndorf 76 (Oest.-Schles.)

MÖBEL Auftrif an die Herren Eisenbahner!

Wiens beste und billigste Einkaufsquelle ist die in Eisenbahnerkreisen althekannt, o langjährig bestehende o

Fünfhäuser Möbelniederlage
M. Eisenhammer 142
Wien, XV., Mariahilferstrasse Nr. 142
(neben der Löwondrogerie Schawordas)

politierete Zimmereinrichtungen à Kr. 130, 150, 170, 200 u. 240. Kücheneinrichtungen von Kr. 34 aufwärts. - Komplette Schlaf- und Speisezimmer von Kr. 280. - Wobene Kücheneinrichtungen, grau, weiß, grün, à Kr. 70. - Einzelne Gegenstände billigst in großer Auswahl. Kleine Preisurante für die Provinz gratis. Größerer Möbel-Katalog gegen 60 Heller Briefmarken franko.

Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Auswahl.

Zufuhr zu allen Bahnhöfen und Bezirken Wiens kostenfrei.

Warnung! Um meine P. T. Kunden vor Schaden durch Verführung zu bewahren, achten Sie genau auf meine Firma Fünfhäuser Möbelniederlage, da eine Konkurrenz meine Hausnummer als Preis missbraucht, um meine p. t. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftsort.

Regist. Schutz. Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine Marke: Eisen-Schuhmarke „Eisenbahndienst“ in Lebensgröße in bahnkondukteur. meinem Schauteller sehen.

Erklärung.

Die am 2. Mai in Herrn Hofes Gasthaus in Oberdorf nach 12 Uhr nachts gemachten Aeußerungen sind von mir unliebamer Weise gesagt worden; nehme dieselben retour, danke weiters für die Abhandlung einer gerichtlichen Austragung.

Oberdorf, am 18. Mai 1909.
Georg Santmann, Kondukteur

Firmungs-Geschenke!

Echte Silber-Remontoir-Uhr samt Silberkette u. Anhänger, f. t. punziert, in Lederfutteral. Alles zusammen **K 10.-**

Drei Jahre schriftliche Garantie, Versand per Nachnahme.

Erste u. grösste Uhren-Niederlage
Max Böhnel
WIEN
IV. Margaretenstrasse 27/9.

Winkel-Rockkopf K 3.-, Silber K 7.-, Omega K 18.-, Golduhren K 18.-, Goldkettan K 20.-, Goldringe K 5.-, Pendeluhr K 7.-, Wookor K 2.-.

Verlangen Sie meinen großen Preiscurant mit 5000 Abbildungen, welcher jedermann umsonst franco zugesendet wird.

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hof-Uniformierungsanstalt u. Uniformsortenfabrik.

Uniformen, Kappen, Uniformsorten, Pelze, Pelzblusen und Zivilkleider.

ZENTRALWARENHAUS: FABRIK:

WIEN, WIEN,
VIII/1, Langegasse Nr. 1. VI/2, Hirschengasse Nr. 25.

FILIALEN:
SARAJEVO u. BUDAPEST. INNSBRUCK, Berggraben 21. LEMBERG, Walowa 11 etc. etc.

Preisataloge und Massanleitungen gratis. - Provinzaufträge werden sofort effektiert.

Herausgeber: Josef Tomjschik. - Verantwortlicher Redakteur: Franz Gil.
Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Tzwohoda & Co. Wien, VI., Mariahilferstraße 89a.