



DER EISENBAHNER



Zentralorgan

des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss vier Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

Auf jeden Tag mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage von 10 Uhr vormittags bis 1/4 11 Uhr nachmittags.

Insertionspreis:

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

Abonnements-Bedingungen:

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

Telephon Nr. 2325.

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

Wahlspruch:
Was wir begehren von der Zukunft hoffen:
Dass Brot und Arbeit uns größer werden,
Dass unsere Kinder in der Schule lernen
Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.
G. Serweg.

An unsere Mitglieder, Abonnenten und Leser!

Mit der vorliegenden Nummer tritt „Der Eisenbahner“ in den 17. Jahrgang seines Bestandes. In einer Zeit, wo noch kein Blatt den österreichischen Eisenbahnern seine Stimme lieh, gegründet, hat seither unser Fachblatt seinen redlichen Anteil an allem, was die österreichische Eisenbahnerschaft mit Hilfe ihrer Organisation in den letzten Jahren errungen hat. Aus bescheidenen Anfängen hervorgegangen, hat „Der Eisenbahner“ alle nicht geringen Schwierigkeiten, die seinem Aufschwung und seiner Entwicklung im Wege standen, siegreich überwunden, und hat sich so aus eigener Kraft seine Stellung, die er heute unter der gesamten Eisenbahnerschaft einnimmt, erobert.

Mit dem erfreulichen Wachstum der Organisation sind selbstverständlich auch unserem Fachblatteneue, nicht leicht zu nehmende Aufgaben erwachsen. War es früher bloß der Erwecker des solidarischen Gedankens und der rücksichtslose Geißler von all den unzähligen Uebelständen, die im Eisenbahnbetrieb vorhanden waren, so muß heute, wo sowohl bei der wachsenden Bedeutung des modernen Verkehrs wesenser, als bei der wachsenden Kompliziertheit unserer modernen Sozialpolitik überhaupt immer neue Probleme Beachtung heischen, unsere Aufgabe zunächst auch darin bestehen, aufklärend, schulend und wegweisend unter der Masse der österreichischen Eisenbahnerschaft zu wirken. Und dieser wichtigen Aufgabe wollen wir so wie bisher auch im neuen Jahre gerecht zu werden trachten. Auch in Zukunft sollen keine Mittel gespart werden, unser Fachblatt textlich und an Umfang immer besser auszugestalten, damit er als eines der wichtigsten Behelfe der Organisation, seinen vielfachen Aufgaben nachzukommen, und seiner führenden Rolle in der österreichischen Eisenbahnerbewegung gerecht zu werden vermag. Zur Erfüllung dieser Aufgaben erbitten wir auch im neuen Jahrgange die tätige Mitwirkung aller unserer Genossen und Kollegen. Dem „Eisenbahner“ auch außerhalb der Mitgliederkreise neue Leser zuzuführen und sein Verbreitungsgebiet zu erweitern, muß die Pflicht eines jeden sein, der eine ernsthafte publizistische Vertretung der Eisenbahnerinteressen will. Und daß gerade heute das letztere notwendiger als je ist, ersehen wir aus den Vorgängen des Auslandes, wo man sich allenthalben rüstet, die Eisenbahner mundtot zu machen und zu Inebeln. Reaktion einerseits und Demagogie, die kein Mittel unversucht läßt, die Eisenbahner den bürgerlichen Sonderzwecken dienstbar zu machen, andererseits, das sind heute die Gefahren, die uns drohen. Um den Kampf dagegen wirksam vor allem in der Presse führen zu können, dafür erbitten wir die Mitwirkung aller. Mit diesem Wunsche eröffnen wir den neuen Jahrgang, indem wir allen unseren Freunden, Lesern und Mitgliedern ein herzliches Prost Neujahr! jurufen.

Die Redaktion und Verwaltung.

Vorwärts, nur immer vorwärts!

Ein Jahr ist ein großes Stück Leben, denn schnell entflieht dem Menschen im Schaffen und Sorgen die Zeit und in wenigen Jahrzehnten ist das ganze Menschendasein zu Ende. Und gar beim Proletarier, bei dem des Lebens voller Ernst frühzeitig beginnt und das Dasein so schnell zu Ende geht.

Ein kurzer Sonnenschein in den Jugendjahren, eine flüchtige Zeit von Jünglingshoffnung, dann umzieht sich sein Lebenshimmel mit den düsteren Schatten der Sorge. Tag um Tag geht in einkloniger Arbeitsqual dahin, selten bricht ein Strahl echten Glückes durch den Sorgenhimmel, weshalb ihm jeder Lichtblick um so teurer sein muß.

Und wir leben in einer aufsteigenden Zeit, in der der Mensch schneller seinen Kreislauf der Entwicklung vollbringt und auch früher vergeht.

Als die Menschen noch in der Hauswirtschaft arbeiteten, brachte ein Jahrzehnt keine wesentlichen Veränderungen, und das Leben war schlicht und einfach. Die Stadtwirtschaft brachte schon mehr Bewegung in das Leben der Menschen, aber noch immer stellte sie ein jahrhundertlanges Stillleben der Menschen dar, das uns den unerschöpflichen Schatz der Wander- und Volkslieder gab und die in unserer Zeit so grimmigen Unternehmer zu Meistersängern machte.

In der Manufakturperiode beginnt das Leben mehr zu pulsieren, das gemütliche Handwerk erbläht, die erste Fabrik ist da, die alle Handwerke in einem Betriebe vereinigt. Doch die Massenpsyche fördert erst dann eine durchgreifende Aenderung, als Herr Dampf das wirtschaftliche Leben beherrscht, die neue Fabrik die Proletarier kapitalistisch uniformiert und die Postkutsche durch das brausende Dampfrosch ersetzt wird. Welche Wandlungen in einem halben Jahrhundert vollziehen sich nun. Jedes Jahr ist eine ereignisreiche Geschichte, die über Millionen Existenzen hinwegschreitet und die Verhältnisse und Menschen mehr wandelt als früher ein Jahrhundert. Was man noch im Vorjahre als ferne Möglichkeit in den Büchern und Zeitungen erörtert hat, ist heute Gewißheit geworden. Das vergangene Jahr hat uns zum Beherrscher der Lüfte gemacht, wir fliegen. In dieser gewaltigen Umwälzung spielen aber auch die Arbeiter eine gewaltige Rolle, denn in ihr liegen alle die zwingenden Notwendigkeiten, welche den Sozialismus zum Führer und Kämpfer der Zeit gemacht und die Arbeiter in den Vordergrund aller sozialen und politischen Kämpfe gerückt haben.

Der Kapitalismus ist der Beherrscher der Produktion, des Verkehrs, des Handels und der Finanzwirtschaft, der Sozialismus sein natürlicher Widersacher geworden, der mit ihm wachsen muß ins Gigantische, um schließlich sein Bezwinger zu werden und die Gesellschaft nach seinen Grundsätzen zu wandeln. Der Arbeiter ist der Vertreter des Sozialismus in diesem gewaltigen Ringen. Er baut in seinem Geiste die Organisationen auf, die es verhindern, daß die arbeitenden Klassen im Fluge der Entwicklung körperlich und geistig zertreten werden, er erobert die Gemeinde, das Land, den Staat. Da sich das Kapital in seinen Gewaltmärschen und seiner Konzentration nicht um das Recht der lebendigen Betriebskräfte kümmert, wird der Arbeiter gezwungen, die gleichen Konzentrationen zu machen, um seiner historischen Aufgabe gerecht zu werden, weshalb jedes einzelne Jahr eine bedeutende Summe von Kämpfen, Niederlagen und Erfolgen repräsentiert und für die Weiterentwicklung von größter Bedeutung wird.

Das ablaufende Jahr stand unter dem Zeichen einer doppelten Krise. Der amerikanische Finanzkrach und die Zurückstenerung der Auswanderer wirkten nach und der türkische Boykott brachte unserer Industrie einen Ausfall von mehr als hundert Millionen.

Wenn die gewerkschaftliche Organisation trotzdem eine Steigerung ihres Standes erfuhr, so beweist dies nur ihre Widerstandsfähigkeit.

Für den wirtschaftlichen Aufschwung der Eisenbahner war das vergangene Jahr von allererster Bedeutung. Es gelang der Organisation, den drohenden Kampf hintanzuhalten und eine durchgreifende Besserstellung sämtlicher Kategorien zu erringen. Die Organisation hat ihre Feuerprobe in dieser schwierigen Zeit, welche alle Kräfte der Vertrauensmänner der Eisenbahner in Anspruch nahm, glänzend bestanden. Die Zahl der Mitglieder stieg ganz bedeutend und der Abschluß wird für das künftige Jahr noch eine größere Steigerung bringen.

Was vor Jahren noch unmöglich schien, vollbringt unsere Organisation heute schon wie eine Selbstverständlichkeit und all gelbe und schwarze Mut bricht sich an der Geschlossenheit unseres Personals.

Politisch wurde im verflochtenen Jahr die sogenannte Eintretung unserer Partei in- und außerhalb des Parlaments fortgesetzt. Wie kläglich ist aber die Koalition der Arbeiterfunde unter der Führung Geymanns gescheitert. Durch die Obstruktion im Prager Landtag und die gegenseitigen Prügeleien in Laibach, Prag und Deutschböhmen frag diese Koalition ihr eigenes Ministerium auf und als sie auch noch das Parlament zerschlagen wollte, machte unsere „eingekreiste“ Fraktion diesem Spiel ein Ende, rettete das Parlament vor ihren Anschlägen, zwang die Agrarier nieder und ging vor Neujahr mit Erfolgen aus all diesen Kämpfen hervor, daß heute das In- und Ausland auf unsere Erfolge mit Bewunderung blickt.

Die Arbeiter sind im Präsidium des Abgeordnetenhauses vertreten und ein Narr kann heute nur noch an die Möglichkeit glauben, eine solche Partei durch unfähige Regierungen und in sich zerfallene Parteien vernichten zu können. Die Sozialdemokraten sind auch in der Bannung der Kriegsgefahr nicht untätig geblieben und wenn die Annexion Bosniens nicht zum Kriege führt, so hat unsere Politik einen großen Anteil an der Verhütung dieser Katastrophe. Daß die Regierung das große Werk der Sozialversicherung dieses Jahr im Entwurf dem Parlament vorgelegt hat, ist ebenfalls ein Erfolg der Sozialdemokraten. Wohl ist das Werk durch die Hand Geymanns vergiftet worden, doch auch hier wird es gelingen, die Todeskeime zu entfernen und aus der Vorlage ein brauchbares Werk zu machen.

Aus all den großen wirtschaftlichen und politischen Kämpfen und Erfolgen erwuchs uns jedoch eine große Verantwortlichkeit und Pflicht. Wir dürfen niemals vergessen, daß unsere Feinde nie müde werden und auf immer größere und niederträchtigere Anschläge gegen uns sinnen, weshalb wir unsere Kraft ebenfalls steigern müssen. Aus der Entwicklung sind wir hervorgegangen, in Kampf und Arbeit werden wir größer, durch Erhöhung unserer Arbeit im Dienste unserer großen Arbeitersache werden wir siegen!

Dr. Gustav Fried.

Wieder einmal trat der kalte Bürger Tod an die Schaffensstätte eines allezeit emsigen Mannes und rief ihn mitten in der Arbeit aus den Reihen der

Lebenden. Dr. Gustav Fried, der fachkundige Berater unserer Organisation, der treue und warmherzige Freund der österreichischen Eisenbahnerschaft ist nicht mehr. Mag die Kunde, die hinausdringt in das Land, noch so schneidend an die Herzen jener greifen, die in ihren schweren Lebenskämpfen so oft den Weg zu dem Manne gefunden haben, der ihnen Beistand und Hilfe lieb, sie ist leider greifbare traurige Wirklichkeit und der Schmerz, der alle Wunden aufreißt, bleibt in diesen Tagen keinem erspart, der menschlich fühlt und die Größe des Verlustes empfindet, der der österreichischen Eisenbahnerschaft geworden ist.

Dr. Gustav Fried ist am 21. Dezember v. J. einem tödlichen Schlaganfall erlegen. Noch einen Tag vorher sahen wir den im 53. Lebensjahre stehenden Mann in scheinbar kräftiger Gesundheit und an dem Tage selbst, als ihn der finstere Tod so plötzlich ereilte, hatte Dr. Fried bis spät abends in seinem Bureau, an emsige Berufsarbeit gefesselt, gewelt. Wohl wußten seine engeren Freunde, daß der Arzt bereits vor längerer Zeit ein Herzleiden bei Dr. Fried konstatiert hatte, allein niemand legte wohl dem Leiden eine so große Bedeutung bei, daß man sich auf die Möglichkeit der hereinbrechenden Katastrophe auch nur im entferntesten gefaßt gemacht hätte. Und so kam die Nachricht von dem Tode wie eine Hiobsbotschaft, von der man nicht wußte, ob man ihr glauben solle oder nicht. Heute, wo wir unseren langjährigen wackeren Rechtsbeistand unter den Rasen des Zentralfriedhofes gebettet haben, ist der schmerzliche Verlust, den wir und mit uns Tausende von Eisenbahnern erlitten, leider zur traurigen Gewißheit geworden und die Wunden, die sie uns geschlagen hat, werden nicht so bald veranarben.

Wer uns und der österreichischen Gesamtisenbahnerschaft Dr. Fried war, das weiß nur der, der die Geschichte der Eisenbahnerbewegung, ihre Mühsalen und Leiden, unter denen sie ihren Entwicklungsgang durchmachte, kennt. Seit dem Jahre 1896 fungierte Dr. Fried gemeinsam mit Dr. Harpner, dessen geschäftlicher Kompagnon er war, als Anwalt unserer Organisation, während er schon früher die Vertretung des Lokomotivführervereines inne hatte. Ebenso war er der Rechtsanwalt des Bahnwärter- und des Kondukteurvereines. Dr. Fried vertrat also seit etwa zwei Jahrzehnten die Eisenbahner in ihren beruflichen Rechtsfragen, so daß er als Spezialist von seltener Sachkenntnis auf dem komplizierten Gebiet des Eisenbahnerrechtes gelten konnte. So erregte auch sein Vortrag über die Haftpflicht der Eisenbahnen, den er vor einiger Zeit in der Juristischen Gesellschaft hielt, unter den Fachleuten Aufsehen.

So sehr wir aber an Dr. Fried den Verlust des tüchtigen Juristen und den gründlichen Kenner des Eisenbahnerrechtes beklagen, so verlieren wir dennoch an ihm noch weit mehr als das. Ein warmfühlender Mensch, stand er uns als wirklicher und echter Freund zur Seite, der an allen Vorkommnissen in der Eisenbahnerbewegung regsten Anteil hatte. Bunterkeit des Charakters und Herzengüte waren die Eigenschaften, die den Mann zierten und die ihn bei allen, die ihn kannten, beliebt machten. So schied also mit Doktor Gustav Fried ein Mann von uns, der ein treuer Helfer und Berater war und von dem wir mit Bezug

auf sein ersprießliches Wirken mit den Worten des Dichters sagen können: „Er war ein ganzer Mann, nehmst alles nur in allem.“

Das Leichenbegängnis Dr. Frieds, das sich zu einer wahrhaften Trauerkundgebung gestaltete, fand am 24. Dezember, am Christabend v. J., statt.

Unter den Leidtragenden sah man viele Eisenbahner, unter denen auch einzelne Abordnungen von auswärtigen mit Kranzspenden erschienen waren. Seitens der Zentrale unserer Organisation nahmen daran die Abgeordneten Genossen Tomisch und Müller und Genosse Weigl teil, die die letzten Ehrengaben, Kränze, mit roten Schleifen geziert, am Sarge unseres wackeren Rechtsfreundes niederlegten. Am Zentralfriedhofe hielt am offenen Grabe Abgeordneter Genosse Müller dem Dahingeshiedenen einen warm empfundenen Nachruf, in dem er etwa folgendes sagte:

„Dr. Fried! Lieber Freund! Tief ergriffen, mit kummervollem Herzen stehen die Vertreter der organisierten Eisenbahner, deren Helfer und Berater durch zwei Jahrzehnte Du warst, an Deiner Bahre, um Dir zum letztenmal unseren tiefempundenen Dank für alle Deine Hilfe, die Du uns angeeignet liehest, auszusprechen. Aber nicht nur wir, die gekommen sind, Dir das letzte Geleit zu geben, trauern, sondern gleich uns trauern und beweinen Tausende von Eisenbahnertrüppeln und Tausende von Eisenbahnerwitwen und -Waisen, denen Du zu ihrem strittigen Recht verholfen hast. Wer Dr. Fried für die Eisenbahner gewesen ist, dies hier zu schildern, ist wohl nicht am Platze. Es genügt wohl der Hinweis, daß er seinen ganzen Lebensinhalt und seine Lebenskraft in unsere Dienste gestellt hat. Er dachte an alle und an alles, nur an sich selbst nicht. Und dieses ausgeprägte Pflichtgefühl, der Drang, allen jenen, die sich irgendwie in ihren Rechten verletzt fühlten, zu ihrem Recht zu verhelfen, war Deine heiligste Aufgabe und gehörte mit zu den Ursachen, die Deinen leider so frühen Tod herbeiführten. Du warst aber nicht nur unser Rechtsfreund und Ratgeber in allen Lagen des Lebens, Du warst, was noch mehr ist, ein wahrhaft guter Mensch. Jeder Holl an Dir war Charakter und Menschlichkeit, niemand klopste vergebens an Deine Tür, kein Bedrängter ging ohne Rat und Hilfe von Dir, helfend und tröstend standest Du allen, die mit Kummer und Mühsalen beladen waren, zur Seite. Du hattest auch die Gabe, jedem Freund zu sein, wie selten jemand. Wir waren Dir nicht bloß die geschäftsmäßige Klientel, wir waren Deine echten Freunde. Der Freund stand dem Freunde mit Kraft und Innigkeit bei, und es liegt gerade darin, die Erklärung Deines erfolgreichen Wirkens. Wir, die bis zum letzten Tage mit Dir in der gewohnten leutseligen Art verkehrten, können es noch immer nicht fassen, daß Du so rasch aus den Reichen der Lebenden geschieden bist. Weit draußen im Reich wird heute auf vielen Lippen die bange Frage schweben: Dr. Fried ist nicht mehr — in wessen Hände werde ich mein Schicksal und das meiner Lieben legen? Du warst unserer Freundschaft und des Vertrauens würdig und mit Stolz nannten wir Dich „unseren Fried“. Wir glauben in Deinen Intentionen zu handeln, wenn wir einen Teil des Leides und des Schmerzes, den Dein Ableben Deiner trauernden Gattin und Kindern verursacht, auf uns nehmen, denn Du gehörtest auch uns und warst Mitglied der großen Eisenbahnerfamilie. In späten Zeiten, wenn längst schon üppiges Grün Deinen Grabeshügel deckt, wirst Du noch lange nicht vergessen sein, und unsere Kinder werden Deinen Namen in schuldiger Ehrfurcht und Dankbarkeit nennen. Und einst, wenn die Geschichte der Eisenbahnerbewegung geschrieben werden wird, wird Deinem Namen in vorderer Reihe ein Ehrenblatt geweiht werden. Dr. Fried! Wenige Stunden trennen uns von

dem Geburtsfeste des großen Nazareners, der uns das Sittengesetz von Liebe und Friede lehrte, und wir begehen dieses Fest, indem abermals der Weihnachtsgruß erschallt. Friede den Menschen auf Erden, die eines guten Willens sind.“ Du hattest Gutes gewollt, Dir hat das Weihnachtsfest den Frieden gebracht. Leb wohl, teurer Freund, möge Dir die Erde leicht sein!“

Dann rollte Scholle um Scholle auf den Sarg und wir nahmen Abschied von dem braven Mann, dem guten Freund und wackeren Anwalt!

Der Weg nach Hainfeld.*)

Von Viktor Adler.

Am Silvesterabend wird es genau zwanzig Jahre her sein, seit in einem Wirtshaussaale in Hainfeld die Neugründung der Sozialdemokratischen Arbeiterpartei in Oesterreich vollzogen wurde. Seit dem 31. Dezember 1888 hat die kämpfende Arbeiterchaft aller Zungen in Oesterreich ein gemeinsames Programm und eine einheitliche Organisation. Dieser Geburtstag verdient es immerhin, daß wir ihm einen Moment der rückschauenden Betrachtung widmen.

Eine Flut von Erinnerungen stürmt auf uns ein, wenn wir jener schicksalschweren, unvergeßlichen Stunde gedenken. Was früher, in diesen zwanzig Jahren, die österreichische Sozialdemokratie geworden ist, steht lebendig und deutlich genug vor aller Augen. Aber wie sie den ersten Schritt, den schwersten, den entscheidenden gemacht, das wissen heute nur mehr wenige und Jahr um Jahr wird die Zahl derer geringer, die sich ein Bild jener merkwürdigen Zeit vor Hainfeld machen können. Denn Hainfeld war nicht nur ein Anfang, sondern auch ein Abschluß. Beendet wurde doch am Hainfelder Parteitag nicht nur jene bitter traurige Periode der Spaltung der Partei, der völligen Ohnmacht des Proletariats, sondern auch die schwere Arbeit der Sammlung, des mühseligen Wiederaufbauens kam in jenen Tagen zu ihren ersten großen Erfolgen. Es war ein Gleichenseft.

Um der heute lebenden Generation ganz deutlich zu machen, was vor zwanzig Jahren die Herzen aller Genossen mit Jubel erfüllte, müßte man eigentlich die Geschichte der Spaltung der Partei schreiben und müßte jenen Zustand der Lähmung darstellen, der das österreichische Proletariat von 1884 bis 1887 niederhielt. Das ist freilich ganz unmöglich, aber vielleicht kann versucht werden, an einzelnen Zügen zu zeigen, welches die ganz eigenartige politische Arbeit war, die geleistet werden mußte, um die Einigung der Partei herbeizuführen, die in Hainfeld besiegelt wurde.

Seit der Verhängung des Ausnahmezustandes über Wien und einen großen Teil von Niederösterreich war der letzte Rest der bereits sehr gelockerten Organisation fast gänzlich zertrümmert. In der Nacht des 30. Jänner 1884 wurden einige hundert Genossen von Polizisten aus den Betten geholt und aus dem Ausnahmegebiet ausgewiesen. Der österreichische Ausnahmezustand wirkte vielfach brutaler als sein Muster, der kleine Belagerungsstaat unter dem deutschen Sozialistengesetz. Allerdings konnten Zuständige nicht ausgewiesen werden, aber dafür war die Wirkung der Ausweisung nicht durch die Geltung der Ausnahms-

*) Am Silvesterabend sind seit dem ersten Hainfelder Parteitag zwanzig Jahre um. Dielem für die österreichische Arbeiterbewegung historischen Datum, an dem durch die Bewältigung der schwierigen Aufgabe, ein gemeinsames Programm zu schaffen, Radikale und Gemäßigte von damals geeint wurden, widmet Genosse Dr. Adler im Jännerheft „Der Kampf“ vorstehende Ausführungen. Sie werden überall mit Interesse verfolgt werden, denn sie beleuchten die Wegstrecke, die seither die österreichische Arbeiterbewegung unter Mühsalen und Schwierigkeiten zurückgelegt hat. Die Redaktion.

Feuilleton.

Eine Entgleisung.*)

Von Franz Wolff.

Es war fünf Minuten vor drei Uhr, als der Chef der Personalabteilung Hofrat Krebs dem Vorstand Buchmüller, welcher das Bureau für Fahrtbegünstigungen leitete, scharf klingelte.

„Selbstverständlich,“ seufzte Buchmüller, einen Stoß Aktien unter den Arm schiebend, „der Herr Hofrat kommt vom Mittagessen... Zur Verbauung unterhält er sich jetzt ein paar Stunden mit der Approbation...“

Und schon die Türflinte in der Hand haltend, wandte er sich noch an die ihm zugewiesenen Beamten, welche sich gerade zum Fortgehen rüsteten.

„Guten Appetit, meine Herren... Ich, der ich seit 8 Uhr morgens im Bureau sitze, werde wieder gerade zum Abendessen nach Hause kommen!“

Als er beim obersten Chef eintrat, lehnte dieser behaglich in seinem Fauteuil und sah den Rauchringeln nach, welche langsam durch den wohlthuend erwarteten Raum schwebten. Er nickte dem Beamten, der wartend vor seinem Schreibtisch stand, freundlich zu und sagte, indem er ihm das Aktensündel aus der Hand nahm:

„Also machen wir uns an die Arbeit!“

Und er tauchte die Feder ein.

Schon wollte er seinen Namen unter einen Antrag setzen, als er innehielt und, den Kopf in die Hand stützend, vor sich hinsah:

„Oh, hm, hm... Dieser Buchmüller, haben Sie sich diesen Fall auch überlegt?“

„Welchen, Herr Hofrat?“

„Da... Der... Wie heißt er denn nur, dieser Streckenwächter?... Ah ja... Karl Oger... Er sucht um eine Freikarte für... hm... seine Cousine an... Und Sie beantragen Genehmigung... Sie, Sie, diese Geschichte scheint mir nicht ganz richtig!“

„Er sitzt hoch droben im Gebirge... Sein Weib ist ihm plötzlich gestorben... Nun steht der Mann mit sechs Kindern allein da...“

*) Mit freundlicher Genehmigung der Redaktion aus der Wiener Wochenschrift „Die Wage“, II, Hoßgasse 12.

„Traurig... Sehr traurig... Aber deshalb dürfen wir doch nicht unmoralische Verhältnisse fördern!“

„Unmor...“ dem erstaunten Buchmüller blieb das Wort im Munde stecken.

„Ich sehe, Sie sind zu wenig Menschenkenner. Nun, nun, das gibt sich ja. Einige Jahre unter meiner Leitung werden Ihnen Blick schärfen!“ bemerkte wohlwollend der Vorgesetzte. Dann fuhr er belehrenden Tones fort: „Dieser Oger bittet um eine Freikarte für seine Cousine, welche ihm nach dem Tode seiner Frau den Haushalt führen soll. Dagegen läßt sich nichts sagen. Aber,“ die Augenbrauen des Chefs zogen sich hoch empor und ein vorwurfsvoller Blick traf Buchmüller, als er mit erhobener Stimme langsam frag: „wer sagt uns, daß die Betreffende wirklich seine Verwandte ist?... Sehen Sie, jetzt staunen Sie!... Ja, ja, es heißt eben alles überlegen, alles bedenken... Wir sind doch nicht dazu da, um ein Kontubernat begründen zu helfen!“

Da es dem Vorstand ganz und gar unmöglich war, der blühenden Phantastie seines Vorgesetzten zu folgen, so riß er bloß den Mund auf.

„Ihnen fehlen die Worte bei der Erkenntnis der Tatsache!... Das glaube ich gern. Also schicken Sie das Gesuch des Wächters an die Betriebsdirektion zurück, welcher er untersteht. Sie möge sich behufs Marstellung der Sachlage in dem Direktionsprengel, indem die... hm... Cousine lebt, ins Einvernehmen setzen und dann anher berichten.“

„Aber, Herr Hofrat, das dauert ja mindestens vier Wochen!... Und der Mann sitzt allein... Mit sechs Kindern!“

„Unsere Aufgabe ist es, zu verhüten, daß Unberufene frei fahren, daß die Bahn zu Schaden kommt!“

Mit diesen Worten legte der gewissenhafte Bureaukrat das Gesuch beiseite.

Der Märzsturm fegte mit seinem eifigen Atem über die öde Felswüste der himmelanstrebenden Berge. Nur zuweilen verwehte das sahle Licht des Mondes die schwarzen Wolkenmassen zu durchbrechen, welche sich wie plumpe, ungeheure Ungetüme weiterwühlten.

Schmal nur war der Weg, den man dem Säbienstange gewonnen hatte. Rechts stiegen die Steinmassen an, links senkte sich die Böschung im steilen Gefälle bis weit hinab zu einem armseligen Dorfe, dessen niedrige Häuschen sich wie scheu vor

dem Sturme hinter einen mühselig aufgestellten Steinwall duckten.

Hoch oben, wie angeleckt an die Wand, ein Stück Stein unter den Steinen, stand das kleine Wächterhaus. An den eisvergitterten Fenstern wirbelte der Schnee vorüber und drängte sich in die Fugen der Tür, so daß die kleine dreijährige Milli, welche am Boden hockte, jubelnd nach den weißen Flöckchen haften konnte. Erwischte sie eines und es zerfloß im warmen Händchen, so weinte das Kind, was die schon vierjährige und daher erfahrene Tini sehr lächerlich fand.

Am eisernen Ofen, der eine trodene Hitze verbreitete, stand der Wächter Oger und räthte in einem Weile. Dabei durchblätterte er suchend einen abgegriffenen Kalender.

„Wann war das Begräbniß der Mutter?“ fragte er endlich.

„Am Dreikönigstag!“ rief das dünne Stimmchen der Anna aus der Ecke. Ihre neun Jahre beschäftigten sie schon zur ersten Anteilnahme an den Sorgen der Wirtschaft und sie beschäftigte sich hauptsächlich mit dem Säugling, den sie auch jetzt in Schlaf zu singen bemüht war.

Ueber das grauburksfurchte Antlitz des früh gealterten Mannes ging ein schmerzliches Zucken.

„Schon so lang,“ seufzte er leise und sein müder Blick suchte die kleine Photographie der Verstorbenen, welche im einfachen Holzrahmen an der Wand hing.

So war sie als Mädchen gewesen, als er vom Militär abging...“

„Jetzt könnt' aber die Mutter wirklich schon wieder kommen!“ drängte die Milli, indem sie auf ihren dünnen Beinchen zum Vater wackelte.

„Die Milli-Tant kommt,“ sagte er dumpf.

„Wann?“

Er suchte wieder im Kalender. Endlich hatte er die Notiz gefunden. Da stand es in den schwefeligen Zügen seiner abgearbeiteten Hand: „Am 8. Jänner das Gesuch um Freikarte für die Milli Bindmoser an die Betriebsdirektion geschickt.“

Rangsam rechnete er nach... Jetzt, im März sollte doch die heißersehnte Karte längst eingetroffen sein... Denn er konnte die Milli kaum mehr erwarten... Der anstrengende Dienst, der so große und schwere Verantwortung auf den Mann lud, hielt ihn Tag und Nacht in Atem. Das bißchen Schlaf, welches er mühselig dem starken Nachverlebe abrang, störten die

verfügungen befristet; wer ausgewiesen wurde, war für immer heimatlos gemacht. Gegen die Ausweisung gab es kein Recht des Rekurses, die Polizei entschied in erster und letzter Instanz und brauchte ihren Akt nicht zu begründen. Diese furchtbare Maßregel wirkte weit schlimmer, als die schwersten Strafen es tun können. Denn sie zwang unwiderstehlich alle, die nicht zuständig waren, sich aus der öffentlichen Tätigkeit zurückzuziehen. Nicht die bescheidenste Funktion in dem harmlosesten Bildungsverein konnte gewissermaßen einem Nichtzuständigen überlassen werden und soweit es noch Versammlungen gab, konnten es nur Zuständige wagen, auf die Tribüne zu steigen. Aber die Polizei sorgte dafür, daß es auch sonst dazu wenig Gelegenheit gab. Die Jahvereine wurden aufgelöst, ihre Zeitungen eingestellt, Versammlungen entweder, weil öffentlich, prinzipiell nicht geduldet oder, wenn von Verein veranstaltet, verboten. Alle diese Maßregeln wurden allerdings vor allem und mit voller Wucht nur gegen die radikale Fraktion gerichtet. Aber für die gemäßigte Fraktion war es fast ebenso furchtbar, daß sie geschont wurde. Denn es war beinahe beständig geworden, kein Objekt der polizeilichen Brutalität zu sein, und die Radikalen verführten nicht, bitteren Hohn und schimpfliche Verdächtigung gegen die Gemäßigten zu richten, die unter den größten Opfern ihr Blut und ihren politischen Verein sowie einige kleinere Organisationen aufrecht hielten. Das Blatt „Die Wahrheit“ wurde auch bald freiwillig eingestellt; der politische Verein „Wahrheit“ sollte wenige Jahre später der unentbehrliche, eifrig ausgenützte Boden der politischen Arbeit beider Fraktionen werden.

Was in Wien durch Ausnahmungsverfügungen bewirkt wurde, besorgte man in den böhmischen Industriegebieten ohne diesen verfassungsmäßig vorgesehenen Vorwand. Auch dort wurde mit den Organisationen aufgeräumt, die Arbeiterpresse vernichtete und den Rest besorgte ein in Prag wider alles Gesetz eingerichteter Strafensatz, vor den aus Böhmen die angeblichen „Geheimbündler“ geschleppt wurden, und zwar in Ketten.

Das Schlimmste aber war nicht die Tollwut der Bureaucratie, weit verhängnisvoller war für die Bewegung der in unverföhlliche Gehässigkeit ausgeartete Zwist der Fraktionen. Die Radikalen erschienen den Gemäßigten als Räuberbande, die Gemäßigten wurden von den Radikalen als Ordnungszersetzler, Wassertrücker, Polizeispezialisten verhöhnt. Josef Peukert, der später als Affiliierter der Polizei entlarvte böse Geist der Radikalen, verstand es vorzüglich zu verleumden und seine systematischen Verdächtigungen der Gemäßigten übten ihre Wirkung noch lange nachdem er — merkwürdig prompt — am Vorabend der Verhängung des Ausnahmezustandes über die Grenze verfuhr war. Die Gemäßigten waren unsfrettig die Minderheit, hatten aber eine verhältnismäßig große Zahl von durchgebildeten, redgewandten und geschulten Genossen zur Verfügung. Bei den Radikalen überwand das Temperament die Tatenlust und vor allem die Phantasie. Während die Gemäßigten in Grundanschauung, Organisation und Taktik den Typus der deutschen Sozialdemokratie aufwiesen, war bei den Radikalen allmählich die öffentliche Organisation ganz zurückgetreten und an ihrer Stelle war eine Geheimorganisation ausgebildet worden, die große Opfer kostete, mit erstaunlicher Hingebung ausgebaut wurde, aber freilich verlagern mußte, als sie sich im entscheidenden Moment erproben sollte. Nach dem Gedanken- gang, den Peukert plausibel machen wollte, hätte nämlich in dem Augenblick, da alle die verhöhlten „Sicherheitsventile“ und verdächtigen „Palliativmittel“ als welche alle Möglichkeit öffentlicher Betätigung dargestellt wurde, durch den Ausnahmezustand beseitigt waren, nun die erhoffte Explosion erfolgen sollen. Statt dessen trat eine furchtbare Kirchhofsruhe ein. Die Geheimorganisation zerfiel zwar nicht sofort, sie wurde vielfach mit bewundernswürdiger

Fähigkeit und Mut aufrechterhalten, aber sie brachte es nirgends zu nennenswerten Funktionen. Nicht viel mehr konnte geleistet werden, und das war anerkennenswert genug, als die Unterstützung der Inhaftierten und Ausgewiesenen. Allerdings tauchten von Zeit zu Zeit kleine, unbefolgsam hergestellte Flugblätter auf, aber ihre Verbreitung kostete schwere Opfer und sie konnten an Agitation gar nichts leisten. Die aus England importierten Flugblätter, meist aus der Polizeiveranstaltung der „Autonomie“ stammend, waren in vielen Fällen nur dazu bestimmt, den oft ganz unbeteiligten Adressaten der Polizei ans Messer zu liefern. Aber die Wiener Polizei begnügte sich nicht mit diesen einfachen Methoden. Sie benutzte die Geheimorganisation, um sie durch ihre Lockspiegel zu verleiden, verleichte arme, unerfahrene Menschen dazu, sich an den läppischsten Unternehmungen zu beteiligen, an Herstellung von „Bomben“, die nie losgehen konnten, von „Brandflaschen“, die absolut feuersicher waren, an „Falschmünzerei“, wobei Goldstücke erzeugt wurden, die kein Kind täuschen konnten. Die Opfer dieser Polizeijourneen, deren Großmeister der Oberstarke Polizeirat Frankl war, wurden dann vor den Ausnahmegerichtshof Holzinger geschleppt und unbarbarisch zu schweren Kerkerstrafen verurteilt. Das schürte die Grimm der Arbeiterschaft, aber der Grimm blieb ohnmächtig. Eine wirkliche terroristische Organisation hat es in Oesterreich nie gegeben. Gewiß wurden phantastische Pläne genug gesponnen, aber es blieb bei der Phantasie, die sich nirgends über eine gewisse Kindlichkeit erhob und nie zu geordneter Absicht verdichtete.

Die radikale oder, wenn man will, anarchische Theorie und die polizeiliche Praxis wirkten zusammen, um den österreichischen Arbeitern jeden Gedanken an Ausdehnung der politischen Rechte zu verfeinern und ihnen jede Tätigkeit in gesetzlichem Rahmen als lächerlich erscheinen zu lassen. Dem Anarchismus des Peukert ist die Anarchie der Behörden vorausgegangen, und die wenigen terroristischen Akte, die den Vorwand für den Ausnahmezustand bieten mußten, wiegen federleicht im Vergleich zu den furchtbaren Verbrechen, die die Staatsbehörden gehäuft haben. Es war eine plumpe Nachäffung und Vergrößerung des verurteilten Systems, durch das Bismarck und sein Scherge Puttkamer die deutsche Sozialdemokratie niederwerfen wollten. Es war in Oesterreich schlimmer als drüben, weil hier sofort schrankenlose Zügellosigkeit jedes einzelnen Bezirkspolizisten eintrat, während in Deutschland die Brutalität und Grausamkeit doch mit einer gewissen Bedanterie funktionierte und man ihre Wirkungen ungefähr berechnen konnte.

Diese absolute Rechtsunsicherheit, diese Verwilderung der Bureaucratie hat am meisten dazu beigetragen, jene radikale Strömung in der Arbeiterschaft hervorzuheben. Sie war vor allem bedingt durch die furchtbare niedrige Lebenshaltung der Arbeiterschaft, der jedes Kampfmittel fehlte, um sich aus dem Elend einigermaßen zu erheben. Das Koalitionsrecht existierte in der Praxis nicht, die Gewerkschaften wurden vernichtet, so wie sie sich rühren wollten. Dazu kam als zweiter Faktor der Mangel an Betätigungsmöglichkeit für ein lebendiges, tatkräftiges und talentreiches Proletariat. Und drittens die Verzweiflung an allem, was gesetzliche Ordnung heißt. Daß durch Gesetze etwas gebessert werden könnte, konnte zuletzt einem Oesterreicher einfallen. Der Kampf um das politische Recht wurde so durch die österreichischen Behörden kompromittiert und konnte als eine gänzlich wertlose Sache erscheinen. Es konnte so weit kommen, daß Peukert noch in der vorletzten Nummer der „Zukunft“, unmittelbar vor dem Ausnahmezustand, es wagen durfte, zu schreiben: „Einem Vereinsrecht, wie wir es in Oesterreich besitzen haben, wird von keinem Arbeiter eine Träne nachgeweiht werden. . . . Bereits längst haben sich die Arbeiter gewöhnt, sich auch ohne Vereine zu behelfen, und wie die Erfahrung lehrt, sind sie auch nicht schlechter gefahren. Ein stummer

Händedruck, ein flammender, vielsegender Blick werden dieselbe Wirkung machen als die stundenlangen Salbadereien einer gewissen Wasseruppentheorie, bis endlich doch die Morgenstrahlen der aufsteigenden Freiheitsonne das aus finsterner Nacht erwachende Volk beheilen werden.“ Die Sätze sind sehr bezeichnend; Herr Peukert und Graf Taaffe waren ganz emig in der Ueberzeugung, daß die Arbeiter kein Vereinsrecht brauchen.

Wenn die Radikalen alle politischen Rechte für Schwindel hielten, so war ihnen das Wahlrecht geradezu ein Greuel und die Wertung des Wahlrechtes wurde geradezu zum Schiboleth der beiden Fraktionen. Es war begreiflich, daß die Gemäßigten, genötigt, den Wert der politischen Betätigung und insbesondere des Wahlrechtes zu verteidigen, ihm gelegentlich Eigenschaften zuschrieben, die es nicht besaß. Sie konnten aber mit gutem Zug darauf hinweisen, wie die deutsche Sozialdemokratie dank dem Wahlrecht alle Schändlichkeiten des Sozialistengesetzes überdauern konnte. Aber das blieb vergebens; die Radikalen verhöhnten das Wahlrecht als einen Schwindel, ja in der Hitze des Gefechtes verließen sie sich dazu, es für die schlimmste Gefahr für die Arbeiter zu erklären. Peukert durfte übrigens so weit gehen, auch den Arbeiterschut in Bausch und Bogen als Schwindel zu erklären, ein Beweis, wie arg bei den Radikalen die Leidenschaft jede Ueberlegung unterjocht hatte.

Während der Jahre 1884 und 1885 war es von den Kämpfen der Fraktionen stiller geworden, weil es überhaupt keine Bewegung gab. Nur unter der Ägide glimmte es weiter, die Gemäßigten hielten ihren Verein „Wahrheit“ zusammen, hatten noch ein Blatt, den „Volkstreue“ in Brünn, das Genosse Hamisch redigierte, und hatten allerdings spärliche Förderer der Organisation, insbesondere in Nordböhmen, zu erhalten genützt. Von den Radikalen war nicht viel zu sehen, aber sie hielten sich, soweit es ging, in ihren Wiener Gruppen aufrecht und hatten insbesondere in Steiermark und Kärnten einige gute Verbindungen. Beiden Parteien der ehemaligen Fraktionen war die Ruhe und Untätigkeit unerträglich geworden und diese erste Gemeinsamkeit konnte zu einer gemeinsamen Aktion benützt werden. Graf Taaffe gab dazu Gelegenheit. Im April 1886 legte er dem Abgeordnetenhause den Entwurf eines Sozialistengesetzes vor. Warum er sich diesen Luxus gönnte, ist bis auf den heutigen Tag nicht zu erforschen gewesen. Das Ding war eine Potenzierung und Kantierung des deutschen Sozialistengesetzes, war natürlich nicht schlimmer als der faktische, durch die Polizei geschaffene Zustand, aber freilich keine Festlegung für eine lange Zukunft. Der Protest gegen diesen Plan mußte versucht werden. Eine von Arbeitern einberufene Versammlung wäre ohne Gnade verboten worden. Darum wurden Leute zur Einberufung veranlaßt, denen man nicht leicht was verbietet. Die Abgeordneten Kronawetter, Bernerstorfer, Auferer, dozu der Fabriksdirektor Paul Pachter, erklärten sich bereit dazu, zusammen mit mir für den 9. Mai in Schwendens Kolosseum eine Volksversammlung einzuberufen mit der Tagesordnung: Das österreichische Sozialistengesetz. Zur Vorbereitung dieser Versammlung kamen am 6. Mai in einem kleinen Wirtshaus in der Laudongasse die führenden Genossen radikaler und gemäßigter Richtung zusammen. Zum erstenmal nach langen Jahren blutigsten Zwistes saßen die strikten Brüder wieder an einem Tisch und berieten eine gemeinsame Aktion. Das war eine ganz unscheinbare, kleine Sache; aber es war der erste Schritt, und damit war der entfernteste Beginn einer blässen Möglichkeit gegeben, nach und nach zu einer Aussprache zu kommen: In derselben Nacht wurde noch die Resolution verfaßt, am Morgen fuhrn zwei Genossen nach Preßburg, ließen sie dort drucken und in der Versammlung, die massenhaft besucht war, flatterten plötzlich 5000 Flugzettel unter die Menge.

„Kinder. Gar jetzt, da die Pepi, welche ihren sechsten Geburtstag mit einer Halsentzündung eingeleitet hatte, alle Augenblicke ein anderes Verlangen hatte.“

Und wenn er die Kleinen ansah, wie ungepflegt schauten sie aus, wie verkümmert waren sie geworden, seit die sorgende Hand der Mutter fehlte. . . . Er arbeitete rastlos und mühsam, aber trotz aller Mühe, trotz des ehrlichste Willens vermochte er nicht alles zu bewältigen.

Und dann kam oft die Müdigkeit über ihn, eine bleischwere, lähmende Last lag auf ihm und drückte ihn nieder, so daß er besonders des Nachts alle Kräfte zusammennehmen mußte, um nicht einzuschlafen.

Er war auf den Stuhl gesunken, den er sich zum Ofen gerückt hatte, und malte sich mit halbgeschlossenen Augen die Freuden eines langen, ungestörten Schlafes aus. . . .

„Vater,“ klang es da aus der Ecke, in der jetzt Anna, welche den Säugling in Schlaf gelullt hatte, an dem wackeligen Tisch ihre Aufgabe schrieb, ich soll Sprichwörter aufschreiben. . . . Weißt du eins? Weißt, ich kann mir den Kopf zerbrechen, wie ich will, ich weiß nur: „Christlich währt am längsten.““

Ozler fuhr sich über die Stirne, und während ein wehes Säckeln seine Mundwinkel herabzog, sagte er bitter: „Hoffen und Harren, macht manchen zum Narren!“ . . .

Er schreckte empor. Vom Bett her länte ein halberstörter Schrei, und als er hinstürzte, fand er Pepi mit hochgerötetem Gesicht und weit offenem Mündchen, aus dem der Atem leuchtend und stoßweise brang. Mit angstvollem Ausdruck hingen des Kindes weit herausquellende Augen an ihm, als es, die Arme ausstreckend, stöhnte:

„Ich erstick. . . . ich erstick ja!“

Er hatte das Kind herausgerissen und ging nun, es hätschelnd und streichelnd, auf und ab. Immer wieder aber erneuerten sich die Erstickungsanfalle, immer heißer wurde der kleine Körper, der sich in beängstigender Not zusammenkrämpfte.

Ozler tränkete etwas Wasser zwischen die fieberheißen Lippen, und während er der Kranken lieblosende Worte sagte, spähte er ängstlich nach der Tür. Endlich ging sie auf und Maxl, der als Aeltester den Vater vertrat, schleppte einige Reisigbündel ins Zimmer, die er im Dorfe geholt hatte.

Während der Knabe bestrebt war, die schon im Ersticken begriffene Blut im Ofen neu anzufachen, sagte Ozler:

„Maxl, es hilft nichts, du mußt schon nochmals ins Dorf hinunter!“

Erschrocken schaute der Knabe auf. „Es ist so kalt draußen. . . . Und der schreckliche Sturm! . . . Die Finsternis. . . . Wenn ich den Weg verlieren möcht!“

„Schau, Maxl, es muß halt sein! . . . Geh, sei mein braver Bub und hol die Kräuterfrau aus'n Dorf. . . . 's arme Poperl kriegt schon fast gar keine Luft mehr!“

„Wenn ich nur hinsind“, sagte Maxl ängstlich, indem er sich so nahe als möglich an den Ofen stellte.

„Die Annerl wird mit dir gehen, Maxl! . . . Welt, Annerl, du tuft es gern? . . . Für's kranke Schwesterl!“

„Zu zweiteln geht sich's leichter, Maxl“, sagte das Annerl, sich die Augen reibend. Sie hatte die Geschwister zu Bett gebracht und war nun, in eine Ecke gekauert, ein bishen eingeduselt.

Und das Kind, aus dessen bleichem Gesichte der Schlaf schante, wickelte sich in das alte Umhängetuch der Mutter. Dann nahm es für sich und den Maxl ein Stück Brot und hinaus ging's. . . . Drei angstvolle Seufzer erstarben im Sturme, der entseßelt über die Höhen tobt.

In unendlicher Langsamkeit schleppten sich die Stunden. Wiederholt war Ozler durch einen vorbeifahrenden Lastzug hinausgeschreckt worden und immer brach das Poperl in gräßliches Schluchzen aus, wenn er das Bett verließ. Die Aufregung der Kleinen steigerte das Fieber und die Atembeschwerden nahmen zu.

Endlich war es ihm doch gelungen, das Kind mit halb-erstarren Händen zur Ruhe zu bringen, und todesmatt sank er neben dem Bette auf einen Stuhl.

Pfötzlich fuhr er auf! Er mußte geschlafen haben. . . . Ein schrilles Signal hatte ihn geweckt.

Als er gewohnheitsmäßig nach seinem Mantel griff, kam es ihm in den Sinn, daß gefiern die eine Schiene, just an der großen Kurve, wo das Geleise hart am Abhang fährt, da er bei der Begehung mit dem Hammer auf sie schlug, nicht den besten, rein klingenden Metallton gegeben hatte. Gleich mußte der Schnellzug vorüberbrausen. Da war es höchste Zeit, sich davon zu überzeugen, daß kein Schienenbruch eingetreten war.

Nach zog er den schweren Mantel über und ging zur Tür.

Schon wollte er sie aufstinken, als ihn ein gellender Schrei umschauen machte.

Am Fensterbrett stand Pepi, im Fieber flogen die Glieder, unheimlich glänzten die großen Augen — einen Schritt noch — und die Kranke mußte in die Scheiben stürzen. . . .

Mit einem Sprunge war der Vater beim Fenster und riß das Kind an sich, das, die zitternden Arme um seinen Hals schlingend, vom Fieber gepeitscht, angstvoll nach Luft ringend, in schier unlösbarer Umflammerung an ihm hing. . . .

Die Kleine stöhnte in qualvoller Erstickungspein; er aber mühte sich in hastender Sorge, kalten Schweiß auf der Stirne, die Arme zu lösen.

Er mußte hinaus! . . . Er. . . . Herrgott im Himmel, war das nicht?! . . .

Mit der Kraft der Verzweiflung schleuderte er das Kind ins Bett zurück. . . . Ohne Kappe stürzte er zur Tür, riß sie auf und mit wütendem Geheul umring ihn der Schneesturm.

Halb besinnungslos strebte er vorwärts. . . . Da flammten vor ihm die roten Lichter. . . . Wie weitausgerissene, schreckensvolle, blutige Augen! . . .

Denn gab es einen entseßlichen Krach. . . . Bölkern, Zischen und die jammernden Wehrufe verzweifelter Menschen. . . . Vom Damme rollten dampfende, schwarze Ungetüme sich überschlagend, flirrend und dröhnend in den Schnee. . . .

Er hatte noch die Kraft, zum Apparate zu eilen und zu telegraphieren: „Entgleisung. . . . Hülfstrain. . . . Wächterhaus 83.“ Dann brach er besinnungslos zusammen.

Am Tage des großen Eisenbahnunglücks stand Buchmüller vor Hofrat Krebs.

„Also, was gibt es, lieber Buchmüller?“

„Die Betriebsdirektion berichtet, daß Jisk Bindszajer wirklich die Cousine des Wächters Ozler ist.“

„Ozler! . . . Ozler! . . .“

„Der um eine Freikarte ansuchte. . . . Wegen seiner sechs Kinder. . . . Für seine Cousine. . . .“

„Ah ja. . . . Sehen Sie, nun können wir reinen Gewissens dem Mädchen eine Freikarte anweisen — aber es genügt Personenzug.“

Aus jenem Sozialistengesetz Laaffes ist, nebenbei gesagt, nichts geworden als eben dieser wichtige erste Schritt zur Reorganisation der Partei. Die Vorlage blieb wesentlich dank dem Eingreifen Bernerstorfers in einem Ausschuss liegen und wurde bald vergessen.

Nun begann eine Agitationsarbeit, die, in so kleinem Rahmen sie geführt wurde, doch folgenreich und eigenartig war. Vor allem mußte beiden Fraktionen zum Bewußtsein gebracht werden, daß der gegenwärtige Zustand der Partei die dauernde Lähmung der Arbeiterschaft bedinge, daß aber unmöglich eine der beiden Fraktionen die andere auffaugen könne. Es mußte unbedingt eine völlig neue Organisation, eine neue Partei geschaffen werden. Dann mußte die Ueberzeugung geschaffen werden, daß diese Organisation und ihre Tätigkeit notwendig öffentlich sein müsse. Die absolute Unfruchtbarkeit der geheimen Organisation lag auf der Hand, aber daß öffentliche Tätigkeit in Oesterreich, in Wien, unter dem Ausnahmezustand möglich sei, dazu gehörte freilich ein starker Glaube, der sich nur aus der Erkenntnis gewinnen ließ, daß die österreichische Bureaucratie unfähig ist zu irgend einer Ausdauer und Konsequenz, gewiß nicht im Guten, aber auch nicht im Bösen.

Für die Gemäßigten war es sehr schwer, sich an den Gedanken zu gewöhnen, daß die mit ihnen seit Jahren kämpfenden Radikalen alles das, was ihnen als so fürchtbar widerständig und parteischädlich erschien, in gutem Glauben getan hätten und daß sie insbesondere in ihrer Gesamtheit nicht verantwortlich seien für die Gewalttaten einzelner Individuen, deren Verdammung sie allerdings nicht als ihre Sache ansehen wollten. Im Kampfe mit den Radikalen hatte sich im Gegensatz zu ihnen bei den Gemäßigten ein einigermaßen philistischer Abscheu vor jeder Art und Form von Gewalt und eine übertriebene Vorliebe für das, was man damals den „gesetzlichen Weg“ nannte, eingestellt. Nicht etwa, daß das österreichische Gesetz ihnen imponiert hätte. Der Boden des Gesetzes ist eine vortreffliche Sache — aber er muß vorhanden sein. In Oesterreich war er eben nicht vorhanden und daß gerade die rechtslosen Proletarier die einzigen sein sollten, die das Gesetz, das zu ihrer Zuchtprobe mißbraucht wurde, respektieren, wäre gewiß zu viel verlangt gewesen. Aber es war auch ein Kern richtiger Empfindung in der Abneigung der Radikalen, Leute, die sich aus blinder Verzweiflung und Empörung über die damaligen Zustände zur Gewalt hatten hinreißen lassen, als Verbrecher zu verabscheuen. Sie mußten jedoch zur Erkenntnis kommen, daß solche Gewalttate schädlich sind, weil sie den proletarischen Kampf erschweren und unsere Propaganda geradezu lähmen. Man muß sich nicht vorstellen, daß die Genossen, für die „Hoch Kammerer!“ förmlich ein Erkennungszeichen war, etwa sehr blutdürstige Leute gewesen wären. Ganz im Gegenteil! Ich habe hundertmal die Erfahrung gemacht, daß die sogenannten Anarchisten warmfühlende Menschen waren, deren Empfinden durch die sie umgebenden Grauel unheilbar verletzt wurde und denen die Schärfe und Energie des Denkens fehlte, um ihre Empfindungen zu jügeln. Die große Mehrheit aber begnügte sich damit, für terroristische Laten Sympathien zu haben, eine ganz untätige, unfruchtbare und sehr genügsame Sympathie. Ihnen, die sich trotzdem als Selben fühlten und die von manchen außerhalb der Arbeiterschaft stehenden gewissenlosen Leuten in ihrem Jrglauben bestärkt wurden, mußte ins Gesicht gesagt werden, daß ihr vermeintlicher Radikalismus ganz wertlos für das Proletariat sei: „ein Anarchist, das ist ein Mann, der wartet, bis irgendwo irgendwer auf irgend jemanden ein Ullentat verübt — dann freut er sich“. Der Radikalismus war geradezu in Untätigkeit umgeschlagen. Das radikale Schlagwort „mit allen Mitteln“ mußte vernünftig eingeschränkt werden und wurde schließlich auf die Formel gebracht, der proletarische Kampf solle geführt werden „mit allen zweckdienlichen und dem natürlichen Rechtsbewußtsein des Volkes entsprechenden Mitteln“.

(Schluß folgt.)

Die Lage der Südbahnportiere.

Man schreibt uns: Diese Kategorie von Bediensteten war bis vor noch nicht langer Zeit eine besonders bevorzugte, welches insbesondere dadurch zum Ausdruck kam, daß sich um eine freigeordnete Stelle jedesmal eine große Zahl von Bewerbern meldete. Diese Posten wurden größtenteils von Bediensteten besetzt, die dem Stande des Zugbegleitungs-personals entnommen und die wegen Krankheiten oder Unfälle beim Fahrdienst zu demselben nicht mehr geeignet waren, daher auch eine besondere Berücksichtigung verdienten. Damals hatten die Portiere meist eine Naturalwohnung verbunden mit einem Garten, wodurch es möglich war, sich manches Stück für den Tisch billiger beschaffen zu können. Dieser ist den Portieren, bis auf einige, weggenommen worden. Der Verkauf von Zigarren und Tabak, Bücher und Zeitungen wurde den Portieren entzogen und entweder an Privatunternehmer verpachtet oder dient zur Versorgung von Witwen nach solch verstorbenen Eisenbahnern, denen weder Unfallrente noch Pension nach den damaligen bestehenden Bestimmungen gebührt, jedoch Berücksichtigungswürdig erscheinen. Die Bücher und Zeitschriften sind überall, wo etwas verkauft werden kann, an meist jüdische Privatunternehmer verpachtet worden, die bei der Besetzung der Verkaufsstellen ihren Willen zur Geltung bringen. Und so ist nach der Wegnahme aller dieser Ein-

nahmsquellen für die Portiere nichts mehr übrig geblieben als die Aufbewahrung des Handgepäcks; aber auch auf diesen einzigen und letzten Nebenverdienst sah das Auge der damaligen Direktion mit Lusternheit und Begehrlichkeit, als ob die Gehälter der Südbahnbediensteten und insbesondere der Portiere derart wären, um von denselben allein leben zu können.

Im Jahre 1889 kam die edle Fürsorge der löblichen Direktion für die Portiere durch die Errichtung von Garderoben zum Ausdruck, wodurch den Portieren die letzte Hilfsquelle auch noch entzogen ward.

Wenn man auch nur zuerst in den großen Stationen begann, so folgten sukzessive auch die kleineren nach, so daß heute auch schon in ganz kleinen Stationen dieser Wunderkasten angebracht werden kann.

Nachdem nun die Direktion einmal bei der Arbeit war, so mußte auch getrachtet werden, möglichst viel für den eigenen Sack reservieren zu können.

Ein ganzes Heer von Personen wurde gleichzeitig in den Dienst dieser großartigen Einnahmequelle gestellt, die sich dabei unter dem Schutze der gestrengen Amtsmiene bis zur Stunde noch ihr Profitieren auf Kosten der Portiere holen. Stationschefs, Reisekommisäre, Direktions- und Verkehrskontrolloren mit hohen Gehältern und eben solchen Diäten wachen sorgsam dafür, daß es diesen verfluchten Kerlen von Portieren ja nicht möglich wird, ein Tascherl oder Packerl irgendwo anders unterzubringen, was dem Portier einen Gewinn von 10 S. einbringen würde.

Damit jedoch ein solcher Verlust für die Gesellschaft vermieden wird und andererseits die kontrollierenden Herren nach ihrer Rückkehr ihren Vorgesetzten von ihren Erfolgen berichten können, wird manchenmal zu Kniffen und Schlichen die Zuflucht genommen, die eines Vorgesetzten ganz unwürdig sind; außerdem werden diese armenfellen Keller von der Direktion noch dazu benützt, wieder anderen Bediensteten Aufbesserungen zuteil werden zu lassen, die die Gesellschaft aus eigenen Mitteln zu bestreiten hätte, wie aus der untenstehenden Tabelle ersehen werden sollte.

Dieses Verzeichnis, welches selbstverständlich auf eine Vollständigkeit keinen Anspruch erheben kann, läßt ersehen, zu welchen Zwecken die Garderobeeinnahmen verwendet werden, trotzdem die Portiere die ganze Manipulation selbst besorgen müssen und auch für eine eventuelle Verwechslung, Verlust oder Beschädigung haftbar gemacht werden, ja sogar ihre Frauen (Witwen) in den Dienst stellen müssen, weil sie es selbst des anderen Dienstes wegen allein nicht besorgen können und zur Beforgung der häuslichen Verrichtungen eine fremde Person aufnehmen müssen.

Die Bediensteten einzelner Stationen haben schon um eine gerechtere Verteilung dieses Verdienstes angefleht, wurden aber abschlägig beschieden. Zwei über die Grenzen der Südbahn hinaus bekannte Direktionskontrolloren namens Polland und Reymond gehen so weit, daß sie die Nummern vom Gepäcksstück herabnehmen, den Zettel vor das Licht halten und wenn selbe einen zweiten Nadelstich entdecken, die Behauptung aufstellen, daß dieser Schein schon einmal verwendet wurde, ohne zu bedenken, daß sie grundlos einen armen Bediensteten der Unehrllichkeit beschuldigen. In Wien hat Herr Reymond einen armen Nachtwächter beim Protokoll so lange gequält, bis der Mann zu weinen begann und in seiner aufgeregten Pein über die Stiege fiel und sich beschädigte. Von einer in Steiermark gelegenen Station wird erzählt, daß einem Portier ein Paket abhanden kam, wofür nicht nur er allein, sondern auch die beiden anderen, welche zu diesem Zeitpunkte dienstfrei waren, mit je 10 Kr. bestraft wurden. Um die Sühne zu vervollständigen, wurde sogar ein Bierter wegen dieses Vorkommnisses mit 10 Kr. bestraft, der zu dieser Zeit in einer anderen Station noch als Kondukteur Dienst machte und erst geraume Zeit nach diesem Vorfall in diese Station versetzt wurde.

Federn, Blei, Nadeln, Schere, ferner Siegellack und Packpapier zur Packung der Fahrkarten müssen sich die Portiere seit jeher aus eigenen Mitteln anschaffen und dabei in steter Angst und Besorgnis ihren Dienst verrichten um ja nur nichts zu übersehen, um nicht auf vorher geschilderte Art kontrolliert und beanstandet zu werden. Wie sieht es aber mit dem 20- bis 50prozentigen Anteil der Portiere weiters aus. Dieser Anteil, welcher im Jahre 1889 normiert wurde, mag für die damaligen Verhältnisse gesprochen haben, für heute ist er entschieden zu klein, weil durch den gesteigerten Verkehr die Anzahl der Portiere bedeutend vermehrt werden mußte. Dieser Anteil muß daher auf so viele Teile verteilt werden, als Leute vorhanden sind, die Portierdienst machen.

Wenn auch die Einnahmen durch den gesteigerten Verkehr größer geworden sind, so haben sich dieselben doch nicht im gleichen Maße wie das reisende Publikum vermehrt, auch wird viel durch die Zugvermehrung, direkte Wagen etc. weggenommen, weil nicht mehr so lange auf die Erreichung von Anschlüssen gewartet werden muß wie früher.

Auf diese Weise kommt es, daß der Anteil für den Portier immer kleiner ausfällt, trotzdem der Dienst immer anstrengender wird, um so mehr, nachdem für die Portiere noch der 24stündige Dienst besteht und die löbliche Direktion an eine Verabsetzung nicht zu denken scheint. In Stationen von größerem Personenverkehr und die Garderobe trotzdem keinen eigenen Garderobier trägt, müssen die Portiere in den kürzeren Zwischenpausen die Garderobe selbst besorgen mit einer Hast, wodurch sehr leicht eine Verwechslung vorkommen kann. Dieses Geschäft erfordert Aufmerksamkeit und Genauigkeit, weil von seiten der Reisenden im

Falle des Abhandenkommens etc. immer die höchsten Entschädigungen gefordert werden. Wenn aber, wie es in vielen Stationen der Fall ist, ein und derselbe Portier bei der Anwesenheit von mehreren Zügen diese in kürzester Zeit und meist an mehreren Stellen und Orten ausführen muß, Auskünfte erteilen, Geleise überwachen, Perrontarientkontrolle üben, Garderobe aufnehmen und abgeben, ein- und austragen, bezetteln etc. muß, wie ist es da noch möglich, genau und richtig nach der Vorschrift zu arbeiten. Passiert einem jedoch bei dieser Hudelei ein Malheur, so fallen Reisende und Direktion über den Portier her, welcher zahlen muß, daß er schwarz wird, wie sich ja an einem Beispiel in Graz erweisen läßt. Ein Reisender hat 200 Kr. für seine momentan nicht auffindbare Handtasche verlangt, welcher Betrag von seiten der Direktion ohne jedes Bedenken ausbezahlt wurde, um ihre Kulanz zu bezeugen, die jedoch auf Kosten der Portiere geübt wurde. Als am dritten Tage die Tasche zum Vorschein kam, war der Entschädigte schon über alle Berge.

So, Herr Hofrat und Generaldirektor, steht es mit der Garderobe und den Portieren, denen es nach einer von Ihnen einen Delegierten gegenüber gemachten Aeußerung im Jahre 1905 ohnedies ganz gut geht und die daher nichts brauchen.

Wir sind daher der Meinung, daß der Herr Hofrat über die wahre Lage der Portiere nicht unterrichtet ist; nachdem die über uns vorgelegten Berichte nicht immer den wirklichen Tatsachen entsprechen, auch vielleicht unsere Lage viel rosiger schildern, als selbe in Wirklichkeit ist, so können wir nicht mehr länger zurückhalten und müssen unserem geprehten Herzen einmal Luft machen und über die Drangsalierung und Zurücksetzung berechtigter Klage führen in der Hoffnung, daß dieselbe gehört, verstanden und entsprechende Abhilfe geschaffen wird.

Forderungen der Bediensteten der Oesterreichischen Nordwestbahn, Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der Staats-eisenbahngesellschaft.

Am 21. v. M. sprachen die Vertreter der in den koalitierten Vereinen organisierten Bediensteten der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn, und zwar die Vertrauensmänner P r e i l, K ö n i g, S l e z a k, S c h w a b, C h l u m e c k y, L m e y, B a u e r, P a u l, M ä r t i n, B e l i n a, B e c k, F e i g l, J e r z a b e l, J a m e r n i g und S c h a n i k beim Sektionschef Herrn Dr. Z e h e t n e r vor, um ihm die Forderungen der von ihnen vertretenen Gruppen zu überreichen, die im wesentlichen alle Zugeständnisse umfassen, die die Staatsbahnverwaltung in materieller und rechtlicher Beziehung ihren Bediensteten teilweise bereits gewährt, teilweise deren rascheste Durchführung in nächster Zeit zugesichert hat.

Mit Rücksicht auf die knapp bevorstehende Verstaatlichung verlangten die Vertreter, daß auch die Verwaltung der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn noch vor der Verstaatlichung dieselben Maßnahmen in Kraft treten lasse, da ja beim vorjährigen Lohnkampf den Bediensteten das Schema der l. l. Staatsbahnen aufgezwungen wurde, eine Verschleppung dieser so wichtigen Angelegenheit die Verhältnisse noch mehr verwirren würde und nur eine sofortige Durchführung eine Benachteiligung der Bediensteten verhindern könnte. Herr Sektionschef Dr. Z e h e t n e r nahm sowohl das Memorandum als auch alle vorgebrachten Wünsche zur Kenntnis, erklärte jedoch, daß für die Verwaltung keine Verpflichtung zur Durchführung bestehe; er sei heute nicht in der Lage, irgend eine bindende Erklärung für die Verwaltung abzugeben. Er werde aber alle Forderungen in Ermägung ziehen.

Hierauf sprach eine vom Exekutivkomitee gewählte dreigliedrige Deputation unter Führung des Abgeordneten T o m s c h i k beim Leiter des Eisenbahnministeriums Herrn Sektionschef Dr. v. F o r t e r vor, überreichte ihm das gleichlautende Memorandum und verlangte mit Rücksicht auf die im Vorjahre von dem Vertreter des Eisenbahnministeriums gemachte Zusicherung, alle nicht über die Staatsbahnnormen hinausgehenden Forderungen auch bei den Privatbahnverwaltungen zu vertreten, daß das Eisenbahnministerium nun diese Zusage auch einhalte. Sektionschef Dr. v. F o r t e r zog Erkundigungen ein, welche Vertreter des Eisenbahnministeriums diese Zusage gemacht haben, und verpackte, das Memorandum der Privatbahnverwaltung sofort zur Aeußerung zu übersenden; er selbst sei mit Rücksicht auf die ungeläute Situation nicht in der Lage, eine bindende Erklärung abzugeben.

Einem Beschlusse der am 8. November d. J. in Böhmisch-Trübau stattgefundenen Konferenz der in den koalitierten Vereinen organisierten Bediensteten entsprechend sprach am 21. d. auch das Exekutivkomitee der Staats-eisenbahngesellschaft, bestehend aus den Genossen D i e h, C i s e l t, G l a s e r, K e l d n e r, S o b s a, P o l a n n, C a r s o n, T o u s c h e l (Allgemeiner Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein), W a n n e n m a c h e r (Bahnmeisterverein), H o r n, U r b a n (Kondukteurverein), M a r e l, F r e u n d (Beamtenverein), bei der Direktion der Staats-eisenbahngesellschaft vor. Die Deputation wurde vom Direktor persönlich empfangen. Im Namen des Exekutivkomitees überreichte Genosse G l a s e r das Memorandum, indem er folgendes ausführte:

Die vorjährige Regulierung wurde wesentlich beeinträchtigt durch die Einführung des Staatsbahngehalts- und Quartiergeldschemas und der dort herrschenden Normen. Dadurch wurden nicht nur viele Härten gezeitigt, sondern auch materielle Nachteile hervorgerufen. Nachdem nun das Schema und die Normen der Staatsbahnen ab 1. Oktober 1908 wesentliche Verbesserungen erfahren haben, sind die Bediensteten der Staats-eisenbahngesellschaft um so mehr berechtigt, dieselben auch für sich in Anspruch zu nehmen, als ja die vorjährige Otrouierung des Staatsbahnschemas immer unter Hinweis auf die Notwendigkeit, die bei den Staatsbahnen geltenden Verhältnisse bei den Privatbahnen einzuführen, begründet wurde. Die Bediensteten müssen mit Rücksicht darauf auf der Durchführung dieser Zugeständnisse vor der Verstaatlichung um so mehr bestehen, als sie sonst bei der Ueberführung in den Staatsbahnstatus schwere materielle Nachteile zu gewärtigen haben.

Hofrat G r i m b u r g erwiderte, er müsse in der Forderung und den Zugeständnissen der Staatsbahnen eigentlich einen Widerspruch erblicken, da ja nach den Ausführungen des Herrn Glaser die Verhältnisse der Staatsbahnen für die Bediensteten der Staats-eisenbahngesellschaft nicht willkommen seien. Er selbst habe sich so jahrelang geirrt, die Verhältnisse der

Station	Portiere	Direktion	Chef	Sekretär	Witwe	Wagmeister	in Prozenten		
							Konduktions- dienner	Signa- beamter	Geheiß- beamter
Wien	70	30	—	—	—	—	—	—	—
Graz	48	50	3	2	—	5 u. Witwe	—	—	—
Innsbruck	43	57	—	—	—	—	—	—	—
Bozen	60	40	—	—	—	—	—	—	—
Merano	45	45	10	—	—	—	—	—	—
Trient	50	50	—	—	—	—	—	—	—
Brunico	50	40	10	—	—	—	—	—	—
Merano	50	40	10	—	—	—	—	—	—
St. Peter (Grain)	50	30	10	—	—	—	10	—	—
Trient	30	70	—	—	—	—	—	—	—
Merano	30	45	—	—	—	30	5	10	—
Merano	50	50	—	—	—	—	—	—	—
Merano	30	58	7	—	—	—	—	—	5

Wien, Graz, Bozen, Innsbruck und auch noch andere Stationen müssen von ihrem Anteil den Garderobier zahlen. In Merano müssen die Frauen helfen, da es dem Portier unmöglich ist und ein Garderobier nicht bezahlt werden kann.

Staatsbahnen auch auf der eigenen Bahn einzuführen; schließlich mußte er aber dem Druck fernstehender Elemente nachgeben. Er könne selbstverständlich momentan keine bindenden Zusagen machen, da die Verwaltung durch die bevorstehende Verstaatlichung gebunden ist und nur mit Zustimmung des Eisenbahnministeriums Änderungen in der Organisation oder des Schemas vornehmen könne. Der kompetente Ort sei nur das Eisenbahnministerium, an das man sich vertrauensvoll wenden soll.

An diese Ausführungen knüpfte sich eine längere Auseinandersetzung, in der die irrigen Anschauungen des Herrn Direktors richtiggestellt und die Unannehmbarkeit der neuen Dienstpragmatik dargelegt wurden.

Hierauf sprach auch von hier eine Abordnung des Exekutivkomitees unter Führung des Abgeordneten Tomšik dem Leiter des Eisenbahnministeriums Sektionschef Ritter v. Forster vor, dem sie eine Abschrift des Memorandums überreichte und mit Rücksicht auf die Ausführungen des Hofrates Grimburg um die Durchführung der in dem Memorandum niedergelegten Forderungen ersuchte. Ritter v. Forster war über die Rechtsauffassung des Herrn Hofrates Grimburg sehr erstaunt und erklärte selbstverständlich, nichts gegen die Durchführung der bei den Staatsbahnen vorgenommenen Verbesserungen einwenden zu können, ja er werde das erhaltene Memorandum zur Erstattung von Vorschlägen und zur Aeußerung schleunigst an die Staatseisenbahngesellschaft richten. Er versicherte wiederholt das Personal des vollsten Wohlwollens des Eisenbahnministeriums.

Hierauf fand eine gemeinschaftliche Sitzung der Exekutivkomitees beider Bahnen (Österreichische Nordwestbahn und Südnorddeutsche Verbindungsbahn und Staatseisenbahngesellschaft) statt, in welcher folgende Resolution einstimmig angenommen wurde:

Nach den Vorgesprochen bei den Verwaltungen der Österreichischen Nordwestbahn, der Südnorddeutschen Verbindungsbahn und der Staatseisenbahngesellschaft, ferner beim Leiter des Eisenbahnministeriums erklärt das von den kooperierten Vereinen eingesetzte Exekutivkomitee die ihm von den Privatbahnverwaltungen sowohl als auch vom Leiter des Eisenbahnministeriums gegebenen Antworten als vollkommen unbefriedigend und erblickt in ihnen nur Ausschüfte, welche angewendet werden, um die Verantwortung gegenseitig aufeinander abzuwälzen. Dasselbe führt der Koalitionsleitung den Ernst der Situation klar vor Augen und fordert dieselbe auf, alle Mittel vorzubereiten und in Anwendung zu bringen, welche notwendig sein werden, den berechtigten Forderungen der Bediensteten auf jede Weise zum Erfolg zu verhelfen.

Achtung!

Wir bringen zur Kenntnis, daß Herr Doktor Gustav Garpner, Hof- und Gerichtsadvokat in Wien, welcher bekanntlich seit vielen Jahren seine Kanzlei gemeinsam mit dem verstorbenen Herrn Dr. Fried geführt hat, zum Uebernehmer der Kanzlei des letzteren bestellt wurde, so daß in der Führung der früher von beiden Herren betriebenen Kanzlei keinerlei Veränderung eintritt.

Es werden daher auch alle anhängigen Angelegenheiten, mögen sie bisher durch Herrn Doktor Fried oder durch Herrn Dr. Garpner geführt worden sein, von letzterem fortgeführt und Zuschriften sind von nun ab an Herrn Dr. Gustav Garpner allein zu richten. Die Zentralleitung.

Konferenz

der Vertrauensmänner und der Personalkommission der Buschtiehrader Eisenbahn.

Die bei der B. C. B. in letzter Zeit vorgekommenen Ereignisse gaben der Zentrale unserer Organisation den Anlaß zur Einberufung einer Konferenz der Vertrauensmänner und Mitglieder der Personalkommission (II., III. und IV. Sektion). Die Konferenz fand am 15. Dezember v. J. in Komotau statt, und zwar mit folgender Tagesordnung: 1. Ausgleich der Differenzen in den Gehaltsverhältnissen der B. C. B.-Bediensteten; 2. Die Zugeständnisse des Eisenbahnministeriums für die Staatsbahnen und Stellungnahme der B. C. B.-Bediensteten zu denselben; 3. Anträge und Anfragen. An der Konferenz nahm Anteil der Abgeordnete Genosse Tomšik für die Zentralleitung und Genosse Brodecký für das Prager Sekretariat. Es waren weiters 41 Delegierte anwesend, die folgende Stationen vertraten: Prag, Smichow, Bubna, Mladno, Kralup a. M., Luzna-Luschan, Michelob b. S., Tuowan b. S., Saaz, Ratonitz, Komotau, Falkenau a. E., Karlsbad, Eger, Kaaden, Witwitz, Rieditz und Priefen. Nachdem der erste Punkt Bericht der Personalkommission) aufgegeben wurde, referierte nach Eröffnung der Konferenz durch den Genossen Tomšik zum 2. und 3. Punkte zugleich der Genosse Brodecký: Nach der Regulierung der Bezüge bei der B. C. B. im Jahre 1907 wurde sofort sichtbar, daß trotz einer Bemühung der Bahnverwaltung, die man nicht abstreiten konnte, in den Gehaltsverhältnissen der Bediensteten einzelne Härten blieben, die speziell gewisse Jahrgänge von Bediensteten sehr hart betroffen haben. Das Prager Sekretariat intervenierte in dieser Angelegenheit bei der Bahnverwaltung und bei einer weiteren Besprechung des Prager Sekretariats mit den Vertrauensmännern der B. C. B., die anfangs Dezember des Jahres 1907 stattfand, wurde beschlossen, das Sekretariat zu beauftragen, bei der Direktion der B. C. B. nochmals zu intervenieren und auch in der Personalkommission, die gebildet wird, das Verlangen zu stellen, daß den Betroffenen die nächste Borrückungsfrist um je ein oder zwei Jahre gekürzt wird. Am 10. Jänner l. J. sprachen die Vertrauensmänner des B. C. B.-Personals beim Prager Verwaltungsausschuß der Organisation vor, wo auch der Genosse Sekretär einen Bericht über die neue Intervention, zu welcher von Personale die Genossen Pawlik und Hasler zugezogen worden sind, erstattete. Diese Intervention hatte zur Folge, daß man bei der Direktion nach der Art und Weise suchte, wie die Beseitigung der Härten vollzogen werden könnte. Es ist nun auch schließlich gelungen, diese Aktion nach mühevoller und anstrengender Arbeit bei der Direktion der B. C. B. zu einem für das Personal günstigen Abschluß zu führen. Nicht in letzter Linie führte dazu auch das Entgegenkommen der Bahnverwaltung, was nicht verkannt werden darf. Zugleich mit dieser Aktion wurde auch über Intervention der Organisation die Einreichung der Wächter in die dritte Gehaltsstufe erledigt, sowie auch die Definitivernennung der Visierer und der Wagenpuffer. Der Referent gibt dann ziffermäßig die durch diese Aktionen erzielten Verschiebungen in den

Ernennungen, Borrückungen etc. bekannt und referiert dann über den zweiten Punkt der Tagesordnung. Sogleich nach Beginn der Verhandlungen im Eisenbahnministerium sprach der Prager Sekretär bei der Direktion der B. C. B. vor bezüglich der Anwendung der Zugeständnisse der k. k. Staatsbahnen, auch auf die Bediensteten der B. C. B. Nachdem die Direktion den Standpunkt vertrat, wenn schon über diese Frage gesprochen werden soll, könnte man es nur nach Abschluß der Verhandlungen im Eisenbahnministerium tun, wurden der Direktion sofort nach dem Abschluß dieser Verhandlungen die erwünschten Protokolle über die Verhandlungen eingehändig und wurden neue Besprechungen angebahnt. Der Referent gibt eine Uebersicht über die bisherigen Resultate der Besprechungen und über die Taktik der Organisation bei dem weiteren Vorgang. Nachdem der Referent den detaillierten Bericht über die Tätigkeit der Organisation und deren Erfolge bei der B. C. B. gebracht, ermahnte er noch die anwesenden Vertrauensmänner zum weiteren Ausbau der Organisation und zu neuer Tätigkeit für alle Bediensteten der B. C. B.

Nach der Mittagspause wurde über das Referat eine eingehende Debatte abgeführt. Die Zugeständnisse des Eisenbahnministeriums für die k. k. Staatsbahnen wurden gründlich durchgesprochen und Punkt für Punkt die Forderungen der B. C. B.-Bediensteten formuliert. Als dann auf diese Weise das Elaborat der Forderungen zur Gänge aufgesetzt worden war, schloß der Vorsitzende mit einem warmen Appell an die anwesenden Vertrauensmänner und Personalkommissionsmitglieder zur eifrigen Betätigung in der weiteren Arbeit für das Wohl der gesamten Bediensteten der österreichischen Eisenbahnen die gelungene Konferenz.

Die von dieser Konferenz formulierten Forderungen lauten wie folgt:

I. Arbeiter.

1. Einführung des automatischen Lohnzarris bei allen Arbeiterkategorien im Eisenbahnen mit der Personalkommission, Sektion Arbeiter.
2. Ausdehnung der in den Hauptwerkstätten geltenden Arbeitszeit auf die Heizhauswerkstätten.
3. Sofortige Herausgabe von Arbeitsordnungen an alle Arbeiterkategorien mit Ausnahme der Werkstätten, die solche haben. Diese Arbeitsordnungen haben insbesondere zu enthalten: 9 stündige Arbeitszeit, Bezahlung der Ueberstunden mit dem anderthalbfachen Lohn und Sicherstellung der Urlaube.
4. Aufnahme aller mindestens zehn Jahre dauernd beschäftigten Arbeiter ohne Rücksicht auf ihr Alter in den Pensionsfonds.

II. Unterbeamte und Diener.

1. Ueberstellung aller Unterbeamten, welche bei den k. k. Staatsbahnen überstellt wurden oder zur Ueberstellung in Aussicht genommen wurden, und zwar in die Gruppe I der Unterbeamten.
2. Ermöglichung der Erlangung des Unterbeamtenranges allen Dienern, welchen er früher u. s. w. gewährt war, bei Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr., insbesondere die Ernennung von Unterlokomotivführern, die eine Maschine selbstständig führen und von Konduktoren, die den Zugführer- und Manipulantendienst versehen, bei der Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr. zu Unterbeamten.
3. Gewährung von zweijährigen Borrückungsfristen für alle vor dem 1. Jänner 1906 ernannten Unterbeamten.
4. Kürzung der bestehenden Borrückungsfristen bei Unterbeamten bis inklusive 2000 Kr. von drei auf zwei Jahre; bei den Dienern in der Gehaltsstufe von 1000 Kr. von drei auf zwei Jahre; in der Gehaltsstufe von 1500, 1600 und 1700 Kr. von fünf auf drei Jahre.
5. Kürzung der nächsten Borrückungsfristen aller Diener, die mit 700 Kr. oder weniger definitiv ernannt wurden, um ein Jahr, sofern sie nicht bereits Unterbeamte sind oder außerordentlich befördert wurden (die Borrückung am 1. Oktober 1907 nicht angerechnet.)
6. Erhöhung der Anfangsgehälte von 800 Kr. auf 900 Kr. und von 900 Kr. auf 1000 Kr.
7. Erhöhung der Fahrgebühren für das Lokomotiv- und Zugbegleitpersonal um 30 Prozent.
8. Gewährung von Nachdienstzulagen an alle Nachdienst versehenen Personen, und zwar:

Diener und Arbeiter	Kr. 1.—
Unterbeamte	1-50
9. Gewährung eines Streckenpauschales an die Bahn- und Signalmeister in derselben Höhe wie bei den k. k. Staatsbahnen.
10. Gewährung von Funktionszulagen an die selbständigen Leiter von Stationen und Haltestellen:

a) Unterbeamte	180 Kr. jährlich
b) Diener	120 „
11. Gewährung eines 20prozentigen Nachlasses bei Bewertung von Naturalwohnungen und Ausdehnung derselben auf die Naturalwohnungen der Wächter mit Auszahlung der Differenzbeträge an dieselben.
12. Einführung des zwölfstündigen Dienstes mit darauf folgender 24stündiger Ruhezeit in allen größeren Stationen unter Freigabe einzelner Tage außerhalb der turnusmäßig bestimmten Zeit.
13. Endliche Regelung der Dienst- und Ruhezeiten des Maschin- und Zugbegleitpersonals analog der Neuregulierung bei den k. k. Staatsbahnen.

Zum Eisenbahnglück in Gossensass.

Wir erhalten nachstehende wahrheitsgetreue Schilderung: Als der Zug Nr. 88 in den Pflerscher-tunnel bei Gossensass einfuhr, kamen bei der Bremse des Stockmannes und des Vorstockmannes die Räder ins Gleiten. Die beiden Männer mußten daher die Bremsen sofort öffnen, weil sonst die Räder durch das Gleiten flachstellen bekommen. Später schlossen sie die Bremsen wieder. Da hatte aber keiner noch eine Ahnung, daß eine Knuppel zerrissen ist, da der Lärm bei der großen Fahrgeschwindigkeit im Tunnel viel zu groß ist, um es gehören zu können. Außerhalb des Tunnels angelangt, bemerkte ein Kondukteur sofort, daß der Zug in zwei Teilen war und er gab allsogleich das Signal „Zug zerrissen“. Die Lokomotivführer nahmen das Signal gleich an und suchten den vorderen Zugsteil so schnell als nur möglich in Bewegung zu setzen. Beiläufig in der Mitte des Zuges waren drei neue italienische Maschinen hintereinander eingeteilt. Die Zugstrennung erfolgte unmittelbar vor der ersten italienischen Lokomotive, so daß die drei Lokomotiven den Anfang des rückwärtigen Zugsteiles bildeten. Fast in dem gleichen Augenblick, in welchem der Zug zerriss, wurde beim letzten Wagen des vorderen Zugsteiles eine Achse losgerissen und der Waggon auf einer Achse fortgeschleppt. Dadurch entstand eine Geleiseerweiterung. Der zweite

Zugsteil, immer noch in großer Fahrgeschwindigkeit sich befindend, folgte selbstverständlich dem ersteren, obwohl die Kondukteure und Bremser mit Aufopferung ihres Lebens das Ihrige taten, um diesen Zugsteil zum Stehen zu bringen. Als nun der zweite Zugsteil an die Stelle kam, wo der Achsenbruch entstand und die Geleiseerweiterung erfolgte, kam nur die erste Lokomotive noch über diese Stelle, die zweite und dritte jedoch entgleisten. Von den nachrückenden Wagen wurden einige schon auf dem Damm durch den heftigen Anprall, die anderen durch das Hinuntergleiten über das linke Dammufer zertrümmert. Die Kondukteure wurden nach rechts geschleudert und den Stockmann warf es mit dem Rücken auf das zweite Geleise. In diesem Augenblick trennte sich die nicht entgleiste erste Maschine, rollte dem ersten Zugsteile nach, zertrümmerte auch diesen und tötete den Kondukteur Schwaiger und den Kondukteur Neumaier. Als der auf das Geleise geworfene Stockmann aus seiner augenblicklichen Betäubung erwachte, sprang er, der Schmerzen vergehend, auf und sah nun die schauerliche Verwüstung. Wenige Meter von ihm entfernt bemerkte er vier schwarze Gestalten im Schnee liegen, welcher sich vor Blut rot getränkt hatte. Er glaubte, er sei der einzige Ueberlebende. Die Laterne vor ihm, als er vom Zuge geschleudert wurde, abhanden gekommen. So rannte er in höchster Angst gegen den Kondukteur Högl, welcher sich wie wahninnig geberdete, weshalb er ihm schleunigst auswich. Er fand nun eine Laterne in unversehrtem Zustande und lief nun, als er sie angezündet hatte, so rasch er nur konnte, zurück, um damit dem von Jansbrud nachfolgenden Personenzug 23 das Halbesignal zu geben. Nun lief er schnell wieder nach vorwärts zu den Verwundeten, wo er auch den Kondukteur Högl traf. Dessen Ausrufung hatte sich nun gelegt und er sagte zum Stockmann: „Laß mich die Knallsignale auflegen und bleibe du bei den Verwundeten.“ Dieser zog die Verwundeten von dem Schienenstrange, öffnete ihnen die Blusen und das Hemd und begab sich dann eilig nach vorn gegen das Wächterhaus. Hier stürzte er über einen weichen Gegenstand; er entzündete ein Streichhölzchen und sah den schrecklich verstümmelten Leichnam eines Kollegen. Schauernd lief er nun weiter gegen vorn, um hier Hilfe für die Schwerverletzten zu holen. Dort traf er auf den Zugführer Kammerlander und den Lokomotivführer Blasius Maier. Der Zugführer war gerade dabei, die Glockensignale zu geben. Sie bat nun der Stockmann sofort, ihm zu helfen, die Toten und die Verwundeten wegzuschaffen. Dies hörend, brach der Zugführer sofort in Tränen aus. Gemeinsam begaben sie sich dann nach rückwärts, um die Toten und die zwei Schwerverletzten zu bergen. Diese waren mittlerweile schon über die Böschung hinuntergefallen. Die Schwerverwundeten wurden nun mittelst einer provisorischen Tragbahre in den Dienstwagen gebracht. Es fehlte jedoch noch ein Mann vom Personal. Es war der Kondukteur Neumaier. Ihn fand man in seinem Wagen. Als der Maschinistführer Maier auf die zertrümmerten Wagen stieg, bemerkte er zwischen den Trümmern ein Stück von einem Mantel; er griff hinein, zog aber seine Hand rasch zurück; sie war über und über mit Blut bedeckt; es rührte von Neumaier, er war tot. Diesen konnte man vorläufig nicht befreien; es mußte der Hilfszug abgewartet werden. Der Zugführer und Gepäckkondukteur fuhr dann mit den Verwundeten nach Gossensass hinunter und ließ die Kondukteure Stocker, Müller, Högl auf dem Trümmerfelde zurück, bis der Hilfszug von Franzensfeste kam.

Stabilisierung der Oberver-schieber, Verschieber und Campisten der Südbahn.

Die Generaldirektion der Südbahn erläßt folgende Rundmachung:

1. Der Verwaltungsrat hat in seiner Sitzung vom 19. November l. J. über meinen Antrag beschlossen, die im Zirkular 385 A 1907 (Wohnst IV, G, Punkt 1) mit Wirksamkeit ab 1. Jänner 1908 zugesicherte Anstellung der Oberver-schieber, Verschieber und Campisten unter den im vorerwähnten Zirkular festgesetzten Bedingungen nunmehr durchzuführen.
2. In der gleichen Sitzung wurde über meinen Antrag beschlossen, die am 1. Jänner 1898 stabilisierten Verschieberpartie-führer mit Gültigkeit vom 1. Jänner 1908 mit ihrem bisherigen Gehalt in die Kategorie der Oberver-schieber einzureihen und ihnen dadurch die im Gehalt-, Quartiergeld- und Borrückungs-schemata für das Dienpersonal vorhergesehene Gehaltsvorrückung zu ermöglichen.
3. Den in Betracht kommenden Stationen gehen unter einem Verzeichnisse zu, aus denen die mit 1. Jänner beziehungsweise 1. Juli 1908 stabilisierten Oberver-schieber, Verschieber und Campisten mit den ihnen ab 1. Jänner 1908 zukommenden Bezügen zu versehen sind, wobei bemerkt wird, daß eine Auszahlung des Gehaltes und Quartiergeldes pro 1909 an das vorerwähnte Personal mit Rücksicht auf die an dasselbe im Jahre 1908 bereits vollzogene Auszahlung von Bezügen selbstverständlich nicht stattfindet. Die in diesen Verzeichnissen erwähnte Personalzulage ist mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1909 zuerkannt.
4. Die angestellten Oberver-schieber und Verschieber erhalten mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1909 außer dem in dem vorerwähnten Verzeichnisse angeführten Gehalt und Quartier-geld die systemisierte Nachdienstzulage und die mit einem dem-nächst erscheinenden Zirkular neugeregelte und erhöhte Verschieberzulage.
5. Bei einer größeren Anzahl der vorgenannten Bediensteten war zur Dintankhaltung einer materiellen Einbuße auch die Systemisierung einer Personalzulage erforderlich; deren Höhe ist aus den bezüglichen Verzeichnissen ersichtlich.
6. Dagegen wird das gesamte Verschieberpersonal ab 1. Jänner 1909 vom Akfordienste ausgeschlossen und erfüllt demnach für dasselbe vom gleichen Zeitpunkt der Bezug der Akford-prämien.
7. Hierüber, sowie über die hierdurch nötige Schadloshaltung der im Taglohnverhältnis verbleibenden Suppler-Partie-führer und Verschieberarbeiten werden den Akfordstationen demnächst mit besonderem Erlaß nähere Bestimmungen zugehen.
8. Die angestellten Campisten erhalten mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1909 außer dem in Verzeichnisse angeführten Gehalt und Quartiergeld die systemisierte Nachdienstzulage. Analog wie beim Verschieberpersonal war auch bei einer Anzahl von Campisten die Fixierung einer Personalzulage erforderlich.
9. Dagegen wird die in den einzelnen Stationen bestehende Campistenzulage für die angestellten Campisten eingestellt. Den im Taglohnverhältnis verbleibenden Campisten wird diese Zulage ab personam bis auf weiteres auch weiterhin gemährt.
10. Nach dem 31. Dezember 1908 als Taglohn-Campisten neu-eingereichte Arbeiter erhalten diese Zulage nicht.

4. Die Personalzulage, welche lediglich eine Ergänzung des künftigen Einkommens nach den vorstehenden Normen auf das für das Jahr 1907 ermittelte Durchschnittseinkommen bildet, wird nur für die Dauer der tatsächlichen Dienstleistung ausbezahlt, wobei jeder angefangene Tag als voll zu zählen ist.

Bei Verhinderung durch Krankheit, Kontumaz und Zurückziehung zur Militärdienstleistung wird der auf die Abfertigung entfallende Teil der Personalzulage eingestellt und kann auch nicht auf den Substituten übertragen werden.

Dagegen bleibt die Personalzulage während der Dauer des nach den Bestimmungen des Zirkulars 331 A 1908 gebührenden Erholungsurlaubes unverändert. Auch behält sich die Verwaltung vor, die Personalzulage bei den periodischen Gehaltsverordnungen entsprechend zu kürzen.

5. Die für das Jahr 1908 rückständigen fortlaufenden Pensionsfondsbeiträge werden zur Gänze durch Abzug vom Gehalt pro Jänner 1909 hereingebracht.

Jene mit Wirksamkeit vom 1. Jänner beziehungsweise 1. Juli 1908 angestellten Oberverchieber, Verschleber und Lampisten, welche am 1. Jänner beziehungsweise 1. Juli 1908 das 35. Lebensjahr überschritten hatten, haben durch Unterschrift in einer zu diesem Zweck den in Betracht kommenden Lokalführern von der administrativen Direktion III zugehenden Konfirmation um Nachsicht der Altersüberschreitung im Sinne des § 13 der Statuten des Pensionsinstituts für Diener anzusuchen. Bei im Falle der Stattegebung dieses Ansuchens laut § 4, Punkt 3, der gedachten Statuten zu leistende besondere Beitrag wird bis zur Höhe von 20 Kr. von dem Gehalt pro Jänner 1909, der noch verbleibende Rest in vom Verwaltungsausschuss des Pensionsinstituts für Diener zu bestimmenden Monatsraten ab 1. Februar 1909 in Abzug gebracht.

6. Mündigsein erfolgt die Anstellung der Oberverchieber, Verschleber und Lampisten nach den im Zirkular 385 A 1907 (Abschnitt IV G, Punkt 1) festgesetzten Normen nur mehr am 1. Juli jedes Jahres.

Dem Verschub- und Lampistenpersonal sind die vorstehenden Verfügungen in angemessener Form sogleich erweislich zu veröffentlichen.

Auch ist diesem Personal bei etwaigen Anfragen über die Berechnung des zukünftigen Jahreseinkommens und die Tragweite der einzelnen Bestimmungen mit den nötigen Aufklärungen an die Hand zu gehen.

7. Gehalt und Quartiergeld für die angestellten Oberverchieber, Verschleber und Lampisten ist in der Gehaltsliste im vorhinein zu verrechnen.

Diese Gehaltsliste ist bis spätestens 15. Dezember l. J. direkt an die Verkehrsdirektion VIII einzubringen. Die Rubrik „Abzüge“ ist nicht abzuschließen und sind lediglich die Kolonnen „Krankenkasse“ und eventuell „Mietzinse“ auszufüllen. Die Personal- und sonstigen Zulagen sind in der Gehaltsliste im nachhinein zu verrechnen.

Wien, am 9. Dezember 1908.

Der Generaldirektor: Eger m. p.

Protokoll

über die am 24. Oktober 1908 stattgehabte Sitzung der Personalkommission der Staatseisenbahngesellschaft „Sektion Diener“.

Anwesende Mitglieder der Personalkommission: Anton Höller, Kanzleibücher, Eduard Pollak II, Kondukteur (Erasmann für den zum Unterbeamten ernannten Vinzenz Danu), Eduard Harzhauer, Wagenauffseher, Leopold Zahn, Lokomotivführer, Johann Siasny, Magazinverwalter, Josef Jenista, Streckenwächter, Karl Hoffmann, Bahnwärter, Theodor Eisele, Wagenverkehrauffseher, Josef Sedlaczek, Weichenwächter, Anton Gradinger, Lokomotivführer. Vorsitzender: Inspektor Karl Roe, Schriftführer: Dr. Karl Seemann, Bahnlorenzmeister.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung mit dem Bemerkten, daß die Tagesordnung der heutigen Sitzung eigentlich erschöpft sei, daß er jedoch bereit sei, falls es die Personalkommissionsmitglieder wünschen, die Sitzung dennoch abzuhalten und eventuell Auskünfte über etwaige Anfragen zu erteilen.

Da die Personalkommission diesen Wunsch ausspricht, so wird die Sitzung abgehalten.

Es wird sodann an den Vorsitzenden die Anfrage gerichtet, ob bezüglich der für den 20. November l. J. in Antrag gebrachten außerordentlichen Sitzung der Personalkommission ein definitiver Beschluß gefaßt worden sei, worauf der Vorsitzende erwidert, daß der Antrag dem Herrn Direktor vorgelegt worden sei; eine weitere Mitteilung könne der Vorsitzende diesbezüglich nicht machen.

Dannmehr äußert Erasmann Pollak eine Kritik an den vom Verwaltungsrat in der Sitzung vom 19. Oktober l. J. beschlossenen Zugeständnissen, die er als unzulänglich und das Personal nicht befriedigend bezeichnet. Auch die neue Dienstordnung finde nicht die Zustimmung des Personals, insbesondere enthalte diese keine neuen Begünstigungen gegenüber dem bisherigen Zustand, zumal hinsichtlich der in Aussicht gestellten Ausgleichung von Gärten in den Vorrückungsverhältnissen sei in der Dienstordnung nichts erwähnt.

Weiters wendet sich Pollak neuerdings gegen den übrigens schon gelegentlich der gemeinsamen Sitzung behandelten Vorgang der Herren Lokalführer der II. Sektion, welche trotz Aufhebung der Geldstrafen solche noch weiterhin über die ihnen zugeteilten Bediensteten verhängen.

Ferner weist er darauf hin, daß bei Ernennung des Zugbegleitungspersonals zu Unterbeamten ungleich vorgegangen werde, indem das Lokomotivpersonal den Personenzugbegleitern gegenüber zurückgesetzt werde, ebenso sei die Härte, die für die älteren Zugbegleiter und Diener überhaupt gegenüber ihren jüngeren Kollegen darin liege, daß Diener mit einer langjährigen Dienstzeit nahezu den gleichen Gehalt haben, wie ihre jüngeren Kollegen mit zwei und drei Dienstjahren, nicht beirrtigt werden.

Der Hinweis auf das nächste Avancement sei nicht geeignet, die Unzufriedenheit unter den Dienern zu beseitigen, weshalb Redner erwirbt, der Herr Vorsitzende möge der Personalkommission das Schema bekanntgeben, nach welchem bei dem nächsten Avancement die Gärten der Regulierung ausgeglichen werden sollen. Die bezüglichen Mitteilungen würden als vertraulich behandelt werden, doch würden die Personalkommissionsmitglieder in der Lage sein, unter Hinweis darauf, daß tatsächlich die Ausgleichung der Gärten stattfinden werde, auf die Bediensteten beruhigend einzuwirken.

Auf die Entgegnung des Vorsitzenden, daß er darüber selbst noch nicht informiert und daher nicht imstande sei, die gewünschten Auskünfte zu geben, bemerkt Mitglied Pollak, daß er überzeugt ist, daß die Verwaltung schon heute genau wisse, wie weit sie bei dem nächsten Avancement in der Ausgleichung der Gärten gehen und nach welchem Maßstab diese vorgenommen werde, weshalb er auf das eindringlichste dafür eintritt, daß die Bediensteten rechtzeitig über das, was sie zu erwarten haben, in Kenntnis gesetzt werden.

Nach diesen Ausführungen des genannten Mitgliedes erwidert Vorsitzender, daß Redner in seiner Kritik über die Zugeständnisse des Verwaltungsrates nicht in Betracht gezogen habe, daß einige dieser Zugeständnisse für die Verwaltung sehr bedeutende Auslagen verursacht haben, er verweise auf den Punkt 2 betreffend Bewilligung eines Feuerbeitrages aus Anlaß der Prager Jubiläumsausstellung, ferner auf die im Punkt 7 zugestiegene Einweisung der Wärter in die Gruppe III des Schemas der Diener. Was ferner die Verhängung von Geldstrafen auf der II. Sektion betrifft, so habe die Direktion gleich nach er-

langter Kenntnis hiervon das Erforderliche zur Abschaffung dieses — offenbar nur auf unrichtige Interpretation der einschlägigen Bestimmungen beruhenden — Vorganges veranlaßt.

Sodann macht Vorsitzender die Mitteilung, daß der Herr Direktor über Erfragen des Vorsitzenden der Personalkommission Herrn Zentralinspektor Dr. v. Wagner die Dienstreue der Personalkommissionsmitglieder analog den Verhältnissen bei den l. k. Staatsbahnen geregelt hat. Demzufolge erhalten die auswärtigen Mitglieder den Mindestbetrag von 6 Kr., die in Wien domizilierenden den Betrag von 2 Kr. per Tag.

Dannmehr bringt der Vertreter der Wagenauffseher den Wunsch vor, daß die Wagenverkehrauffseher und Wagenauffseher bei Erreichung des Gehaltes von 1200 Kr. zu Unterbeamten ernannt und in das Gehaltschema der Unterbeamten eingereiht werden, wie dies bei den l. k. Staatsbahnen und der Südbahn bereits der Fall sei. Antragsteller weist darauf hin, daß sämtliche anderen Diener viel leichter Unterbeamte werden können als die Wagenauffseher und Wagenverkehrauffseher. Vorsitzender entgegnet, daß auch bei diesen letzteren Kategorien die Ernennung zu Unterbeamten individuell und nach Bedarf erfolge und daß diese Kategorien gegenüber den anderen nicht zurückgesetzt seien.

Ein anderes Mitglied der Personalkommission hebt hervor, daß die Dienergruppe auf die Genehmigung der Punkte 20, 22, 25 der Initiativanträge allgemeiner Natur vom April l. J. Gewicht legt, weshalb Vorsitzender gebeten werde, höhere Ränge hierauf aufmerksam zu machen.

Die vorzulegenden Punkte der Initiativanträge betreffen:

1. Die analoge Gewährung aller jener Verbesserungen, die in Einkunft bei den l. k. Staatsbahnen zugestanden werden, auf die Staatseisenbahngesellschaftsbediensteten.

2. Die Auszahlung der Gehalte mittels Lohnzetteln.

3. Kürzung der drei nächsten Wartezeiten unter Berücksichtigung der Dienstjahre.

Seitens der Lokomotivbeizer wird darauf hingewiesen, daß die älteren Diener, die schon längere Jahre diesen Dienst versehen, gar nicht berücksichtigt worden seien. Es werde die Lokomotivbeizer insbesondere sehr enttäuschen, daß ihnen der seit Jahren angestrebte und bei ihrem Dienst notwendige Belohnung nicht gewährt worden sei. Ferner seien die Lokomotivbeizer in den Verschuldungsgeldern gegen früher verübert worden und trotz ihrer Bitten, sei bisher keine Remedur geschaffen worden, wiewohl ein solche seitens des Herrn Zugführungschafts in Wien zugestimmt worden sei.

Bezüglich des Quartiergeldes in verschiedenen Stationen, welches gegenwärtig mit 50 Prozent des Wiener Quartiergeldes bemessen ist, wird bemerkt, daß dieses Quartiergeld mit Rücksicht auf die ungünstigen Wohnungsverhältnisse zu niedrig sei.

Vorsitzender sagt die Weiterleitung dieser Bitte zu.

Im Namen der Ausschüßvorsitzer in Böhmisch-Trübau wird seitens des Erasmanns Pollak auf die Teuerung daselbst hingewiesen, welche es unmöglich macht, daß die Ausschüßvorsitzer mit ihrem Taggeld von Kr. 160 auskommen, weshalb um eine Erhöhung des Taggeldes gebeten wird.

Die Magazinbediensteten führen Klage darüber, daß sie in den Zugeständnissen nicht berücksichtigt wurden.

Das Zugbegleitungspersonal macht durch seinen Vertreter geltend, daß die Stundenlohn bei den Lokomotiven zu gering bemessen seien, weshalb auch die l. k. Staatsbahnen einen 30prozentigen Zuschlag zugestanden haben. Die analoge Gewährung eines solchen Zuschlages für das Zugpersonal der St. G. O. erscheine schon mit Rücksicht auf die gegenwärtig herrschenden schwierigen Verhältnisse, insbesondere auf der zweiten Sektion, als dringend geboten.

Sodann wird auf das zu niedrige Quartiergeld in Halbstadt hingewiesen, welche Station mit 50 Prozent des Wiener Quartiergeldes bemessen ist, wogegen Hermsdorf-Döberg mit 60 Prozent normiert wurde, während in Halbstadt die Wohnungsverhältnisse ungünstiger seien.

Es wird hierorts auf die Notwendigkeit einer Neuregelung der Quartierlohnfrage eingeleitet.

Ein Mitglied der Personalkommission fragt den Vorsitzenden, ob die Zugeständnisse des Verwaltungsrates vom 19. Oktober schon in Geltung sind, worauf in Vorstehendem im gleichen Sinne wie bei der Gruppe der Unterbeamten Aufklärung gibt.

Darauf wird namens der Bahnwärter hervorgehoben, daß diese Kategorie befriedigt sei über die Berücksichtigung, die den Bahnwächtern in den Zugeständnissen vom 19. Oktober zuteil geworden sei; es wird jedoch gebeten, daß die Einziehung der Zulagen nicht auf einmal, sondern in drei bis vier Abstufungen erfolge, damit der Ausfall mit Rücksicht auf die herrschende Teuerung nicht zu rapid eintrete.

Es wird ferner die Bitte ausgesprochen, daß die älteren Bahnwächter, welche den neuernannten Kollegen nahezu gleich sind, eine zwei- bis dreimalige Kürzung der Wartezeiten um je ein Jahr für die nächsten Avancements erfahren. Schließlich wird seitens des Vertreters der Bediensteten des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes die Bitte um Erhöhung des Quartiergeldes in Chochen auf 70 Prozent des Wiener Quartiergeldes (gegenwärtig 50 Prozent) ausgesprochen und diese Bitte mit Hinweis auf die ungünstigen Wohnungsverhältnisse in Chochen und auf die Teuerung daselbst begründet.

Vorsitzender sagt die Weiterleitung der vorgebrachten Bitten zu.

Nachdem noch der Wunsch nach Erhöhung des Quartiergeldes in Bruck an der Leitha, beziehungsweise Einreichung dieser Station in die II. Quartiergeldsklasse vorgebracht wird, richtet ein Mitglied an den Vorsitzenden die Frage, ob die im Punkt 22 der Zugeständnisse in Aussicht gestellte Ablösung des Heizers bei Ankunft des Zuges auch auf den Lokomotivdienst Anwendung finde, was Vorsitzender dahin beantwortet, daß er darüber keine bestimmte Auskunft geben könne, worauf seitens der Personalkommissionsmitglieder der Wunsch ausgesprochen wird, daß dieses Zugeständnis auch auf den Lokomotivdienst ausgedehnt werde.

Namens der Lokomotivführeranwärter werden folgende Wünsche als besonders dringlich bezeichnet:

1. Der Dienst der ständigen Stationsreserven soll in der Weise geregelt werden, daß immer auf einen 12stündigen Dienst eine 24stündige freie Zeit folgt.

2. Auszahlung von Felzen wie dies anlässlich der passiven Resistenz im Vorjahr zugesagt worden sei.

3. Festlegung der Vorrückungsfristen aller jener Lokomotivführeranwärter, welche bereits in der Gehaltsstufe von 1200 Kr. stehen und noch nicht zu Lokomotivführer ernannt wurden, beziehungsweise Fixierung des Zeitpunktes, bis zu welchem die Ernennung zu Lokomotivführern erfolgen wird.

4. Anrechnung des 12stündigen Dienstes, respektive der im Heizhause zugebrachten Dienststunden als Versuchsstunden und Zuertennung von Versuchsstunden für diese Zeit.

Vorsitzender bemerkt, daß er diese Wünsche der Direktion vorlegen werde, doch müsse er zu dem Punkt 3 aufmerksam machen, daß die Direktion, beziehungsweise die Verwaltung sich voraussichtlich nicht im Sinne des gedachten Wunsches bindet, sondern daß sie vielmehr an dem bisherigen Usus individueller Beförderung nach Maßgabe des diesbezüglichen Erfordernisses festhalten werde.

Hierauf wird den Vorsitzenden seitens des Mitgliedes Hoffmann eine Eingabe mehrerer Bahnwärter überreicht.

Auf die Bemerkung des Mitgliedes Eisele, daß der Dienst des Magazinverwalters, Magazinverwalters und Magazinbediensteten nicht entsprechend differenziert sei und daß die Magazinbediensteten oft dieselben Dienste leisten, wie die Kanzleibehilfen und dennoch bloß in die Gruppe III eingereiht sind, während die Kanzleibehilfen und Kanzleibehilfen in der Gruppe II sind, erwidert Vorsitzender, daß es nicht in jedem konkreten Falle möglich sei, die einzelnen Dienstleistungen streng von einander abzuheben und zu unterscheiden, da eben bei einem so großen Apparat

von Bediensteten, die in der Ausübung des Dienstes aufeinander angewiesen sind, es ganz ausgeschlossen erscheint, eine bis in die kleinsten Details gehende Spezialisierung der einzelnen Ämtern durchzuführen und selbe immer in der rigorosesten und dabei engherzigsten Weise zu beobachten. Im übrigen sei es jedem Magazinbediensteten, beziehungsweise Magazinbediensteten ermöglicht, durch zufriedenstellende Dienstleistung, beziehungsweise Ablegung der erforderlichen Prüfungen die Beförderung in die höhere Gruppe anzustreben und zu erlangen.

Schließlich wird dem Vorsitzenden seitens des Mitgliedes Eisele eine Reihe von Eingaben überreicht, welche der Vorsitzende mit der Bemerkung übernimmt, daß er selbe, nachdem sie teils konkrete Angelegenheiten, teils neue in den Initiativanträgen noch nicht erhaltene Wünsche zum Gegenstand haben, im Dienstwege der Direktion zur kompetenzmäßigen weiteren Behandlung unterbreiten werde, worauf Vorsitzender die Sitzung als beendet erklärt.

Protokoll

über die am 21. Oktober 1908 in Wien abgehaltene Sitzung der Personalkommission der Oesterreichischen Nordwestbahn (Sektion Unterbeamte).

Anwesend: Herr Zentralinspektor Karl Doley als Vorsitzender, Herr Inspektor Dr. Alois Fellner als Stellvertreter, Herr Lokomotivführer Josef Pawlik als ernanntes, Herr Stationsmeister Otto Neumann als gewähltes, Herr Oberkondukteur Adolf Bauer als gewähltes, Herr Bahnmeister Karl Slezak als gewähltes, Herr Maschinenmeister Alois Reif als gewähltes, Herr Lokomotivführer Johann Podzimek als gewähltes, Herr Beamtenführer Oscar Hartwig als gewähltes Mitglied, Herr Beamtenaspirant Karl Kollett als Schriftführer.

Der Herr Vorsitzende begrüßt die Erschienenen und eröffnet die Sitzung um halb 10 Uhr vormittags.

Punkt 1. (Slezak, Podzimek, Bauer.) „Krankens-, Waffenübungs- sowie kurze Urlaube zur Beförderung von privaten Angelegenheiten sind in die Erholungsurlaube nicht einzurechnen. Während der dienstfreien Zeit ist das Verlassen des Stationsortes ausnahmslos zu gestatten.“

Zur Begründung des Antrages wird angeführt, daß die einzelnen Urlaubstage vielfach von den Dienstvorständen vorgemerkelt und dann bei der Erteilung des Erholungsurlaubes in Anrechnung gebracht werden. Die Gefahr des Mißbrauchs mit solchen kurzen Urlaubstagen bestehe aber schon deshalb nicht, weil der den Urlaub bewilligende Dienstvorstand ganz genau weiß, ob ein stichtätiger Grund dafür vorliege.

Auch bezüglich des Verlassens des Stationsortes bestehe bei den einzelnen Dienststellen infolge der verschiedenen Aufassung der Dienstvorstände ein gänzlich unregelmäßiger Zustand. Herr Inspektor Dr. Fellner führt aus, daß die Waffenübungsurlaube auch bei den l. k. Staatsbahnen wie bei den Staatsbeamten in den Erholungsurlaub eingerechnet werden und daß daher bezüglich dieses Punktes kein Entgegenkommen gezeigt werden könne.

Bezüglich der kurzen Urlaube wird es vielleicht möglich sein, durch entsprechende Anweisung der Dienstvorstände Erleichterungen eintreten zu lassen.

Was das Verlassen des Stationsortes betrifft, so ist dieser Gegenstand gemäß dem auf der ersten Tagung eingeleiteten Antrag eingehenden Erwägungen unterzogen worden, die Materie sei aber außerordentlich schwierig und bedürfe noch des weiteren Studiums.

Diese Mitteilungen werden von der Personalkommission zur Kenntnis genommen und der Antrag einstimmig beschlossen.

Punkt 2. (Slezak, Podzimek, Bauer, Hartwig, Neumann.) „Alle jene Unterbeamten, welche in eine andere Dienstverwendung überföret werden, sollen in den Bezugsnormen (feste Bezüge), in welchen sie früher waren, verbleiben, sofern sie in der neuen Verwendungsart nicht besser gestellt sind.“ Der Referent erklärt, daß es sich hier nicht um variable, sondern um feste Bezüge handle; es wird daher der Antrag mit dem Zusatz „(feste Bezüge)“ hinter „Bezugsnormen“ einstimmig angenommen.

Punkt 3. (Slezak.) „Gleichstellung der Bahnmeisteranwärter nach den Normen der l. k. Staatsbahnen in Bezug auf die Anstellungs- und Entlohnungsverhältnisse“, wird einstimmig beschlossen, nachdem der Referent erklärt hat, daß auch bei den l. k. Staatsbahnen die provisorischen Bahnmeisteranwärter mit 3 Kr. angestellt sind.

Punkt 4. (Bauer, Neumann, Hartwig.) „Einföhrung eines Schreibpaulchales für die Zugführer und Manipulanten“, wird einstimmig angenommen. Zur Begründung wird angeführt, daß die Manipulanten und Zugführer auch bei den l. k. Staatsbahnen Schreibpaulchale beziehen.

Punkt 5. (Bauer.) „Beistellung von Manipulanten zu Zügen mit umfangreicher Manipulation und Erfahrmanipulanten zu jenen Personenzügen, die mehr als einen Viehwagen führen“, wird mit folgender Aenderung einstimmig angenommen: „Beistellung von Manipulanten zu Zügen mit umfangreicher Manipulation...“

Zur Begründung wird angeführt, daß bei Zügen mit umfangreicher Manipulation und bei jenen Personenzügen, die mehr als einen Viehwagen führen, für den Zugführer es unmöglich sei, alle seine schriftlichen Arbeiten zu leisten und außerdem den Zug während der Fahrt zu überwachen. So sei es vorgekommen, daß ein Zugführer bestraft wurde, weil er die Berechtigung des Zuges nicht wahrnahm, was ihm aber wegen der schriftlichen Arbeiten unmöglich gewesen sei. Teilweise sei auch die Bestellung von Manipulanten schon vorgezogen, es werde aber gebeten, daß dies bei allen Zügen eingeföhrt werde.

Punkt 6. (Bauer.) „Beistellung von geeigneten Dienstwagen (Häutelwagen) zu allen Zügen im Sinne der schon bestehenden Anordnungen der Wagenkontrolle“, wird mit folgender Ergänzung einstimmig beschlossen: „Zügen im Sinne der schon bestehenden Anordnungen der Wagenkontrolle.“

Zu der Begründung führt der Referent aus, daß trotz eines Auftrages der Wagenkontrolle, monach, falls keine Häutelwagen verfügbar sind, den Zügen Personenwagen (Klassen) als Dienstwagen beigegeben sind, häufig seitens der Dispositionisstation andere Wagen als Dienstwagen beigeestellt wurden, in denen die dem Zugführer obliegenden Arbeiten unmöglich geleistet werden können. Bei Anständen, die sich hieraus ergeben, werden die Bediensteten trotzdem bestraft. Es sei sogar vorgekommen, daß Kohlenwagen mit offenen Bremsen dem Zugführer als Dienstwagen zugewiesen wurden.

Punkt 7. „Ausbehnung der Begünstigung der 40prozentigen Quartiergeldquote auf die Hinterbliebenen der Pensionisten“, wird ohne weitere Debatte einstimmig angenommen.

Punkt 8. „Einreichung der Lokomotivführer in die Gruppe I der Unterbeamten“, wird einstimmig beschlossen. Zur Begründung wurde auf die bevorstehende Aenderung bei den l. k. Staatsbahnen hingewiesen.

Punkt 9. (Bauer, Podzimek, Reif, Neumann.) „Regelung der Turnusverhältnisse unter Beziehung des Zugbegleitungs- und Maschinenpersonals und Dispensierung des Lokomotivpersonals von der Verpflichtung des Kesselwäschens“, wurde in nachstehender Form einstimmig angenommen:

„Regelung der Turnusverhältnisse unter Beziehung des Zugbegleitungs- und Maschinenpersonals und Dispensierung des Lokomotivpersonals von der Verpflichtung des Kesselwäschens.“

Zur Begründung des ersten Teiles dieses Antrages wird ausgeführt, daß es im Interesse des Dienstes selbst gelegen wäre, wenn das Fahrpersonal zur Regelung der Turnusverhältnisse,

so wie dies schon bei einigen Dienststellen gehandhabt werde, allgemein herangezogen würde.

Bezüglich des zweiten Teiles des Antrages wird angeführt, daß die Lohnverhältnisse so gespannt seien, daß dem Lokomotivpersonal, wenn ihm überdies noch die Reinigung der Kessel obliege, die Ruhezeit erheblich beeinträchtigt wäre.

Punkt 10. (Bauer, Reumann, Slezak, Podzimel, Reif.) „Regelung der Prüfungsangelegenheiten.“ Referent beantragt, daß angeordnet werde, daß Neuestellte die Prüfung für den Manipulationszugsdienst innerhalb der ersten drei Jahre ihrer definitiven Verwendung ablegen sollen, daß aber jene, welche schon länger als drei Jahre definitiv sind und die Prüfung noch nicht gemacht haben, dazu verpflichtet werden, die Prüfung innerhalb eines Jahres abzulegen, im übrigen falls bei der Einteilung zum Manipulationsdienst nicht mehr das Dienstalter des Betreffenden, sondern der Zeitpunkt der Ablegung der Prüfung berücksichtigt werden soll. Die Personalkommission wünscht, daß bezüglich dieser Einteilung bestimmte Normen geschaffen werden, damit Kräftigste unberechtigte Bevorzugungen unterbleiben. Ferner wird die Frage der Ablegung sämtlicher Prüfungen durch die Stationsmeister berührt. Mitglied Reumann erwägt, daß die Stationsmeister sich eher der Prüfung unterziehen würden, wenn sie dadurch mehr Aussicht hätten, etwas zu erreichen.

Außerdem wird die Erlassung einer Bahnmeisterinstruktion, wie sie schon bei den f. l. Staatsbahnen besteht, urgirt. Mitglied Podzimel stellt das Ersuchen, es mögen den Lokomotivführeranwärtern die Vorgehensweise zur Ablegung ihrer Prüfung beigelegt werden.

Die Anträge werden einstimmig angenommen. Punkt 11 (Slezak) „Zuerkennung der 40 Prozent vom Wiener Quartiergeld auch den Pensionisten alten Stils analog den Pensionisten neuen Stils auf Kosten der Bahnverwaltung.“ wird einstimmig angenommen, doch wird von Seite des Herrn Vorsitzenden auf die Ausführlichkeit der Erfüllung dieses Petits aufmerksam gemacht.

Punkt 12. (Podzimel, Hartwig, Slezak) „Verteilung sämtlicher Pensionisten mit dem Lebensmittelpreisindex.“ so wie der aktiven Bediensteten.“ Auf Grund der Ausführungen des Herrn Vorsitzenden wird der Antrag einstimmig abgelehnt.

Punkt 13. (Reumann.) „Einreichung der Stationsmeisteranwärter (unter Wahrung des Unterbeamtencharakters) in die ihnen gebührende Gehaltsstufe des Schemas für Unterbeamte.“

Wird einstimmig beschlossen. Zur Begründung wird ausgeführt, daß die Stationsmeisteranwärter in jeder anderen Beziehung, nur nicht hinsichtlich ihres Gehaltes als Unterbeamte behandelt werden.

Punkt 14. (Slezak, Reumann.) „Zuziehung der Personalkommissionsmitglieder zu den Verhandlungen bei der Aufstellung der Normen für die Einreichung der Bediensteten und Regelung sonstiger Personalangelegenheiten bei der Verstaatlichung.“

Wird ohne weitere Debatte einstimmig angenommen. Von Seiten des Herrn Vorsitzenden wird hierzu bemerkt, daß die Verwaltung hierauf keine Einflußnahme habe.

Punkt 15. (Slezak, Reumann, Bauer, Reif, Hartwig.) „Gebührenschemata.“

Die einzelnen Neuerungen werden auseinandergesetzt. Von Seiten der Personalkommission wird folgendes beantragt:

1. Es möge das Reisepauschal der Reserveunterbeamten (Stationsmeister) und der Signalmänner mit 900 Kr. festgesetzt werden.

2. Die Mitteilung, daß die Bahnmeister nunmehr 360 Kr. Reisepauschale bekommen werden, wird mit dem Vorbehalt zur Kenntnis genommen, daß dadurch der Erhöhung des Reisepauschals von 480 Kr. nach Analogie der bei den f. l. Staatsbahnen bevorstehenden Maßregel nicht präjudiziert werden solle.

Mitglied Bauer beantragt Aufhebung des § 26, Punkt 2, des Gebührenschemas betreffs der Fahrgehalte für das Fahrpersonal in Substitutionsfällen in fremden Stationen. Es mögen die Diäten dem Fahrpersonal sofort und nicht erst nach 72 Stunden ausbezahlt werden.

Wird einstimmig angenommen.

Inland.

Wo war Herr Kroy? Kurz vor den Weihnachtsferien hat das Abgeordnetenhaus über das handelspolitische Ermächtigungsgesetz abgestimmt und damit über die Frage, ob das minimale Quantum an Lebensmitteln, das derzeit nach Oesterreich aus Serbien eingeführt wird, weiter eingeführt werden darf und ob dafür die österreichische Industrie nach Serbien Waren ausführen darf. Die Ablehnung des Ermächtigungsgesetzes hätte erhöhte Lebensmittelsteuer und noch größere Arbeitslosigkeit zu bedeuten gehabt. Nicht minder aber hätte die Ablehnung eine Verschärfung der ohnehin großen Spannung zwischen Serbien und Oesterreich, eine Erhöhung der Kriegsgefahr bedeutet. Für die Ablehnung des Ermächtigungsgesetzes, für verschärfte agrarische Wucherpolitik, für die schwerste Schädigung der Arbeiterschaft, für den Krieg stimmten neben 54 Christlichsozialen unter anderen auch mehrere Deutschnationalen. Herr Kroy aber zog es vor, dieser wichtigen Abstimmung fernzubleiben, obwohl gerade die Eisenbahner, die am meisten unter der Teuerung leiden, ein lebhaftes Interesse an der Annahme des Ermächtigungsgesetzes hatten. Abgeordneter Kroy fehlte bekanntlich auch bei der Sitzung, als über den Antrag Ellenbogen auf Zuwendung von 20 Millionen Kronen für die Eisenbahner abgestimmt wurde. Was sagen also die „Reichsbündler“ zu ihrem Abgeordneten, der regelmäßig fehlt, wenn es sich um wichtige Interessen der Eisenbahner handelt?

Ein österreichischer Krankentaggast wird von der Reichskommission der Krankenkassen Oesterreichs für den 7., 8. und 9. Jänner 1909 nach Wien einberufen. Derselbe wird in Weigl's Katharinenhalle tagen und sich mit dem Gesetzentwurf über die Sozialversicherung befassen. Diese wichtigen Institutionen der Arbeiter müssen ihre Stimmen erheben, damit Regierung und Parlament veranlaßt werden, ihren Bedürfnissen und Wünschen Rechnung zu tragen. Es ist daher dringend notwendig, daß sich alle Krankentaggast auf diesem Tag vertreten lassen. Die Tagesordnung lautet: 1. Eröffnung des Kaffeetages, Wahl des Präsidiums und Prüfung der Mandate. 2. Die Geschäftsordnung des Kaffeetages. 3. Stellungnahme der Krankentaggast Oesterreichs zu der Regierungsvorlage über die Sozialversicherung; a) die Einführung der Alters- und Invaliditätsversicherung der Arbeiter sowie der Altersversicherung der Selbständigen; b) die Neuorganisation der gesamten Arbeiterversicherung und die Selbstverwaltung; c) die Reform der Krankenversicherung; d) die Reform der Unfallversicherung; e) die Versicherung der Eisenbahner; f) die Versicherung der Bergarbeiter; g) Schiedsgerichte, Behörden und Verfahren. 4. Anträge und Anfragen.

Gewerkschaftliche Kulturarbeit. In der Trugburg der Arbeiterchaft Wiens, im Arbeiterheim in Favoriten, tagte vor wenigen Tagen der neunte Verbandstag der Metallarbeiter Oesterreichs. Außer den Vorstandsmitgliedern waren 133 stimmberechtigte Teilnehmer aus allen Gauen Oesterreichs erschienen. Es war ein achtunggebietendes Wirtschaftsparlament österreichischer Arbeiter, ohne Unterschied der Nation, das sich zusammengesunden hatte, um auf die Ergebnisse der Organisationsarbeit und der Kämpfe der österreichischen Metallarbeiter in den letzten zwei Jahren einen Rückblick zu halten und die Waffen für neue Arbeit, zu neuen Kämpfen zu schärfen. — Es ist ein erfreuliches Ergebnis, das aus den Berichten, die dem Verbandstag vorgelegt wurden, entnommen werden kann. Der Verband zählt 63.790 Mitglieder und ist seit 1905 um 17.274 Mitglieder gestiegen. Bei einer Einnahme von 1.275.935 Kr. ergibt sich im Jahre 1907 ein Ueberschuß von 203.971 Kr. Für Unterführungen wurden Kr. 444.105-81, für Bildungszwecke Kr. 213.487-37 verausgabt. In den Jahren 1906 und 1907 wurden vom Metallarbeiterverband und dem Zentralverein der Gießer, die sehr oft gemeinsam vorgingen, für 2829 Betriebe und 121.558 Arbeiter Lohnbewegungen durchgeführt. Die Resultate dieser wirtschaftlichen Kämpfe sind folgender Auffstellung zu entnehmen:

	Betriebe	Arbeiter
Voller Erfolg	746	31.449
Zeitweiser Erfolg	1769	81.969
Ohne Erfolg	99	7.003
Unbekannter Erfolg	215	1.137

Für einen kleinen Teil der Lohnbewegungen konnte man auch feststellen, wie groß die errungene Erhöhung der Minimallohne war. Sie betrug zum Beispiel in Niederösterreich allein im Jahre 1906 Kr. 2.940.520. Sehr beträchtliche Erfolge wurden noch im Kampfe um die Verkürzung der Arbeitszeit errungen. Im Jahre 1906 errangen 23.145, im Jahre 1907 28.428 Metallarbeiter eine Arbeitsverkürzung. Im Durchschnitt betrug die wöchentliche Arbeitsverkürzung für jeden beteiligten Arbeiter im Jahre 1906 3 Stunden 37 Minuten, im Jahre 1907 3 Stunden 5 Minuten. — Wie wenig es der Organisation der Metallarbeiter um einen Kampf zu tun ist und wie sehr ihre Macht und das Ansehen bei den Unternehmern steigt, beweist am besten, daß über 59 Prozent aller Lohnbewegungen ohne Kampf zu einem Abschluß gebracht wurden. Es geht vorwärts, trotz alledem, das zeigt am besten auch die große Zahl der Verkürzungen, die zur Sicherung der erreichten Zugeständnisse allenthalben abgeschlossen wurden. Mit stolzem Blick konnten alle Delegierten sich gegenseitig auf dem Verbandstag begrüßen, sie hatten wädhre Arbeit geleistet, Kulturarbeit im wahrsten Sinne des Wortes!

Ausland.

Der Vetharenfeldzug gegen die ungarische Eisenbahnerorganisation. Handelsminister Franz Kossuth hat den Mitgliedern der sozialdemokratischen Eisenbahnerorganisation den obligatorischen Bezug ihres Fachblattes „Magyar Vasutas“ untersagt, später suspendierte er die Organisation und verfügte schließlich ihre Auflösung. Jetzt folgte die Krönung dieser Schurkenstreichs: der Staatssekretär im Handelsministerium Josef Szterenyi erließ vor einigen Tagen eine Verordnung, wonach jeder Eisenbahner eine schriftliche Erklärung abzugeben hat, daß er der sozialdemokratischen Partei nicht angehört oder, falls er ihr bisher angehört, sich zum Austritt verpflichtet und gelobt, dieser Partei nicht mehr beizutreten. In der Erklärung ist ferner anzuerkennen, daß die Direktion der Staatsbahnen das Recht hat, den Unterfertiger bei Verlust aller erworbenen Rechte (Ruhegehalt etc.) sofort zu entlassen, falls es sich herausstellt, daß der Unterfertiger unaufrichtig (!) war und der sozialdemokratischen Partei weiter als Mitglied treu bleibt. Die Verordnung schließt mit den Worten: Die Angestellten haben zu wählen, ob sie Eisenbahner oder Sozialdemokraten bleiben wollen.

Das Eisenbahnerfachblatt „Magyar Vasutas“ erinnert jetzt daran, daß Franz Kossuth bei Beratung der Eisenbahnerdienstpragmatik im Justizauschuß des Abgeordnetenhauses erklärte: „Ich werde jederzeit dafür sorgen, daß die politischen und Menschenrechte der Eisenbahner nicht verletzt werden!“ Und bei der Verhandlung der Eisenbahnerdienstpragmatik im Plenum des Abgeordnetenhauses beteuerte Franz Kossuth: „Der Entwurf verbietet jeden Terrorismus von oben, soweit sich dies auf die politische Ueberzeugung bezieht!“ Als am 7. Oktober d. J. der Eisenbahn- und Schifffahrtsinspektor Julius Mackay die Suspendierung der Eisenbahnerorganisation verkündete, fügte er im Namen des Handelsministers hinzu: „Sofern der Magyar Vasutas“ weiter erscheint, steht es natürlich jedem Eisenbahner frei, das Blatt zu abonnieren und zu lesen. Weder die Vorgesetzten noch der Minister wünschen dies bezüglich eine Einmischung!“ In der Dienstpragmatik selbst aber, im § 38, heißt es, daß es den Vorgesetzten nicht gestattet ist, die Angestellten in der Richtung zu beeinflussen, welcher politischen Partei sie sich anschließen sollen. Der Schluppsatz dieses Paragraphen lautet: „Den Angestellten mit irgend welchen Rechten zu bedrohen, weil er seine politischen Rechte innerhalb der gesetzlichen Grenzen in gewisser Richtung ausübt, ist streng verboten.“

Und nun wird auf die Eisenbahner der niederträchtigste Gewissenszwang ausgeübt; ihr Vereinsrecht und ihre Pressefreiheit werden mit Füßen getreten, und um ihre politische Gefinnung zu kontrollieren, soll ein schändliches Spitzelsystem etabliert werden. Aber brauchen denn die Vetharen ihr Wort zu halten? So hoch darf das Vetharenwort nicht eingeschätzt werden.

Streikrecht und Staatspersonal in der Schweiz. Im Großen Rat des Kantons Baselstadt kam es kürzlich bei Beratung des neuen Gesetzentwurfes über die Dienstverhältnisse des Staatspersonals zu einer interessanten Debatte über das Streikrecht der Beamten, Angestellten oder Arbeiter der öffentlichen Verwaltung. Die Großratskommission hatte in ihrem Entwurf unter anderen folgenden Paragraphen zur Annahme empfohlen: „§ 11. Legt eine Mehrzahl von Beamten, Angestellten oder Ar-

beitern auf Verabredung und ohne Auffündigung oder vor Ablauf der Kündigungsfrist die Arbeit nieder, so hat disziplinarische Abmündung nach Maßgabe der §§ 7 bis 9 einzutreten. Die Fehlbaren haften überdies solidarisch für den allfällig entziehenden Schaden.“ (Als Disziplinarmaßregeln sind in den erwähnten Paragraphen vorgehien: Krüge, Geldbuße, Zurückhaltung der periodischen Befolgungserhöhung, Einstellung im Dienste und in der Befolgung und Entlassung ohne Entschädigung.) Die Mehrheit der Kommission begründete ihren Standpunkt wie folgt:

Wird der vorliegende Entwurf zum Gesetze erhoben, so wird eine Folge davon die sein, daß dann die Anstellungsverhältnisse aller Beamten, Angestellten und Arbeiter, auf welche das Gesetz sich erstreckt, vom öffentlichen Rechte geordnet sind. Nicht ein Anstellungsvertrag, sondern das Gesetz stellt die beiderseitigen Rechte und Pflichten fest. Differenzen sind nicht vor dem Zivilgericht zu erledigen, sondern entweder auf dem Beschwerde- und Petitionswege vor den Administrativbehörden, eventuell vor dem Großen Räte oder vor dem Verwaltungsgericht. Eine Aenderung der für die Anstellungsbedingungen geltenden Normen kann nicht durch Vereinbarung, sondern nur durch gesetzlichen Erlaß erfolgen, der vom Großen Räte auszugehen muß und dem Referendum untersteht. Es leuchtet ohne weiteres ein, daß bei dieser öffentlich-rechtlichen Regelung des Anstellungsverhältnisses ein Streit nicht geduldet werden kann. Auslegung gegen die Dienstpflicht wäre Aufsehnung gegen das Gesetz. Das Mittel wäre überdies untauglich zur Erledigung aller Differenzen über die Anstellungsbedingungen; Gesetzesänderungen können nicht durch Dienstverweigerung erzwungen werden. Den Beamten, Angestellten und Arbeitern stehen wirksame Mittel zur Geltendmachung ihrer Vergehien in der Petition, der Beschwerde und der Initiative zur Verfügung. Manche Meinungsverschiedenheit könnte ohne Zweifel durch Arbeiterschüsse vermieden oder rechtzeitig und sachgemäß beigelegt werden.

Bei der Beratung vertrat Regierungspräsident Doktor Durcharadt-Schazmann im Namen seiner Amtskollegen die Ansicht, daß dieser Streitparagrah überflüssig sei, weil die im Entwurf enthaltenen Disziplinaparagraphen als solche genügen. Von sozialdemokratischer Seite wurde die Behauptung aufgestellt, § 11 sei unter dem Eindruck, den die verschiedenen Streiks der letzten Jahre hervorgerufen haben, in den Entwurf aufgenommen worden. Der Grundsatz, den man da aufstellte, sei sehr gefährlich, denn er könnte später auch auf private Verhältnisse ausgedehnt werden, falls dabei das öffentliche Interesse irgendwie in Frage komme. Dadurch könnte aber alles, was die Arbeiter in jahrelangem Kampfe errungen haben, gefährdet werden. Uebrigens sei in Basel auf abschbare Zeit kein Streik von seite des Staatspersonals zu befürchten, da dieses durch die Macht seiner Organisation zuständigen Orts mit dem nötigen Nachdruck aufzutreten vermöge. Diesen Ausführungen wurde von den Vertretern der bürgerlichen Parteien und dem Referenten der Kommission entgegengehalten, daß § 11 von prinzipieller Bedeutung sei und als solcher nicht preisgegeben werden dürfe. Der Gesetzgeber gebe darin der Auffassung Ausdruck, daß das Personal der öffentlichen Verwaltung eine ganz andere Stellung einnehme, als das Personal in einem Privatbetriebe. Ganz abgesehen davon, daß es besondere Vorrechte und Begünstigungen genieße und insolgedessen auch besondere Pflichten habe, seien seine Verhältnisse, wie die Kommission mit Recht betone, vom öffentlichen Recht geordnet und es dürfe daher nicht zum Mittel des Streiks greifen, diese Auffassung müsse im Gesetz klar und deutlich niedergelegt werden. Das Staatspersonal werde dadurch, daß man den Streik in der öffentlichen Verwaltung als Unrecht charakterisiere, auf den gesetzlichen Rechtsweg verwiesen. Auch dürfe der Staat schon deshalb keinen Streik zulassen, weil er für eine große Zahl seiner Betriebe das Monopol beanspruche. Geradezu absurd wäre es zum Beispiel, wenn wegen einer kleinen Zahl von Staatsangestellten oder Staatsarbeitern, die das Gesetz, welches die beiderseitigen Rechte und Pflichten feststellt, nicht achten, die ganze Bevölkerung während kürzerer oder längerer Zeit ohne Licht, ohne Elektrizität, ohne Tram u. s. w. sein sollte. Ein Vertreter der Eisenbahner empfahl Streichung des Streitparagraphen mit der Begründung, wenn man dem Arbeiter die Waffe des Streiks aus den Händen nehme, so laufe man Gefahr, daß er dann vielleicht zu weit verderblicheren Mitteln, zur passiven Resistenz oder zum „Sabot“ greifen könnte. Nach langer Debatte wurde schließlich mit 59 gegen 38 Stimmen ein Antrag von Dr. Feigenwinter angenommen, der für § 11 nachstehende Fassung vorschlug: „Legt eine Mehrzahl von Beamten, Angestellten oder Arbeitern auf Verabredung ohne Auffündigung oder vor Ablauf der Kündigungsfrist die Arbeit nieder, oder droht eine solche Niederlegung an, so sind sowohl die staatlichen vorgelegten Behörden wie die betreffenden Beamten, Angestellten und Arbeiter verpflichtet, die Erledigung dieser Streitigkeiten einem Einigungsamt und falls eine Einigung nicht zustande kommt, einem Schiedsgericht zur Entscheidung zu unterbreiten. Ueber die Einrichtung dieses Einigungsamtes und des Schiedsgerichtes sowie über das dabei zu beobachtende Verfahren wird bis zum Erlaß eines begütlichen Gesetzes eine regierungsrätliche Verordnung das Nähere bestimmen.“ Aus der weiteren Beratung sei noch hervorgehoben, daß für die provisorischen und ständigen Arbeiter der öffentlichen Verwaltung der neue und die Arbeitszeit in den Sommermonaten bis auf 9 1/2 Stunden erhöht, in den Wintermonaten bis auf acht Stunden gekürzt werden kann.

Ein Ausnahmengesetz gegen die italienischen Eisenbahner. Ueber einen neuen Gaunerstreik der italienischen Regierung schreibt der römische Korrespondent der „Zeit“: Seit mehr als einem Jahrzehnt schwebt für das Fremdenland Italien die Frage, wie man einem allgemeinen Streik der Eisenbahner begegnen könne. 1898 war während der großen Manuruben der General Ascan de Rivera Eisenbahnminister, und der hieß sich mit einer ingeniosen Idee. Er berief im Einvernehmen mit dem Kriegsminister die Reservisten ein und befahl den einberufenen Eisenbahnern, in ihrer Berufstellung zu bleiben, während sie natürlich den Militärgesetzen unterstanden und daher Streik als Desertion betrachtet worden wäre. In derselben Weise verfuhr man bei den Streikdrohungen von 1902, aber man verhehlte sich beidemals nicht, daß eine eigentliche gesetzliche Grundlage für dieses Vorgehen fehlt, denn man kann die Reservisten nach Jahrgängen oder nach Ergänzungsbezirken einberufen, nicht aber nach der Berufstellung in der Weise, daß man die Eisenbahner einberuft und die anderen nicht. Als 1905 die Bahnen in Staatsverwaltung übergingen, erklärte die Regierung, daß sie einen Streik von Staatsangestellten nicht

zugeben könne, die Organisationen der Eisenbahner selbst und ihre parlamentarische Vertretung auf der äußersten Linken antwortete, daß sie sich daran nicht kehren werde. Nun hat Giolitti die Frage gelöst. Inmitten einem Duzend kleiner Gesetzentwürfe erschiebt ein harmloser Zusatz zum Rekrutierungsgesetz, in dem es heißt, die Einberufung der Reservisten erfolge nach Jahrgängen oder nach Ergänzungsbazillen oder nach politischen Gemeinden oder nach speziellen Berufsstellungen. Ferner, daß die Regierung in dringenden Fällen die Reservisten ohne jede Bezugsfrist durch persönliche Zustellung einberufen kann, während bisher ein königliches Dekret mit zweiseitiger Befehlsnachweisung erforderlich war. Wenn also morgen ein Eisenbahnerstreik droht, so kann die Regierung zum Beispiel um 10 Uhr abends alle militärpflichtigen Eisenbahner durch persönliche Zustellung verständigen, daß sie sich von Mitternacht an als einberufene Soldaten unter Befehl im Eisenbahndienst zu betrachten haben. Damit hofft man einer Streikgefahr wirksam zu begegnen. Das Gesetz ist auch ausgelehnt auf die Bemanning der Handelschiffe, soweit sie Postdienst versehen. Als das Gesetz zur Beratung kam, merkten die Sozialdemokraten natürlich die furchtbare Gefahr und suchten sich mit einem Vertagungsantrag zu retten. Aber Giolitti kennt die Gile der Kammer in der letzten Sitzung vor den Ferien, die Vertagung wurde mit allen gegen die Stimmen der zwölf anwesenden Sozialisten abgelehnt und das Gesetz definitiv angenommen.

Durch die Besteuerung der Gewerkschaften will man in Sachsen die Finanzen sanieren. Wie der Buchdrucker „Korrespondent“ berichtet, haben fast sämtliche Dresdner Bezirksverwaltungen der Gewerkschaften die Aufforderung erhalten, über ihre Kassenbestände zu deklarieren. Würde diese Besteuerung zur Tatsache, fände sich wirklich ein Gerichtshof, der im Berufungsfalle eine solche Besteuerung der Gewerkschaften als zulässig erklären würde, so wäre das ein nicht zu übersehendes Beispiel für die Wertung sächsischer Sozialpolitik. Die Gewerkschaften, die mit ihren Unternehmungen den Menschen im Menschen erhalten, den Armen entlasten, die Opfer unserer Wirtschaftsordnung vor dem Verfinstern ins tiefe Elend bewahren, diese Gewerkschaften sollen noch extra dafür bezahlen, weil sie eine Kulturarbeit leisten, weil sie dem Staat eine Reihe elementarster Pflichten abnehmen, weil sie das tun, wozu sich bisher das Deutsche Reich nicht als fähig erwiesen hat — nämlich, weil sie viele Tausende am wirtschaftlichen, sozialen und moralischen Leben erhalten, wozu sich unsere „Kulturnation“ bisher als unfähig erwiesen hat. Sachsen sucht also mit Preußen um den Ruhm, in Deutschland voran zu sein, in würdiger Weise zu konkurrieren.

Aus dem Gerichtssaal.

Die gefährliche Bahnschranke. Auf der Strecke der St. C. O. A. u. s. f. i. g. i. g. b. e. befindet sich eine äußerst gefährliche Schranke. Vor einigen Wochen ist erst an dieser Stelle wegen nicht richtiger Manipulation mit der Schranke ein starker Unfall eingetreten worden.

Am 30. November 1908 wurde gegen den Zentralweichensteller Karl Charvat in A. u. s. f. i. g. i. g. b. e. die polizeiliche Anzeige erstattet, daß er für den Personenzug A. u. s. f. i. g. b. e. Nr. 402 die fragliche Schranke nicht geschlossen habe. Die Anzeige erfolgte über Mitteilungen des Direktors Reinitz der A. u. s. f. i. g. b. e. r. Gegen Charvat wurde deshalb wegen der Übertretung des § 432 St.-G. von der Staatsanwaltschaft Anklage erhoben.

Bei der vor dem 1. l. Bezirksgericht A. u. s. f. i. g. b. e. am 17. Dezember 1908 durchgeführten Verhandlung mußte Direktor Reinitz als Zeuge vernommen werden, daß die rechtsseitige Schranke vollständig geschlossen war und er durchgesehen mußte, daß dagegen die linksseitige Schranke derartig offen stand, daß er angeht aufrecht durchgehen konnte. Der Zeuge Inspektor von Chavallat bestätigte, daß die eisenbahnamtlichen Erhebungen ergeben hätten, daß die Schranke geschlossen gewesen sei. Der Lokomotivführer Stryc des Zuges Nr. 402 bestätigte, daß er die rechtsseitige Schranke beim Vorüberfahren vollständig geschlossen gesehen habe.

Der Verteidiger Dr. Hübsch in A. u. s. f. i. g. b. e. beantragt Freisprechung des Angeklagten, mit der Begründung, daß Charvat das richtige Funktionieren nicht zu verantworten habe; der Umstand, daß Direktor Reinitz selbst befragt wurde, die rechte Schranke sei geschlossen gewesen, die linke Schranke sei aber zum Teile offen geblieben, beweise, daß Charvat die zur Schließung der Schranke notwendige Tätigkeit entwickelt haben muß; eine Schranke bilde kein unüberwindliches Hindernis für denjenigen, der sich über eine Schranke hinwegsetzen will; eine Schranke sei eigentlich nur ein Symbol, eine Warnung, daß ein Zug passiere; jemanden abhalten, unter einer Schranke durchzukriechen oder über eine Schranke hinwegzuweisen, sei selbst die best angelegte Schranke nicht imstande. Der Zeuge Stryc hat ebenfalls bestätigt, daß er die rechte Bahnschranke vollständig geschlossen gesehen habe; die rechte Bahnschranke hätte aber nicht geschlossen sein können, wenn der Angeklagte überhaupt die Schließung der Schranke unterlassen hätte; im übrigen sei es unmöglich, daß eine durch die gleiche Leitung dirigierte Bahnschranke in ihren beiden Hälften derart differieren könne, daß die eine Schranke vollständig geschlossen, die andere Schranke aber aufrecht sei; wenn auf dem einen Fingal infolge Zusammenstoßes des Drahtes durch Kälte ein kleiner Zwischenraum gewesen sei, so habe die sachlich ungenügende Anlage der Schranke der Angeklagte Charvat nicht zu verantworten.

Der Richter schloß sich diesen Ausführungen des Doktor Hübsch an und sprach den Angeklagten frei.

Streifung eines Güterzuges mit einem Führerwerk.

Am 29. Oktober v. J. fuhr der Lokomotivführer Bruno Käfel mit einem Güterzug der St. C. u. T. O. von Parsch nach St. Leonhard-Gartenau. Als der Zug die bei der Haltestelle Morzg befindliche starke Steigung überwunden hatte und in die dort befindliche aus zwei gegenüberliegenden Häusern gebildete 10 Meter lange Engstelle einfuhr, tat das gleiche ein von entgegengesetzter Seite kommender zweispänniger Wagen. Nach Passieren der Maschine und des ersten im Zuge befindlichen Wagens kam das bespannte Gefährte dem Zuge zu nahe, wurde erfasst und zur Seite gedrückt, wobei in die Mauer eines Hauses ein Loch geschlagen sowie ein Pferd von dem zertrümmerten Wagen derart verletzt wurde, daß es geschlachtet werden mußte.

Wegen dieses Unfalles waren der Lokomotivführer und der Aufsicherer angeklagt. Nach den durchgeführten drei Verhandlungen beim Bezirksgericht in Salzburg wurden beide Angeklagten freigesprochen. Wegen das freisprechende Urteil des Lokomotivführers erhob die Staatsanwaltschaft Berufung.

Der Angeklagte, welcher von Dr. Povinelli verteidigt wurde, verantwortete sich in der am 12. Dezember d. J. durchgeführten Schulungsverhandlung dahin, daß er sich wohl versicherte, daß ein Vorüberfahren ohne zu streifen möglich sei, er also keine Ursache hatte zu halten, überhaupt ein Halten auf so kurze Distanz unmöglich sei. Der vorgenommene Votalausgleich sowie der als Sachverständiger fungierende Inspektor der 1. l. Staatsbahn Salzburg August Mörzer bestätigten diese Angaben.

Der Verteidiger führte den sehr trefflichen Nachweis, daß eher ein Verschulden des Aufsichters und der Unternehmung insofern vorliege, daß ersterer den gegebenen Signalen des Zuges keine Beachtung schenkte und unbedünnt weiterfuhr, letztere jedoch durch ihre Vorschriften das Personal zwingt, solche gefährliche Stellen zu befahren.

Der Gerichtshof schloß sich den Anschauungen des Verteidigers an und sprach den Angeklagten frei.

Streiflichter.

Die Sicherheit auf der Tiroler Linie der Südbahn. Am 10. Dezember 1908 ist der Lastzug 131 in der Station Innsbruck bei der Einfahrt mit der Reserve zusammengefahren. Der Zusammenstoß war so stark, daß der Dienstwagen am Rauchfang der Zuglokomotive lehnte und die Brust der Lokomotive steckte im Fußboden des Dienstwagens. Beide Lokomotive entgleisten und mehrere Wagen wurden zertrümmert. Im Dienstwagen befanden sich der Zugführer Pingger, der Verschubkondukteur Simon Brantl und der Telegraphenmeister Kogelnik. Alle drei retteten ihr Leben durch Abspringen. Kogelnik hat Nervenschlag und Kopfwunde, Pingger und Brantl Nervenschlag schwer. Im ganzen sind neun Bedienstete mehr oder weniger verletzt. Das Distanzsignal stand auf frei, trotzdem auf diesem Geleise verschoben wurde.

Wenn die Sparwit der Südbahn und die Unzulänglichkeit des Bahnhofes, der schon so viele Opfer an Leben, Gesundheit und Freiheit kostete, noch länger bleiben, wird die Südbahn bald einen eigenen Friedhof und eine Abteilung im Landesgericht bestellen müssen.

Am 15. Dezember 1908 ist in der Station Schwaz der Südbahn Schnellzug 5 wegen Maschinendefektes liegen geblieben und mußte mit der Lastzuglokomotive 1604 nach Innsbruck geschleppt werden.

Am 16. Dezember war bei Gossensäß wohl eines der größten Eisenbahnunglücke, da drei Lokomotiven und 27 Waggons zertrümmert wurden. Speziell mit diesem Unglück wird sich das Parlament im Jänner beschäftigen müssen und zwar: Fahrzeiten, Bremsprozent, Turnus der Zugbegleiter und Lokomotivführer.

Am gleichen Tage ist der Schnellzug 7/II in der Station Galliano wegen Maschinendefektes liegen geblieben; es wurde von Ala eine Hilfslokomotive verlangt. Durch die große Verzögerung konnte der Zug nicht mehr in seiner Fahrordnung befördert werden, sondern verkehrte als Zug 7/a. Infolge dieser Maßregel veräußerten die Reisenden die Anschlüsse.

Am 18. Dezember 1908 verunglückte in der Station Magreid bei Personenzug 21 der Kondukteur (Packer) Pefleser dadurch, indem derselbe während der Fahrt aus dem Dienstwagen fiel. Pefleser wurde in schwer verletztem Zustand in die Klinik gebracht.

Am gleichen Tage verunglückte in Jenbach Kondukteur Rayer bei Zug 121. Beide wurden in verletztem Zustand nach Innsbruck überführt.

Am 19. Dezember 1908 ist der Schnellzug 5 um 4 Uhr 54 Minuten nachmittags in der Station Salurn infolge falscher Weichenstellung in das Magazinsgeleise gefahren und zertrümmerte 12 Güterwagen; hätte der Lokomotivführer nicht alles angewendet, den Zug zum Stehen zu bringen, so wäre der Unfall ohne Opfer nicht geblieben. Speisewagen und direkte Wagen wurden leichter beschädigt. Der Schnellzug mußte aufgelöst, der Expresszug 3 angehalten werden, mit welchem die Reisenden die Fahrt fortsetzten.

Zugentgleisung auf der Südbahn. Das Trierer Betriebsinspektorat der Südbahngesellschaft teilt mit: In dem vor dem nördlichen Distanzsignal in der Station Sagor auf der Bahnstrecke zwischen Laibach und Steinbrück angehaltenen Güterzug ist am 18. Dezember 1908 um 1 Uhr nachts der von Triafal abgegangene Güterzug 961 hineingefahren. Infolgedessen sind vom ersten Zug zwei und vom ansahrenden Zug sieben Wagen entgleist, wodurch beide Geleise verlegt wurden. Der Verkehr findet durch Umleiten der Passagiere statt.

Die ewige Südbahn. In der Nacht vom 21. auf den 22. Dezember 1908 sind in Udica (Mangierbahnhofs bei Franzensfeste) zehn Wagen demoliert worden. Müßiggang von Franzensfeste ab und wurde die halbe Nacht bis vormittags 11 Uhr an der Freimachung der Geleise gearbeitet.

Aus einer kleinen Station der Arlbergbahn.

Was ist ein Stationsdiener der 1. l. Staatsbahnen? Diese Frage ist in Ansehung der verschiedenen Dienstleistungen selbst für einen Eisenbahner undefinierbar. Für die Parteien ist er derjenige Mann, als welchen ihn die Station verwendet und er sich verwenden läßt. In unserem Falle haben wir eine Station vor uns, ausgestattet mit einem Stationsvorstande, einem zugeteilten Assistenten und einem Verkehrsbeamten-Asspiranten, welche lediglich Verkehrsdiener versehen. Es existiert auch ein Frachtenmagazin. Dieser Dienst obliegt vollständig dem Stationsdiener. Dieser einfache Stationsdiener hat somit den ganzen Komplex des Magazinsdienstes in allen Einzelheiten einschließlich jener Arbeiten des Beamten, kalkulieren und kartieren, Ausstellung von Viehbegleiterzetteln selbständig zu besorgen. Wir haben nichts einzuwenden gegen diesen selbständigen Wirkungsbereich, wohl aber gegen diese miserable Art der Entlohnung und Behandlung in Bezug auf Vorwärtskommen: 700 Kr. Jahresgehalt und Verantwortlichkeit. Wegen irgend einem Lapsum im Oranje der Geschäfte diverse Kronen-Gehaltsabzug ist das Fazit solcher selbständiger Amtswirkungskreise. Die Parteien sind zufrieden, aber die goldbetrefften Herren der Tintenbug nur insofern, als der Stationsdiener, zufrieden mit seinem Amte, auf ein Vorwärtskommen keine Ansprüche macht. Fünfmal seit sechs Jahren hat dieser Stationsdiener um Zulassung zur Telegraphenprüfung angejuchelt. Jedes Gesuch muß mit einem Kronenstempel versehen sein. Der Petent konnte sich auf eine vorzügliche Qualifikation seitens des Stationsvorstandes berufen. Dessen ungeachtet wurden die Gesuche kurzerhand zurückgewiesen und auf ein Amtsblatt V, 1908, s. 20, Unzulässigkeit der Ueberstellung eines Dieners in höhere Kategorien, verwiesen. Welchen Nutzen hat nun eine vorzügliche Qualifikation, wenn bornierter Kasstengeist das Streben befähigter Bahnbediensteter nach vorwärts injurös abweisen darf?

Turnuszustände in Wien II. Es ist so weit gekommen, daß in Wien II urplötzlich der durch die Disziplinarbehandlung bekannt gewordene Zug Nr. 77 als täglich verkehrender Zug zu entfallen hat. Aber so weit ist es seit der letzten Turnuskonferenz nicht gekommen, daß der vom Personal geforderte, von der Konkurrenz als zu Recht erkannte und notwendige zweite freie Tag endlich gewährt worden wäre. Daß aber mit dem Entfallen des Turnuszuges 77 drei Parteien aus dem Turnusse gestrichen werden, daß die drei Parteien 15 Mann ausmachen, die aus dem Zugbegleitungsstande und mithin aus dem Eisenbahndienste ausscheiden müssen, daß diese 15 Mann mit kurzen Worten auf das Pflaster geworfen werden, das ist ein Umstand, der auf das Jubiläumsjahr ein peinlich großes Licht wirft, weil es herablos genug ist, auf Kosten dieser zur Entlassung gebrachten 15 Mann eine Erspar-

nistr remuneration herauszuschlagen zu wollen. Und sie, die Ersparnistr remuneration, ist der Preis, um den gewuchert wird, weil wir, die wir die Lebensarten der Direktion vollauf würdigen, zur Erkenntnis kommen, daß das Gegenüberstellen des viel „strengeren“ Turnusses der Maschinführer gleichsam so herauskommt, als ob wir auch einen so strengen Turnus, nein, einen so unmenschlichen Turnus, wie ihn die Maschinführer von Wien II besitzen, auch fahren sollten. Weil aber bei uns ein solcher Turnus schwer durchzusetzen ist, so sollen wir herumgekriegt werden. Denn mit dem Entfallen des Zuges 77, der auf jeden Fall als unregelmäßiger Zug täglich eingeleitet werden wird, wird das Personal verjagt werden, diesen Zug in der Reserve wieder nach Gmünd durchzuführen. Wir wollen deshalb hervorheben, daß alle Handlungen und Unterlassungen, die die Sicherheit des Betriebes gefährden, mit Disziplinarstrafen geahndet werden. Und der Erlaß, mit welchem die Dienstdauer mit 14 Stunden als Höchstmaß festgelegt wurde, ist gültig auch für die Maschinführer. Und so können wir auch nicht umhin, hier besonders zu betonen, daß wir entschlossen sind, bei jeder Ueberbreitung dieser Dienstdauer die Schuldigen der Generaldirektion zur Anzeige zu bringen.

Wir hoffen ferner, daß durch das Entfallen des Zuges 77 neuerlich die Turnuskommission zur Beratung und Regelung des Turnusses zusammenzutreten wird.

Die Frage, warum die Entlassung von 15 Mann so schnell, die Einführung des zweiten freien Tages gar nicht von statten geht, ist für uns eine sehr wichtige. Auf jeden Fall müssen wir uns im Eisenbahnministerium näher erkundigen. Das eine steht fest: Diese zur Entlassung gebrachten 15 Mann können nun und nimmermehr zu Hilfskonduktoren ernannt werden, denn wir können glauben, daß diese im Eisenbahndienst bereits eingeführten Personen nicht mehr zur Eisenbahn gehen werden. Denn dieses Schicksal könnte sie bei einem neuerlichen Kommen wieder treffen. Wie steht es nun mit den anderen Bremsern und Arbeitern, die auf diese Ernennung hoffen? Findet man vielleicht noch einen Zug, der aufgelassen werden könnte? Oder wird man sich endlich bequemen, sie zu ernennen?

Von der Staatseisenbahngesellschaft. Am 10. Dezember fand im Simmeringer Brauhausaal eine Versammlung der Werkstättenarbeiter der St.-C.-O. statt, welche von nahezu sämtlichen Arbeitern der Werkstätte besucht war. Anlaß zu dieser Versammlung war die Renouard des Vertrauensmännerauschusses, welcher nun nach dreijähriger Tätigkeit am Ende seiner Mandatsdauer angelangt ist. Aus den Berichten der Vertrauensmänner war zu entnehmen, daß diese während ihrer dreijährigen Tätigkeit eine Menge nützlicher Arbeiten zu leisten hatten, es war aber auch noch daraus zu sehen, daß das ganze Vertrauensmännerwesen nur dann gedeihlich wirken kann, wenn hinter ihm eine feste, geeinigte und organisierte Arbeiterschaft steht. Und dies war hier der Fall. Die Direktion und wohl auch die Werkstättenleitung haben die Idee des Vertrauensmännerwesens noch nicht ganz erfasst; sie betrachten es vielmehr als ein notwendiges Uebel, weil es die Fabrikordnung verschreibt und mit dem man halt notgedrungen rechnen muß. Dafür sucht man den gerechten Bitten und Beschwerden der Vertrauensmänner, so gut es eben geht, auszuweichen oder ihnen ihre Berechtigung abzuspochen.

Da ist zum Beispiel in den anlässlich des Streiks im Jahre 1907 gemachten Zugeständnissen der Passus enthalten: „Lohnerhöhungen werden von Zeit zu Zeit automatisch erfolgen.“ Die Vertrauensmänner verlangten nun die Festlegung einer dreijährigen Automatik — ein Verlangen, das ganz gewiß gerechtfertigt ist und das wohl auch nicht über den Rahmen des bereits gemachten Zugeständnisses hinausgeht. Was antwortete aber die Direktion darauf? Sie erklärte, „eine solche bindende Form abzulehnen, sicherte dagegen die bisherige Gepflogenheit einer halbjährigen Lohnerhöhung in dem Umfang, daß sie ungefähr einer dreijährigen Automatik entspricht, auch weiterhin zu.“ Da die dreijährige Gepflogenheit die war, daß mit den Lohnerhöhungen in einzelnen Abteilungen viel Protektion getrieben wurde, meint die Direktion offenbar, diesen Modus auch weiterhin aufrecht zu erhalten, was sich aber die Arbeiterschaft nicht mehr bieten lassen wird. Bezeichnend für die Arbeiterschaft bei der St.-C.-O. ist auch, daß die Vertrauensmänner erst vorstellig werden müssen, damit genügend Material bestellt wird, um ein Fortarbeiten zu ermöglichen. Heute steht die Sache so, daß wenn eine Garnitur Wagen fertiggestellt werden soll, verschiedene Gegenstände von anderen Wagen entliehen werden müssen. Ferner verlangten die Vertrauensmänner Beileistung von brauchbaren hydraulischen Hebewerkzeugen für die Lokomotiven, da die bisher in Verwendung stehenden nichts wert sind. Die Direktion antwortete darauf, daß bei einer Bervollkommnung der Werkstättenausrüstung die Akkordpreise reduziert werden mühten. Ferner wurde verlangt, daß die Tagelöhner zum Zweck einer gründlicheren Reinigung der Werkstättenräume, sowie zur Fortschaffung des sich die ganze Woche hindurch in den Werkstätten ansammelnden Altmaterials an den Samstagnachmittagen alle arbeiten dürfen. Jetzt arbeitet nur die Hälfte dieser Tagelöhner, die naturgemäß diese Arbeit nicht bewältigen können. Womit antwortet die Direktion? Nun, daß sie diese Angelegenheit im Auge behalten wird. Das ist doch einmal eine echt sozialpolitische Antwort. Da die von der Direktion herausgegebenen Statuten des Vertrauensmännerauschusses auch vorschreiben, daß die Vertrauensmänner auch darauf zu achten haben, daß die Unfallverhütungsvorschriften eingehalten werden, glaubte ein Vertrauensmann seine Pflicht ernst nehmen zu müssen. Er zeigte daher dem Vorsitzenden in der Sitzung an, daß bei einem Feuer in der Kupferhütte, bei welchem sehr oft mit siedendem Blei hantiert werden muß, der notwendige Raum mit Sicherheitsvorkehrungen versehen und verlegt wird, die obendrein noch sehr leicht umfallen, wodurch der bei diesem Feuer Arbeitende leicht Schaden leiden kann, was bei einigem guten Willen vermieden werden könnte. Die Direktion erwiderte dies mit den Worten: „Die Sache sei übertrieben.“ Etwas komisch ist aber folgendes: Ein Vertrauensmann verlangte die Aufstellung von zwei Rietauern für die 60 Schloffer des Personenzugwagens, da die dort untergebrachte Feldschmiede ihren Anforderungen nicht mehr genügt und die Leute durch langes Warten die Zeit unnützlich vertrödeln müssen. Die Direktion sagte hier: „Die beantragte Aufstellung von zwei Rietauern muß als

zweckmäßig bezeichnet werden; überdies wurde ohnehin eine Feldschmiede als Vermehrung angeschafft. Das Komische ist nun, daß wohl eine Feldschmiede angeschafft wurde, dafür aber die alte an das Heizhaus Stablaw abgegeben werden mußte, was, wie aus der Antwort zu schließen ist, die Werkstättenleitung gar nicht weiß. Dies sind nur einige wenige Stellen aus den Protokollen, aber sie zeigen zur Genüge, wie die St.-E.-G. berechtigten Wünsche, die nicht einmal viel Auslagen verursachen, brüsk zurückweist.

Um eine Änderung des Provisionsstatuts suchten die Vertrauensmänner schon wiederholt an. Den Werkstättenarbeitern wurde bei der Direktion schon mehrmals erklärt, sie seien eigentlich die Intelligenz der Arbeiter, weil ja jeder eine Lehrzeit hinter sich habe, im Provisionsfonds aber stehen die Werkstättenarbeiter weit hinter dem übrigen Personal zurück. Während jedem definitiven Bediensteten der ganze Gehalt und 40 Prozent des Wiener Quartiergelbes in Anrechnung gebracht wird, wird bei den Werkstättenarbeitern nur der Grundlohn (das ist oft nicht einmal die Hälfte des wirklichen Verdienstes) und dieser auch nur für 25 Tage im Monat in Anrechnung gebracht. Daß bei einer solchen Berechnung kein Werkstättenarbeiter Aussicht auf eine halbwegs auskömmliche Provision hat, ist leicht begreiflich. Im Februar 1907 erklärte Herr Regierungsrat G. r. s. n. e. r in einer Deputation der Vertrauensmänner, daß möglicherweise ein oder der andere Wunsch in das geänderte Statut aufgenommen wird. Das Statut kam heraus, aber für die Werkstättenarbeiter war nichts geändert worden. Ebenso ist in dem im heurigen Jahr geänderten Statut für die Werkstättenarbeiter nichts enthalten. Es sei hier nochmals ausdrücklich gesagt: die Werkstättenarbeiter verlangen eine vollständige Gleichstellung im Provisionsfonds mit dem Personal. Es sind dies durchwegs qualifizierte Arbeiter und es ist gar kein Grund zu einer schlechteren Behandlung vorhanden.

Die Verhältnisse der Stationsaufseher bei der Südbahn. Die Stationsaufseher werden bei der Südbahn an Stelle der früheren Stationsexpedienten größtenteils in den Mittelstationen zum Verkehrsdiens und als Stationsleiter verwendet, aber auch zu Kassendiensten und zu Kasseneleitungen herangezogen, welche für höhere Beamte normiert sind.

Der Dienst in den Mittelstationen beträgt abwechselungsweise 16 Stunden Dienst und 16 Stunden Ruhe, das macht eine täglich 12stündige Arbeitszeit und davon die Hälfte Nachtdienst. Obwohl auch die Beamten dieselbe Dienstverteilung haben, so haben sie wenigstens die Gewähr, nach zwei- bis dreijährigem Diensten in eine größere Station mit geregelter Dienstverteilung versetzt zu werden; deshalb kommt dieser Morborturnus, in dem zwei Nächte hintereinander Dienst gemacht wird und auf die zweite Nacht noch ein Tagdienst bis 2 Uhr nachmittags folgt, für sie weniger in Betracht. Wann wird die Südbahn diesen Tagdienst, der unter geistiger und physischer Enkräftung gemacht werden muß, abschaffen und dafür auf den zweiten Nachtdienst, wenn derselbe schon beibehalten werden muß, eine 24stündige Ruhezeit einführen? Muß die Südbahn erst durch ein Unglück zur Einsicht kommen, daß dieser Turnus die menschlichen Kräfte übersteigt?

Wie steht es denn bei derartigen Dienstleistungen mit der Bezahlung? Einfach unter jeder Kritik. Obwohl die Stationsaufseher ausschließlich Beamten dienen, hat bis heute noch keiner den Anfangsgehalt eines Beamten erreicht und darunter gibt es solche mit 20 und mehr Dienstjahren. Die Südbahn schiebt die Stationsaufseher auch als Beamte in andere Stationen auf Substitution und bezahlt ihnen dafür sage und schreibe Kr. 2.80, während jeder junge Assistent ganz mit Recht für ein und denselben Dienst 6 Kr. erhält. Andere Dienerkategorien können sich bei allfälligen Substitutionen nebst der Substitutionsgebühr von Kr. 2.80 noch eine Nachtgebühr von 1 Kr. bis zu Kr. 1.40 verrechnen, bei den Stationsaufsehern wird eine Ausnahme gemacht; dieselben haben einfach die Ehre, Beamte zu spielen und sich von den Geßgebern als solche taxieren zu lassen, wie sie aber mit Kr. 2.80 das Auslangen finden, wo in vielen Orten für das Zimmer 2 Kr. gezahlt werden müssen, um das kümmerlich die Südbahn nicht, wenn nur der Dienst exakt gemacht wird.

Aber nicht nur von der Dienerkategorie werden sie am schlechtesten bezahlt, auch die gewöhnlichen Arbeiter erhalten höhere Substitutionsgebühren, weil dieselben die Gebühren in der Höhe ihres Taglohnes verrechnen können. Es ist schon vorgekommen, daß ein Stationsarbeiter 8 Kr., was gewiß auch nicht zu viel ist, und der Stationsaufseher Kr. 2.80 als Beamter in der gleichen Station als Substitutionsgebühr verrechneten.

Solche Verhältnisse werfen ein trauriges Licht auf die vielgerühmte Sozialpolitik der Südbahn.

Wie können sich die Stationsaufseher von diesen Mißverhältnissen befreien? Die Südbahngewaltigen schreiben im Zirkular 385 A ex 1907: „Stationsaufseher, welche den Gehalt von 1100 Kr. erreicht haben, werden nach in vollem Umfange abgelegter Telegraphenverkehrs- und Transportprüfung nach dreijähriger Wartezeit in dieser Gehaltsstufe in den Unterbeamtenstatus als Stationsmeister übernommen.“ Welcher Lohn spricht doch aus diesen Zeiten. Stationsaufseher, welche größtenteils neben und gleich den Beamten geprüft und noch alljährlich bei den periodischen Prüfungen wieder neben den Beamten in ganz demselben Umfange geprüft werden und welche schon jahrelang Beamtenstatus in vollem Umfange unter persönlicher Verantwortung machen, müssen sich, wenn sie zu ihren gebührenden Rechten gelangen wollen, einer Prüfung unterziehen, welche gar keinen Zweck hat, denn die Stationsaufseher machen nach abgelegter „Umfangsprüfung“ doch denselben Dienst, den sie vor dieser Prüfung machen, weiter, und zwar unter denselben Verhältnissen, im gleichen Umfang und unter gleicher Verantwortung.

O, dieser Umfang! Zum Dienstmachen haben wir ihn schon heute, zum Advancieren müssen wir ihn uns erst durch Spießrutenläufe erwerben. Wenn die Südbahn glaubt, daß die Stationsaufseher nur in beschränktem Umfang geprüft sind, warum verwendet sie dieselben dann zu Beamtendiensten, von welcher die Sicherheit Tausender von Menschen und Gütern abhängig ist.

Während bei der Südbahn alle Unterbeamten des Verkehrs nicht so viele Prüfungen abgelegt haben, wie gerade die Stationsaufseher, rücken alle automatisch in die Unterbeamtenkate-

gorie vor, nur die Stationsaufseher, welche vielfach als Zugexpedienten die Vorgesetzten der anderen sind, müssen sich den Eintritt in diese Kategorie mit einem Gang nach Canossa erkaufen. Etwas anderes ist diese Prüfung nicht, das haben wir schon in diesem Jahre erfahren; wie könnte man sonst Stationsaufseher, welche schon jahrelang zu den qualifiziertesten Beamtendiensten verwendet wurden, so geheimnisvoll durchfallen lassen? Bei uns hat halt das Bibelwort: „Viele sind berufen, aber wenige sind auserwählt!“ noch seine volle Wichtigkeit.

An den Herrn Generaldirektor richten wir den Appell, die Lage der Stationsaufseher zu studieren und sich nicht von einigen Verlehrsgrößen über deren Stand hinwegtäuschen zu lassen; auch der Südbahn wird es nicht schaden, wenn sie sich von dieser Schande der Ausbeutung reinigt. Die Stationsaufseher selbst mögen sich aber ermahnen und ihre Kraft in der Organisation sammeln. Geeignet werden auch sie insstande sein, ihre Rechte zu erlangen.

Von den Lokalbahn der k. k. österreichischen Staatsbahnen. Der Verfasser des in der Nummer vom 1. Dezember 1908 unter obigem Titel erschienenen Artikels ersucht uns um Vornahme einiger Richtigstellungen. Es handelt sich um folgendes:

Im 2. Absatz, 11. Zeile, ist einzuschalten: Bei Fahrten mit Motorzügen hat sich der Zugführer laut Vorschrift bei jeder Fahrt einmal auf die Lokomotive zu begeben und unter Aufsicht des Lokomotivführers jene Handgriffe durchzuführen, welche bei Untauglichwerden des Lokomotivführers unbedingt notwendig sind, um den Zug zum Stillstand zu bringen und die Lokomotive in stehenden Zustand gefahrlos zu erhalten.

Es entfällt somit die 11., 12. und 13. Zeile mit den Worten: „bei Fahrten mit Werkzügen“ bis „die Feuerung zu kontrollieren“ zc. Der 4. Absatz, welcher mit den Worten beginnt: „Dem Lokomotivführer ergeht es ist nicht besser“, bis „zu entfernen“ fällt weg.

Korrespondenzen.

Komoran. (Achtung! Bedienstete der B. E. B.) Vor zirka zwei Jahren sah sich die Direktion der B. E. B. veranlaßt, wegen ihres großen Personalstandes einen zweiten Zahnarzt anzustellen, da es Herrn von Fiskali unmöglich war, die Zahl der Patienten richtig zu behandeln und so wies die B. E. B.-Direktion dem Herrn Dr. v. Fiskali das Werkstättenpersonal zu und ernannte als neuen Zahnarzt für das Zugbegleitungs- und Stationspersonal Herrn Dr. Friz Bude. Seitdem dieser seine Funktion als Kassenarzt ausübt, sind die Uebelstände tatsächlich viel ärger als früher und die Beschwerden, welche gegen diesen Herrn einlaufen, nehmen kein Ende.

Nachdem besonders in der letzten Zeit einige krasse Fälle Herrn Dr. Bude zur Last gelegt werden und laut Beschluß der Ärztekammer kein anderer Arzt sein Amt ohne Einwilligung des Kassenarztes ausüben darf, erziehen wir alle unsere Genossen (auch die Sportler), uns schriftliche Mitteilungen über die Nachlässigkeiten dieses Menschenfreundes zukommen zu lassen, damit wir diesen Schlangeneisler ein Ende machen können und wir für unsere eingezahlten Gelder auch im Bedarfsfalle eine ärztliche Hilfe haben können.

Die uns bereits aufgenommenen Beschwerden wollen wir heute hier nicht veröffentlichen, doch würden wir Herrn Doktor Bude in seinem eigenen Interesse anraten, sein Mandat als Zahnarzt schleunigst niederzulegen.

Jansbrunn. (Das Leichenbegängnis der Südbahnoper.) Freitag den 18. v. M., nachmittags 4 Uhr, fand unter außerordentlich zahlreicher Beteiligung der ganzen Bevölkerung die Beerdigung des Zugführers Josef Schwaiger und des Kondukteurs Josef Keunmar statt, welche bei dem von uns bereits geschilderten Gossensatz und Pflichten stattgefundenen furchterlichen Eisenbahnunglück einen graßlichen Tod gefunden haben. Eine unübersehbare Menge füllte gegen 7/4 Uhr den Wiktorien Friedhof und immer strömten noch neue Teilnehmer zu. Es mochten wohl einige Tausende sein, die da gekommen waren, um den Hinterbliebenen der beiden Opfer ihres Berufes durch die Teilnahme am Leichenbegängnis ihre Sympathie und den am Schlachtfeld der Arbeit gefallenen Gelde die letzte Ehre zu erwiesen. Die Massenbeteiligung am Leichenbegängnis war aber auch gleichzeitig eine ebenso würdige wie stumme Kundgebung gegen das von der Südbahnverwaltung gepflegte Spar- und Ausbeutungssystem. Gegen 4 Uhr setzte sich der Leichenzug von der Friedhofskapelle aus, geführt von drei Priestern, denen noch die Kreuzträger, welchen Dienst Eisenbahner übernommen hatten, vorausgingen, in Bewegung. Ihnen folgten zahlreiche Unterbeamte und Diener, dann in Zwischenräumen, getragen von Eisenbahnern, die Särge mit den sterblichen Überresten der beiden Verunglückten. Ihnen schlossen sich je wieder die Leidtragenden, Verwandten, die unmittelbaren Vorgesetzten, zahlreiche Südbahn- und Staatsbahnbeamte und persönliche Freunde und Bekannten an. Zahlreiche Kränze deckten die Särge und wurden zum Teil von Eisenbahnbediensteten getragen. Unter ihnen befanden sich Kränze der Ortsgruppe der Eisenbahner, ein Kranz des Gewerkschaftsverbandes und ein Kranz der Parteivertretung der Sozialdemokratie in Tirol. Der Zug, dem eine ungemein große Zahl von Teilnehmern folgte, nahm seinen Weg durch die Haymongasse und dann durch die Leopoldstraße wieder zurück zum Friedhof — daselbst erwartet von der ungeheuren Menge der Zurückgebliebenen. Als die Särge in das fahle Grab gesenkt wurden, war es tief erschütternd, das nun sich bestig aufernde herzerreißende Jammer der Witwen und Waisen, welche letztere wiederholt schmerzgerührt nach den toten Vätern riefen, mitanzusehen und anzuhören. Bei dem großen Leide blieb wohl kein einziges Auge trocken und selbst das jurm- und wittererprobteste Männerherz nicht ungerührt. Würde den armen Hinterbliebenen das Mitgefühl für den herben plötzlichen Verlust der so überaus zahlreich zum Leichenbegängnis gekommenen ein wenig auch schwacher Trost in ihrem Schmerz sein.

Wenzing. Die Verteilung der diesjährigen Lokalzugsprämie hat hier bei so manchem Bediensteten böses Blut verursacht, weil leider auch heuer wieder, so wie dies immer war, eine Reihe von Bediensteten, die eine Prämie gewiß ehrlich verdient hat, leer ausgegangen ist, während andere, die bei der Abwicklung des Lokalzugsverkehrs gar nicht oder nur in sehr geringem Maße beteiligt sind, die Prämien erhalten haben. So erhielten Ueberwachungsrichter, einige Weichenwächter und Blocksignaldienere keine Prämie, obwohl sie gewiß in sehr bedeutendem Maße bei der Abwicklung des Lokalzugsverkehrs dienlich tätig sind. Dafür erhalten die Magazinmeister, Ranglisten zc. an Prämien mehr als die anderen, trotzdem sie beim Lokalzugsverkehr keine besonderen Dienstleistungen haben. Können denn diese Verteilungen nicht endlich einmal gerecht vorgenommen werden? Muß denn der Unzufriedenheit immer wieder neue Nahrung zugeführt werden und wäre es nicht besser, ein zufriedenes, sich nicht zurückgesetzt fühlendes Personal zu haben? Diese Fragen sollten doch auch einmal die kompetenten Faktoren im Interesse der Staatsbahnverwaltung richtig lösen!

Sandau. Eine verdammenswerte Handlung beging in letzter Zeit der hier stationierte Bahnmeister Kusa. Schon lange ist dieser Vorgesetzte wegen seiner unbilligen Handlungen reißend dafür gewesen, an den Pöngler gestellt zu werden. Doch man hatte Rücksicht mit ihm und unterließ es. Aber diesmal können wir nicht schweigen, der Mann treibt es schon ein bißchen zu arg. In Sandau herrscht bekanntlich eine große Wohnungs-

not, was einer unserer Genossen im Frühjahr 1908 besonders zu fühlen bekam. Er mußte unbarmerzig aussuchen, nachdem das Haus, in dem sich seine Wohnung befand, verkauft wurde und der Besitzer dasselbe für sich allein in Anspruch nahm. Nun konnte aber unser Genosse keine Wohnung sofort finden und wandte sich deshalb an den Bahnmeister Kusa, damit dieser es der Bahnerhaltungssektion melde. Die Bahnerhaltungssektion Eger beauftragte den Bahnmeister, über die Wohnungsnot in Sandau Erkundigungen einzuziehen, welchen Auftrag aber der Bahnmeister nicht ausgeführt hat. Hierauf erhielt unser Genosse nach vier Wochen eine Besetzung auf einen anderen Posten, welche er aber nicht annahm, weil es ihm inzwischen doch mit vieler Mühe gelungen war, eine Wohnung in Sandau aufzutreiben. Die Bahnerhaltungssektion frug nun an, warum er früher keine Wohnung erhielt und darauf antwortete nun der Bahnmeister: „Der Mann erhielt deshalb keine Wohnung, weil er sich mit den Parteien und mit der Nachbarschaft nicht verträgt.“ Wir haben uns die Mühe genommen und haben bei dem betreffenden Hausherrn, bei den Nachbarn und auch beim Gemeindevorstand schriftliche Erkundigungen eingezogen, was an dieser Behauptung des Bahnmeisters Wahres ist. Wir erhielten von allen Seiten das gleichlautende Zeugnis, daß diesem Bediensteten in keiner wie immer Namen habenden Weise auch nur das Geringste nachgesagt werden könne. Der Bahnmeister hat also eine große Unwahrheit, eine Verleumdung über seinen Untergebenen gesagt, die diesem unter Umständen in seinem Fortkommen sehr schaden kann. Und wenn der Bahnmeister Kusa in Zukunft nicht als Verbreiter von Lügen angesehen werden will, dann wird er sich schon bequemem müssen, entweder seine unwahre Behauptung zu widerrufen oder aber den Wahrheitsbeweis dafür anzutreten.

Triefl. (Südbahn.) Erst kürzlich waren wir gezwungen, über unsern Herrn Inspektor Grundner zu schreiben. Dabei wurden auch geschilbert, wie der Herr die schönsten Resistenzen herausgeschwört. Nun aber sind wir neuerdings gezwungen, seine Wandertaten der Öffentlichkeit zu übermitteln. Entweder lernt der ungarische Handelsminister Franz Kossuth von ihm, oder Grundner von Kossuth, denn ihre Erlässe gleichen sich wie ein Ei dem andern. Man höre und beurteile selbst über das letzte Zirkular vom 18. Dezember. Es lautet wörtlich:

„Im abgelautenen Monat ergab sich eine ungewöhnlich große Anzahl von Anständen im Dienste, hervorgerufen durch Pflichtversummisse der Bediensteten, welche mit mehr oder minder hohen Strafen belegt werden mußten.“

Wir erwähnen hier von Nichterscheinen zum Dienste: 5 Fälle. Ungerechtfertigte Zugverspätungen durch Fahrzeitüberschreitungen oder Uebererschreitungen der fahrplanmäßigen Aufenthaltzeit: 5 Fälle.

Unvorsichtiges Verschleiben mit Beschädigung von Fahrzeugschienen: 2 Fälle. Mangelhafte Untersuchung der Lokomotiven, daher Betriebsanstände: 2 Fälle.

Besonders auffallend sind die häufigen Fälle, in denen die Wagenaufseher ihrer Aufgabe nicht pflichtgemäß nachkommen, denn es mußte in 14 Fällen mit Geldstrafen gegen die Schuldtragenden eingeschritten werden.

Wir nehmen diese bedauerlichen Erscheinungen zum Anlaß, in erster Linie die Aufsichtsorgane zu einer intensiveren Ueberwachung und Belehrung des Personals aufzufordern und ersuchen andererseits das Personal, insbesondere die Wagenaufseher zu ermahnen, den ihnen übertragenen Aufgaben in ihrem eigenen Interesse mit größter Gewissenhaftigkeit und mehr Pflichtigkeit nachzukommen, damit in den Betriebsanständen eine wesentliche Besserung eintrete.

Sollte bei Einzelnen Ermahnungen und wiederholte Bestrafung fruchtlos bleiben, so würden wir genötigt sein, die Abziehung der Betreffenden von ihren Posten ins Auge zu fassen.

Der Zugförderungsreferent:

Grundner m. p.

Erster Kossuth, was? Ob der Maschinendirektor davon weiß?

Die fünf Fälle vom Nichterscheinen im Dienste sind uns gänzlich unbekannt, wollen auch ein derartiges Verschulden nicht verteidigen. Aber Fahrzeit- und Aufenthaltüberschreitungen? Lieber Herr Grundner! Sind dies vielleicht die bei Zug 36 gemachten? Dann trifft die Schuld Sie selbst, da ja alle in Betracht kommenden Führer einmütig erklärten, diesen Zug mit einer Lokomotive der Serie 19 nicht führen zu können. Oder Zug 4, der mit dieser Fahrzeit von keinem Führer regelmäßig befördert werden kann? Oder einen Fall bei einem Sammelzug? Wenn bei den Maschinen die angegebenen Reparaturen ordentlich gemacht würden, würde auch so etwas ausbleiben.

Was Beschädigungen beim Verschleiben betrifft, nun, da könnte man mit dem Vorschriftsmäßigen abhelfen.

Mangelnde Untersuchung der Lokomotiven. Würden Herr Inspektor sich die Ueberzeugung schaffen wollen, ob man überhaupt das zur Untersuchung nötige Werkzeug hat? Kein zweites Stoffschlüssel, keine Weisung, von einem französischen Schlüssel gar nicht zu reden, und da wollen Sie unterfragen oder gar sich helfen? Zum Verpacken kein Material, geschweige denn zum Prüfen des Mechanismus.

Was die Wagenaufseher anlangt, würden wir gern sehen, was Herr Grundner für Augen machen würde, wenn sie wirklich ihren Dienst pflichtgemäß, das heißt vorchriftsmäßig machen würden. Dann würde es erst Uebererschreitungen der Aufenthaltzeit geben!

Daß diese bedauerlichen Erscheinungen zur Belehrung des Personals herausfordern, können wir nicht begreifen und getrieben und beispiegelt wird so schon genug, ergo genügende Ueberwachung. Daß aber niemand absichtlich einen Anstand herbeiführt, wird jedermann zugeben.

Nun aber zum letzten Absatz dieses ominösen Zirkulars, zum Abziehen vom Posten. Werter Herr Inspektor! Erlauben Sie uns die Frage, wo würden Sie einen Lokomotivführer hingeben? Kohlenladen oder Kanallapen? Der ganze Kossuth! Wir würden Ihnen raten, recht bald damit zu beginnen, denn je früher Sie anfangen, desto früher werden Sie aufhören, und würde jeder trachten, genau nach Vorschrift seinen Dienst zu versehen, damit ihm bei eventuellen Anständen kein Verschulden trifft. Dies diene Ihnen zur Kenntnis und gefälligen Darnachachtung.

Teitschen. Österreichische Nordwestbahn. (Deutsche Kurier.) In der Nacht vom 1. auf den 2. Dezember konnte man in der Bahnhofrestauration in Teitschen eine ungewöhnlich laute Unterhaltung wahrnehmen. Man glaubte erst an eine neuerliche Demonstration von seiten der Deutschen. Doch weit gefehlt; es war nur ein ganz unschuldiges Vergnügen, welches sich da ein paar waschechte Deutsche in gewohnter Weise gönnten. Ohne Alkohol gibt es bekanntlich keine Stimmung und so wurde denn im Uebermaß ein Krügel aus einem edlen Gerstenstoffs hinter die Winde gegossen um dem Wahlspruch der alten Deutschen: „Sie tranken immer noch eins, ehe sie gingen“, zu laubigen.

Dieser nächtliche Kravall ist auf folgende Umstände zurückzuführen. Der Kampf der königlich sächsischen Staatsbahn namens Hohrie ging mit einer Sammelreise für den Bund der Deutschen schnorren. Leider hatte er aber wenig Glück, denn man traute ihm mit Rücksicht auf seinen Durst und seine rote Nase nicht recht, ob diese Festerei nicht seinen wahlstädtigen Zweck verfehlen möchte. Tiefbetäubt über die grenzenlose Anwesenheit von seiten der angeschnorrteten Deutschen und Tschechen wenn es gilt, ein Opfer für das gefährdete Deutschland zu bringen, setzte er sich in einen Schmolzwinkel und mochte in Anbetracht der frühen Morgenstunde (es war um 3 Uhr früh) sein widerwärtiges Leid verträumen und die durch den Alkohol erzeugten Geißer bannen. Doch da hatte er die Rechnung ohne seine beiden Bechumpfane gemacht. Kaum war das erste Kravallbild in Gestalt eines Doppeltürers erschienen, erwachte er mit schrecklichen Schreden, denn er glaubte nicht anders als daß er entblöhten

Hauptes im größten Regen lände, und vom Wasser hat er die größte Angst. Doch sofort begriff er die Situation, denn er bemerkte, daß seine Freunde, beide Reichsbändler, und zwar Bruder Porstorfer, Maschinenmeister, und der sogenannte Kleine Hermann, Lokomotivführer im Dienste, sich einen Spaß gemacht und ihn mit Sodawasser bespritzt hatten. Tapfer, wie die Deutschen schon einmal, verteidigte er seine gekränkte Ehre. Er erfaßte sein Bierglas und schleuderte es mit aller Wucht unter seine beiden Zehnbrüder. Darob große Bewegung in ihren deutschen Herzen. Der kleine Hermann faun auch sofort auf Rache und wollte den ganzen Sachverhalt in das Ereignisprotokoll geben, damit Held Johrie exemplarisch gestraft werde. Erst durch das gütliche Zureden eines Verschleiers und mit dem Hinweis, daß er sich damit nur selbst anzeige, da er betrunken im Dienste steht, bezichtigte er auf die Anzeige. Was würde wohl Bruder Porstorfer dazu sagen, wenn er einen unserer Organisation angehörenden Führer in so einer Verfassung im Dienst antreffen möchte wie den Hermann?

E einmal erfaßte er unter Stüchen und Schimpfen den Koffer eines Lokomotivführers und warf ihn in den Puzkanal, so daß die Trümmer herumflogen. Wäre dieser Führer nicht gar so friedliebend, hätte er ihn wegen boshafter Beschädigung fremden Eigentums geklagt. Auch brüßtet er sich, daß er einmal einen Reisenden, welcher eine alte Schuld einfordern kam, beim Stragen erwischte und einfach die Treppen hinunterwarf. Porstorfer besitzt Eigenschaften, die alles, nur einem Vorgesetzten keine Ehre machen.

Wir erlauben uns an die Maschinenabteilung die Anfrage zu richten was sie zu tun gedenkt, daß diese unhaltbaren Zustände endlich abgeändert werden, oder will sie warten bis erst ein großes Unglück geschieht? Ferner ob es wahr ist, daß jeder, welcher im Heizhaus oder in der Werkstätte Arbeit sucht, erst zum Obmann des Reichsbundes geschickt wird, damit er sicher als Mitglied eingeschrieben läßt. Der uns zugekommene Bericht wird nach an Glaubwürdigkeit gestärkt, wenn man folgenden Vorgang in Erwägung zieht: Ein hiesiger, unserer Organisation angehörender Oberkondukteur erkrankte den Heizhausleiter, seinen Sohn, welcher Schlosser ist, in Arbeit aufzunehmen, wurde aber mit dem Bemerkten abgewiesen, daß kein Platz sei. Gleich darauf nahm er zwei fremde Schlosser in Arbeit auf, obwohl er diesem Oberkondukteur versprochen hatte, seinen Sohn als ersten aufzunehmen.

Schließlich fragen wir an, warum unsere Genossen Lokomotivführer Hermann und A. Hermann nach Trautmann versetzt wurden ohne angefragt zu haben, so daß es ausschaut, als ob hier eine Maßregelung vorläge? Daß hier Dienstesrückichten in Betracht kommen sollten, wollen wir hier bezweifeln, sondern, daß man nur alle jene entfernen will, welche unserer Organisation angehören und nicht nach der politischen Pfeife eines Salomon und Porstorfer tanzen wollen. Doch man soll es ja nicht auf die Spitze treiben, sonst könnte den beiden einmal von seiten der organisierten Arbeiterschaft eine Augenmusik am Bahnhof zuteil werden, daß ihnen hören und Sehen vergeht.

Dimis. (Webelstände bei der k. k. Staatsbahnabteilung.) Einem hohen k. k. Eisenbahnamministrator dürfte es wohl nicht bekannt sein, wie einzelne Bedienstete behandelt respektive ausgenützt werden. Durch Jahre wurde beobachtet wie ein Bahnrichter, der sich gegenwärtig bei der k. k. Bahnerhaltungskektion Freudenthal befindet, verwendet und ausgenützt wurde. Schon im Jahre 1889 bei der k. k. Bahnerhaltungskektion Freiwaldau im Dienste stehend, wurde er von den Herren Beamten der damaligen k. k. Verkehrsleitung in Mährisch-Schönberg zur Ablegung der Bahnermeisterprüfung aufgefordert, welche er auch laut Zutritt des Herrn Vorstandes der k. k. Bahnerhaltungskektion Freiwaldau im Monat März 1890 mit gutem Erfolg abgelegt hat. Die Theorie hatte er glücklich überstanden und nun trat die Aufgabe an ihn heran, seine Kenntnisse auch in der Praxis zu verwerten, indem er sofort zur Substitution beurlaubter oder erkrankter Bahnermeister sowie zur Ueberwachung und Leitung größerer Bahnerhaltungsarbeiten durch 17 Jahre lang, und zwar bis zu acht Monaten auf einem Posten verwendet wurde, welche Dienste er auch anstandslos besorgte, ohne jedoch in irgendwelcher Weise entschädigt zu werden.

Warum hat man von ihm eine derartige Prüfung verlangt, wenn er nicht ernannt wird und doch den Dienst eines Bahnermeisters durch so viele Jahre anstandslos versehen hat?

Die Bediensteten niederen Standes bei der Bahnerhaltung, welche sich für höhere Dienste ausbilden und durch so viele Jahre auch für höhere Dienste ausgenützt werden, werden dafür noch zurückgesetzt gegenüber anderen Bediensteten; auch mußte dieser Bahnrichter bei der Beförderung von 1000 auf 1100 Kr. 5/2 Jahre warten, während ein Kollege in gleicher Gehaltsstufe schon in zwei Jahren befördert wurde und der Betroffene somit um 3/4 Jahre geschädigt war.

Die von ihm an die k. k. Staatsbahndirektion und durch diese an das hohe k. k. Eisenbahnaministerium um gnädige Berücksichtigung eingebrachten Gesuche wurden wegen Mangel an Posten abgewiesen. Obwohl sich der genannte Bahnrichter auch schon einen Posten als Bahnermeister verdient hätte, wurde er nicht einmal in die Gehaltsliste seines Kollegen eingereiht, trotzdem anderweitige Aufnahmen stattgefunden haben, aber zumeist von Berufslehren von nicht technischen Truppen (Zornpeter zc.) die wohl kaum den Dienst besser verstehen werden als dieser langjährig gekulte Bahnrichter, außerdem heute noch großer Mangel an Bahnermeistern besteht, so daß die Bahnermeister nicht einmal ihre Erholungsurlaube wegen Mangel an Substituten ausnützen dürfen.

Warum ist es beim Verkehr jedem Arbeiter ermöglicht, sich bis zum Stationsmeister (Leiter) emporzuschwingen?

Es wäre endlich einmal an der Zeit, daß die maßgebenden Faktoren im k. k. Eisenbahnaministerium die mäßliche Lage der bisher stiefmütterlich behandelten Bediensteten des Bahnerhaltungsdienstes aller Kategorien einem eingehenden Studium unterziehen und einer entsprechenden Verbesserung würdigen sowie diesen zurückgesetzten Bahnrichter auf irgend eine Weise entschädigen möchten.

Selzthal. Der letzte Artikel im „Eisenbahner“ vom 10. Dezember v. J., der eine berechtigete Kritik darüber enthielt, daß arme Passagiere im Winter frieren müssen, hat durch den Verschärfen eine unrichtige Darstellung der Verhältnisse, wie sie wirklich sind, erfahren. Dies brachte den Herrn Restaurateur etwas aus der Gemütsruhe und er ließ sich deshalb den Obmann der Ortsgruppe rufen. Nun, wir wollen niemanden eine Schuld zuschieben, für die er nichts kann. Der Verfasser des Artikels war wohl nicht vertraut mit den Selzthaler Verhältnissen, wenn man aber bedenkt, daß der Mann einen leeren Raum mit einem kalten Ofen und am Perron frierende Proletarierfamilien gesehen hat, dann findet man es begreiflich, daß ihm berechtigter Mmut über solche Zustände auf einem k. k. Staatsbahnhof die Feder zu einem geharnischten Artikel in die Hand gedrückt hat. Wir stellen fest, daß dem Verfasser das kleine Malheur unterlaufen ist, daß er die Sommerveranda mit dem Perron verwechselt hat. Die Sommerveranda ist bereits vom Herrn Steiner gepachtet worden und steht im Winter leer, das heißt, sie wird nicht benützt. Wir machen also dem Herrn Steiner keinen Vorwurf und das geschah auch im letzten Artikel nicht. Sondern wir machen die k. k. Staatsbahndirektion und ihre kompetenten Organe dafür verantwortlich, daß die armen Passagiere im Winter am Perron frieren müssen, während diese Veranda leer steht und überhaupt kein zweckmäßiger, beizbarer Raum geschaffen wird. Zugegeben, die Veranda ist deshalb, weil der Boden aus Steinpflaster besteht und der Wind bei den Wänden durchpflastert, nicht beizbar, aber deshalb sind doch die k. k. Staatsbahndirektion und ihre kompetenten Organe noch nicht der Pflicht entbunden, für die armen Proletarierkinder im Winter eine heizbare Unterkunft zu besorgen. Den Herrn Restaurateur trifft also keine Schuld, was wir hiermit

nachmalig feststellen, aber die k. k. Staatsbahndirektion wird hier wohl oder übel Abhilfe treffen müssen, wenn sie keinen Skandal haben will.

Landek. In der Nummer 35 des „Eisenbahner“ wurden in einem Artikel die Leiden der Heizhausprofessionisten geschildert und wurde unter anderem auch an den Arbeiterzentralauschuss interpelliert, sich aus dieser Arbeiter annehmen. Wir meinen, daß die Mitglieder des Arbeiterzentralauschusses, die von uns gewählt wurden, ihre Pflicht voll und ganz erfüllt haben. Aber der Fehler liegt bei den Professionisten selbst. Der weitaus größere Teil dieser Arbeiter will noch immer nicht begreifen, daß dem Arbeiter nur durch den Arbeiter selbst geholfen werden kann, indem sich jeder der einzigen Organisation anschließt, die allein, bisher und auch in Zukunft, den Eisenbahnern ein besseres Stück Brot schafft. Hier hilft kein Wehklagen und kein Jammer, hier hilft nur die Tat, die durch die Zugehörigkeit zur Organisation vollbracht wird. Darum, ihr Leidensgenossen in den finsternen und rauchigen Heizhäusern, aufgemacht aus dem Schlafe des Indifferentismus und der Saumseligkeit, frisch auf an die Tat, hinein in die Organisation! Dort wird euch und uns allen geholfen werden. Darum erfülle jeder seine Pflicht!

Marburg. (Sparsystem bei der Südbahn.) Ein denkwürdiges Jahr, das Jahresjahr 1908 ist vorüber, vorbei sind die vielen Feste und Jubiläumsveranstaltungen, solz spazieren die geadelten und ordnungsgeschmückten Veranstanter derselben umher. Doch ihrer, welche all die Werte schaffen, hat man im Jubiläum Jahr ganz vergessen. Weir als je zuvor trachten die Organe des Kapitalismus ihre Arbeiter auszuschinden, um höhere Dividende herauszuschlagen und ihre durch Mißwirtschaft vergangener Jahre passiv gewordenen Betriebe zu sanieren.

Dieses gilt besonders für die Südbahn, welche es gerade heuer abgesehen hat, ihre Aktivität durch Verminderung der Ausgaben, speziell für Reparaturen an ihren Maschinen- und Wagenspart herbeizuführen. Auf Kosten der Arbeiterschaft sollen die Affordilöhne reguliert, der Materialverbrauch verringert werden. So werden von der Werkstättenleitung in Marburg Reparaturwagen an andere Werkstätten verschickt, an denjenigen, die hier bleiben, dürfen nur die allerersten Reparaturen vorgenommen werden. Nur nach außen soll der Wagen glänzen, ob das Kastengerippe verrostet ist, kümmert sich keine Seele. Kein Wunder, wenn solche Wertschätzungen bei einem eventuellen Zusammenstoß wie in Judendorf direkt zerplittert werden. Welche Gefahr dies für das reisende Publikum bedeutet, mag jeder selbst urteilen. Ein verkehrtes Sparsystem, wie es nicht genug verurteilt werden kann, hat uns das Jubiläum gebracht.

Kein nennenswertes sind die vor einem Jahre errungenen Affordpreiserhöhungen, jetzt sollen sie schon von der Sparwur der Südbahn und ihren Gewaltigen verschlungen werden. Herr Baletta und seine Helfersbeister leisten sich schon in der Ausbeutung der Werkstättenarbeiter das Allermögliche.

Um den Arbeitern ja recht auf die Finger kloppen zu können, wurden im Jubiläum einige Abteilungen mit noch je einem Werkführer bedacht, so daß statt einem, jetzt auf diese Abteilungen je zwei Werkführer kommen.

Am beim Werkstättenchef nicht in Ungnade zu fallen, leisten sich die Werkführer — besonders die Neubeförderten — im Drängen der Affordpreisleiher schier das Ungeheuerliche; mit einem Raffinement sondergleichen, gehen sie hierbei zu Werke, freudlich sogar Arbeiterfreundlichkeit — was glücklicherweise die wenigsten glauben — fassen von Gerechtigkeit, wachen an den Ohren der Arbeiter und dergleichen im selten Bewußtsein, durch langsame, andauernde Ministerarbeit Gewaltiges leisten zu können, um einerseits den Südbahnaktionären zu größerem Reingewinn zu verhelfen, andererseits um der verdoppelten Zahl der Werkführer entsprechende Jahresremunerationen für sich selbst herauszuschlagen. Bekanntlich belohnt ja auch der Herr seine Anrechte.

Fortwährend werden Vergleiche angestellt zwischen den Affordpreisen verschiedener Werkstätten, welche den Marburger Arbeitern, wenn der Zufall es will, daß in einer anderen Werkstätte ein Affordpreiserhöhung niedriger bemessen ist, sofort wird gendregelt und gespart, wogegen der niedrigeren Affordpreiserhöhung seine Erhöhung gemacht wird.

Ein neue Tat, welche einem an Verfolgungsmahn Leiden alle Ehre machen würde, hat die Werkstättenleitung durch Einführung von Arbeitsbestellzetteln vollbracht. Diese Zettel müssen über jede geringste Arbeit ausgestellt werden, Hunderte täglich, und sollen auch zur Affordaufnahme dienen.

Nur so fort, Herr Werkstättenchef, der Dank der Direktion wird nicht ausbleiben, wenn Sie über kurz oder lang genötigt sein werden, den Antrag einzubringen, daß noch einige Ingenieure und Werkführer zum Zettelschreiben eingestellt werden müssen, ganz abgesehen davon, welchen Zeiterverlust die Arbeiter durch das Suchen der Werkführer und durch die hierdurch bedingte öftere Lauferei von einer zur anderen Abteilung erleben.

Die lange wird sich noch die Arbeiterschaft diese fortwährenden Schikanen und Reduzierungen gefallen lassen?

Es wäre hoch an der Zeit, daß die Arbeiter gegen die Uebergriffe kapitalistischer Handlanger in einer festgelegten Organisation sich zur Wehr setzen.

Also hinein in die Organisation, jeder einzelne Genosse werbe Mitglieder, bis auf den letzten Mann müssen wir uns zusammenfinden, dann können wir ruhigen Auges und kampfbereit weiteren Ausfällen kapitalistischer Ausbeutungsgelüste entgegengehen!

Jansbrunn. (Oberbeamte der Südbahn und Menschlichkeit.) Von mehreren Zeugen wird uns berichtet, daß einem gewissen Inspektor Wodizka (vom Betriebsinspektorat Jansbrunn), der am 16. Dezember den Hilfszug nach Gossensdorf begleitete, am Brenner vom diensthabenden Beamten die bestürzende Meldung von dem Tode und Schwerverletzten erstattet worden sei. Ohne auch nur mit einem Wort des Mitleides auf diese Meldung einzugehen, fragte er barsch: „Und was ist's mit dem Geleise?“

Natürlich, von solchen Leuten, wie diese Wodizka, menschliches Empfinden zu verlangen, wäre läppisch. Ist es nicht genug, wenn er mithilfe den Füßen eine wahnsinnige Fahrzeit vorzuschreiben und ein unzulängliches Bremsbrutto zu geben?

Damit man aber nicht glaubt, die Herren Oberbeamten von der Südbahndirektion haben andere Schulen oder denken anders über Menschlichkeit, sei hier ein anderer Fall angeführt:

Zu den Unfallserhebungen wurde von der Südbahndirektion der Kontrollor Raymond von Wien nach Jansbrunn entsendet.

Dieser Raymond bestimmte den schwer verunglückten Kondukteur Hölzl für Samstag den 19. Dezember, 8 Uhr früh, zur Einvernahme. Hölzl konnte wegen seines Zustandes nicht erscheinen und Herr Raymond schrie am Gang (allen Rangieren des Inspektors), wo er ein gesellschaftliches Fremdenzimmer hat: „Den Hölzl werde ich als Direktionskontrollor um 2 Kr. bestrafen, weil er nicht kommt!“

Auch in Ruffien war der Herr und ließ sich den verunglückten Gepäcksobdukteur Grimm holen; nachdem derselbe aber bettlägerig war, bemühte sich der Herr Direktionskontrollor unter verschiedenen Bemerkungen in die Wohnung.

Für eine solche Behandlung bekommt dieser Mann täglich 20 Kr. Diäten und freies Quartier!

Nur so fort, ihr Herren, laßt euch vorläufig nur Zeit, bis wir uns gesammelt haben, ihr werdet euer Vorgehen schon noch bereuen müssen.

Die Zeit kommt schon wieder. — — —
Bischhofshofen. Den organisierten und allen freigeistlich gesinnten Eisenbahnern Bischhofshofens diene zur Kenntnis, daß auch außer den im Ausschuss nominierten Funktionären des Vereines „Freie Schule“, Genosse Oberschneider, Portier am Bahnhof Bischhofshofen, Anmelde- und Mitgliedsbeiträge für die Ortsgruppe Bischhofshofen des Vereines „Freie Schule“ entgegennimmt.

An dieser Stelle ergelbt auch im Interesse der Zukunft unserer Kinder an alle freigeistlich gesinnten Eltern der wärmste Appell, diesem Vereinen, welcher die Weltlichkeit der Schule und die Entziehung derselben aus den Krallen des Merkantilismus anstrebt, nach Möglichkeit beizutreten.

Marburg. (Berkaffitte.) Herr Tischleritzsch scheint sich zur Aufgabe gemacht zu haben, unsere Vertrauensmänner zu verleunden und sie zu beschimpfen. In einer Versammlung aufgefordert, seine Aeußerungen zurückzuziehen, tat er dies nicht. Wir fühlen uns daher verpflichtet, unsere Genossen von einem Umgang mit diesem Menschen zu warnen.

Die Vertrauensmänner.

Mährisch-Schönberg. Die hiesige Station hat einen Wechselkontrollor, namens Minar, mit dem wir uns schon einmal beschäftigt haben. Er ist nur zum zweitenmal Mitglied unserer Ortsgruppe geworden, nicht aus Ueberzeugung, sondern in der Hoffnung, dadurch einen gegenüber einem Kollegen angelegeneren Prozeß zu gewinnen. Wessen Kalibers der Mann ist, zeigt, daß er unserer Organisation als Mitglied angehört, für den Reichsbund deutscher Eisenbahner aber Mitglieder wird. Jedenfalls leistet er diese agitatorische Arbeit der berechtigten goldener Arawattennadel zuliebe und das ist gewiß charakteristisch.

Seine sonstigen Benehmen gleicht ganz dem Charakter. Bei jedem Anlaß schreit er herum und will sich dadurch den Anschein geben, als wäre er, der arme Teufel, wirklich wer. Seine Umgangsformen sind durch folgenden Vorkall genügend zum Ausdruck gebracht: Als die Blockierung eröffnet wurde, wollte sie einem Blockwächter nicht gleich funktionieren. Dies nahm Minar zum Anlaß, dem Verkehrsbeamten zuzufahren: „Stellen Sie ihm eine Brantweinflasche hin, die kennt er besser!“ Auch charakteristisch!

Wir wollen nicht viel Worte verlieren, sondern sagen nur kurz als letzte Mahnung: Wer viel Butter am Kopf hat, der möge sich nicht zu sehr an die Sonne wagen!

Krautau. Der Bahnarzt Dr. Pogniat in Krautau hat zu seinen schönen Eigenschaften, welche er an den Tag legt, noch eine neue, die nur ein Agitator besonderer Sorte haben kann, beigelegt. Bevor wir die letzte Eigenschaft besprechen, müssen wir den Herrn Dr. Pogniat als Arzt schädern. Dieser Herr hat als Bahnarzt besondere Launen und behandelt deshalb die Eisenbahner grob und in ganz unqualifizierbarer Weise. Am schlechtesten geht es dabei den Arbeitern, denn diese läßt er seine Macht als Bahnarzt in eigentümlicher Art fühlen. In der letzten Zeit wurden die Bediensteten auf das Sehr- und Hövermögen geprüft. Diesen Untersuchungen mußten sich viele Bedienstete nach zurückgelegtem Nachdienst unterziehen und war daher naturgemäß bei so manchem die Sehtraft minder als im ausgereichten Zustand. Wenn beim Fernlesen der Buchstaben, welche übrigens in eine schlechte Lichtlinie gestellt waren, ein solcher schlastrunkener armer Teufel dieselben nicht sofort (blitzschnell) erkannte, drohte Herr Pogniat demselben mit dem Abziehen vom Dienst und mit der Verwendung als Abortputzer. Die Einwendung dieser Bediensteten, daß sich nach dem Nachdienst infolge der Ermüdung die Augen trüben, beantwortete der famose Arzt damit, daß ihn dies nichts angehe. Nachdienst oder nicht, sehen muß man immer gleich, war seine gewiß geistreiche Erwiderung. Borige Woche wurden dem Herrn Pogniat etwa 25 provisorisch Bedienstete, welche wegen der in Aussicht stehenden Stabilisierung eines ärztlichen Pareses bedürfen, vorgeführt. Der Herr Doktor empfing sie mit folgender Ansprache: „Wisset ihr, wozu ihr hergekommen seid? Ich will es euch sagen. Der Herr Abgeordnete Petelenz hat für euch oben gebeten und ihr sollt jetzt die Dekrete bekommen. Nicht, daß ihr glaubt, daß es jemand anderer getan hat. Es hat sich für euch weder Daszynski noch sonst jemand anderer eingeseht. Ich weiß, daß ihr aber wieder unbarbar sein werdet und bei den nächsten Wahlen wieder den Daszynski statt eines aufrichtigen polnischnationalen Demokraten wählen werdet.“ Die zur Untersuchung anwesenden Bediensteten gaben dem Herrn Pogniat keine Antwort, da sie Gefahr liefen, deshalb vom Herrn Pogniat zum Abortputzen kommandiert zu werden. Heimlich lachten sie aber alle über die wirklich ungeschickte Agitation, die nur ein Dr. Pogniat als Anhänger des Petelenz zustande bringen kann. Nun, Herr Pogniat, die Nordbahner lassen sich durch so dumme Phrasen von einem Bahnarzt nicht beeinflussen. Sie wissen es gut, daß sie es nur ihrer Organisation und dem Klub der sozialdemokratischen Abgeordneten zu verdanken haben, wenn sie endlich die ihnen gebührenden Gehalts- und Lohnverbesserungen erhalten.

Wir haben aber nichts bagegen, wenn Sie sich jetzt als Instreiter und später einmal als eine Wahlgänge der Herren Petelenz u. Co. verdingen wollen. Tun Sie es, jedoch in Ihrer freien Zeit, aber nicht in dem bahnrätlichen Ordinationszimmer. Das eine müssen wir Ihnen aber auch sagen: Wenn Sie Ihrer Pflicht als Bahnarzt besser nachkommen würden, möchte Ihnen dies mehr zur Ehre Ihres Standes und zu Ihrer eigenen Befriedigung dienen, wie diese ungeschickte Agitation! Wenn Sie der Meinung sind, daß der Herr Petelenz Ihre Dienste besser honorieren wird, als es die Anstalt tut, so hängen Sie Ihren Beruf als Bahnarzt an den Nagel und treten Sie schleunigst in die Dienste der durch Sie so verheerlichten polnischnationalen Partei. Uns und der Anstalt werden Sie damit bessere Dienste leisten, als mit Ihrer gegenwärtigen Tätigkeit als Bahnarzt.

Braunau am Inn. (Exempel statuieren?) Es ist erreicht. Herrn Oberkonduktors Oller und seinen dunklen Hintermännern ist es nun endlich gelungen, sich den Lokomotivführerunterwärter Genossen Gladil, den er schon lange über dem Berge hätte schiden wollen, durch Verjegung von Simbach nach Sankt Valentin vom Gasse zu schaffen. Wir wundern uns darüber nicht. Es ist ja nicht das erstemal, daß Herr Oller über einen Bediensteten, der sich der grenzenlosen Ausbeutungsautorität Ollers nicht bedingungslos unterwerfen wollte, den Sieg davontrug.

Wir verweisen hier nur auf die ungerechtfertigte Entlassung des Ausfühlers Diermeier, welcher nach jahrzehntiger Dienstzeit plötzlich und ohne Angabe von Gründen entlassen wurde.

Jahrelang war Diermeier dem Oller ein Dorn im Auge, trotzdem derselbe ein ruhiger und fleißiger Arbeiter war. Ohne Rücksicht auf die schon zurückgelegte tadellose Dienstzeit, unbedünktlich um die Existenz der Familie dieses braven Arbeiters, setzte Oller alle Hebel in Bewegung, um die Entlassung dieses Mannes zu erwirken.

Da gewöhnlich der Appetit mit dem Essen kommt, war das Bestreben des Oller dahin gerichtet, insbesondere dem Genossen Gladil das Leben sauer zu machen. Denn er war es ja, der noch den Mut fand, der Despotenherrschaft Ollers eine Grenze zu setzen. Daß man solche Bedienstete nicht dulden will, welche durch ihr manhaftes Eintreten für die Interessen der Mitbediensteten so manchen Ausbeuter in seiner Ruhe stören und die Lantienwirtschaft nicht demontprechend in die Fügel schießen kann, wie es eben Herr Oller wünscht, können wir ja ganz gut begreifen. Aber daß sich die Herrschaften über diese Katastrophen heute noch mit Verjegungen von solchen Uebelthätern hinweghelfen wollen, mit welchen sie vor einem Jahrzehnt so schlimme Erfahrungen gemacht haben, das finden wir nur lächerlich, ja geradezu einsüchtig.

Ober wollte man vielleicht mit dieser Maßregel ein Exempel statuieren? Beinahe könnte man das glauben; aber wir leben Gott sei Dank nicht mehr im Feitalter der Baden und Guttentberge, wo man den Eisenbahnern mit derartigen Maßregeln an den Leib zu rücken pflegte, sondern in einer Zeit, wo die Arbeiterschaft über eine mächtige Organisation und über eine starke parlamentarische Vertretung verfügt, durch deren Interventionen schon größeren Kapazitäten als Herr Oller ist ihr Siegesrausch im Kampf mit ihren Untergebenen in einen empfindlichen Kapsenjammer umgesetzt wurde. Trotzdem ist für Herrn Oller der günstige Zeitpunkt gekommen, um sich des ihm so verhassten Genossen Gladil zu entledigen. Unterstützt von einer Schaar von Spigeln und Bebedienern aus dem „Verkehrsbundlager“, diente Herrn Oller ein Ehrenbeleidigungsprozeß zwischen

Stabil und zweien seiner (Ollers) Leibgardisten zum Anlaß, um die schon lang gewünschte Veretzung des Genossen Stabli in die Tat umzusetzen. Wiederholt soll sich Ollers und — weiß Gott wer noch — an Herrn Hofrat Dr. Messerklinger gewendet haben, um die Veretzung dieses Mannes zu erwirken. Herr Hofrat konnte natürlich dem Herrn Ollers und Konjunkten die Freude nicht vorenthalten und ordnete „aus Dienstesrücksichten“ die Veretzung des Genossen Stabli an. So hat also Herr Ollers zwei Fliegen auf einen Schlag getroffen, indem er nicht nur sich selbst, sondern auch seinen bunten Hintermännern einen guten Dienst zu erweisen glaubt. In Anbetracht des Umstandes, daß Genosse Stabli bisher seinen Dienst ohne Anstand versehen hatte, konnte sich derselbe seine Veretzung nach Salt Valentin nicht erklären und fand sich veranlaßt, bei Herrn Hofrat Messerklinger um Annullierung der Veretzung bittstellig zu werden. Aber Herr Hofrat gab keinen Paroli! Um den Grund der Veretzung befragt, erklärte der Hofrat, daß sich Stabli weber mit Herrn Ollers, noch mit seinen Mitbediensteten vertragen kann, was ja die stattgefundenen Gerichtsverhandlungen (aus denen Genosse Stabli als Sieger hervorgegangen ist und über deren Herkunft und Verlauf wir an anderer Stelle berichten werden) beweisen. „Nebrigens muß ich auch Herrn Ollers eine Freude machen.“

Wahrlich, Herr Dr. Messerklinger ist durchaus nicht zu den idealsten Gemütsmenschen zu zählen; das haben die Eisenbahner zwischen den Zeilen des von ihm an die Dienstvorsätze herausgegebenen vertraulichen Erlasses lesen können. Aber daß ein Mann, in dessen Hände das Wohl und Weh von Tausenden seiner Untergebenen liegt, der schönen Augen eines Ollers wegen bereit ist, ein Familienglied zu zerstören, hätten wir denn doch nicht erwartet. Es erfüllt uns mit besonderer Bewunderung, daß man nun auf einmal um die Vertraulichkeit des Personals besorgt ist, während die Herrschaften im allgemeinen doch den lachenden Dritten spielen, wenn sich die in den verschiedenen Organisationen stehenden Bediensteten mit den schmuggeltesten Waffen bekämpfen, Uneinigkeit säen und dadurch unter dem Personal das Demagogentum züchten.

Am allerwenigsten ist es aber nötig, irgend einen sozialistisch organisierten Arbeiter zur Vertraulichkeit aufzufordern, und zwar deshalb nicht, weil jeder Arbeiter in dieser Organisation vor allem an dem für das Ideal der Solidarität ergogen wird. Daß nun jemand verlangen könnte, daß wir unsere Ehre gegenüber irgend einem berufsmäßigen Sprachschneider schutzlos preisgeben müßten und kein Recht hätten, uns bei Gericht als freie Staatsbürger Genugtuung zu verschaffen, das wäre eine Zumutung und ein unbefugter Eingriff in die staatsbürgerlichen Rechte der Eisenbahner, gegen den sich dieselben in entschiedener Weise verwahren müßten.

Durch die Veretzung des Genossen Stabli verliert die Organisation in Braunau am Inn einen ihrer besten Förderer, umso mehr, als derselbe sowohl in der gewerkschaftlichen als auch in der politischen Organisation an der Spitze stand und an dem Ausbau derselben ein gutes Stück Arbeit leistete. Insbesondere legen wir einen großen Wert darauf, an dieser Stelle, und zwar im Gegenzug zu Herrn Hofrat, erklären zu können, daß sich Genosse Stabli von Seite des Personales und der übrigen Arbeiterschaft der größten Sympathien erfreute und daß ihm auch die Gegner die ihm gebührende Achtung nie verweigerten. Wenngleich die organisierte Arbeiterschaft das Scheiden unseres erprobten Kämpfers mit Schmerz erfüllt, so wurde uns sein Abgang dennoch erleichtert, weil wir das Bewußtsein haben, daß derselbe in seinem neuen Domizil der alte und unerschrockene Kämpfer bleiben wird gegen Unrecht und Unterdrückung.

Die organisierte Arbeiterschaft von Braunau am Inn findet sich daher veranlaßt, den Genossen in Sankt Valentin auf diesem Weg zum Eintritt des Genossen Stabli in ihre Kampfesreihen mit Stolz zu gratulieren; dagegen rufen wir noch im Namen aller Genossen dem treuen Kampfgesossen ein herzliches Adieu zu. Herr Ollers und seine Hintermänner jedoch werden nicht auf ihre Rechnung kommen. Auf, zum Weiterkämpfen!

Wieser. (Richtigstellung.) Es wird uns berichtet: Die in der Nummer 36 des „Eisenbahner“ erschienene Notiz betreffend die Nichtausbehnung der Nachdienstzulagen auf die Blocksignalbediener ist dahin gehend richtigzustellen, als nicht einzelne Stationsvorsätze im eigenen Wirkungsbereich den Blocksignalbedienern den Genuß der Nachdienstzulage zu verweigern suchen, sondern die Stationsvorsätze im Auftrage des Betriebsinspektors Wien, und zwar über Erlaß, Z. 41.590, B.-S. W., welcher die Blocksignalbediener irrtümlich von der Nachdienstzulage ausschließt, handelten. Im übrigen wurde wegen dieser Angelegenheit ohnehin bereits bei der Direktion wegen Beseitigung dieses Irrtums interveniert und dürften die Blocksignalbediener auch bereits im Besitz der Nachdienstzulage sein.

Graz. (Ein Gegangener.) Der sehnlichste Wunsch des unter der Warburger Bahnerhaltungssktion stehenden Personals ist gekommen. Herr F. Hüschl, der Vorstand dieser Sektion, ist gegangen. Er wird nun die Kriestiner beglücken. Wir gratulieren unseren Kriester Kollegen schon im Vorhinein dazu. Was der Herr F. Hüschl zum Wohle seiner Bediensteten und Arbeiter in Warburg geleistet hat, kann leicht an den Fingern abgezählt werden, was er aber in den Kaffeehäusern geleistet hat, vermag kaum ein zweiter zu leisten. Das Personal der Warburger Sektion hat ihn nun los und Sache der Kriestiner Kollegen wird es nun sein, sich mit Herrn F. Hüschl zu befassen, insofern er mit ihnen in Verbindung kommt.

Eggy-Tunnel. (Periodische Personalprüfung.) Am 9. und 10. Dezember v. J. hielt der Prüfungsinstruktor Herr Unterberger mit mehreren Frauen, die den Schrankenendienst zu besorgen haben, Prüfung ab. Die von vornherein unsanfte Behandlung dieser Frauen seitens des unhöflichen Menschen hatte zur Folge, daß einige Frauen vor Schreck die an sie gestellten Fragen mangelhaft beantworten konnten, während diese, wenn sie vom Bahnmelder geprüft werden, ganz gut antworten. Jedenfalls hat der Bahnmelder eine gestützte Umgangform mit Menschen als sein Herr Vorgesetzter. Wir sind etwas anderer Meinung als der Herr Prüfungsinstruktor Unterberger. Und zwar dieser, daß 50 P. per Tag ohne Verpflegung für das Instruktionlernen allein zu wenig ist, geschweige denn noch 12 bis 13 Stunden täglich hierfür Dienst zu machen. Da man sich da gerade auch noch das Recht anmaßen kann, eine Frau, wenn sie nicht nach dem starren Buchstaben des Wortlaut Antwort zu geben vermag, mit ihr zu schreien, ist eine andere Frage. Wir wollen durchaus nicht hegen, aber es könnte ein warmendes Beispiel für ähnliche Grubiane sein, wenn die Wächterfrauen bei der nächsten Prüfung mit der Häufgabel und mit dem Schlüssel antworten würden.

Eggy-Tunnel. (Dienstwechsel.) Genosse Max Franzon, Stationsaufseher in Eggy-Tunnel, wurde nach Laxenburg in gleicher Eigenschaft versetzt. Sicher ist, daß dem Genossen Franzon um dem Posten in Eggy-Tunnel nicht bangen wird, weil er in Laxenburg zumindest eine schwammfreie Wohnung haben wird. Die Eggyner Wächter und Oberbauarbeiter, die zwar in dienstlicher Beziehung mit ihrem Stationsaufseher weniger in Verbindung kamen, bedauern sein Scheiden, weil er ein leutseliger Mann war, wünschen aber, daß Franzon auch in Zukunft das bleiben möge, was er in Eggyden war — ein Freund der Bediensteten und Arbeiter — und rufen ihm deshalb ein herzliches Lebewohl nach.

Veranstaltungsberichte.

Warburg I. Sonntag den 12. Dezember 1908 fand im Kreuzhofsäle eine gut besuchte Eisenbahnerversammlung statt, zu der Genosse Somitsch aus Wien als Referent erschien. Genosse Somitsch besprach eingehend das Zirkular 385 A, wie es insbesondere auf jene Punkte, die bis heute entweder noch gar nicht oder aber mangelhaft durchgeführt wurden und gab die Schuld, daß dem so ist, nicht allein der Sdbahnverwaltung,

sondern auch der Lauheit der Sdbahner. Wäre die Organisation stärker und kräftiger, dann wären auch die Zugeständnisse besser, zumindest wäre deren Durchführung eine vollständige. Die zweifelhafte gediegenen Ausführungen des Referenten wurden mit großem Beifall aufgenommen.

Nach Erledigung einiger interner Angelegenheiten und nach einem warmen Appell des Vorsitzenden an die Versammelten, die die Organisation auszubauen, wurde die Versammlung geschlossen.

Saalfelden. Am 20. v. M. fand in Wackers Gasthof eine Vereinsversammlung der christlichsozialen Eisenbahner statt. Als Referent war Herr Haider aus Wien erschienen. Lange vor Eröffnung der Versammlung war das Lokal von unseren Genossen besetzt. Welch trauriges Dasein die Christlichsozialen hier führen, hat diese Versammlung sehr gut bewiesen; von fünf Stationen sind zusammen beiderlei Geschlechtes hoch gerechnet samt Kaplan zwanzig erschienen. Genossen waren dagegen zirta sechzig anwesend; auch ist zu bemerken, daß auch zwei Deutschnationale erschienen waren, welche zu unserem Erstaunen der schwarzen Gesellschaft zuzubelten. Wir halten es diesen Jungen, welche noch nicht weiter als von Hochfilzen bis Saalfelden kamen, nicht für übel, da sie es besser nicht verstehen.

Als Erster ergriff Referent Haider das Wort, welcher eingangs seiner Rede bemerkt, daß er als Redner nur ein Notnagel seiner Organisation ist. Jedoch konnte man im Laufe seines Referats gleich bemerken, daß man es mit keinem Neuling zu tun hatte, im Gegenteil er ist ein mit allen Säben geschmiedeter Christlichsozialer, nachdem er es sehr gut verstand, die ganzen Reden, welche von der sozialdemokratischen Fraktion im Parlament gehalten wurden, zu verzeihen zum Beispiel die Zuckersteuer, Neunstundentagslabilisierung und anderes mehr, sagte er, wurde überall von den Sozialdemokraten dagegen gestimmt. Er kam nur kurz auf die Eisenbahnerorganisation zu sprechen und bemerkte, daß auf diesem Gebiete unstrittig sehr viel durch die Sozialdemokratie geschaffen wurde. Im übrigen glied die Versammlung eher einer Volks- als Eisenbahnerversammlung.

Zum Schluß seines Referats forderte er die Anwesenden auf, dem Verkehrsband beizutreten. Derauf meldete sich Genosse Hosnedl zum Wort, welcher ihm in sehr trefflicher Weise entgegenkam. Herr Haider war so manches zu, welches ihm Genosse Hosnedl antwortete. Nachdem noch zum Schluß Genosse Hosnedl das Wort genommen, entfernten sich unsere Genossen und aus der Versammlung wurde eine Tischgesellschaft der Schwarzen.

Eingelendet.

An alle Portiere und Türsteher der Südbahn!

In allen jenen Stationen, wo sich Portiere oder permanente Türsteher befinden, werden dieselben aufgefordert, umgehend mit Korrespondenzkarte an Herrn Franz Koller in Brud a. d. Mur bekanntzugeben, wie viele dort Dienst machen und wie viele davon organisiert sind. Um Dringlichkeit wird ersucht.

Mitteilungen der Zentrale.

Verwaltungs-Komiteesitzung am 17. Dezember 1908. Die vorliegenden 138 Unterstülgungsansuchen werden wie folgt erledigt: Bewilligt für 109 Gesuche 3230 Kr., 23 Gesuche abgewiesen, 5 Gesuche an die Ortsgruppen rückgeleitet. — Der Rechtschutz wird für 121 Fälle bewilligt. — Zur Begleichung von 64 Advokatenrechnungen wird ein Betrag von Kr. 9202.14 angewiesen. — Errichtung neuer Ortsgruppen und Zahlstellen. — Delegation von fünf Genossen zum IV. Oesterreichischen Krankentafeltag in Wien im Jänner 1909. — Erledigung der eingelaufenen Zuschriften der Ortsgruppen und Zahlstellen.

Sprechsaal.

Offene Anfragen.

An das hohe k. k. Eisenbahnministerium.

Die gesamten, dem Provisionsfonds angehörligen, im Tagelohn stehenden Arbeiter und Professionisten bitten die k. k. Staatsbahndirektion Linz, beim hohen k. k. Eisenbahnministerium dafür einzutreten, daß dieses Personal wieder mit den Legitimationen und Freifahrtscheinen betitelt wird, nachdem ihnen dieselben weggenommen wurden und sie daher nur Anspruch auf die ermäßigten Fahrarten zum halben Preise haben.

An das hohe k. k. Eisenbahnministerium.

Das betroffene Personal richtet hiermit an das hohe k. k. Eisenbahnministerium die Anfrage, warum das Ansuchen des Personals von Wudenz wegen des Baues von Personalhäusern bis heute keinerlei Erledigung zugeführt wurde. Die Wohnungsnot wird in Wudenz mit jedem Tag für das Personal mehr und mehr sichtbar und wäre es daher höchste Zeit, wenn das hohe k. k. Eisenbahnministerium endlich das gewis berechnete Ansuchen des Personals in Wudenz um Errichtung von Personalhäusern erledigen würde. Das Gesuch wurde schon im Juni des Jahres 1908 eingereicht und könnte daher schon erledigt sein. Das betroffene Personal bittet deshalb um rasche Abhilfe.

An die k. k. Staatsbahndirektion Willach.

Laut Amtsblatt Nr. 45, Zirkular 160, vom 15. Oktober 1908 der k. k. Staatsbahndirektion Willach wird die Dienstreue der Block- und Zugmeldebücher mit 12 bis 16 Stunden und die derselben folgende Ruhezeit in demselben Ausmaße festgesetzt; ferner wird sämtlichen Bediensteten ein dienstfreier Tag im Monat gewährt. Seit Erscheinen obigen Amtsblattes sind schon über zwei Monate verfloßen, aber bis heute ist in diesem Sinne von einer k. k. Bahnerhaltungssktion nichts zur Durchführung gelangt. Die Betroffenen bitten eine k. k. Staatsbahndirektion, dieselbe wolle anordnen, daß der Erlaß auch zur Durchführung gelangt, denn am Papier allein ist uns nicht gelöst. Um baldige Durchführung obigen Zirkulars bitten Die Betroffenen.

Allgemeiner Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Zahlstelle Krems an der Donau. Die P. T. Mitglieder werden dringend ersucht, ihre Mitgliedsbücher, Interimsarten sowie ausgeliehene Bibliotheksbücher bis längstens 10. Jänner 1909 abzuführen, damit die Kontrolle sowie die Vorarbeit zur Generalversammlung ehestens begonnen werden kann. Etwasige Rückstände sind ehestens zu begleichen. Ferner diene zur Kenntnis, daß die Generalversammlung nicht so wie im Vorjahre am 3. Jänner, sondern später stattfindet. Bekanntgabe folgt. Am 5. Jänner 1909 findet in Maiers Lokal eine § 2-Versammlung statt. Anfang präzis 8 Uhr abends. Zahlreicher Besuch wird gewünscht.

Ortsgruppe Marchegg. Am 5. Jänner 1909 findet in Herrn Karl Leusch' Gasthaus in Marchegg, Bahnhof, um 7 Uhr abends, eine freie Eisenbahnerversammlung mit wissenschaftlichem Vortrag statt. Referent aus Wien. Die Mitglieder werden ersucht, zahlreich zu erscheinen und die Frauen mitzunehmen. **Ortsgruppe Bruck an der Mur.** Den Mitgliedern der Ortsgruppe II diene zur Kenntnis, daß die Beiträge nicht mehr

wie bisher vom Lohn abgezogen werden. Es wird deshalb ersucht, dieselben längstens bis 6. eines jeden Monats beim Kassier Ignaz Köchl oder bei einem der Substanzier, Rudolf Rindl und Michael Pöbboj, einzuzahlen.

Ortsgruppe Marburg I. Samstag den 9. Jänner 1909, um halb 8 Uhr abends, findet im Vereinslokal, Bergstraße 4, eine Vereinsversammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Vereinsbericht. 2. Vortrag. (Referent Horwatek.) 3. Allgemeines.

Die geehrten Mitglieder werden ersucht, zu dieser Versammlung recht zahlreich zu erscheinen und ihre Frauen sowie Gäste mitzubringen.

Ortsgruppe Hainburg. Am 3. Jänner, um 2 Uhr nachmittags, findet eine Mitgliederversammlung, verbunden mit Ausschußsitzung, im Vereinslokal bei Herrn Wyborny statt. Programm: 1. Bericht der Funktionäre. 2. Aufnahme der Mitglieder. 3. Vorlesung der Zuschriften. 4. Bericht der Kontrolle und 5. Eventuelles.

Am 17. Jänner, um 2 Uhr nachmittags, wird eine ganzjährige Generalversammlung in demselben Lokal abgehalten mit dem Programm: 1. Bericht der Funktionäre und der Rechnungs-kontrolle. 2. Wahlen: a) des Obmannes; b) acht Ausschußmitglieder; c) der zwei Rechnungs-kontrolloren.

Wenn sich zur bestimmten Zeit die notwendige Zahl der Mitglieder nicht einfindet, so wird die Generalversammlung eine Stunde später abgehalten. Es ist eine Pflicht der Genossen, pünktlich zu erscheinen, um sich von der Tätigkeit der Ortsgruppe zu überzeugen.

Ortsgruppe Mürschan. Sonntag den 3. Jänner 1909 findet um 3 Uhr nachmittags im Vereinslokal Hotel Pfarrer die Monatsversammlung mit wichtigem Programm statt. Zahlreicher Besuch wünschenswert. Weiters diene den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis, daß die Mitgliedsbücher und Bibliotheksbücher behufs Kontrolle bis 10. Jänner abzugeben sind. Die Ausschußsitzung findet den 10. Jänner 1909 statt.

Ortsgruppe Oberleutenendorf. Es diene den Mitgliedern zur Kenntnis, daß die nächste Monatsversammlung ausnahmsweise am 3. Jänner 1909, um 3 Uhr nachmittags, im Vereinslokal bei Herrn Chohola stattfindet, an welcher sich alle Mitglieder nach Möglichkeit beteiligen wollen.

Ortsgruppe Komotan. Den Mitgliedern der Ortsgruppe Komotan diene zur Kenntnis, daß am 10. Jänner 1909, 2 Uhr nachmittags, in Dicks Gasthaus in Oberdorf, die ganzjährige Generalversammlung stattfindet.

Des umfangreichen Programms halber ist es Pflicht eines jeden dienstfreien Genossen, bestimmt und pünktlich zu erscheinen.

Die geliehenen Bibliotheksbücher sind so bald als möglich behufs Kontrierung an die Genossen Pippmann und Quotka abzuführen.

Ortsgruppe Tetschen. Es diene den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis, daß die Monatsversammlung mit Rücksicht auf den Ball unserer Genossen in Altstadt erst am Samstag den 16. Jänner 1909, um 8 Uhr abends, im Gasthaus „zur Tanne“ in Tetschen stattfindet.

Der Ball der Ortsgruppe findet am Samstag den 6. Februar 1909 im Gasthaus „zur Stadt Prag“ statt.

Ortsgruppe Jglau. Einladung zu der am Sonntag den 17. Jänner 1909, um 3 Uhr nachmittags, stattfindenden Generalversammlung im Gasthaus des Herrn Zelmann (Schellentauer Bierhalle). Tagesordnung: 1. Verlesung des Protokolls der letzten Generalversammlung. 2. Bericht der Funktionäre. 3. Neuwahl der Vereinsleitung. 4. Eventuelles. Sollte die Versammlung nicht beschlußfähig sein, so findet die zweite um 4 Uhr nachmittags statt. Im Interesse sämtlicher Mitglieder ersucht es dringend geboten, die Versammlung zahlreich zu besuchen und die Frauen mitzunehmen.

Ortsgruppe Linz. Es diene den Mitgliedern nochmals zur Kenntnis, daß Bibliotheksbücher alle Samstag (mit Ausnahme eines Feiertages) von halb 8 Uhr bis 9 Uhr abends im Vereinslokal entleert werden können. Am Sonntag ist die Bibliothek wie bisher geöffnet. Die Mitglieder werden im eigenen Interesse ersucht, von dieser Neuerung Gebrauch zu machen, damit an Sonntagen der Andrang vermieden wird.

Ortsgruppe Hainberg. Den geehrten Mitgliedern bringen wir zur Kenntnis, daß unsere nächste Monatsversammlung statt am 3., am 6. Jänner (Feiertag) im Vereinslokal stattfindet. Beginn 5 Uhr. Tagesordnung: 1. Bericht über die letzte Personalkommissionssitzung. 2. Bericht über die Vorprache des Gehaltskomitees bei der Direktion und beim Eisenbahnministerium. 3. Die Einreichung der Wächter in die III. Ortsgruppe der Diener. 4. Die Aktion für die Oberbauarbeiter. 5. Eventuelles.

Kollegen, Genossen! In Anbetracht der Wichtigkeit der Tagesordnung ist vollständiges und pünktliches Erscheinen Pflicht jedes einzelnen.

Ortsgruppe Mistek. Bei der am 21. Dezember 1908 gewesenem Ausschußsitzung wurden die Vereinsabende für jeden Montag nach dem 1. und die Ausschußsitzungen für jeden Montag nach dem 15. festgesetzt.

Ortsgruppe Klagenfurt. Wir geben den geehrten Mitgliedern bekannt, daß am 10. Jänner 1909, um 2 Uhr nachmittags, im Swatschinas Restauration, Musiksaal, die ganzjährige Generalversammlung mit folgender Tagesordnung stattfindet: 1. Verlesung des Protokolls der letzten Generalversammlung. 2. Bericht des Obmannes. 3. Bericht des Kassiers. 4. Bericht der Kontrolle und Bibliothekare. 5. Neuwahl der Ortsgruppenleitung und Kontrolle. 6. Vortrag. (Referent aus Wien.) Die Mitglieder werden ersucht, sich an der Generalversammlung mit ihren Kollegen und Frauen recht zahlreich zu beteiligen. Weiters fordern wir die Mitglieder dringend auf, ihre Mitgliedsbücher oder Interimsarten sowie die Bibliotheksbücher behufs Abstempelung, respektive Revision bis längstens 5. Jänner abzugeben.

Freie Eisenbahnerveranstaltungen.

Südbahnbedienstete und Arbeiter aller Kategorien von Graz, Achtung! Zahllose Beschwerden werden in neuester Zeit gegen das unerträgliche Vorgehen des Bahnarztes Herrn Doktor Schlämicher gegenüber den erkrankten Bediensteten und Mitgliedern der Betriebskrankenkasse der Südbahn laut. Nicht minder beschweren sich auch die Familienangehörigen erkrankter Bediensteter, die sich oft gerungenerweise zu ihm begeben müssen, über das ganz eigenartige Verhalten des Herrn Dr. Schlämicher. Eine solche Vorgangsweise können die Mitglieder der Betriebskrankenkasse der Südbahn, die auch für das Honorar ihrer Kassenärzte aufzukommen haben, nicht billigen und sich noch weniger auf die Dauer ruhig bieten lassen. Es findet deshalb am Montag den 4. Jänner 1909, um 8 Uhr abends, in den Zellen-sälen in Graz, Eggenbergergasse, eine große Protestversammlung der Südbahnbediensteten in Graz statt. Tagesordnung: 1. Stellungnahme gegen das unerträgliche Vorgehen des Herrn Dr. Schlämicher als Bahnarzt gegen die erkrankten Kassenmitglieder. 2. Beschlußfassung hiezu. Referent aus Wien. Südbahner von Graz! Erscheint mit euren Frauen in Massen! Euer Lösungswort muß heißen: „Hinaus mit Dr. Schlämicher als Kassenarzt der Südbahn!“

Magen

stärkend, Verdauung fördernd, Sodbrennen, Blähungen vertreibend, milde abführend wirken bei uns Follers Rhabarbor-Pillen m. d. M. „Elsapillen“. 6 Schachteln franko 4 K. Beziehet von E. V. Foller in Stubica, Elsaplatz Nr. 191 (Kroatien). Karl.

Bekanntmachung der Administration.

L

Die von uns an die Ortsgruppen-, respektive Zahlstellenleitungen abgeforderten Formulare für die Erstellung einer Statistik über den Mitgliederstand nach Kategorien für das Jahr 1908 sind umgehend ausgefüllt zu retournieren, damit die Fertigstellung des Jahresberichtes keine Verzögerung zu erleiden braucht.

II

Um dem vielseitigen Wunsch unserer Ortsgruppenfunktionäre und Vertrauensmänner nachzukommen, haben wir zur Aufnahme neuer Mitglieder eine größere Anzahl Beitrittserklärungen herstellen lassen und dieselben an die Ortsgruppen und Zahlstellen auf Wunsch zugesendet.

Es mehren sich die Fälle, daß diese Beitrittserklärungen von den Ortsgruppen- und Zahlstellenfunktionären irrtümlich als Aufnahmescheine an die Zentrale eingensendet werden.

Zur Aufklärung und Vermeidung zeitraubender Korrespondenzen zeigen wir nochmals an, daß diese gedruckten Beitrittserklärungen einzig und allein für unsere Funktionäre und Vertrauensmänner als Anmeldung dienen sollen.

An die Zentrale sind die im Aufnahmescheinblock befindlichen, steifen und mit der Kontrollnummer versehenen Aufnahmescheine einzusenden.

III

An unsere Kalendertalportreure.

Alle jene Ortsgruppen, respektive Zahlstellen sowie andere Verkäufer unserer Eisenbahner-Taschenkalender für 1909, die noch unverkaufte Kalender besitzen und keine Aussicht auf Absatz haben, wollen uns dieselben ehebedingst retournieren, damit wir die bei uns noch immer einlaufenden Bestellungen effektuieren können. Diejenigen Genossen aber, welche bei uns Kalenderbestellungen gemacht haben, werden dagegen ersucht, sich so lange zu gedulden, bis wir in den Besitz retournierter Kalender gelangt sind, wonach wir die betreffenden Zusendungen umgehend vornehmen werden.

Gleichzeitig ersuchen wir, uns jenen Geldbetrag einzusenden, welcher für die bis jetzt abgesetzten Kalender eingekommen wurde.

Die Administration.

Briefkasten der Redaktion.

Ein Neugieriger. Ihrem Wunsch können wir nicht entsprechen, nachdem die aufgestellten Forderungen vollständig richtig sind. Uebrigens deckt sich ihre Fassung vollkommen mit dem in der von der Konferenz beschlossenen Forderung enthaltenen Satz: „welchem er früher usuell gewöhnt war.“ — Ling. St. „Regelung der Nacht dienstzulage“ in nächster Nummer. — Aufst. C. N. Nicht gezogen. — Weichenwächter, Holzleihen. Die Bestimmungen über die Uebersiedlungsberechtigungen finden Sie in den §§ 78, 79 und 80 der Dienstpragmatik für die Bediensteten der k. k. Österreichischen Staatsbahnen.

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.

Dankfagung.

Aus allen Kreisen der Eisenbahner Oesterreichs sind mir anlässlich des Hinscheidens meines langjährigen Freundes und Angehörigen, Herrn

Dr. Gustav Fried

Hof- und Gerichtsadvokaten in Wien

so viele und rührende Beweise der Teilnahme zugekommen, daß ich außerstande bin, jedem einzelnen zu danken.

Ich gestatte mir daher, auf diesem Wege allen Korporationen und Persönlichkeiten aus Eisenbahnerkreisen, welche mir ihre Anteilnahme zum Ausdruck gebracht haben, herzlichst zu danken.

Wien, am 28. Dezember 1908.

Dr. Gustav Harpner.

Haben Sie schon einen Phonographen gratis bekommen?

Um meine vorzügliche neueste Station-Grammophonmaschine überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, 2500 Phonographen zu verschenken. Verlangen Sie gegen Einsendung von 10 h (in Briefmarken) Prospekt und Sie können einen prachtvollen Station-Phonographen gratis und tollfrei erhalten.

I. Sprechmaschinen-Export „Lowin“ Wien, VI., Mollardgasse 26, Tür 80.

Einladung

zu dem am Sonntag den 3. Jänner 1909, um 7 Uhr abends in Gänserndorf, im Gasthaus des Herrn S. Czerny stattfindenden

Eisenbahner-Ball

Die Musik wird vom Wiener Kapellmeister Herrn Rieger besorgt. Eintritt im Vorverkauf 50 Heller, an der Kassa 60 Heller. Vorgeladene 1 Krone. Der eventuelle Erlös der Ringenreise steht der Ortsgruppe Gänserndorf zur Anschaffung einer Bibliothek zu. Um zahlreichen Zuspruch bittet das Komitee der Ortsgruppe Gänserndorf.

Achtung!

Achtung!

Arbeiterpfeifen.

Vorzellanphotographien eingebrannt auf Porzellan, prämiert mit der goldenen Medaille, liefert zu den billigsten Preisen; sozialistische Gemälde auf Pfeifen, Handwerkerpfeifen, Militärpfeifen, Touristenpfeifen, Monogramme, Namenspfeifen, Türschilder, Grabplatten, Stammkrüge etc.

Karl Gögner, Raaden (Böhmen)

Kunstausst. für Porzellanphotographien und Pfeifenmalerei.

Sammler erhalten hohen Rabatt, Preislisten gratis und franko.

Nachruf.

Das gesamte Personal der Station Hartberg erlaubt sich auf diesem Wege dem geschiedenen Herrn Vorstand Grünwalder für seine gerechte Behandlung bestens zu danken und ein herzliches Bebenwacht nachzurufen.

Hartberg, am 11. Dezember 1908.

Ich bitte, verlangen Sie franko

Prospekte und Muster von den besten österreichischen

Herren- u. Damenloden

für Jagd, Forst und Touristik sowie über sämtliche Modestoffe für Herren- und Knabenanzüge, Ueberzieher und Ulster von der billigsten bis zur hochfeinsten Qualität von der als reell bekannten ersten und grössten Loden-Exportfirma

Besonders passend als Weihnachts- u. Neujahrsgeschenke!
Vinzenz Oblack, k. u. k. Hof-Tuchlieferant
GRAZ, Murgasse Nr. 9.

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen

mit einem Schläge überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, dieselben zu obigen billigen en gros-Preis ohne Nachnahme zur Probe zu senden! Kein Kaufzwang! Ziel 3 Monat! Durch Seifensparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unwürstlich! Grösste Arbeitsleistung! Schont 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.

Möbel

staunend billig. Politierte Zimmer K 120, Altdeutsches Zimmer K 280, Kücheneinrichtung K 18, Bücheneinrichtungen von K 28 aufwärts, 2 Walzenbetten K 30, Doppeldiwan K 30. Dekorationsdiwan K 44, eintüriger Stuhl K 18, vieles andere spottbillig. Glaser, Tischler- und Tapezierermöbel, Wien, XV., Sperrgasse 1. Straßenbahnhaltestelle Holzwarth.

Mechanische Strickereien, Kaufleute u. Konsumvereine

kaufen Strickgarne (Baumwolle oder Schafwollgarne) am besten und am vorteilhaftesten in der Ersten Strickgarnfabrik

Brosche & Co., Reichenberg

in Böhmen.

Musterkarten gratis!

Aufruf.

Bei der am 20. Dezember 1908 im „Neuen Freihaus“ in Wien, VI., Gumpendorferstraße 9, stattgefundenen Vorbesprechung wurde irrtümlich ein neuer Schirm gegen einen alten eingetauscht, den der Eigentümer in der Administration des Blattes beheben kann.

Den p. t. Ortsgruppen und Fachvereinen der

Eisenbahner

empfiehlt sich zur schmerzlichen und sorgfälligen Herstellung jeglicher

Druckarbeiten

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

Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“

Swoboda & Co.

Wien, VI., Mariahilferstraße 89A.

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

Weineigenbau und Großhandlung

Johann & Nik. Orlic, Pola (Istrien)

notieren ihre vorzüglichsten, naturreichen Weine zu nachstehenden Preisen:

Chianer, rot	à 36 und 40 Heller
weiß	à 40 „ 44 „
Stiraner, rot	à 28 „ 32 „
weiß	à 32 „ 36 „
Dalmatiner, rot	à 28 „ 32 „
weiß	à 32 „ 36 „
Schiller (Cvalla)	à 28 „ 32 „
Triano (gerbelt)	à 28 „ 32 „
Muskat (weiß, süß)	à 48 „ 52 „
(rot, süß)	à 48 „ 52 „
Refresco	à 2 Kronen 1/40.

Der Versand geschieht per Nachnahme. Aufträge werden von 50 Heller aufwärts effektiert. Für die Reuechtheit unserer Weine übernehmen wir volle Garantie.

Beste böhmische Bezugsquelle.

Billige Bettfedern!

1 kg grane, geschliffene K 2 —, hellere K 2 1/2, halbweiße K 3, weiße K 4 — weiße, flaumige K 5, 10, 15 kg hochfeine, schneeweiße, geschliffene K 6, 8, 10, 12, 15 kg flaumige (fla. m.), grane K 6 —, K 7 —, weiße, feine K 10 —, alterfeinster Flaum K 12 —. Bei Übernahme von 5 kg franko.

Fertige Betten

aus bester Igen roten, blauen, weißen oder gelben Watting, 1 Tuchent, 180 cm lang, 116 cm breit, mit 2 Kopfkissen, jeher 80 cm lang, 58 cm breit, gefüllt mit weisse, sa. en, sehr dauerhaften, flaumigen Bettfedern K 16 —; Halbbaum K 20 —; Tannen K 24 —; einzelne Tuche K 10 —, K 12 —, K 14 —, K 16 —; Kopfkissen K 6 —, K 8 —, K 10 —, 1/2 Stand gegen Nacht abnehmbare K 12 — an franko. Austausch oder Rücknahme franco g. h. G. Für Rücksendung Geld retour. S. Bonisch in Deschowitz Nr. 158, Böhmenwald. — Preisliste gratis und franko.

Möbelhaus Eduard Arnstein

IX., Porzellangasse 60

gegenüber dem Franz Josefs-Bahnhof.

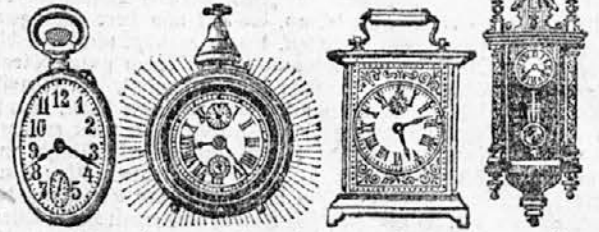
Solideste und beste Einkaufsquelle! Politierte Einrichtungen von K 110, 130, 210 aufwärts. Kücheneinrichtungen K 30, 40, 60. Komplette Schlaf- und Speisezimmer, altdeutsch und modern, von K 280 aufwärts. Ottomanen, Diwans etc. Nur eigene Erzeugung.

Eisenbahner genießen besondere Ermässigung!

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

5000 Uhren Gratis

Katalog sende jedermann ohne jede Bezahlung unversehrt u. portofrei!



Kronen	Kronen	Kronen	Kronen
Wof. Patent 3. —	Wedenuhr . . . 2.40	J. Weder . . . 6. —	Festdialt, 70 cm . . . 7. —
Wof. Patent 6. —	Wedenuhr . . . 3. —	Schlager . . . 8. —	Uhrschlag . . . 9. —
Wof. Patent 7. —	Wedenuhr . . . 5. —	Wafel . . . 10. —	mit Wafel . . . 12. —
Wof. Patent 8. —	Wedenuhr . . . 6. —	Wafel . . . 12. —	mit Wafel . . . 12. —

Original Omega, Schaffhausen, Glashütte, Helios, Amalfa, I. I. geprüft, von K 13 —. Feine Gold- und Silberwaren zu Christbaumschmuck.

3 Jahre Garantie. Umtausch oder Geld retour.

Max Böhnel, Wien

IV., Margarethenstrasse 27 9, im eigenen Hause.

Seit 1861 — 5000 Bilderkatalog unversehrt u. portofrei.

Bettmässen.

Sofortige Befreiung! Glänzende Anerkennungen, ärztlich empfohlen. — Alter, Geschlecht angeb. Broschüre unversehrt. — Institut „Aesculap“ — Stadthof 101 a By.

Diesen neuesten

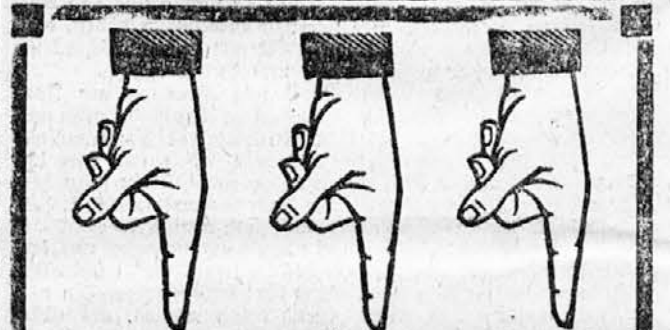
Petroleum-Heiz- und Kochöfen



mit Zierplatte wenn er als Heizofen benutzt u. mit Kochplatte für 3 Töpfe, wenn er als Kochofen benutzt werden soll. Letztere ich einschliesslich Zier- u. Kochplatte für nur K 28.— gegen 3 Monate Ziel.

Ganz enorme Heizkraft! Einfachste Behandlung! Kein Russ und kein Rauch! Absolut geruchlos! Geringster Petroleumverbrauch! Angenehm und billig als Kochofen im Sommer und als Heizofen im Winter. — Der Ofen heizt das grösste Zimmer! Petroleumverbrauch ganz gering.

Staubenerregende Erfindung! — Lieferung direkt an Private Schreiben Sie sofort an: PAUL ALFRED GOEBEL, INNSBRUCK



Nur die zahlreichen Nachbestellungen sprechen für uns! Nur guter Ruf siegt! Das bezogen auch alle, die unsere beliebten

Fulneker Magentropfen

gegen Appetitlosigkeit, schlechtes Verdauen, Brechreiz, Blähungen, Schwindel, nervösen Kopfschmerz, Herbleibigkeit und damit verbundene Schlaflosigkeit etc. nicht nur einmal, aber einmal mit Freude für sich bestellt haben.

Kein mit marktschreierischer Reklame gelobtes und wirkungsloses Hausmittel!

Zu haben in der Löwen-Apotheke in Fulnek Nr. 103, Mähren. Per Post: Drei Fläschchen K 2.38, vier K 3.58, zwölf K 9.78. Nur um vorausgesandten Betrag oder Nachnahme. Verpackung gratis.

Erkläre, daß ich als Restaurateur in Pragerhof das Bier — ausdrücklich Würzenbier — vom 1. Jänner 1909 per Liter zu 40 Heller für die Herren Eisenbahner abgebe.

Achtungsvoll Franz Trüster

Bahnhofrestaurateur in Pragerhof.

Aufruf an die Herren Eisenbahner!

Wien beste und billigste Einkaufsstelle für Möbel, ist die in Eisenbahnerkreisen altbekannte, langjährig bestehende

Fünfhauser Möbeleriederlage

M. Eisenhammer

Wien, XV., Mariahilferstrasse Nr. 142

politierte Zimmereinrichtungen à Kr. 110, 130, 150, 170, 200 u. 240, Kücheneinrichtungen von Kr. 32 aufwärts. — Komplette Schlaf- und Speisezimmer von Kr. 280. — Moderne Kücheneinrichtungen, grau, weiss, grün, à Kr. 70. — Einzelne Gegenstände billig in großer Auswahl. Keine Provision für die Provinz gratis. Großer Möbelkatalog gegen 60 Heller gratis.

Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Auswahl. Zufuhr zu allen Bahnhöfen und Bezirken unversehrt u. portofrei.

Warnung! Niebelage, da eine Konfektion keine Handarbeit als Preis misbraucht, um meine p. t. Kunden zurückzuführen. Selbe Firmatext vor dem Geschäft.

WILHELM BECK & SÖHNE

k. u. k. Hof-Uniformierungsanstalt und Uniformsortenfabrik

Uniformen, Kappen, Uniformsorten, Pelze Pelzblusen und Zivilkleider.

Filialen: SARAJEVO und BUDAPEST. Fabrik: WIEN, INNSBRUCK, WIEN, VIII/1, Langegasse 1. Burggraben Nr. 31. VI/3, Hirschengasse 25. LEMBE G., Walows 11 etc. etc.

Preiskataloge und Massenanleitungen gratis. Provinzaufträge werden sofort effektiert.

Gerausgeber Josef Tomisch. — Verantwortlicher Redakteur Franz Lill.

Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Swoboda & Co. Wien, VI., Mariahilferstraße 89a.