

DER EISENBÄHNER



Zentralorgan

des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionsfrank vier Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

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

Telephon Nr. 2325.

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

Abonnements-Bedingungen:

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

Wahlspruch:

Was wir begehren von der Zukunft fernent:
 Daß Brot und Arbeit uns gerüht seien,
 Daß unsere Kinder in der Schule lernen
 Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.
 G. Serweg.

Gewerkschaftswissenschaft.

Gewerkschaftswissenschaft? Ist es nicht ein wenig Ueberhebung oder doch sehr unangebracht, so kurzweg von einer Gewerkschaftswissenschaft zu sprechen? Für den, der in den modernen Gewerkschaften lediglich Vereine sieht, die eine gegenseitige Hilfeleistung unter der Arbeiterschaft gewährleisten, der den Kreis ihrer Aufgaben über einen bestimmten, eng begrenzten Plan nicht hinauszudenken vermag, mag es scheinen, als ob der in unserem Titel festgelegte Begriff ein wenig zu weit ginge. Allein, die modernen Gewerkschaften sind eben mehr als bloße Hilfsmittel für den Augenblick und ihre Aufgaben sind weder in der heute weitverzweigten Unterstützungseinrichtung noch in der Leitung und Führung von Lohnkämpfen erschöpft. Gewiß gehört auch ohne Zweifel zu der Handhabung und dem Ausbau unserer Unterstützungseinrichtungen, die als gewerkschaftliche Hilfsmittel gedacht werden müssen, ein bestimmtes Maß von Erfahrung und rechnerisches Wissen, das Organisations- und Kombinationstalent gerade bei denjenigen voraussetzt, deren Händen es anvertraut ist. Allein, die Gewerkschaften sind eben weit mehr als bloße Klassen, denn auch gerade diese, deren Bestand und geschickte Verwaltung eine wichtige Rolle zu spielen hat.

Die modernen Gewerkschaften sind vor allem Kampfvereine, deren Wesen und Charakter von der Entwicklung der bürgerlichen Gesellschaft bestimmt wird. Das gerade ist vor allem festzuhalten, wenn man so oft und so gerne den Arbeitern den wohlmeinenden Rat gibt, ihre Fachorganisationen vom Geiste des Klassenkampfes freizuhalten und sie der sogenannten Neutralität zuzuführen, deren Erscheinung als Wesen gedacht, weder Fleisch noch Fisch sein kann, schon einfach deshalb nicht, weil in einer Welt von Gegensätzen und Interessenverschiedenheiten keine Aktion als eine völlig neutrale und parteilose Handlung geübt werden kann. Die Haltung und der Standpunkt, den die moderne Gewerkschaftsbewegung einnehmen muß, wenn sie die Interessen der in ihr vereinigten Berufskollegen im Ernst vertreten will, sind durch die Ausführungen klar gezeichnet, die Marx 1847 machte, als er darüber schrieb: „Die Industrie bringt eine Menge einander unbekannter Leute an einem Orte zusammen. Die Konkurrenz spaltet sie in ihre Interessen, aber die Aufrechterhaltung ihres Lohnes, dies gemeinsame Interesse gegenüber ihren Meistern, vereinigt sie in einem gemeinsamen Gedanken des Widerstandes — Koalition. So hat die Koalition stets einen doppelten Zweck, den die Konkurrenz der Arbeiter unter sich aufzuheben, um den Kapitalisten eine gemeinsame Konkurrenz machen zu können. Wenn der erste Zweck des Widerstandes nur die Aufrechterhaltung der Löhne war, so formieren sich die anfangs isolierten Koalitionen in dem Maße, als die Kapitalisten ihrerseits sich behufs der Repression vereinigen zu Gruppen und gegenüber dem stets vereinigten Kapital wird die Aufrechterhaltung der Affoziationen notwendiger für sie als die des Gegners. . . . Die ökonomischen Verhältnisse haben zuerst die Masse der Bevölkerung in Arbeiter verwandelt, die Herrschaft des Kapitals hat für diese Masse eine gemeinsame Situation, gemeinsame Interessen geschaffen.“

Aus dieser so durch die Entwicklung selbst geschaffenen Sachlage ergibt sich naturnotwendig der ganze Kreis von Aufgaben für die Gewerkschaften. Als eine Zusammenfassung von einheitlichen Interessengruppen obliegt es ihnen zunächst, in das Arbeitsverhältnis regelnd einzugreifen, dem auf diese Art der bisherige Charakter einer rein autokratischen Einrichtung

genommen wird. Der Arbeiter selbst will teil haben an der Lösung jener Fragen, aus denen sich der Arbeitsvertrag zusammensetzt und die die Bedingungen über den Lohn, die Arbeitszeit, die Betriebs hygiene und eine Reihe noch anderer Momente umfassen. In der großen Fabrik, wie in der kleinen Werkstatt hört der Arbeitgeber auf, souveräner Herr zu sein, sobald die Arbeiterschaft ein und desselben Berufes als geschlossene Einheit ihm gegenübertritt und verlangt bei der Festlegung aller der genannten Bedingungen durch ihre Vertrauensmänner gehört zu werden. An Stelle der absoluten Herrschaft des Unternehmers tritt so die allmähliche Demokratie in Fabrik und Werkstätte.

Die Formen, unter denen sich dieser Umgestaltungsprozess vollzieht, sehen wir in der jüngsten Periode, in den sogenannten Tarifverträgen, die sich immer mehr in allen Gewerben einbürgern. Aber gerade diese Tarifverträge setzen eine starke organisatorische Macht voraus. Denn überall dort, wo die Arbeiterschaft heute korporativ durch die Vertretung ihrer Organisation an der Regelung ihres Vertragsverhältnisses teilnimmt, haben sich die Arbeitgeber nicht etwa freiwillig zur Preisgabe ihrer absoluten Herrschaft verstanden, sondern diese mußte erst oft genug durch langwierige Lohnkämpfe, durch die Macht des Stärkeren gebrochen werden. Und auch dort, wo solche Tarifverträge selbst unter den günstigsten Vereinbarungen für die Arbeiter bestehen, muß die Organisation darüber wachen, daß sie lückenlos eingehalten werden; sie ist wie eine Kriegsmacht, die an der Grenze des Landes den Feind in respektvoller Reserve hält. Dazu kommt noch, daß die starke Macht der Gewerkschaft erst recht notwendig wird in dem Moment, als die vertragsmäßige Dauer eines solchen kollektiven Uebereinkommens abläuft. Zeigt sich dann eine Schwäche, so wird selbst um die Festhaltung des bereits Errungenen der Kampf in vielen Fällen unvermeidlich sein.

Aus diesem Gesichtspunkt, von dem aus es sich um die bloße Frage des Arbeitsvertrages allein handelt, erwachsen also für den Gewerkschaftler vielseitige Aufgaben. Er steht vor der Tatsache, daß er mit den gegebenen Verhältnissen rechnen muß und seine Politik ist ein ständiges Paktieren mit den herrschenden Gewalten, eine Kompromisspolitik im strengsten Sinne des Wortes. Bei jedem Konflikt, der aus der Regelung des Vertragsverhältnisses herauszuwachsen droht, hat der Gewerkschaftler wie ein umsichtiger Feldherr das Kräfteverhältnis der sich einander gegenüberstehenden Interessengruppen genau abzuwägen und insbesondere alle ökonomischen und wirtschaftlichen Gesetze zu beachten, die für einen wirtschaftlichen Kampf von einschneidender, mitunter von entscheidender Bedeutung sein können. Wie auf die Macht und Schlagfertigkeit des Gegners wird er ebenso auf die Konjunktur und die allgemeine Marktlage in seinem Beruf Rücksicht nehmen müssen, wenn er nicht zur un rechten Zeit einen Kampf führen will, dessen Aussichten von vornherein schon zweifelhaft sein müssen.

Der Gewerkschaftler — und das trifft vor allem auf das so verantwortungsvolle Amt eines Vertrauensmannes zu — wird sich aber auch in einem bereits zum Ausbruch gekommenen Kampf als Strategie bewähren müssen, wenn zuweilen ein Weißbluten der Organisation, eine Aufreibung der Kräfte auf lange Zeit hinaus hintangehalten werden soll. Er wird mit kleinen Erfolgen, die oft genug auch nur scheinbar vorhanden sind, für den Augenblick zufrieden sein müssen, wenn ihm die klare Einsicht in die gegebenen Verhältnisse, sein Weitblick und seine geschulte Erfahrung sagen, daß ein Weiterführen des Kampfes nur eine endgültige Niederlage herbeiführen kann. Gewerkschaftler sein, heißt wissen, daß der Heldemut sich

nicht allein im Kampfe zeigt, sondern auch dort, wo es gilt, schmerzliche Augenblicke der Enttäuschung zu ertragen und die Lehren daraus für die Zukunft zu ziehen.

Die gewerkschaftliche Arbeit erscheint auf den ersten Blick als ein trockenes und nüchternes Werk. Und sie ist es sicherlich auch in der Hinsicht, daß das Hinübergleiten auf das Gebiet phantastischer Spekulationen und eines sich im nebulösen Wolkentuckel des heimverirrenden Radikalismus nirgendso schädlicher wirken kann als gerade hier. Ein temperamentvoller Redner, der in einer imposanten Versammlung, wo schon die Größe eine Massensuggestion erzeugt, „Kampf bis aufs Messer dem Kapitalismus“ ankündigt, mag sicherlich einen großartigen agitatorischen Effekt erzielen. Allein wer die Kleinarbeit in einer Gewerkschaft kennt, die nicht nur zu leisten ist, wenn es gilt, bei einem Lohnkampf unmittelbare und praktische Erfolge herauszuschlagen, sondern die auch in den kleinen Versammlungen zur Schulung und Aufklärung getan werden muß, der wird begreifen, daß die Emanzipation von der Phrase nirgendso sehr not tut wie gerade hier. Gewiß sind Idealismus und Begeisterung auch im gewerkschaftlichen Leben notwendig. Allein reale Arbeit leisten, heißt auch abwägen und untersuchen, was möglich ist und möglich sein kann, heißt mit anderen Worten soziale Wissenschaft studieren. Und je mehr die gewerkschaftlichen Organisationen wachsen, je größer der Kreis ihrer Aufgaben wird, desto komplizierteres Verständnis muß auch bei den Massen selbst vorausgesetzt werden, wenn diese dauernd darin erhalten werden sollen. Wesen, Taktik und Anwendbarkeit des gewerkschaftlichen Kampfes werden zu einer Art Spezialzweig der soziologischen Wissenschaft und je mehr und leichtverständlicher wir davon den breiten Massen zuführen können, desto größer und dauernd schlagfertiger werden unsere Armeen werden!

Sie haben keine Zeit.

Mit unheimlicher Rapidität steigen die Lebensmittelpreise weiter und die Not gewinnt immer weiter die Oberhand über alle arbeitenden Volksschichten. Aber während in den armen Familien die Sorge über die täglichen profanen Lebensfragen vorherrscht, haben die bürgerlichen Parteien anderes zu tun. Tschechen und Deutsche fahren, gehegt von den bürgerlichen Berufspolitikern, ergrimmt aufeinander los und die „Protestversammlungen“ um nichts und wieder nichts, sind in den jüngsten Tagen bis auf die Sophienalpe im Wiener Wald verpflanzt worden. Die Sache selbst gewänne einen grotesken Humor, wenn nicht die ganze wirtschaftliche Arbeit darunter leiden würde, auf die die Völker sehnsüchtig warten.

Sehr treffend beleuchtet diesen jammervollen Zustand die „Arbeiter-Zeitung“, wenn sie schreibt: „Womit beschäftigt sich die österreichische Öffentlichkeit? Die Zeitungen schreiben von tschechischen Ausflügen und deutschnationalen Demonstrationen, der Herr Ministerpräsident verhandelt über die Vermehrung der Zahl der Landesauschuhmitglieder in Böhmen und die bürgerlichen Abgeordneten veröffentlichen lange Zahlenreihen, durch die veranschaulicht werden soll, wie viele Deutsche und wie viele Tschechen im Dienste des böhmischen Landesauschusses stehen. Lauter wichtige Dinge ohne Zweifel! Auch das an sich minder Bedeutsame kann ja als ein Symbol des nationalen Machtkampfes Bedeutung gewinnen. Aber haben Oesterreichs Völker wirklich keine anderen Sorgen?“

Schon die Regierung Koerber hat den Entwurf eines Gesetzes veröffentlicht, durch das die Kranken- und Unfallversicherung der Arbeiter ausgestaltet, die Alters- und Invalidenversicherung eingeleitet werden sollte. Der Arbeitsbeirat, der Industrierrat, der Versicherungsbeirat, die Unfallversicherungsanstalten,

die Krankentage haben diesen Entwurf beraten und ihre Gutachten erstattet. Bei den Reichsratsmahlen im Jahre 1907 haben alle Parteien die Sozialversicherung in ihr Wahlprogramm aufgenommen. Bei der feierlichen Eröffnung des Reichsrates wurde die Regierungsvorlage über die Sozialversicherung vom Kaiser angekündigt. Als die Regierung Bed. zögerte, den Gesetzentwurf vorzulegen, wurde sie durch den Dringlichkeitsantrag E l d e r s c h an ihr Versprechen erinnert; bei der Beratung dieses Antrages versprach die Regierung Bed., den Entwurf am 3. November 1908 im Abgeordnetenhause einzubringen und sie hat dieses Versprechen gehalten. Seit zehn Monaten liegt nun die Regierungsvorlage auf dem Tische des Hauses; aber ihre Verhandlung ist über die ersten vorbereitenden Erörterungen noch nicht hinausgekommen und an die Vollendung des großen Werkes ist noch gar nicht zu denken.

Wie ist es möglich, daß das Parlament des gleichen Stimmrechtes keine Zeit zur Beratung eines Gesetzes findet, das doch eine von allen Parteien erhobene Forderung verwirklichen soll? Erinnern wir uns an die Leidensgeschichte der Sozialversicherungsvorlage! Kaum war sie eingebracht, stellte Abgeordneter E l d e r s c h im Namen des Sozialdemokratischen Verbandes den Antrag, sofort in die erste Lesung der Vorlage einzutreten. Aber die bürgerlichen Parteien interessierten sich damals gerade für den Bummel der deutschen Studenten in Prag. So fand das Haus im Dezember 1908 zur ersten Lesung der Vorlage keine Zeit — der Sozialdemokratische Verband mußte sich damit begnügen, daß der Entwurf einem besonderen Ausschuss zur Vorberatung zugewiesen wurde. Im Februar trat das Parlament zusammen, aber die Obstruktion der Tschechischradikalen verhinderte jede Arbeit, die Session wurde geschlossen und mit aller anderen Arbeit auch die an der Sozialversicherungsvorlage unmöglich gemacht. Nun trat im März das Haus wieder zusammen, aber in dem gärenden Chaos, das seit dem Beginn der glorreichen Vera Bienerth der Zustand des Parlaments ist, war für die ernste Beratung eines großen Werkes kein Raum. Die sozialdemokratischen Abgeordneten forderten daher, daß der Sozialversicherungsausschuss permanent erklärt werde, damit er während der Sommerferien seine Arbeit verrichten könne. Da setzte wiederum die tschechische Obstruktion ein, die deutschen Parteien beugten sich ihrem Diktat, um nur Herrn v. Bienerth zu retten, und die Regierung schloß wieder die Session. Unsere Greise können weiterhin hungern, unsere Krüppel betteln gehen, von der Sozialversicherung ist keine Rede mehr. Die Öffentlichkeit beschäftigt sich mit der Privatkaule in Thermenau. Haben Oesterreichs Völker wirklich keine anderen Sorgen?

In einem großen Betrieb in Wien, der einem der Führer der österreichischen Industriellen reichen Gewinn abwirft, und auch anderwärts erkranken immer wieder arme Arbeiter und Arbeiterinnen an den Folgen der Bleivergiftung. Vor einigen Monaten ist ein Arbeiter, vor kurzem erst eine Arbeiterin, die noch im siebenten Monat der Schwangerschaft in der Gisthütte arbeiten mußte, an der furchtbaren Krankheit gestorben. Als das Parlament zusammentrat, hat ihm Abgeordneter S c h r a m m e l im Namen des Sozialdemokratischen Verbandes einen Gesetzentwurf vorgelegt, durch den den Arbeitern gegen die Gefahr der Bleivergiftung wirksamer Schutz gesichert werden sollte. Aber wie hätte das Parlament zur Beratung dieses Antrages Zeit finden sollen? Oesterreichs Öffentlichkeit beschäftigt sich ja mit der Frage, ob die deutschen Studenten auf dem Graben in Prag und die tschechischen Arbeiter in Wlaskowitz gehen dürfen! Und so läßt man Monat für Monat arme Arbeiter an den Folgen einer tödlichen Krankheit elend zugrunde gehen.

Die Wirtschaftskrise und die Lebensmittelteuerung laften auf den breiten Massen der österreichischen Arbeiter-

schaft, Handelsverträge mit den Nachbarstaaten könnten unsere Lebensmittelversorgung erleichtern und den Markt unserer Industrie ausdehnen. Die Regierung kann aber die Handelsverträge nicht abschließen: das Parlament hat sie dazu nicht ermächtigt. Als im März Genosse S e i z den Antrag gestellt hat, der Regierung diese Ermächtigung zu erteilen, hat die Mehrheit des Hauses auf Verlangen des christlichsozialen Handelsministers den Antrag abgelehnt. Als das Ermächtigungsgesetz später beraten werden sollte, hat die nationale Obstruktion dies unmöglich gemacht. So bleiben trotz der Wirtschaftskrise und trotz der Lebensmittelteuerung die Grenzen gesperrt. Die bürgerlichen Zeitungen aber erörtern die Frage, ob der feudale Großgrundbesitz in Böhmen dem verfassungstreuen Landesauschussmandat abtreten soll oder nicht. Das ist nämlich jetzt die Schicksalsfrage Oesterreichs und von solcher Fragen Lösung soll es abhängen, ob der Reichsrat arbeitsfähig werden, ob er Zeit für die Sozialversicherung, für Arbeitergesetzgebung, für Handelsverträge finden soll!

Haben unsere Politiker die Lehren des großen Wahlrechtskampfes ganz vergessen? Der Widerwille gegen den fruchtlosen Zank, der Unmut über das leere Klappern der parlamentarischen Maschine, der Zorn über das Treiben eines Parlaments, das jede Nichterennung zum welt-erschütternden Ereignis aufgebaut und um alle großen Sorgen der arbeitenden Volksmassen sich niemals ernsthaft gekümmert hat, das war die Grundstimmung der großen Kämpfe in den Jahren 1905 und 1906! Soll nun das Parlament des gleichen Wahlrechtes, das die Völker selbst sich als ein Organ fruchtbarer Arbeit eingesetzt, das sie in opfervollem Ringen erkämpft, mit Jubel begrüßt, auf das sie ihre Hoffnung gesetzt haben, elend verderben, wie das ungeliebte Privilegienparlament verendet ist? Stehen den arbeitenden Volksmassen, die nun die Mehrheit der Wähler bilden, dieselben Fragen an erster Stelle, an deren Lösung die Privilegierten vier Jahrzehnte lang erfolglos ihre Kraft vergeudet haben, ist auch den Hungernden selbst der Hunger eine minder große, minder dringende Sorge als das bedeutungslose nationale Symbol? Man redet jetzt von der Auflösung des Parlaments. Ganz recht. Man mache nur einmal die Probe, wie die Wählermassen über ein Treiben denken, das für die großen Forderungen des arbeitenden Volkes keine Zeit hat, weil Deutsche und Tschechen um den Kopf eines ideenlosen Bureaufakten streiten, der den Deutschen wert ist, weil die Tschechen ihn hassen und den Tschechen verhasst, weil die Deutschen ihn schätzen!

Die Herren in den Redaktionen der bürgerlichen Zeitungen und in den Beratungszimmern der bürgerlichen Parteien kennen, so scheint es, die Stimmung der von Arbeitsmangel und Teuerung gequälten Volksmassen nicht. Der Zorn der enttäuschten Hoffnung lebt in den Massen. Die Komödianten, die um Land und Flitterwerk zanken, während die Massen nach ernster Arbeit schreien, werden es noch erfahren, daß das Publikum, das sie zur Vorstellung geladen, die Kulissen zur Seite stößt und die Szene zum Tribunal verwandelt.

Die Feinde des deutschen Volkes. Lebensmittelteuerung, eine Schuld der Deutschradikalen.

... man muß das Wahre immer wiederholen, weil auch der Irrtum um uns her immer wieder gepredigt wird.

Lüge und Verleumdung sind die Waffen, die man gegen die Sozialdemokratie anwendet und man scheut selbst nicht vor der ungeheuerlichsten Tatsachenfälschung

zurück, wenn es gilt, uns zu bekämpfen. Insbesondere die Führer der deutschradikalen Partei sind unermüdlich im Erfinden neuer Fälschungen und bei ihnen gilt das Wort: „Nichts ist so dumm, als daß es nicht Gläubige finden würde.“

Seitdem die Sozialdemokratie im österreichischen Parlament durch eine so große Anzahl Abgeordnete vertreten ist, markiert auf allen Seiten die Gemeinheit gegen uns. In den Versammlungen, in welchen die Deutschradikalen unter sich sind, wird die sozialdemokratische Partei für alle Uebel verantwortlich gemacht und den Tatsachen zum Trotz wird behauptet, daß unsere Partei noch nichts gegen den Lebensmittelwucher unternehmen habe, ja man geht so weit, uns direkt zu beschuldigen, daß wir für die Teuerung verantwortlich wären. Auch Herr W o l f findet den Mut, läppische Witzloszulassen, er, der, wenn von Lebensmittelteuerung die Rede ist, schleunigst verschwinden würde, wenn er der Blindheit seiner gedankenlosen Nachläufer nicht sicher wäre. Es ist deshalb notwendig, immer wieder einmal die Haltung W o l f s und seiner Getreuen in der Frage des Lebensmittelwuchers zu besprechen und der Vergessenheit zu entreißen.

Zu einer Zeit, wo es noch keine freiländische, beziehungsweise deutschradikale Partei, sondern nur eine alldeutsche gab, wo W o l f und S c h ö n e r e r noch Freunde waren, waren gerade diese beiden mit ihrer Partei geradezu fanatische Anhänger des Brotwuchers.

Schon im Jahre 1898 stellte der sozialdemokratische Verband den Antrag, die Getreidezölle zu sistieren und S c h ö n e r e r und W o l f waren es, die diesem Antrage entgegentraten.

In der Sitzung vom 6. Mai 1898 sagte W o l f bei der Debatte über diesen Antrag wörtlich:

Der heutige Tag ist meiner Meinung nach von historischer Bedeutung für das parlamentarisch-konstitutionelle Oesterreich, denn heute hat eine Partei der Zukunft ihre Schatten vorausgeworfen, heute hat es sich gezeigt, daß wir hier im Begriffe sind, eine Partei der Agrarier zu bilden, eine Partei, die nicht etwa bloß diejenigen Parlamentarier umfaßt, welche selbst Ackerbau treibende sind oder von lediglich ackerbaureibenden Bezirken ins Haus gehendet worden, sondern eine Partei, der sich immer mehr die Vertreter der kleinen Städte angliedern.

Damit war aber die Begeisterung des „Volksmannes“ für die Agrarier, für die Lebensmittelteuerung, noch nicht erschöpft. Er sagte weiter:

Und so sehr uns der Wahlverehr geschädigt hat, so soll er im letzten Augenblick, wo er bereits daran ist, daranzugehen, noch von dem Geschiebe dazu bestimmt sein, uns Vorteil zu bringen, und der besteht darin, daß im Interesse des Wahlverehrs die Magyaren sich der Aufhebung des Getreidezolles widersetzen.

W o l f preist also den Getreidezoll und nennt denselben einen Vorteil. Was Millionen Menschen verfluchen, da sie deswegen hungern, Not und Elend leiden müssen, nennt W o l f einen Vorteil, und dieser Mensch darf es wagen, als Redner aufzutreten. Schmach und Schande über einen Menschen, der die Not des Volkes preist, der Einrichtungen gutheißt, die gerade das deutsche Volk zugrunde richten.

Im Jahre 1905 erhöhte man die Vieh-, Fleisch- und Getreidezölle in der furchtbarsten Weise. Die Zölle stiegen um das Doppelte, mitunter um das Siebenfache. Es seien hier nur einige Zahlen angeführt:

	Zölle im Jahre	
	1897	1906
	Betrag in Kronen	
auf Ochsen	30	72
auf Kühe	6	45
auf Schweine	6	22

Die Zölle für Korn, Weizen u. s. w. wurden um das

Feuilleton.

Briefe aus Brasilien.)

San Paulo, 5. Juli 1909.

Mein alter, treuer Freund!

Zwei Jahre bin ich nun schon für dich verschollen und wenn in manch einsamer Stunde mein Schatten durch deine Träume huschte, gedachtest du meiner wohl als eines alten, guten Kameraden, der dir vorausgegangen ins Reich des dunklen Unbekannten. Oder stärktest du dich eine leise Ahnung zu, daß mein Auge sich nach der Sonne freute?

Die Sonne, Freund, du weißt sie wohl zu schätzen. Als wir voneinander schieden — es war an einem häßlich kalten Aprilmorgen und feuchtgraue Nebelschwaden wuschen die schmutzigen Häuserfronten in den Straßen der alten Hafenstadt entlang — zog ich aus, Sonne und Freiheit zu suchen.

Endlich sollte sich die Tür des alten Hundekäfigs, „Europa“ genannt, einen Spalt öffnen, gerade breit genug, um mich hindurchschlüpfen zu lassen, hinaus in die goldene Freiheit. Wohl wurde das heiße Gefühl der Freude über das endlich, wenn auch mühevoll erreichte Ziel gedämpft durch einen leisen Hauch der Wehmut, das dunkle Gedenden an die blühenden Täler und ragenden Felsen der Heimat. An manche frohe Stunde unter lieben Freunden. Doch diese Heimat bietet ihren Söhnen, insofern ihre Wege in der Hütte des Proletariats gestanden, nur lebenslängliche Knechtschaft. Also hinaus, weit fort, in ein Land, wo es noch möglich ist, auf eigener Scholle als freier Mann zu leben, wo die Sonne heller scheint und die Blumen süßer duften.

Dort draußen im Hafen lärmt schon das rege Alltagsleben. Aus dem Dickicht der Masten und Schornsteine rasseln und knattern endlos die Labemastchinen, die Labemasten schweben hin und wieder und ließen ihre Seile gleich ungeheuren Elefantentrüffeln in regelmäßigen Intervallen hinablaufen in die Flußkähne, die an der Seite der gewaltigen Dampfertolose winzig genug aussahen und mit ihren Masten kaum über die Brüstung ihrer großen Brüder hinausragten, um daraus eine Last nach der anderen, gleichsam spielend, in die unerfülllichen Wände der stählernen Meerungeheuer verschwinden zu lassen.

Hierher fluten die Schätze des Binnenlandes: der köstliche Wein von den grünen Höhen des Rheins und der Mosel, Ungarns Getreide und Böhmens Früchte. Kohle und Eisen in mächtigen Barren, als Schienen und Träger. Auf unzähligen Wegen, zu Wasser und zu Land, strömen die Produkte einer reichen Industrie hier zusammen, um in fernen Ländern, weit

*) Ein in Brasilien ansässiger Freund stellt uns vorstehende feuilletonistische Reiseschilderung zur Verfügung. Die Redaktion.

jenseits der Ozeane, die Bedürfnisse ferner Menschen zu befriedigen.

Aber diese riesigen Kähne kehren von dort her nicht leer zurück. In dem heimatischen Hafen glücklich wieder eingelaufen, speien sie mächtige Ballen Baumwolle und Tabak aus, unzählige Säcke Reis und Mais, Kaffee und Tee aus Brasilien, Schafwolle und Häute aus Argentinien und Australien, Fleisch und Vieh und vieles andere aus dem Norden Amerikas.

Draußen an der Wefer war es im Gegensatz zu dem Warm im Innenhafen noch kühl und friedlich. An dem Pier stand ein Häuflein gleich uns abschiedsdanger Menschen und da lag auch das kleine schmude Dampfboot, bereit, die Passagiere der „Wärzburg“ an Bord zu bringen.

Weit dort draußen auf dem Strom ruht es, das dunkle Ungetüm, weich eingebettet in milchigtem Nebel, aus seinen gelben Schornsteinen mächtige Wolken tolschwarzen Dampfes aushauchend, ein Zeichen, daß es bereits zur Ausfahrt rüstete.

Wieschnell und sicher, gleich als hätte es den graziösen Mäven, die in dumpf krächzenden, gespenstigen Scharen in dem Nebeldampf über dem Wasser hinschollen, das Fliegen abgelernt, brachte uns das Fahrboot hinüber. Noch ein letzter Händedruck, ein letztes Lebewohl und dann hinaus über das Fallreep. Nun hatte ich also die Planken des Schiffes unter den Füßen, das mich dem Lande meiner Sehnsucht entgegentragen und mir nun durch vier lange Wochen Heim sein sollte.

Im Bord angelangt, umfängt den Reiseneuling in den ersten Augenblicken heillose Verwirrung und ratlos steht er inmitten des Trubels der hin- und herrennenden Schiffskente und knatternden Labemastchinen, sieht sich nach seinen Mitreisenden und nach einer rettenden Hand um, die ihm einen Platz anweist, da er sich häuslich niederlassen kann, bis sich endlich ein Offizier oder Steward seiner annimmt und ihm den Zugang zum Zwischendeck zeigt. (Du weißt, ich gehörte bei meiner Ausreise noch nicht zu jener bevorrechteten Klasse von Menschenkindern, die sich die Annehmlichkeiten einer Reise in der mit allem erdlichen Komfort ausgestatteten Kajüte erlauben konnten.)

Auf den deutschen Dampfern befindet sich im Hinterstschiff das Zwischendeck für die Menschen III. Klasse, im Mittelschiff die Kabinen für die Angehörigen der oberen Zehntausend, die Kajüte und die Kabinen der Offiziere. In dem bei den Brasilien-dampfern meist einstöckigen Deckhaus sind die verschiedenen Salons und Kuruskabinen untergebracht. Im Vorderstschiff haust die Deckmannschaft.

Unter Zwischendeck versteht man im allgemeinen die unter dem Oberdeck gelegenen Räume, in besonderen aber diejenigen von ihnen, welche den Passagieren der III. Klasse zum Aufenthalt dienen.

Dieses Zwischendeck wird durch eiserne, wasserdichte Schotten in ebensoviele Räume geteilt, als das Schiff Luten besitzt; das sind die Deckungen, durch welche die Ladung in den Schiffsrumpf gelangt. Solcher Luten und Räume sind gewöhnlich drei und jede von ihnen faßt circa 300 bis 400 Passagiere.

Zwischen in regelmäßigen Reihen durch das ganze Zwischendeck

deck laufenden, senkrecht an Deck und Boden befestigten eisernen Stangen ruhen die aus Eisenblechstreifen gefertigten Kojen in zwei übereinander befindlichen Lagern.

Jede Kojen enthält einen Strohsack und eine Baumwolldecke. Für die Luftzufuhr in diese Räume sorgen die Windhutzen oder Ventilatoren, etwa einen halben Meter im Durchmesser haltende Eisenblechrohre, welche nach oben durch das Oberdeck laufen und deren weite Öffnungen sich nach dem Wind richten lassen, wodurch starker Zug hergestellt werden kann.

Nicht spenden, wenn auch nicht im Uebermaß, die kleinen runden Fenster oder Bullöcher mit Scheiben aus starkem Glas in Messingrahmen, welche durch eiserne Klappen mit starken Schrauben bei hohem Seegang geschlossen werden, um das Eindringen des Wassers zu verhindern. Oben auf Deck befinden sich die Aborte und die Waschräume. Zur vollständigen Ausrüstung des Zwischendeckers gehört nun noch ein Eßbesteck, bestehend aus vier Blechgefäßen, Gabel und Messer. Dies ist denn mit einer Baumwolldecke alles, was die Schiffahrtsgesellschaft dem Passagier III. Klasse an Gebrauchsgegenständen liefert und so kann ihr denn kein Mensch den Vorwurf machen, daß sie die Auswanderer, welche ja vielleicht in der Fremde die größten Entbehrungen zu dulden haben werden, etwa durch allzu großen Luxus verhöhnt. Dies gilt auch für die in der Regel vier täglichen Mahlzeiten: morgens 7 Uhr „Kaffee“ — so benamset man stolz das Getränk — Brot und „Fötsche“ Margarine; mittags Kartoffeln, Suppe und „Fleisch“ und wenn man in der Kajüte vielleicht gerade Wasserkrähen speißt, von den Blättern dieser vorzüglichen Pflanzen Gemüse; nachmittags wieder „Kaffee“ und Brot, ja oft sogar „Kuchen“;

abends Tee und einen „warmen Gang“. Weniger häufig als über die Quantität der Speisen haben sich die Passagiere über die Qualität derselben zu beklagen. Die Schuld an diesem Uebelstand liegt nach meinen Erfahrungen fast ausschließlich bei dem „Verwalter“ oder Zahlmeister, der die Verantwortung für den Proviant hat und unterwegs in den verschiedenen Luten frischen Proviant einkauft, dabei gewöhnlich stark in seine Tasche arbeitet.

Nachdem ich glücklich eine Kojen in der oberen Reihe, recht nahe beim Fenster belegt hatte, begab ich mich wieder auf Deck, um mir einmal meine anderen Reisegefährten etwas näher zu betrachten. Ich glaubte außer mir noch keinen anderen Zwischendecker an Bord gesehen zu haben. Wie sich später herausstellte, ging es den anderen Klassengenossen genau so wie mir, so nämlich, daß einer den anderen, da natürlich jeder seine beste Klust anbatte, für zur „besseren“ Gesellschaft gehörig hielt und in sich den einzigen Zwischendecker sah.

Meine Reisegefährtin bestand aus wenig Köpfen. Da war zuerst ein Sachse, seines Zeichens Schuster, mit seinem Gewerbe. Von Gesinnung trotz seiner harmlosen Wisage „Anarchist“. Lang und latschig stand er mit dem Rücken an die Brüstung gelehnt und ließ seine runden Stabsaugen dumm-verlegen im Kreise herumlaufen; von durrundlobigen Nase bis zu den Knick-

Zorget dafür, daß der „Eisenbahner“ auch vom reisenden Publikum gelesen werde!

Doppelte erhöht. Im Zollauschuß wies der sozialdemokratische Abgeordnete Seig auf die furchtbare Schädigung hin, die die Volksernährung durch die agrarischen Zölle erleidet und beantragte Zollfreiheit. Im Plenum sprach Abgeordneter Genosse Schuylmeier gegen die Zölle, aber trotz aller Warnungen sozialdemokratischer Redner ist der wahnwichtige Wuchertarif beschloffen worden, beschloffen von allen bürgerlichen Parteien und Wolf und Schreier stimmten ebenfalls ohne Bedenken dafür.

Heute kommen diese elenden Heuchler und suchen andere mit ihrer eigenen schweren Schuld zu belasten. Die Lebensmittelteuerung ist durch das Verhalten der Deutschradikalen mit verursacht, dafür haben wir den Beweis klipp und klar erbracht. Widerspreche dem, wer kann!

Das soziale Elend und der Kampf der Arbeiter.

II.

Die Angaben gelten für das Jahr 1891.*)

	Im Bezirke	
	I.	X.
Auf 10 Wohnparteien entfallen Bedienstete zur persönlichen Dienstleistung	120	14
1 Wohnung entfallen Wohnungsbestandteile aller Art	619	228
1 bewohnten Raum jeder Art entfallen Bewohner	083	210
Von 100 Bewohnern wohnen in Wohnungen aus 1 Wohnraum	141	788
100 Wohnungen sind ohne Küche	676	1294
100 anwesenden Personen sind Bettgeher	166	1012
10.000 Personen der Wohnbevölkerung starben	114	349

Die absolute und relative Sterbefrequenz der beiden Bezirke während des Jahrzehnts 1881 bis 1890 zeigt folgende Tabelle:**)

Es starben	Im I. Bezirke		Im X. Bezirke	
	im Ganzen v. 1000 Einwo.			
Im Jahre 1881	986	1353	1737	3173
" 1882	879	1276	1891	3291
" 1883	872	1269	1473	2890
" 1884	792	1166	1691	2670
" 1885	877	1258	2025	3045
" 1886	782	1150	1908	2747
" 1887	737	1088	1955	2667
" 1888	721	1068	2148	2791
" 1889	772	1147	2270	2810
" 1890	794	1184	2231	2830

Während des ganzen Zeitraumes starben im I. Bezirk 8162 Personen, im X. Bezirk 19.599 Personen. Da die Bevölkerung des I. Bezirkes im Durchschnitte des Jahrzehnts 68.083 Einwohner, die des X. Bezirkes 28.798 Einwohner zählte, so starben durchschnittlich im I. Bezirk von 1000 Einwohnern 1199, im X. Bezirke 3849 Personen, somit ungefähr 2 1/2 mal mehr. Hätte der X. Bezirk mit dem I. Bezirk gleiche Sterblichkeit gehabt, so wären nur 8178 Personen gestorben. Es starben somit um 11.421 Personen relativ mehr als in dem wirtschaftlich bestsituierten Bezirk.

*) Statistische Monatschrift 1893, Seite 265, zitiert nach der „Oesterreichischen Statistik“, Band XXXII, Heft 4.

**) Der I. Bezirk zählte im Jahre 1880 69.393 Einwohner, im Jahre 1890 67.029 Einwohner; jährliche Abnahme 0.346 Prozent. Der X. Bezirk zählte im ersten Jahre 52.136 Einwohner, im zweitgenannten Jahre 84.813 Einwohner; jährliche Zunahme 4.986 Prozent. — Die Angaben über die Zahl der Verstorbenen im statistischen Jahrbuch für Wien weichen von den Angaben im Bericht des Wiener Stadtphysikats ein wenig ab.

beinen ein verwunderliches Fragezeichen. Sein kurzes, blasses Weib neben ihm, mit dem Ghenniger Fabrikmädchens Gesicht zupfte ihn hin und wieder am Nacken, um ihn auf den einen oder den anderen seltsamen Umstand aufmerksam zu machen, worauf er dann stets seine Nase mit einem bemerkenswerten Schmunzeln nach der betreffenden Richtung einstellte. Unweit von diesen beiden unterhielt sich ein kleiner magerer Herr in steifem Hut und kurzem Ueberrock mit dem Bäcker wie mit einem alten Bekannten. Und das waren sie auch, denn der steife Hut war auf allen deutschen Schiffen dem Bäcker und Zahlmeister wohlbekannt, machte er doch diese Reise jährlich drei bis viermal. War auch einmal ein Schuster, doch heute lebt er buster von allerlei Handel zwischen Europa und Brasilien. Wenn er mich mit seinen kleinen Spitzbubenaugen ansah, was er dann tat, wenn er sich von mir unbeobachtet glaubte, war's mir immer als ob er in Gedanken überschlug, was ich für ihn wohl an Wert in harer Münze repräsentieren möge. Meine besondere Aufmerksamkeit aber erregte ein Mensch mit ungeheurer langen Weinen, welche unten in ein Paar langweilige Lackstühle modernster Façon ausliefen. Langes, mageres und grünlichblaues Gesicht mit einer gewaltigen Nase, krumm wie ein Papageienschnabel; schwarzer Frack und hellfarbige Weste. Also präsentierte sich Herr W., Kaufmann und gewesener Marinefeldwebel. Momentan kümmerte er sich auf die Brüstung und bohrte mit seiner langen Nase nachdenklich Löcher in den Nebel. Da war noch weiter eine Familie, bestehend aus den Eltern, drei Mädchen und einem Jüngling in den Flegeljahren. Von den Mädchen mochte die älteste etwa 17, die zweite 14 und die dritte 9 Jahre zählen. Alle drei rotwangig, rundlich und mit einem schmissigen Zug in den Gesichtern, der bei der 17jährigen entschieden am ausgeprägtesten hervortrat. Der Vater dieser hoffnungsvollen Jugend erinnerte mich sogleich an den guten Jochen Fritz Reuters. „Dot d'r denn au' alles besam?“ wandte er sich soeben an seine um ihn oder vielmehr um die kleine rundliche Frau versammelte Familie, „den Schin'n und 'n Kas geh' ich jaibr an'n Korb nei gestekt, ob's doh 'r vielleicht ne 'n Wein v'rgass'n hat.“ Pass, Pass, stieß er dann einige kräftige Rauchwolken aus seiner Pfeife zur Bekräftigung dieser Ermahnung, wobei ihm nach jedem Zuge die linke Seite der Unterlippe gewichtig einen Zoll tiefer hinunterklappte. „Weloh uns doch en Ruh' mit dem Gestraß, 's es jo esu oll's besam“, antwortete ihm sein sanftes Töchterchen, die „Joo“, die älteste. „Mudder, Mudder! guck emol har, das Weibsvoll gehot ja Fu'n' uol' verwunderte sich die zweite und stuppste die „Mudder“ in die Seite. „Dumme Dies' des is jo en Kine'r, die gehon'n a gerobe esu os wie de Weibsvoll'r Zeppe hin'n heng'n.“ befehrte sie, seine Stirne in würdige Falten legend der Vater. Soeben begaben sich nämlich einige dieser besopften Söhne des himmlischen Reiches, deren eine ganze Anzahl unter der deutschen Flagge auf den Dampfern als Kohlentimmer fronden, in den Kesselraum an ihre schwere Arbeit.

Von den deutschen Schiffarbeitern werden diese gelben Arbeitskollegen nicht gerade mit freundlichen Blicken betrachtet,

In den einzelnen Jahren starben im X. Bezirk relativ mehr als im I. Bezirk:

1881	1882	1883	1884	1885	1886	1887	1888	1889	1890
996	1158	978	959	1171	1105	1158	1326	1343	1227

Das sind die Menschenopfer der modernen Zeit. Es hat sich nur die Form geändert. Weil die Opfer, die heute dem Moloch dargebracht werden, nicht bluten, glauben wir in der Zivilisation Fortschritte gemacht zu haben. Ob die Menschen mit oder ohne Schaugepränge geopfert werden, ändert an der Tatsache nichts, daß wir Barbaren sind.

Die hohe Sterblichkeitsziffer des X. Bezirkes zeigt keine österreichische Stadt; im Jahre 1891 starben sogar 349 von 10.000 Einwohnern. Selbst Tarnopol hatte eine kleinere Sterblichkeit: 348.**) Aber, wie schon erwähnt, die Sterbeziffer würde um ein Bedeutendes noch in die Höhe schnellen, beziehungsweise sinken, wenn nur Proletarier in dem einen und nur Wohlhabende in dem anderen Bezirk wohnten.

Und welch große materielle Opfer kostet der armen Bevölkerung ihre geringe körperliche Widerstandskraft! Die Summen, welche ihnen durch Bestreitung der Kurkosten, der Verpflegung und durch Erwerbsverlust entgehen, betragen Millionen. Das Wiener Stadtphysikat weist nach, daß durch Verringerung der Sterblichkeit der Wohnbevölkerung in dem Jahrzehnt 1881/90 gegen das vorhergehende Jahrzehnt die Summe von 16.673.600 Kr. erspart worden ist und legt seiner Berechnung die allgemein anerkannte Annahme Bettensofers zugrunde daß auf jeden Todesfall ungefähr 34 Krankheitsfälle kommen, die durchschnittliche Krankheitsdauer ungefähr 20 Tage beträgt und die Verpflegungs- und Krankheitskosten nur 2 Kr. per Tag betragen. Suchen wir auf dieselbe Weise, was der Proletarier des X. Bezirkes und der Bürger des I. Bezirkes an Krankheits- und Verpflegungskosten während desselben Zeitraumes zahlen mußte.

Es betragen die Krankheits- und Verpflegskosten in Gulden:

Im Jahre	Im I. Bezirke		Im X. Bezirke	
	im Ganzen	per Kopf	im Ganzen	per Kopf
1881	636.480	9.20	1.181.160	21.58
1882	597.720	8.67	1.285.880	22.38
1883	592.960	8.63	1.195.240	19.65
1884	588.560	7.87	1.149.880	18.17
1885	596.360	8.74	1.377.000	20.71
1886	531.760	7.82	1.297.440	18.59
1887	501.160	7.39	1.329.400	18.14
1888	490.280	7.28	1.460.640	19.00
1889	524.960	7.80	1.543.600	19.11
1890	539.920	8.05	1.517.080	17.88

Die Gesamteinnahme der Krankheits- und Verpflegskosten, welche die Wohnbevölkerung des I. Bezirkes zu zahlen hatte, beträgt 5.550.160 fl., per Kopf im Durchschnitt des Jahrzehntes fl. 8.15. Die Gesamtsumme der Krankheits- und Verpflegskosten, welche die Wohnbevölkerung des X. Bezirkes zu zahlen hatte, beträgt 13.327.320 fl., per Kopf im Durchschnitt des Jahrzehntes fl. 19.37, das ist ungefähr 2 1/2 mal so viel als im I. Bezirk. Hätte der X. Bezirk mit dem I. Bezirk gleiche Sterblichkeit gehabt, so hätten die Krankheitskosten nur 5.561.040 fl. betragen. Die Proletarier des X. Bezirkes zahlten somit 7.766.280 fl. relativ mehr.

Beachtenswert ist ein Vergleich der beiden Bezirke in Bezug auf die Krankheiten, die den Tod herbeigeführt haben.

Es starben im Jahre 1890 von je 10.000 Bewohnern:

*) Statistische Monatschrift, 1893, Seite 254.

denn sie bilden vermöge ihrer extremen Bedürfnislosigkeit eine stets mobile Garde arger Lohnbrüder.

Während ich diese Betrachtungen über meine Umgebung anstellte, hatte sich unser Dampfboot langsam in Bewegung gesetzt; wir steuerten gemach dem Ausgange der Weser, der offenen See zu.

Ein eisiger Wind schauerte uns von dort her entgegen und schon nach kurzer Fahrt machte sich die größere Nähe des Meeres, dessen salzige Wasser sich bereits stark mit denen des Flusses mischten, durch ein leises Schwanken des Schiffes bemerkbar. Kaum hatte ich diese Wahrnehmung gemacht, als sich bei der Mehrzahl meiner Reisegenossen auch schon die ersten Zeichen der gefährlichsten Seerkrankheit einstellten, wie ich aus den ängstlich bleichen Wäsen, besonders des weiblichen Teiles, schließen konnte. Es war vorauszu sehen, daß der alte boshafte Legir noch am Tage unserer Ausfahrt von manchem Weiblein und vielleicht auch Männlein seinen nichts weniger als appetitlichen Tribut einfordern würde. Ich verpörrte für meinen Teil vorläufig noch kein menschlich Rühren in meinen Eingeweiden und blieb auch während der ganzen Reise vollständig unberührt von dem Uebel.

Der Abend brach herein und auf dem Deck wurde es allgemach ruhig, denn einer nach dem anderen meiner Gefährten hatte sich, vor der eisigen Weise und dem dunklen Orange seiner Eingeweide flüchtend, hinunter in seine Kojen begeben, in der Hoffnung, den Umlaufgelenken seines Magens durch ruhiges Liegen einen Damm entgegenzusetzen. Bald war ich allein in meiner warmen Ecke hinter dem Deckhause und konnte mich ungestört meinen Vergangenenheits- und Zukunftsgeanken überlassen.

Die dunklen Wasser rauschten ihre alte, alte Melodie und sangen mir von längst entschwundenen Zeiten und Geschlechtern. Und viel, unendlich vieles können sie erzählen: von jenem stolzen Raubvögel, den Normannen und den Angelsachsen, deren kleine Erer ihre Wogen einst der Küste längs getragen, Raubritter der See, der Schrecken aller Handelsfahrer. Ihn schümmern lange, lange ihre wilden Scharen in Eintracht bei den schlauen Wessersäulen auf dem tiefen Grunde und ihre Gerippe sind die stillen heimlichen Gemächer von allerhand unheimlichen Geister. Wie vielen Mut und stolze Kraft, wie viele Hoffnung und Verzweiflung und wie viel Feigheit, Grausamkeit und Niedertracht, du unendliches Meer, haben deine Fluten wohl erfaßt im Laufe der Jahrtausende? Doch immer und immer wieder, trotz der unermeßlichen Opfer, die sie den Geistern der dunklen Tiefe darbringen mußte, nimmt die wachsende Menschheit in Scharen ihren Weg über die endlose Wasserwüste. Immer vollkommener und gewaltiger werden von Jahr zu Jahr die Werkzeuge, mit denen der strebende Menschengestirb die Naturgewalten dienstbar macht; was einstmalis dräuende Gefahr, ist heute helfende Kraft.

Aus der Tiefe des Schiffsrumpfes herauf tönen dumpf die Kolbenstöße der unablässig arbeitenden Maschine, die von der Schraube aufgewühlten Kielwasser rauschen einfürmig durch die schweigende Nacht.

An Krankheiten des gesamten Nervensystems	Im Bezirke	
	I	X
128	338	
Krankheiten der Atmungsorgane	207	582
Krankheiten der Kreislauforgane	133	98
Krankheiten der Verdauungsorgane	79	355
Injektionskrankheiten	45	238
Lungentuberkulose	198	552

Nur eine Krankheitsgattung kommt im I. Bezirk häufiger vor als im X. Bezirk: die Krankheiten der Kreislauforgane. Der Proletarier hat keine Zeit, diesem Leiden eine besondere Aufmerksamkeit zu schenken. In den meisten Fällen gestattet es ihm, dem Broterwerb nachzugehen, bis ein anderes akutes Leiden hinzutritt und seinem Leben ein Ende macht.

Der aufreibende, schwere Kampf ums Dasein kommt in der hohen Zahl der Erkrankungen der Nerven und Atmungsorgane zum Ausdruck; die ungeeignete und unzulängliche Ernährung in den zahlreichen Krankheiten der Verdauungsorgane und der Lunge, die ungünstigen Wohnungsverhältnisse in den häufig auftretenden Infektionskrankheiten. Die Lungenschwindsucht ganz besonders läßt einen tiefen Blick in die physischen und wirtschaftlichen Verhältnisse einer Bevölkerung zu. Im Staatsdurchschnitt entfallen ungefähr 37 an Tuberkulose Verstorbene auf 10.000 Einwohner; im X. Bezirk aber während der Jahre 1887 bis 1890: 47, 60, 59, 55. Auch das industrielle Vorkriegsberg, dann die dicht bewohnten nördlichen slawisch-deutschen Provinzen und Niederösterreich und Triest stehen über dem Staatsdurchschnitt. Die möglichste Hebung der Ernährung und Kräftigung des Organismus habe sich noch unter allen Umständen und an allen Orten als das sicherste Heilmittel erwiesen. Für den Reichen ist in dieser Hinsicht bald gesorgt; es handelt sich aber darum, auch dem Armen in menschenwürdiger Weise zu helfen oder doch mindestens seine Lage zu erleichtern und erträglich zu machen. So lange der Arme arbeiten kann, schleppt er sich fort, um endlich in einem Krankenhaus Hilfe zu suchen und sich dort zu Tode zu hängen, zu eigener Qual und der seiner Nachbarn.**) Nach den Angaben des Professors Schrötters sind in den drei großen öffentlichen Krankenanstalten Wiens jährlich im Durchschnitt 3400 Tuberkulose. Aber alle Bemühungen dieses Gelehrten, ein Asyl für Brustkranke zu errichten, scheiterten an dem Kostenpunkt. Dies zusammengehalten mit der Tatsache, daß 33 böhmische Magnaten 238 Schlösser und 37 Palais besaßen, beweist deutlich, daß der herrschenden Klasse jedes Mitleids- und Gerechtigkeitsgefühl abhanden gekommen ist.

Eine reiche Ernte hält der Tod unter den Kindern der Armen. Nach Wappaus sterben in Europa durchschnittlich 19 von 100 lebend Geborenen bis zum Ende des ersten Lebensjahres. Die Kindersterblichkeit in Wien steht weit über dem europäischen Mittel: 23.90, 23.55, 23.41, 24.80 Prozent in den Jahren 1887 bis 1890, wobei die in der Gebär- und Findelanstalt geborenen und verstorbenen Kinder nicht gerechnet sind; und diese hohe Sterbefrequenz Wiens wird einzig und allein durch die hohe Sterbefrequenz im X. Bezirk hervorgerufen; denn im Jahre 1887 steigt dieselbe nur noch im III. und V. Bezirk etwas über 25 Prozent (26.84 Prozent, beziehungsweise 25.92 Prozent), 1888 gibt es, vom X. Bezirk abgesehen, überhaupt keinen Bezirk, der 25 Prozent aufwiegt; 1889 steigt wieder nur im III. und V. Bezirk die Sterblichkeit auf 25.51 Prozent und 25.57 Prozent und im Jahre 1890 im III., V. und VIII. Bezirk auf 25.81 Prozent, 25.17 und 25.08 Prozent. Der X. Bezirk dagegen weist 32.65, 30.88, 32.06 und 32.45 Prozent auf. Als Folie mögen die Zahlen aus dem I. Bezirk dienen, die tief unter dem europäischen Mittel stehen: 13.46, 10.95, 11.73, 15.40 Prozent. Was für eine gesunde Stadt wäre Wien ohne Favoriten!

Hunger und Kummer zerstören aber nicht nur den Körper, sondern auch den Geist. Nahrungsjorgen, Ueberanstrengung, heftige Gemütsbewegung richten arge Verwüstungen im menschlichen Geiste an. Es ist wohl heute allgemein zugegeben, daß die Geisteskrankheiten nicht allein das Ergebnis endemisch pathologischer, sondern auch mangelhafter sozialer Verhältnisse sind. Auf den letzteren Grund weist der Umstand hin, daß die größere Hälfte aller Geisteskranken irrsinnig ist, also auf einer höheren Altersstufe krank geworden ist. Der Irzinn zeigt sich besonders stark nach dem 25. Lebensjahr, wo der Mensch schon mitten im Kampf um seine Existenz steht, und erreicht seine größte Ausbreitung unter den 36 bis 40jährigen Männern. Kein Wunder, daß der Mann, der in diesem Alter noch keine gesicherte Existenz hat, körperlich und geistig aufgerieben ist. Die Zahl der Geisteskranken in Oesterreich stieg von 45.529 im Jahre 1880 auf 51.822 im Jahre 1890 um nahezu 14 Prozent, während die Bevölkerung in demselben Zeitraum nur um 7.6 Prozent zugenommen hat. Unsere Kultur, unsere Wirtschaftsordnung kann den Irzinn nicht los werden, züchtet ihn. So wie er in den wirtschaftlich rückständigen Provinzen Oesterreichs am seltensten vorkommt, so auch in den südlichen und östlichen Ländern Europas.

Für unrichtig halte ich Kautskys Ansicht, die er in seinem Buche über die Ueberbevölkerung ausspricht, wonach die Ehe einen wohltätigen Einfluß in dieser Beziehung ausübe. Er stützt diese Ansicht durch die Tatsache, daß es unter den Geisteskranken mehr Unverheiratete als Verheiratete gibt. Sie wurden doch nicht deshalb, weil sie nicht geheiratet haben, irrsinnig, sondern sie haben nicht geheiratet, weil sie die materielle Grundlage für den häuslichen Herd trotz alles Ringens nicht gewinnen konnten und deshalb den Verstand verloren. Die Erfolglosigkeit ihrer Mühen und nicht das Fölkidat ist die Ursache des Irzinnis. Inwiefern das eheliche Leben von Einfluß auf das Geistesleben etwa ist, darauf könnte eine Statistik der Irzinnigen unter den katholischen Geistlichen die Antwort erteilen.

Wenn Körper und Geist durch den erbitterten Kampf um das tägliche Brot im eigentlichen Sinne des Wortes zerrüttet sind, woher soll der Mensch die Kraft nehmen, sich den Sitten anzupassen, die an den Leib einer wohlhabenden Bevölkerung zugeschnitten sind; denn diese gibt den Ton an. Diejenigen Sitten wurden im großen und ganzen eingeführt, welcher der wohlhabenden, der herr-

*) v. Schrötters Vortrag, gehalten im wissenschaftlichen Klub 1889; zitiert im Bericht des Wiener Stadtphysikats für 1890. Seite 726.

schenden Volksklasse angenehm und vorteilhaft waren, und diesen Sitten mußte sich die wirtschaftlich unterjochte Volksklasse fügen; die Beachtung derselben wird erzwingen, sie sind gesetzlich. Eine übermenschliche Selbstüberwindung fordert man von dem Proletarier, den sein und seiner Kinder Hunger peinigt. Wenn bei Eintritt einer wirtschaftlichen Krise Tausende brotlos werden, so macht man die Unternehmer nicht persönlich verantwortlich und mit Recht; denn die Produktion und den Absatz beherrscht nicht mehr der Mensch, sondern jene Dämonen. Wenn aber dann ein Familienvater, dessen Kinder zur Auszehrung und Athachitis verdammt sind, aus Not einen Laib Brot stiehlt, so wird er persönlich verantwortlich gemacht und nicht das System, welches ihn zwingt, zu stehlen oder zu verhungern. Nach unseren Sitten wird die Armut zwar nicht als Verbrechen behandelt, — man ist dazu viel zu gebildet — wohl aber die Lagen, zu denen der Arme gezwungen wird. „Ich stand vor der Alternative, entweder zu betteln oder zu stehlen, welche Vergehen ich pldglich unter einem ganz neuen Gesichtswinkel betrachtete,“ erzählte der Predigtamtskandidat Wangemann.

Zu den Tabellen der Staatseisenbahngesellschaft.

In der Nr. 23 des „Eisenbahner“ vom 10. August 1909 haben wir im Einleitungsartikel zu den Südbahntabellen ähnliche Tabellen auch für andere Bahnen zu veröffentlichen zugesagt. Hier folgen nun die vergleichenden Tabellen der Gehalts- und Quartiergeldbezüge sowie der Borrückungsverhältnisse bei der Staatseisenbahngesellschaft. Bekanntlich wurden nach der passiven Resistenz im Jahre 1905 bei den k. k. Staatsbahnen, der Südbahn und der damaligen k. k. B. automatische Borrückungsfristen festgelegt. Bei der Staatseisenbahn konnte man damals eine Automatik noch nicht erreichen, es blieb noch weiter bei den usuellen, den unter dem Worte „kann“ berücksichtigten Borrückungsfristen. Das Gros des Personals dürfte wohl nach einem bestimmten Schlüssel vorgedrückt sein, mißliebige Personen konnte man aber in einer Gehaltsklasse ewige Zeiten sitzen lassen, während wieder Günstlinge, je nach der Protektion, die Stufenleiter erstaunend rasch emporstiegen. Erst der Bewegung im Jahre 1907 und der damaligen passiven Resistenz ist es zu danken, daß das Personal der St. E. G. eine Automatik erhielt und es so der Willkür einzelner Vorgesetzten im großen und ganzen doch mindestens im Punkte der Borrückung entzogen war.

Unsere Aufgabe war nun, in den Tabellen den Fortschritt, den die Bediensteten der St. E. G. durch die Automatik vom 1. Oktober 1907 erreichten, ziffernmäßig nachzuweisen. Wir taten dies, indem wir den usuellen Borrückungsverhältnissen vor 1. Oktober 1907 die automatischen Borrückungsverhältnisse nach dem 1. Oktober 1907, die noch gegenwärtig gelten, entgegensetzten. Den Schlüssel für die usuellen Borrückungsfristen vor dem 1. Oktober 1907 hat uns die Direktion der St. E. G. bereitwilligst bekanntgegeben und uns so ermöglicht, die Vergleiche auf einer festen Grundlage aufzubauen.

Mit Rücksicht auf die bevorstehende Ueberleitung der Bediensteten der Staatseisenbahn in das k. k. Staatsbahnschema haben wir in der dritten durch einen fetten Strich und durch fetten Druck gekennzeichneten Kolonne den gegenwärtigen Verhältnissen der Bediensteten der St. E. G. jene der k. k. Staatsbahnen in Vergleich gezogen. Hierbei sei

um jedem Mißverständnis vorzubeugen, ausdrücklich hervorgehoben, daß wir auch hier bei den Dienern in den Staatsbahntabellen wie bei den Südbahntabellen die Borrückungsfrist von der Gehaltsklasse 1000 auf 1100 Kr. nicht wie in der offiziellen Automatik der k. k. Staatsbahn festgesetzt mit drei, sondern mit zwei Jahren angenommen haben, weil wir zuversichtlich erwarten, daß ein Zugeständnis, das schon im Dezember v. J. der Organisation offiziell gemacht wurde, nicht übergangen wird, um so mehr, als den in dieser Sache beim Eisenbahnministerium intervenierenden Abgeordneten Genossen Tomšič und Müller die Erfüllung dieses Zugeständnisses zugesagt wurde. Die ganze Arbeit ist vier Tabellen geteilt:

1. Eine Tabelle für jene Unterbeamten, die nach einem kurzen Provisorium direkt zu Unterbeamten ernannt werden,
2. eine Tabelle für jene Unterbeamten, die aus dem Dienersstand hervorgehen,
3. eine Tabelle für jene Diener, die nach zur Zeit der usuellen Borrückungsfristen, also vor dem 1. Oktober 1907, nach Erreichung einer gewissen Gehaltsklasse automatisch zu Unterbeamten ernannt wurden. Zu dieser sei gleich bemerkt, daß wir, um einen Vergleich überhaupt zu ermöglichen, bei der Automatik nach 1. Oktober 1907 und der k. k. Staatsbahnen annahmen, daß die Ernennung bei einzelnen Kategorien auch hier automatisch, zumindest nach derselben Zeit wie bei den usuellen Borrückungsverhältnissen vor 1. Oktober 1907, erfolgt, während jetzt tatsächlich in der großen Mehrzahl die Unterbeamtenkategorie wohl früher, oft bedeutend früher erreicht wird,
4. schließlich eine Tabelle für Diener.

In allen vier Tabellen sind, wie bei den Südbahntabellen, die einzelnen Kategorien namentlich angeführt untereinandergerichtet und die gegenwärtig geltenden Titel fett gedruckt. In der nächsten mit „Regulierung“ bezeichneten Rubrik sind die einzelnen Borrückungsverhältnisse nach, und zwar „Usus“ (die usuellen Borrückungsfristen) vor 1. Oktober 1907, „Automatik nach 1. Oktober 1907“ und schließlich die gegenwärtig bei der „k. k. Staatsbahn“ geltende Automatik als nähere Bezeichnung eingefügt. Die Gehalts- und Quartiergeldansätze sind dann in den weiteren gleichmäßigen Feldern derart eingestellt, daß die am Kopfe fortlaufenden Zahlen genau angeben, nach welchem Dienstjahre die in diesem Feld eingefegte Gehaltsklasse erreicht wird.

Bei der Verwendungskategorie der Lokomotivführeranwärter zum Beispiel ist (siehe Tabelle III) gegenwärtig nach der Automatik vom 1. Oktober 1907 der Anfangsgehalt 900 Kr., das Quartiergeld 350 Kr., in dem mit 2 bezeichneten Felde ist nun die nächste Gehaltsklasse von 1000 Kr. Gehalt und 350 Kr. Quartiergeld eingefegte, das heißt, daß der Lokomotivführeranwärter nach zwei Dienstjahren (oder im dritten Dienstjahre) diesen (1000 Kr. Gehalt, 350 Kr. Quartiergeld) erreicht, in dem mit 5 bezeichneten Felde ist wieder die nächste Gehaltsklasse (1100 Kr. und 400 Kr.) eingefegte, das heißt, daß er nach weiteren drei Dienstjahren, das ist nach fünf Dienstjahren, diese Gehaltsklasse erlangt. Zwischen dem Felde 7 und 8 ist ein fetter Strich, der anzeigt, daß nach sieben Dienstjahren die Ernennung zum Unterbeamten automatisch erfolgen soll u. s. w.

Um die Wirkungen der durchgeführten Reformen scharf und deutlich hervortreten zu lassen, ist dann am Schluß das Einkommen, welches der Bedienstete bezogen hätte, wenn er 30 Jahre nach dem Usus vor 1. Oktober 1907 gedient hätte und weiters das Einkommen, welches er in derselben Zeit bei der Automatik vom 1. Oktober

1907 sowie das Einkommen, welches der k. k. Staatsbahner derselben Kategorie und in derselben Zeit nach seiner neuesten Automatik beziehen wird, ausgeworfen. Die 30jährige Dienstzeit ist selbstverständlich nur als Berechnungsschlüssel zur Vergleichsermöglichung gewählt worden. Die Differenz, die sich während der gewählten 30 Jahre nach dem Usus (vor 1. Oktober 1907) und der Automatik nach 1. Oktober 1907 und der k. k. Staatsbahnautomatik im Einkommen ergibt, ist in den letzten zwei Rubriken sowohl in der Gesamtsumme als in einzelnen Jahresdurchschnitten ermittelt worden. In einem Beispiel soll das verständlich gemacht werden: Der Lokomotivführeranwärter hätte nach dem Usus vor dem 1. Oktober 1907 in 30 Jahren 44.200 Kr. an Gehalt und 15.720 Kr. an Quartiergeld bezogen. Nach der Automatik vom 1. Oktober 1907 stellt sich sein Bezug an Gehalt auf 51.600 Kr., an Quartiergeld auf 17.350 Kr. Der Vergleich ergibt also eine Differenz von 7.400 Kr. an Gehalt, 1.630 Kr. an Quartiergeld, so daß sich demnach das Einkommen des Lokomotivführeranwärters für 30 Dienstjahre um 9030 Kr. erhöht hat, was im Jahresdurchschnitt 301 Kr. ausmacht. Nach der k. k. Staatsbahnautomatik hätte der Lokomotivführeranwärter in 30 Dienstjahren 57.700 Kr. an Gehalt, 19.700 Kr. an Quartiergeld bezogen, gegenüber der Automatik der St. E. G. vom 1. Oktober 1907 also um 6100 Kr. mehr an Gehalt und 2350 Kr. mehr an Quartiergeld, so daß nach der k. k. Staatsbahnautomatik sich das Einkommen des Lokomotivführers in 30 Dienstjahren zusammen um 8450 Kr. höher stellt, was im Jahresdurchschnitt ein Mehr von 282 Kr. ausmacht, das heißt in der Staatsbahnautomatik würde der Lokomotivführer durchschnittlich jährlich um 282 Kr. mehr an Gehalt und Quartiergeld beziehen, als er nach der Automatik der St. E. G. vom 1. Oktober 1907 beziehen wird. Nach der Verstaatlichung jedoch wird ein Lokomotivführeranwärter, beziehungsweise Lokomotivführer gegenüber dem vor 1. Oktober 1907 geltenden usuellen Borrückungsverhältnis durchschnittlich um jährlich 301 Kr. + 282 Kr. = 583 Kr. gewinnen.

Diese und weitere Ziffern drücken klar und deutlich die großen Erfolge der Gewerkschaft aus. Sie sagen zum Beispiel beim Lokomotivführer, daß er für die eingezahlten Gewerkschaftsbeiträge von jährlich zirka 26 Kr. einen Profit von jährlich zirka 583 Kr. erzielt, gewiß kein schlechtes Geschäft, die anderen materiellen und moralischen Erfolge gar nicht mitgerechnet. Und wie sich die Rechnung für die Lokomotivführer günstig stellt, so stellt sie sich auch für alle anderen Kategorien mehr oder weniger vorteilhaft.

Es geht aus den Tabellen auch klar hervor, daß die Bediensteten der Staatseisenbahngesellschaft durch die Verstaatlichung und die nun folgende Ueberführung in das k. k. Staatsbahnschema bedeutende Vorteile erringen werden. Ja, die Tabellen selbst können bei der Ueberführung als nützlicher Beleg dienen. Und so ist mit diesen Tabellen gewiß auch wieder eine nützliche Arbeit geleistet worden, die näher zu studieren den Beteiligten, also den Bediensteten der St. E. G. ganz besonders empfohlen wird. I. A.

Bei dieser Gelegenheit sei bemerkt, daß sich in die Südbahntabellen, Diener, Kategorie: Wasserleitungsaufscherer etc., ein Fehler eingeschlichen hat, indem bei den Gehaltsklassen 1700 und 1800 Kr. ein Quartiergeld von 700 Kr. statt von nur 600 Kr. eingefegte wurde, demnach reduziert sich das in 30 Dienstjahren bezogene Quartiergeld von 16.700 Kr. auf 15.000 Kr., die Gesamterhöhung von — 400 Kr. auf — 1400 Kr., der Jahresdurchschnitt von 103 Kr. auf 73 Kr.

Vergleichende Tabellen

der Gehalts- und Quartiergeldbezüge seit den Verbesserungen anlässlich der passiven Resistenz im Jahre 1905 für die Staatseisenbahn-Gesellschaft. Unterbeamte, im Wege der Erstanstellung ernannt.

Verwendungs-kategorie	Regulierung	Erreicht nach Dienstjahren																												Wesentlich an Gehalt u. Quartiergeld nach 30 Dienstjahren	Gesamterhöhung	Jahresdurchschnitt der Erstanstellung		
		Anfang	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	27	29	34				39	
		an Gehalt und Quartiergeld in Kronen																															in Kronen	
Werkmeister	Usus vor 1./X. 1907	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																								76600		
	Automatik nach 1./X. 1907	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																						68400	8200	259
	k. k. St. B.	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																						68600	200	7
Bahmeister, Signalmeister (früher Blockmeister)	Usus vor 1./X. 1907	1000	1100	1200	1400	1600	1800	2000																								49200		
	Automatik nach 1./X. 1907	1200	1300	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600																						57400	8200	303
	k. k. St. B.	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																						68600	11200	503
Signalmeister (früher Telegraphenmeister)	Usus vor 1./X. 1907	1200	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800																						51800		
	Automatik nach 1./X. 1907	1200	1300	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600																						57400	5600	167
	k. k. St. B.	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600	2800	3000																						68600	11200	503
Kanzlisten (früher Kanzleiexpedienten)	Usus vor 1./X. 1907	1000	1100	1200	1400	1600	1800	2000																								47500		
	Automatik nach 1./X. 1907	1200	1300	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600																						57400	9900	370
	k. k. St. B.	1200	1300	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600																						57400	—	—
Stationmeister (früher Stationsexpedienten)	Usus vor 1./X. 1907	1000	1100	1200	1400	1600	1800	2000																								49600		
	Automatik nach 1./X. 1907	1200	1300	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600																						57400	7800	280
	k. k. St. B.	1200	1300	1400	1600	1800	2000	2200	2400	2600																						57500	100	10

Anmerkung: Die obere größere Zahl gibt immer die Höhe des Gehaltes, die untere kleinere die Höhe des Quartiergeldes an. Die dritte mit k. k. Staatsbahn bezeichnete Kolonne mit fettgedruckten Ziffern giebt die bei der k. k. Staatsbahn mit 1. Jänner 1909 in Kraft getretenen Verbesserungen in der Automatik gegenüber den bei der Staatseisenbahngesellschaft gegenwärtig bestehenden Verhältnissen in Vergleich. Das Zeichen — heißt Minus = weniger.
 1 Inbegriffen die in die Pension einrechnbare Alterszulage von 100 Kr.

Unterbeamte, die aus der Dienerkategorie hervorgingen, bei der k. k. Staatsbahn, die vor inklusive 1. Jänner 1909 exant wurden oder aber mindestens fünf Dienstjahre in der Dienerkategorie zugebracht haben.

Table with columns: Verwendungskategorie, Regulierung, Erreicht nach Dienstjahren (1-29), Gehalt und Quartiergeld in Kronen, and in Kronen. Rows include categories like Werkmeister, Maschinenmeister, Bahnmeister, Signalmeister, Lokomotivführer, Ranglisten, Stationsmeister, Wagenmeister, Wagenrevisor, Zugrevisor, Beleuchtungsmeister, Magazinmeister, Oberkonduktoren, and Platzmeister.

Anmerkung: Die obere größere Zahl gibt immer die Höhe des Gehaltes, die untere kleinere Zahl die Höhe des Quartiergeldes an. Die dritte mit k. k. Staatsbahn bezeichnete Kolonne mit fettgedruckten Ziffern zieht die bei der k. k. Staatsbahn seit 1. Jänner 1909 geltenden Verbesserungen in der Automatik gegenüber den bei der Staatsbahngesellschaft gegenwärtig bestehenden Verhältnissen in Vergleich. Das Zeichen - heißt Minus = weniger.

1 Inbegriffen die in die Pension einrechenbare Alterszulage von 100 Kr.

Zur richtigen Vergleichsmöglichkeit wurde bei dieser Kategorie dem früheren (vor 1. Oktober 1907) Anfangsgehalt von 1800 Kr. auch für jetzt ein solcher von 1800 Kr. zur Grundlage der Berechnung gegenüber gestellt, da der gegenwärtige verminderte Anfangsgehalt von 1400 Kr. eigentlich keine Schwächung bedeutet, sondern nur die frühere Ernennung zum Maschinenmeister ermöglicht.

Diener, die nach dem Ufus vor 1. Oktober 1907 automatisch zu Unterbeamten ernannt wurden.

Verwendungs- kategorie	Regulierung	Erreicht nach Dienstjahren																																			Gesamt an Gehalt u. Quartiergeld nach 30 Dienstjahren	Gesamtentlohnung	Schreibenschnitt der Gesamtentlohnung																												
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	27	29	32	35																																					
		an Gehalt und Quartiergeld in Kronen																																						in Kronen																											
Unterlokomotivführer jetzt Lokomotivführer- anwärter als Diener u. Lokomotivführer als Unterbeamte	Ufus vor 1./X. 1907	900 350	1000 480		1200 480		1300 480		1400 480		1600 600		1800 600		2000 700		2200 700		2400 800		2600 800		2800 1000		3000 1000		3100 1000		44200 15720		51600 17350		7400 1630	301																																	
	Automat. nach 1./X. 1907	900 350	1000 480		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1600 600		1800 600		2000 700		2200 700		2400 800		2600 800		2800 1000		2700 800		44200 15720		51600 17350		7400 1630	301																																	
	F. F. St. B.	1000 350	1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1600 600		1800 600		2000 700		2200 700		2400 800		2600 800		2800 1000		3000 1000		3100 1000		57700 19700		6100 2350	232																																			
Ladeaufsichter Magazinsaufsichter als Diener, Magazinsmeister Magazinsmeister als Unterbeamte	Ufus vor 1./X. 1907	800 350	900 350		1000 480		1100 480		1200 480		1400 600		1600 600		1800 600		2000 700		2200 700		2400 800		2600 800		2800 1000		2700 800		39400 15360		49200 16550		9800 1190	366																																	
	Automat. nach 1./X. 1907	900 350	1000 350		1100 350		1200 400		1300 400		1400 500		1600 500		1800 600		2000 700		2200 700		2400 800		2600 800		2800 1000		2300 700		39400 15360		49200 16550		9800 1190	366																																	
	F. F. St. B.	1000 350	1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1600 600		1800 600		2000 700		2200 700		2400 800		2600 800		2800 1000		2700 800		2300 700		55400 18300		6200 1750	265																																			
Kondukteure als Diener, Oberkon- dukteure als Unterbeamte	Ufus vor 1./X. 1907	700 350	800 350		900 350		1000 480		1100 480		1200 480		1300 500		1400 500		1500 600		1600 600		1800 600		2000 700		2200 700		2400 800		30500 12950		44100 15250		13600 2250	530																																	
	Automat. nach 1./X. 1907	800 350	900 350		1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1600 600		1800 600		2000 700		2200 700		2400 800		2600 800		2300 700		30500 12950		44100 15250		13600 2250	530																																	
	F. F. St. B.	900 350	1000 400		1100 400		1200 500		1300 500		1400 600		1500 600		1600 700		1800 700		2000 800		2200 800		2400 900		2600 1000		2700 1000		47000 16400		2900 1150	135																																			
Stationensaufsichter als Diener, Stationsmeister jetzt Platzmeister als Unterbeamte	Ufus vor 1./X. 1907	900 350	1000 480		1100 480		1200 480		1300 500		1400 600		1600 600		1800 600		2000 700		2200 700		2400 800		2600 800		2800 1000		2700 800		41800 16080		49200 16550		7400 470	262																																	
	Automat. nach 1./X. 1907	900 350	1000 480		1100 480		1200 480		1300 500		1400 600		1600 600		1800 600		2000 700		2200 700		2400 800		2600 800		2800 1000		2300 700		41800 16080		49200 16550		7400 470	262																																	
	F. F. St. B.	1000 350	1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1600 600		1800 600		2000 700		2200 700		2400 800		2600 800		2800 1000		2700 800		2300 700		55400 18300		6200 1750	265																																			
Diener.																																																																			
Besehtigungsauf- sichter (früher Ober- Inspekt auf den Linien) Wagenverkehrs- aufsichter	Ufus vor 1./X. 1907	900 350	1000 480		1100 480		1200 480		1300 500		1400 600		1600 600		1800 600		2000 700		2200 700		2400 800		2600 800		2800 1000		2700 800		39600 15360		40400 14950		800 1010	7																																	
	Automat. nach 1./X. 1907	900 350	1000 480		1100 480		1200 480		1300 500		1400 600		1500 600		1600 600		1700 600		1800 600		1900 600		2000 700		2100 700		2200 700		39600 15360		40400 14950		800 1010	7																																	
	F. F. St. B.	1000 350	1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600		1600 600		1700 600		1800 600		1900 600		2000 700		2100 700		2200 700		2300 700		44000 15700		3600 750	145																																			
Besehtigungsauf- sichter (früher Ober- Inspekt bei der Direktion in Wien) Fahrkarten- drucker (früher Drucker, Bachter)	Ufus vor 1./X. 1907	800 350	900 350		1000 480		1100 480		1200 480		1300 500		1400 600		1500 600		1600 600		1700 600		1800 600		1900 600		2000 700		2100 600		36900 15810		40400 14950		3500 800	87																																	
	Automat. nach 1./X. 1907	900 350	1000 350		1100 350		1200 400		1300 400		1400 500		1500 500		1600 600		1700 600		1800 600		1900 600		2000 700		2100 600		2200 600		36900 15810		40400 14950		3500 800	87																																	
	F. F. St. B.	1000 350	1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600		1600 600		1700 600		1800 600		1900 600		2000 700		2100 600		2200 600		2300 600		44000 15700		3600 750	145																																			
Magazinsauf- sichter (früher Lade- aufsichter)	Ufus vor 1./X. 1907	800 350	900 350		1000 480		1100 480		1200 480		1300 500		1400 600		1500 600		1600 600		1700 600		1800 600		1900 600		2000 700		2100 600		32600 13050		40400 14950		7800 2370	302																																	
	Automat. nach 1./X. 1907	900 350	1000 350		1100 350		1200 400		1300 400		1400 500		1500 500		1600 600		1700 600		1800 600		1900 600		2000 700		2100 600		2200 600		32600 13050		40400 14950		7800 2370	302																																	
	F. F. St. B.	1000 350	1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600		1600 600		1700 600		1800 600		1900 600		2000 700		2100 600		2200 600		2300 600		44000 15700		3600 750	145																																			
Maschinenaufsichter und Signalschloffer (früher Maschinenwärter) Werkstufenaufsichter (früher Stationsaufsichter Wagenverkehrsmeister) Wagenaufsichter (früher Wagenunterfucher)	Ufus vor 1./X. 1907	900 350	1000 480		1100 480		1200 480		1300 500		1400 600		1500 600		1600 600		1700 600		1800 600		1900 600		2000 700		2100 600		2200 600		40000 15080		40400 14950		400 1130	24																																	
	Automat. nach 1./X. 1907	900 350	1000 480		1100 480		1200 480		1300 500		1400 600		1500 600		1600 600		1700 600		1800 600		1900 600		2000 700		2100 600		2200 600		40000 15080		40400 14950		400 1130	24																																	
	F. F. St. B.	1000 350	1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600		1600 600		1700 600		1800 600		1900 600		2000 700		2100 600		2200 600		2300 600		44000 15700		3600 750	145																																			
Stationsmeister- anwärter (Stationsmeister bei der F. F. St. B.)	Ufus vor 1./X. 1907	800 350	900 350		1000 480		1100 480		1200 480		1300 500		1400 600		1500 600		1600 600		1700 600		1800 600		1900 600		2000 700		2100 600		40000 15080		40400 14950		400 1130	24																																	
	Automat. nach 1./X. 1907	900 350	1000 350		1100 350		1200 400		1300 400		1400 500		1500 500		1600 600		1700 600		1800 600		1900 600		2000 700		2100 600		2200 600		40000 15080		40400 14950		400 1130	24																																	
	F. F. St. B.	1200 400	1300 500		1400 500		1600 600		1800 700		2000 700		2200 700		2400 800		2600 800		2800 1000		3000 1000		3100 1000		3200 1000		3300 1000		87500 22800		27100 7850	1165																																			
Bahnwächter	Ufus vor 1./X. 1907	600 350	700 350		800 350		900 350		1000 480		1100 480		1200 480		1300 500		1400 600		1500 600		1600 600		1700 600		1800 600		1900 600		29100 12660		38600 14550		9500 1690	373																																	
	Automat. nach 1./X. 1907	800 350	900 350		1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600		1600 600		1700 600		1800 600		1900 600		2000 700		2100 600		29100 12660		38600 14550		9500 1690	373																																	
	F. F. St. B.	900 350	1000 400		1100 400		1200 500		1300 500		1400 600		1500 600		1600 600		1700 600		1800 600		1900 600		2000 700		2100 600		2200 600		41500 15200		2900 850	125																																			
Blocksignaldiener (früher Zentral- weichensteller in größeren Stationen)	Ufus vor 1./X. 1907	800 350	900 350		1000 480		1100 480		1200 480		1300 500		1400 600		1500 600		1600 600		1700 600		1800 600		1900 600		2000 700		2100 600		31700 13440		38600 14550		6900 910	260																																	
	Automat. nach 1./X. 1907	800 350	900 350		1000 350		1100 400		1200 400		1300 500		1400 500		1500 600		1600 600		1700 600		1800 600		1900 600		2000 700		2100 600		31700 13440		38600 14550		6900 910	260																																	
	F. F. St. B.	900 350	1000 400		1100 400		1200 500		1300 500		1400 600		1500 600		1600 600		1700 600		1800 600		1900 600		2000 700		2100 600		2200 600		41500 15200		2900 850	125																																			
Hausaufsichter (früher Hausdiener, Nachwächter)	Ufus vor 1./X. 1907	800 350	900 350		1000 480		1100 480		1200 480		1300 500		1400 600		1500 600		1600 600		1700 600		1800 600		1900 600		2000 700		210																																								

Diener. (Fortsetzung.)

Verwendungs- Kategorie	Regulierung	Erreicht nach Dienstjahren																																			Recht an Gehalt u. Quartiergeld nach 30 Dienstjahren	Erfahrung	Sonderberechtigung der Beamten
		1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	27	29	32	35									
		an Gehalt und Quartiergeld in Kronen																																					
Oberheizer (früher Feizhauswärter)	Nuß vor 1./X. 1907	800 350		900 350				1000 450								1100 450																		32100 13440					
	Automatik nach 1./X. 1907	800 300	900 350	1000 350				1100 400								1200 400																		38600 14350	6500 910	247			
	f. f. St. B.	1000 350	1100 400		1200 400				1300 500							1400 500																			44000 15700	5400 1350	225		
Oberheizer (früher Oberheizer bei der Direktion)	Nuß vor 1./X. 1907	800 350	900 350	1000 450				1100 450								1200 450																		36900 15840					
	Automatik nach 1./X. 1907	800 300	900 350	1000 350				1100 400								1200 400																		38600 14350	1700 1490	?			
	f. f. St. B.	1000 350	1100 400		1200 400				1300 500							1400 500																			44000 15700	5400 1350	225		
Oberverchieber (früher Wagen- verschubaufseher)	Nuß vor 1./X. 1907	800 350	900 350	1000 450				1100 450								1200 450																		32400 13560					
	Automatik nach 1./X. 1907	800 300	900 350	1000 350				1100 400								1200 400																		38600 14350	6200 790	233			
	f. f. St. B.	900 350	1000 400		1100 400				1200 500							1300 500																			41500 15200	2900 850	125		
Portier (früher Portier auf den Linien)	Nuß vor 1./X. 1907	900 350		1000 450				1100 450								1200 450																		39600 15960					
	Automatik nach 1./X. 1907	800 300	900 350	1000 350				1100 400								1200 400																		38600 14350	1000 1910	97			
	f. f. St. B.	900 350	1000 400		1100 400				1200 500							1300 500																			41500 15200	2900 850	125		
Pumpenwärter (früher Pumpen- wärter, Stabillesef- heizer)	Nuß vor 1./X. 1907	900 350		1000 450				1100 450								1200 450																		40000 16000					
	Automatik nach 1./X. 1907	800 300	900 350	1000 350				1100 400								1200 400																		38600 14350	1400 1730	104			
	f. f. St. B.	1000 350	1100 400		1200 400				1300 500							1400 500																			44000 15700	5400 1350	225		
Stationsaufseher (früher Stations- gehilfe)	Nuß vor 1./X. 1907	800 350		900 350				1000 450								1100 450																		32600 13680					
	Automatik nach 1./X. 1907	800 300	900 350	1000 350				1100 400								1200 400																		38600 14350	6000 670	222			
	f. f. St. B.	900 350	1000 400		1100 400				1200 500							1300 500																			41500 15200	2900 850	125		
Zürstcher	Nuß vor 1./X. 1907	800 350		900 350				1000 450								1100 450																		31400 13380					
	Automatik nach 1./X. 1907	800 300	900 350	1000 350				1100 400								1200 400																		38600 14350	7200 1080	274			
	f. f. St. B.	900 350	1000 400		1100 400				1200 500							1300 500																			41500 15200	2900 850	125		
Lampist (früher Lampist auf den Linien)	Nuß vor 1./X. 1907	700 350		800 350				900 450								1000 450																		27900 13080					
	Automatik nach 1./X. 1907	800 300	900 350	1000 350				1100 400								1200 400																		37700 13250	9800 170	332			
	f. f. St. B.	900 350	1000 400		1100 400				1200 500							1300 500																			39600 13800	1900 550	82		
Lampisten (früher Lampisten bei der Direktion)	Nuß vor 1./X. 1907	800 350	900 350	1000 450				1100 450								1200 450																		36900 15840					
	Automatik nach 1./X. 1907	800 300	900 350	1000 350				1100 400								1200 400																		37700 13250	800 250	90			
	f. f. St. B.	900 350	1000 400		1100 400				1200 500							1300 500																			39600 13800	1900 550	82		
Stationsdiener, Magazindiener (früher Magazins- gehilfe)	Nuß vor 1./X. 1907	800 350		900 350				1000 450								1100 450																		32600 13680					
	Automatik nach 1./X. 1907	800 300	900 350	1000 350				1100 400								1200 400																		37700 13250	5100 430	156			
	f. f. St. B.	900 350	1000 400		1100 400				1200 500							1300 500																			39600 13800	1900 550	82		
Wächter (früher Zentralweichen- steller in kleineren Stationen)	Nuß vor 1./X. 1907	700 350		800 350				900 450								1000 450																		27600 12960					
	Automatik nach 1./X. 1907	750 300		800 350				900 400								1000 400																		28250 10000					
	Einreichung	800 300	900 350	1000 350				1100 400								1200 400																		37700 13250	10100 290	346			
Wächter (früher Weichen- wächter)	Nuß vor 1./X. 1907	600 300	700 350					800 350								900 350																		25100 10580					
	Automatik nach 1./X. 1907	750 300		800 350				900 350								1000 350																		28250 10000					
	Einreichung	800 300	900 350	1000 350				1100 400								1200 400																		37700 13250	12600 2570	506			
Wächter (früher Bahn- wächter)	Nuß vor 1./X. 1907	600 300				700 350										800 350																		22100 10500					
	Automatik nach 1./X. 1907	700 300				750 350										800 300																		24750 9020					
	Einreichung	800 300	900 350	1000 350				1100 400								1200 400																		37700 13250	15300 2750	602			
Wächter (früher Tor- und Begwächter)	Nuß vor 1./X. 1907	600 300	700 350					800 350								900 350																		23200 10580					
	Automatik nach 1./X. 1907	700 300				750 350										800 300																		24750 9000					
	Einreichung	800 300	900 350	1000 350				1100 400								1200 400																		37700 13250	14500 2570	569			
Verchieber	Nuß vor 1./X. 1907																																	37700 13250					
	Automatik nach 1./X. 1907	800 300	900 350	1000 350				1100 400																															

Bosnische Eisenbahnerverhältnisse.

Als die Oesterreicher im Jahre 1878 in Befolgung des vom Berliner Kongress auferlegten Mandats zur Paganisierung Bosniens und der Herzegowina, welches unfer armes Vaterland Hunderte von Millionen Gulden, Ströme von Blut, Tausende von Krüppeln und Sieche kostete, in Bosnien eingerückt sind, fanden sie ein wildes, jeder Kultur bares Land. Ungeheure Wälder bedeckten weite Strecken des Landes und mit dem Spaten in der Hand mußte man sich den Weg bahnen; Straßen waren so gut wie nicht vorhanden und nur unter unzähligen Strapazen konnten die armen bemitleidenswerten Soldaten in der glühenden Sonnenhitze vorwärtskommen.

Heute freilich sieht unser „neues Vaterland“ etwas anders aus. Die Kultur hat ihren Einzug in die Lande gehalten und wie mit einem Zauberstrich änderte sich alles. Straßen und Eisenbahnen wurden gebaut; aus den alten Ortschaften wurden ansehnliche, mit modernem Komfort versehene Städte, Wälder wurden ausgerodet und das Land kultiviert, es wurde in den Bergen nach den Schätzen der Natur gesucht und diese nunmehr ausgebeutet, kurz, Bosnien und Herzegowina erfreuen sich an den Gaben der Kultur; freilich einer Sklavens-Burianschen Kultur, die es vortrefflich verstanden hat, den Fremden und Einheimischen Potemkinsche Dörfer vorzuführen; denn hinter allen diesen ins Auge fallenden Schönheiten feufzt ein unterdrücktes, getnehtetes, allen Schreden der kapitalistischen Wirtschaft ausgeliefertes Volk.

Die arbeitenden Stände, durch deren Arbeit die beiden Länder kultiviert wurden, die alles Schöne und Brauchbare hervorgebracht, sind jeder Freiheit beraubt, sie feufzen unter dem brutalen Drucke des Kapitalismus und der Bureaufkratie.

Wenn schon die Arbeiterklasse ausgebeutet, schlecht entlohnt und politischer Rechte beraubt ist, leidet der bosnische Eisenbahner unter der „liebervollen Fürsorge“ des „Vaters Staat“ noch mehr, er ist nicht nur schlecht bezahlt, seine Arbeits- und Lohnverhältnisse nicht geregelt, sondern er feufzt unter der niederträchtigsten Willkür und Korruption einer bosnischen Bureaufkratie. Wehe dem, der es wagt, ein freies Wort zu sprechen, die Verhältnisse zu kritisieren, der verfällt ungeachtet den bezahlten Antriebern der Verwaltung in die Hände, die ihm das Leben zur Qual machen, ja ihn in vielen Fällen existenzlos machen. Es soll sogar vorgekommen sein, daß man Briefe verdächtiger Bediensteter fälschert, um zu erfahren, was die Korrespondenz dieses oder jenes Bediensteten beinhaltet.

Wir wollen heute darangehen, unseren österreichischen Kollegen aufzuzeigen, in welcher materiellen Lage der bosnische Eisenbahnarbeiter und Bedienstete lebt; vielleicht werden sich viele unserer Kollegen erinnern, wie es einstmals in Oesterreich war und wie es durch den Kampf und die Bemühungen in der Organisation in dieser Beziehung anders geworden ist.

Die bosnisch-herzegowinischen Eisenbahner (Beamte, Unterbeamte und Diener) werden in drei Klassen eingeteilt, nach welchen die Dienstzulage (eine Art von Quartiergeld) bemessen wird. In die I. Klasse rangieren die in Wien und Sarajevo und in die II. Klasse die in den Kreis- und Bezirksstädten und in die III. Klasse die in den übrigen Ortschaften domizilierenden Eisenbahner. Die Beamten zerfallen in sieben Gehaltsgruppen:

Gehalt Kr.	Klasse	Dienstzulage Kr.	Vorrückungsterminen in Jahren
II. Gruppe 8000	1.	1800	5
7300	2.		
6600	3.		
III. Gruppe 6000	1.	1600	5
5500	2.	1320	
5000	3.	1280	
IV. Gruppe 4600	1.	1400	4
4200	2.	1180	
3800	3.	1040	
V. Gruppe 3400	1.	1200	3
3200	2.	1000	
3000	3.	900	
VI. Gruppe 2700	1.	1000	2 1/2
2500	2.	840	
2300	3.	700	
VII. Gruppe 2100	1.	800	2
1900	2.	680	
1700	3.	620	

Die Unterbeamten werden in drei Gruppen eingeteilt, und zwar:

I. Gruppe 3100	1.	700	4
2900			
2700			
2500	2.	580	3
2300			
2100			
II. Gruppe 2000	1.	600	2 1/2
1900			
1800			
1700	2.	500	2
1500			
1400			
1300	3.	380	1
1500			
1400			
1300	1.	500	2
1500			
1400			
1300	2.	420	1
1500			
1400			
1300	3.	380	1
1500			
1400			

Die Diener rangieren ebenfalls in drei Gruppen:

I. Gruppe 1500	1.	450	4
1400			
1300			
II. Gruppe 1200	1.	350	3
1120			
1040			
III. Gruppe 960	1.	250	2
880			
800			
720	2.	210	1
880			
720			

Das erste, was in die Augen fällt, sind die niedrigen Anfangsgehälter und die Beträge, in welchen besonders der Diener und Unterbeamte vorrückt. In den Gruppen III und II (Gehalt von 720 bis 1200 Kr.) der Diener sind die Vorrückungen mit 80 Kr., bei der Gruppe der Unterbeamten III und II (Gehalt von 1300 bis 2100 Kr.) mit 1000 Kr. fixiert; bei den Beamten durchwegs mit 200 Kr. Auch die sehr unregelmäßige Verteilung der Dienstzulage ist sehr charakteristisch. Bei den Beamten bewegt sich

dieselbe in den einzelnen Klassen von 60 bis 280 Kr., bei den Unterbeamten von 40 bis 120 Kr. und bei den Dienern von 40 bis 90 Kr. Die Vorrückungsfristen wären als akzeptabel zu bezeichnen, wenn man nicht wüßte, daß in der Beförderung eine echt türkische Willkür herrscht und daß der Uebergang aus der einen Gehaltsgruppe in die andere auf große Schwierigkeiten stößt. Zumehrhin würde ein Bediensteter, wenn alles klappt und regelmäßig vorrückt, 27 Jahre brauchen, um von dem Anfangsgehalt von 720 bis auf 1500 Kr. zu kommen; der Unterbeamte (falls er gleich zum Unterbeamten ernannt wird) braucht 37 Jahre und ein Diener, wenn er in der 1300 Kr.-Stufe zum Unterbeamten ernannt wird, würde ein Methusalemsalter erreichen müssen, um den Endgehalt eines Unterbeamten bekommen zu können. Was würden die österreichischen Kollegen dazu sagen, wenn dieses Schema bei uns Geltung haben sollte? Freilich, die Bosnier haben keine Organisation, sie haben niemanden, der sich ihrer annehmen würde und darum kann die löbliche Verwaltung auch machen, was ihr beliebt.

Sind schon die Gehaltsverhältnisse der definitiven Bediensteten als sehr unerquickliche, ja schlechte zu bezeichnen; ist die Entlohnung der Arbeiterklasse eine miserable, den ungeheuer teuren Lebenshaltungsverhältnissen in Bosnien und Herzegowina in gar keiner Weise entsprechende. Die noch am besten bezahlten Arbeiter sind die Professionisten in den Werkstätten, (die wenigstens eine geregelte Lohn-erhöhung haben; die übrige Arbeiterklasse ist aber sehr übel daran und die hiesigen Verhältnisse einer dringenden Remedur sehr bedürftig.

Die Werkstättenarbeiter, sofern sie Professionisten sind, erhalten per Stunde einen Lohn von 28 H.; in den ersten 7 Jahren erhöht sich der Lohn jährlich um 2 H. per Stunde; zwischen dem 7. und 13. Jahre der Dienstzeit erfolgt eine weitere Erhöhung um 1 1/2 H. per Stunde; dann folgen weitere Lohn-erhöhungen von 14. bis zum 20. Jahre um 2 H.; vom 20. bis zum 22. Jahre um 3 H.; weiter für je 2 1/2 Jahre Dienstzeit um 2 1/2 H. bis zum 30. Dienstjahre; im 33. Jahre bis zum 36. Dienstjahre erhöht sich der Lohn um 3 H. und nach dem 36. Jahre um 4 H. per Stunde, bis der Lohn den festgesetzten Höchstbetrag von 78 H. per Stunde erreicht. Glücklich ist jener zu preisen, der es wirklich aushält, bei der B.-H. St.-B. solange arbeiten zu können!

Die Hilfsarbeiter sind schon bedeutend schlechter daran; der Minimallohn beträgt 26 H. per Stunde und erhöht sich in Zulagen von je 2 H. per Stunde bis zum Höchstlohn von 45 H. per Stunde.

Die Tagelöhner haben einen Minimallohn von 22 H.; der Maximallohn beträgt 35 H.

Die normale Arbeitszeit für alle drei hier genannten Arbeiterkategorien beträgt neun Stunden.

Die Stationsarbeiter bekommen in den größten Städten der beiden Länder einen Tagelohn von Kr. 2.20, in anderen Ortschaften 2 Kr. Arbeitszeit und Vorrückungstermine sind nicht geregelt.

Die Bahnerhaltungsarbeiter sind in zwei Gruppen eingeteilt: a) in Professionisten und b) in Arbeiter.

a) Professionisten bekommen einen Tagelohn nach den in den einzelnen Ortschaften ortsüblichen Löhnen. Lohn-erhöhung erfolgt nach je fünf Jahren um 30 H. täglich. Maximallohn für Schlosser 6 Kr., für andere 5 Kr.

b) Arbeiter: Anfangslohn Kr. 1.60; Lohn-erhöhung in je fünf Jahren um 10 H. täglich. Die Arbeitszeit beträgt zehn Stunden. Im Winter wird je nach der Witterung acht bis neun Stunden gearbeitet, selbstredend werden, wie auch an Regentagen, Lohnabzüge gemacht.

Diese Darstellung dürfte ein keines Spiegelbild für unsere österreichischen Kollegen sein, die noch die alte, goldene Zeit in den Jahren vor 1893 mitgemacht haben; die jungen Kollegen können aus dieser Darstellung aber die Tatsache schöpfen, daß, wenn es bei uns besser geworden ist, sie dies nur dem unermüdlichen Wirken der Organisation zu verdanken haben.

Zur Vervollständigung der bosnischen Verhältnisse ist es notwendig, auch die Teuerung aller Lebensmittel, Wohnungen etc., ferner auch die Schulverhältnisse zu beleuchten; erst dann wird es möglich sein, sich ein richtiges Bild über das Glück in Bosnien und Herzegowina als Eisenbahner zu wirken, zu machen.

In den größeren Städten ist in der Nähe des Dienstortes ein Mangel an Wohnungen zu bemerken; die Wohnungen sind schlecht und den hygienischen und sanitären Vorschriften nicht entsprechend. Bessere Wohnungen sind so teuer, daß ein Bediensteter die Miete nicht erschwingen kann. Wird einem Bediensteten eine Naturalwohnung zugewiesen, so muß er diese ebenfalls teuer bezahlen. So muß ein Beamter oder Diener für je ein Zimmer 160 Kr., für je ein Kabinett oder Küche je 80 Kr. Miete jährlich bezahlen. Ein Diener bezahlt für dieselben Räumlichkeiten 120 Kr., beziehungsweise 60 Kr. Diese Miete ist zu bezahlen ohne Rücksicht darauf, wo die Wohnung angewiesen wird, ob in einer Stadt oder in einem Dorf. Privatwohnungen sind, wie schon erwähnt, bedeutend teuer.

Wenn man zu den teureren Mietpreisen noch die überaus teuren Lebensmittelpreise zurechnet, so ist es ein Wunder zu nennen, daß es überhaupt möglich ist, daß der Eisenbahnbienstete und Arbeiter mit diesem Einkommen sein Auslangen findet. Die Approvisionnement liegt ausschließlich in den Händen von Spekulant, welche, da Bosnien und Herzegowina, die auf diesem Gebiete nichts selbst produzieren, die Lebensmittel von auswärts beziehen und auf diese Weise nach Belieben die Preise in die Höhe treiben können. Auf diese Weise erreichen nicht nur die Lebensmittel, sondern auch die Bekleidung und Beschuhung oft horrenden Preise. Dieser Teuerung wäre nur dadurch zu steuern, daß die Eisenbahner die Approvisionnement selbst in die Hände nehmen und Konsumgenossenschaften gründen würden; es besteht wohl in Sarajevo ein Lebensmittelmagazin, dieses kann sich aber schlecht entwickeln, weil die Verwaltung sich in unrichtigen Händen befindet und somit dem angestrebten Zweck in gar keiner Weise entsprechen kann. Unter allen Lebensmitteln ist nur ein Artikel billig, und zwar sehr zum Schaden der Eisenbahner: der Wein, und so mancher Eisenbahner und Arbeiter benützt diese Gelegenheit, Trost im Wein zu suchen. Der Eisenbahnverwaltung wird wohl gerade dieser Umstand sehr recht sein, denn sie gewinnt ja dadurch willenslose Werkzeuge ihrer Ausbeutungsgelüste.

Auch die Ausbildung der Kinder verursacht den Bediensteten mehrfache Kosten, da das Schulwesen in

Bosnien und Herzegowina auf der niedrigsten Stufe steht. Diese Kosten müssen bei den geringen Einnahmen des Bediensteten gewiß in Anrechnung gebracht werden. Hier hätte der Staat, die Eisenbahnverwaltung vornehmlich die Pflicht, helfend eingzugreifen und in allen größeren Stationen, wo Personal domiziliert, entsprechende Schulen einzurichten und dem auswärts domizilierenden Personal durch Subsidien, Stiftungen etc. zu ermöglichen, ihren Kindern die für das Leben notwendige Bildung geben zu können. Freilich, unter den obwaltenden Umständen wäre es von den maßgebenden Faktoren zu viel verlangt.

Und zu der Ursache, warum solche Verhältnisse in einer für den Staat und für die Allgemeinheit so wichtigen Berufsgruppe herrschen können, warum es möglich ist, daß der bosnisch-herzegowinische Eisenbahnbienstete und Arbeiter der Ausbeutung und Willkür ausgeliefert und ein elendes Dasein, in Hunger und Glend zu führen verurteilt ist. Es fehlt an einer Organisation, an Solidarität unter den Eisenbahnern; viele von ihnen geben, anstatt ihren Geist zu bilden, anstatt sich eng zusammenzuschließen und in diesem Zusammenschluß sich eine glücklichere Zukunft zu erkämpfen, dem Weine den Vorzug und ertöten damit noch den Rest des Pflichtgefühles, welches sie nicht nur sich selbst, sondern auch ihren Familien und ihren Berufskollegen schuldig sind. Es bestehen viel Eisenbahnervereine, wie ein Beamten-, Lokomotivführer- und Dienerverein, sowie ein Unterbeamtenklub, es sind wohl mehrere Eisenbahner Mitglieder der bestehenden Wiener Vereine; alle diese Vereine erfüllen aber ihre Aufgabe nicht, sie erziehen nicht die Eisenbahner und Arbeiter zu solidarischen, klassenbewußten Menschen, sie klären sie nicht auf über den Wert ihrer Arbeit und über ihre Rechte, sie betreiben lediglich eine öde, nichtsagende Vereinsmeierei. Auch der bestehende Rechtsschutz- und Unterstützungsverein „Flugrad“, obzwar von den besten Intentionen geleitet, kann dem Zweck der Verbesserung der allgemeinen Lage der Eisenbahner Bosniens nicht entsprechen, weil er leider von den eigenen Kollegen nicht die notwendige Unterstützung und das richtige Verständnis findet und sein Wirkungskreis zu beschränkt ist.

Und doch ist auch den bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnern nicht anders, als nur durch eine kräftige, mächtige, einheitliche, klassen- und zielbewußte Kampforganisation zu helfen, die ihre Zweige über alle Strecken und Stationen des bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnnetzes ausbreitet und alle die bedrückten und unterdrückten Eisenbahnproletarier in dem einzigen Gedanken umfaßt: Keine Ruhe früher, bevor die Gehalts-, Lohn-, Arbeits- und Vorrückungsverhältnisse geregelt sind, bevor auch für die Eisenbahner Bosniens und Herzegowina die Stunde der Erlösung aus der wirtschaftlichen und geistigen Not nicht schlägt!

Zu diesem Zweck müssen sich alle redlich und menschlich denkenden und fühlenden Eisenbahner Bosniens zusammenschließen, um eine einheitliche, festgegliederte, alle Kategorien des Dienstes umfassende Organisation zu gründen. Dieser Organisation aber muß eine Waffe in die Hände gegeben werden, die sich überall und unter jeder Bedingung bewährt hat, die einzig und allein in stande ist, selbst in die letzte Gasse des Wächters und Oberbauarbeiters zu bringen, um dort Aufklärung zu verbreiten und den Mut und die Kampfesfreudigkeit zu schaffen: ein Fachblatt, welches unnaheartig und rücksichtslos alle die Schäden aufdeckt und geißelt, unter denen die Bediensteten zu leiden haben.

Wir wissen es, daß es unsägliche Schwierigkeiten zu überwinden gibt, wir wissen es, daß die Machthaber in Bosnien, wie ein Rudel gefährlicher Wölfe sich auf jene werfen werden, die den Mut aufbringen, unseren Mut zu befolgen; es nützt aber nichts, der Anfang muß gemacht werden, trotz aller Schikanen und Verfolgungen. Auch für den bosnisch-herzegowinischen Eisenbahnbiensteten gibt es kein anderes Mittel als eine mächtige Kampforganisation.

Und darum nicht gezögert, Kollegen, aufzu der Arbeit, aufzu der Organisation. Je früher angefangen, desto früher schlägt die Stunde der Erlösung!

Von der Aufsig-Teplitzer Eisenbahn.

Bei der A. T. E., deren Verwaltung sich seit jeher gegen die Einflüsse der sozialdemokratischen Propaganda stark genug gepanzert dünkte, spielt sich heute derselbe Kampf ab, von welchem auch die übrigen österreichischen Bahnverwaltungen nicht verschont blieben. Seit dem Jahre 1907 gewinnt die allgemeine Organisation unter den A. T. E.-Bediensteten immer festeren Boden. Die soziale Stellung des niederen Personals der A. T. E., welche noch vor wenigen Jahren als eine verhältnismäßig günstige galt, bleibt heute gegenüber den bei den k. k. Staatsbahnen erzielten Verbesserungen zurück. Der Druck der Verhältnisse lastet immer schwerer auch auf den Schultern der A. T. E.-Bediensteten. Das bei der A. T. E. auf dem Grundsätze: „Vogel, friß — oder stirb“ aufgebaute System, dessen sich die Verwaltung leider noch immer mit Unnachlässigkeit bedient, hat zur Kristallisierung der Ansichten der Bediensteten nicht minder beigetragen. Wo spitzten sich die Gegensätze immer mehr zu.

Endlich hat auch die Bahnverwaltung eingesehen, daß sie mit den alten Mitteln nicht mehr das Auslangen findet, und so fand sie es für gut, nach dem Beispiel anderer Bahnen eine Personalkommission ins Leben zu rufen. Ursprünglich mochte man höhererorts allerdings der Meinung sein, daß in die Personalkommission keine Sozialdemokraten, sondern indifferente und nationale Elemente gewählt werden, welche zur Führung gründlicher Aktionen unfähig sind, und daß also die Interessen der Aktionäre in keiner Weise gefährdet erscheinen.

Aber das Resultat der Wahlen in die Personalkommission negierte alle solche Annahmen. Und wenn auch die Sozialdemokraten in der II. und III. Sektion in der Minorität blieben, so kann dies an der Tatsache nichts ändern, daß das Verhalten unserer Genossen in der Personalkommission fast imponierte. Nichts fürchtet eine Bahnverwaltung mehr, als Fachkundigkeit, Ernst und kaltblütige Entschlossenheit bei den Vertretern des Personals.

Kein Wunder also, wenn man höherenorts befreit ist, den Einfluß der Sozialdemokraten zu paralysieren. Die Methode dazu ist ja leicht gefunden und das Werkzeug ist auch da. Man macht es so:

Mit den Reichsbündern — die ja bekanntlich stets zu haben sind — vereinbart man auf Schleichwegen Anträge, deren Durchführung nicht einen Heller kostet. Diese Anträge werden eingebracht und selbstredend in der Sitzung auch genehmigt. Der Vorsitzende erklärt sich namens der Direktion mit den Anträgen einverstanden und — die Reichsbünder haben „Erfolge“ erzielt. Die Anträge der Sozialdemokraten werden entweder abgelehnt oder aber als „undurchführbar“, „konkret und in die Befugnisse der Personalkommission nicht gehörend“ bezeichnet. Ja, noch mehr. Der Vorsitzende tritt mit persönlichen Anempfehlungen gegen die sozialdemokratischen Personalkommissionsmitglieder vor und bildet sich ein, dieselben geringschätzen und verhöhnern zu dürfen. Die Reichsbünder setzen sich ihm allerdings dabei, denn sie fühlen sich in dem Schein der Direktionssonne sehr wohl.

Andererseits freilich die Bediensteten in den Stationen und auf der Strecke. Diese haben doch in die Personalkommission manche Hoffnungen gesetzt und sind nun gänzlich enttäuscht und von Bitterkeit ergriffen.

Dazu treten noch andere wichtige Umstände, wie die Willkür der Lokalführer, der militärische Geist, Schikanen und anderes mehr. Angesichts dessen ist es klar, daß unsere Genossen in der Personalkommission eine außerordentlich schwierige Stellung haben. Um nicht ohne enge Fühlungnahme mit den Bediensteten handeln zu müssen, entschlossen sich unsere Genossen, für den 5. September 1909 eine Konferenz der Personalkommissionsmitglieder und der Vertrauensmänner der A. L. E.-Bediensteten nach Lustig einzuberufen.

Die Konferenz eröffnete namens der Zentrale Genosse Koranda aus Prag, welcher auch die Verhandlungen leitete. Zum Programm: „Bericht der Personalkommissionsmitglieder über die gegenwärtige Situation und Bestimmung einer Direktive über das Verhalten der Personalkommissionsmitglieder in der nächsten Sitzung“, referierten die Genossen Schiller und Josef Kohl, deren Ausführungen von den übrigen Personalkommissionsmitgliedern ergänzt wurden. Die Debatte, an welcher sich auch der Vertreter der Personalkommissionsmitglieder der De. A. B. B. Genossen Paul aus Schredenstein beteiligte, klärte die Situation vollends auf. Genosse Koranda griff, die künftige Taktik der Personalkommissionsmitglieder und der Vertrauensmänner vorzeichnend, in die Debatte ein und gab in einem längeren Referat ein Gesamtbild der Sachlage. Alle Teilnehmer an der Konferenz waren einig, insbesondere in folgenden leitenden Anschauungen: In der Personalkommission ist die erste Form des Mißsprechens der Bediensteten, insbesondere in Bezug auf die Personalfragen zu erblicken. Der Ausbau dieser Institution ist anzustreben.

Ein gemeinsames Vorgehen mit den reichsbündlerischen Personalmitgliedern könnte den Bediensteten keinen Nutzen bringen und ist auch untunlich, weil der Reichsbund sich bisher in jedem Falle als gänzlich unerlässlich erwies.

Im Hinblick auf diese Tatsache wurde nachstehende Resolution zum einstimmigen Beschluß erhoben:

Die Konferenz der Personalkommissionsmitglieder und der Vertrauensmänner der Bediensteten der A. L. E. beschließt in der Tagung vom 5. September 1909 in Lustig a. d. Elbe folgendes:

„Die auf Grund der sozialdemokratischen Kandidatenliste gewählten Mitglieder der Personalkommission haben auf den bereits eingebrachten Anträgen zu beharren und deren Erledigung in der nächsten Sitzung zu urgieren. Neue oder erneute Anträge sind nur insofern einzubringen, als dies im Rahmen der Dringlichkeit gelegen ist.“

Die Vertrauensmänner der Bediensteten anerkennen voll und ganz die schwierige Stellung der sozialdemokratischen Personalkommissionsmitglieder und werden deshalb mit noch erhöhtem Eifer für die Schaffung einer starken Stütze derselben in der Organisation unter den Bediensteten hinarbeiten.“

Zum Schluß sei bemerkt, daß es nun Pflicht und Sache aller Genossen bei der A. L. E. ist, unter dem Personal aufklärend zu wirken. Manches ist zwar schon geleistet worden, aber wir müssen immer noch vorwärts. Auch vor der A. L. E. bleibt die Entwicklung nicht stehen. K. J.

Von der Tauernbahn.

Durch die Errichtung der Bahnlinie von Schwarzach bis Willaich, der sogenannten Tauernbahn, ist ein für den Verkehr ungemein wichtiges Projekt verwirklicht worden, und zwar die Verbindung der beiden Hauptlinien Wien-Triest und Wien-Triest sowie die bisher fehlende direkte Verbindung Kärntens mit Salzburg. Man merkt es auf den ersten Blick, ob man in Schwarzach oder in Spital beobachtet, es rollt Zug um Zug, sowohl mit Frachten als Personen beladen, und die Bahnhöfe der beiden genannten Stationen sind stets dicht besetzt von reisendem Publikum aller Nationen. Lebhaft bewegt ist diese Menge stets; die einen, weil sie nicht erwarten können, die viel gepriesenen Naturschönheiten, die vom Waggon aus mühelos genossen werden können, sofern nicht dichte Nebelschwaden alles verdecken, zu sehen, teils, weil sie sich gegenseitig das Gesehene schildern. Es ist aber auch schwer zu sagen, welches Stück dieser herrlichen Alpenwelt am schönsten ist. Mit gespanntester Erwartung wird jedes Tunnelende erwartet, es folgt Ueberraschung auf Ueberraschung. Ueberall wird das Herz des Naturfreundes von neuem bewegt und auch jene, denen sich die Geheimnisse der Naturschönheit in ihrem Innern nicht geöffnet haben, schauen mit Bewunderung die stetig wechselnden Bilder. Der lange Tunnel durch den Tauern ist gleichsam zum Sammeln notwendig eingeschoben; jeder gibt sich dem mächtigen Eindruck während der Dunkelheit im Zuge hin. Die einen äußern das Gesehene mit lebhafter Sprache, die anderen mit freudigem Antlit; manche schließen, vom Eindruck überwältigt, die Augen und schweigen wie vor einem Heiligem. Kaum dringt wieder das Tageslicht in die Wagen und schon beginnt neues Staunen. Es wechselt Szenerie auf Szenerie. Unwillkürlich sieht man zurück, von wo man gekommen, und gerne möchte man die Fahrt wiederholen. Wer Zeit und Geld hat, verwendet es gut und wird niemandem leid darum sein. Wer sich's leisten kann, dem eröffnet sich noch mehr und der kann mit Bedacht genießen, was dem anderen nur im Fluge zuteil ward. Es muß

herrlich sein, das entzückende Gasteiner Tal zu Fuß zu durchwandern und den in der ganzen Welt bekannten Gasteiner Wasserfall zu sehen.

Gewaltiger aber wirkt Bockstein. Da sieht es aus, als ob eine ungeheure Naturgewalt ein Zerstückungswort vollbracht hätte. In Massen liegen die Steine herum, als ob ein Berg in lauter Stücke zerrissen ins Tal gestürzt wäre. Gigantische Bergriesen und Felswände, Wasserfälle und der wilde Bach — Tauernbach, den man durch das herrliche Anlaufthal hinauf verfolgt — sind wohl kaum wo so in Harmonie vereint, wie hier. Eine Wanderung über den hohen Tauern mag dieses einzig schöne Bild wohl noch vollenden.

Die in Bockstein wahrnehmbaren Zeichen einer Zerstückung sind jedoch kein Werk der Natur, dieser gewaltigen Steinmassen, die überall herumliegen, sie waren früher festgefügt im Berge, und der Mensch stieß dem Berg ein Loch und riß, was durch Tausende und Tausende Jahre undurchdringlich erschien, ruckweise heraus.

Angesichts dieses gewaltigen Menschenwerkes überkommt einem fast ein Grauen vor der immensen Macht, die der Mensch mit seinen Werkzeugen ausüben kann. Was vermag doch der Mensch mit seinem Willen. Welch ungeheuren Werke ist die Menschheit imstande zu schaffen. Ein Meisterwerk ist es, geschaffen mit fürchterlicher Kraft, geschaffen von Menschen der verschiedensten Nationen. Wohl ist die Firma deutsch, auch die Ingenieure sind vielleicht lauter Deutsche, aber der angewandte Geist, der dem Werke zugrunde lag, war und ist das Produkt der Erfindungen aller Nationen. Und die Arbeit geschah auch nicht von deutschen Arbeitern allein, ja die deutschen Arbeiter waren die wenigsten. Macedonier, Albaner, Montenegriener, Italiener, Kroaten, Slowaken, Slowenen bildeten das Gros des Arbeiterlandes. Ein internationales Werk also. Ein Werk von ungemeiner Größe vermochte hier die Menschheit herzustellen.

In Betrachtung einer solchen Leistung aber kommt man zur Gewißheit, daß die Menschen auch das für sie nützlichste Werk vollenden werden. Bearbeitet wird schon daran. Daß dieses Werk noch nicht vollendet ist, sehen wir auch in den Stationen der Tauernbahn, insbesondere in Bockstein und Mallnig. Geht man von der Haltestelle Bockstein zur Station, bemerkt man am Pfeiler des sechswerten Stadtkreuzes ein großes weißes Kreuz auf schwarzem Felde aus Stein. Die Inschrift sagt, daß es als Erinnerung an die durch eine Lawine getöteten Arbeiter errichtet ist. Ob jemals die Namen der Opfer auf dem Stein eingemeißelt werden? Oder bleibt's beim „machen wir's Kreuz darüber“? Jene Braven, welche Tage und Nächte an der Rettung der Verschütteten gearbeitet haben, kommen nicht in Betracht. Wie doch Menschen von Menschen geachtet werden! Ein Stück weiter hinter der Station werden wir noch anderes gewahrt. Es scheint niemand je daran gedacht zu haben, daß einst Leute hier dauernd wohnen werden müssen. Die Eisenbahnbediensteten und Arbeiter wohnen alle in den Baracken, die von der Firma Nedlich u. Berger für die Arbeiter provisorisch errichtet wurden. Diese Baracken sind Wohnungen mit sehr kleinen Zimmern von nur 16 bis 20 Quadratmetern und noch um die Hälfte kleineren Küchen. Diese Häuser sind sogenannte Kiegelbauten. Die Wände sind nicht gemauert, sondern höhl, weil nur außen und innen einfache Gipsputzschichten aufgezogen ist, was eine gute Behausung für allerlei von den Barackern zurückgelassenes Ungeziefer, von dem alle Baracken reichlich besetzt sind, abgibt. Die Dächer sind mit Dachpappe gedeckt, der leicht defekt wird. Infolgedessen regnet es in die Wohnungen hinein, so daß die Bewohner nachts aufstehen und die Betten aus dem Bereich des herabströmenden Wassers ziehen müssen.

Für eine solche kleine, löcherige, kaum heizbare und mit Ungeziefer verbaute Wohnung, in der es für jeden ordentlichen Menschen drin zu wohnen eine Qual ist, müssen die Bediensteten einen noch verhältnismäßig sehr hohen Zins bezahlen. Die k. k. Staatsbahnverwaltung hat es nicht nur verfaßt, Wohnhäuser zu errichten, sondern mutet ihren Bediensteten noch zu, in diesen Ungezieferzuchtanstalten zu wohnen, um aus diesen Wangenestern ein Geschäft zu machen. Da sollte man doch meinen, daß wenigstens in sonstiger Beziehung getrachtet wird, die Stätte annehmbarer zu gestalten. Keine Spur. Geht man den ganzen Ort ab, so gewinnt man den Eindruck, daß die Macedonier erst vor einer Woche fortgezogen sind. Ganze Haufen alten verfaulten Strohs, alte Kleider, Fegen, Schuhe verbreiten einen Geruch, dem die abgestumpften Geruchsnerven keinen Widerstand zu leisten imstande sind. Das ist aber nicht alles. Von den bestandenen Aborten hat man alles, was man gut angreifen konnte, weggenommen, das andere aber liegen lassen wie es war, so daß die jetzigen Bewohner in dauerndem Genuß dieser scheußlichen Wahrzeichen einer durch ein großes Kulturwerk hervorgerufenen menschlichen Ansiedelung stehen. Zumal wenn die Sonne dieses kühle Tal erwärmt. Dieser Gestank ist so intensiv, daß auch Vorübergehende in reichlichem Maße davon abkommen. Neben dem großen Werke hat die Firma Nedlich und Berger einen Wirthausen hinterlassen, den die Staatsbahnverwaltung nicht nur liegen ließ, sondern noch ihre Bediensteten und Arbeiter hineinsetzte. Hier liegt des Menschen beste und schlechteste Seite nebeneinander: Größe und Schweinerei.

Nachdem aber das letztere für die k. k. Staatsbahn doch kein gutes Licht gibt und eine Generalinspektion besteht sowie im k. k. Eisenbahnministerium ein Sanitätsdepartement, so ist zu hoffen, daß von beiden Kompetenzen einige Herren sich die Uebelstände besorgen und endlich menschenwürdige Verhältnisse eintreten werden. Eh.

Reformvorschläge

zur Vereinfachung des Eisenbahndienstes.

Man schreibt uns: Das k. k. Eisenbahnministerium hat vor einiger Zeit einen Erlass herausgegeben, in dem es das gesamte Personal der k. k. Staatsbahnen einlädt, Vorschläge zu machen, nach welchen der Dienst auf den Eisenbahnen vereinfacht werden könnte. Jetzt nach 40 Jahren, innerhalb welcher Zeit die Bureaufrauten den Karren der Dienstleistung derart verfahren haben, daß es schwer wird, denselben in die Wege modernen Geschäftsbetriebes überzuleiten. Um nun nicht in den Verdacht der Streberei zu gelangen, sei mir gestattet, einige Reformvorschläge in Ihrem geschätzten Blatte als unserem einzigen Fachblatte zur ge-

neigten Erwägung den Interessenten und Lesern zur Kenntnis zu bringen:

Da wäre vor allem die Ausstellung und Verabsolung von Freifahrtsscheinen für Bedienstete in der bisherigen Bureaukratischen Art zu sistieren und es könnte ganz gut an deren Stelle die „Legitimation für aktive Eisenbahnbedienstete“ als Freifahrtslegitimation auf jenen Linien dienen, auf denen der Besizer der Legitimation übereinstimmend Anspruch hat.

Hinsichtlich derjenigen Legitimationen, welche nur Freifahrten in beschränkter Anzahl zulassen, könnten, ähnlich den Lebensmittelfreischeinen, Ein- und Rückfahrts-Klauseln eingeschaltet werden, welche bei Antritt der Fahrt abzustempeln wären.

Die bisherige Form der Gewährung von Freifahrten ist eine bureaukratische Einrichtung schlimmster Sorte: Der Freifahrtsbewerber muß ein Ansuchen (Form. 18) ausfertigen, daselbe seinem unmittelbaren Dienstvorstande zur Befürwortung und Einbegleitung vorlegen. Diese Ansuchen werden dann in jeder Instanz, die sie zu passieren haben, registriert und wieder registriert, bis endlich — oft erst nach Monaten — die Geburt des Freifahrtsscheines erfolgt. Eine Prozedur, als wenn sie dazu geschaffen wäre, dem Bediensteten am Tage seines Abschiedes aus dem Eisenbahndienste, die bewilligten und wohlgezählten Freifahrten noch einmal vorzuhalten.

Dagegen wären die Dienstfreikarten und amtlichen Jahresfreikarten der Bedingung zu unterstellen, daß die selben nur den Besizer „in Uniform“ zur freien Fahrt berechtigen. Es ist der offenkundigste Mißbrauch solch gewährter Begünstigung, wenn der Besizer dieser Freifahrtslegitimationen dieselbe zur privaten Reise in ein Bad zc. benützt und erfahrungsgemäß gerade diese Organe die höchsten Ansprüche auf Komodität zc. — nicht selten auf Kosten der Bequemlichkeit zahlender Mitreisender machen.

Die Dienstwagen wären derart einzurichten, daß der Dienstraum absperrbar wäre. Alle Türschlösser der Wagen wären einheitlich zu erstellen, so zwar, daß mit ein und demselben Schlüssel, der mit der Nummer des Wagens versehen ist, alle Türen auf- und zugesperrt werden könnten. Mit gleichem Schlosse versehen, hätte ein Druckortens-Bandkasten angebracht zu werden, in welchem der Zugführer, er und Manipulant alle erforderlichen Druckorten vorrätig, deren Ergänzung durch Stationsorgane zu erfolgen hätte. Der Schlüssel wäre in zwei Exemplaren zu erstellen, wovon einer stets den Wagen begleitet; der andere (Reserve) in der Depottstation des Wagens aufbewahrt bliebe.

In der Plaginspektion hätte eine Schlüsselkarte angebracht zu werden, auf welcher sich alle Schlüssel jener Wagen befinden, die gegenwärtig in der Station stehen. Bei Antritt des Dienstes übernimmt der Zugführer den Schlüssel in der Plaginspektion, was entschieden bequemer ist als sein ledernes Druckortensdepot — genannt Diensttasche — zum Zuge zu schleppen und nach Beendigung des Dienstes übergibt er den Schlüssel dem übernehmenden Zugführer, in der Endstation des Zuges wird der Schlüssel in der Plaginspektion solange deponiert, bis der Dienstwagen wieder in Verwendung tritt.

Zur Begründung dieses Reformantrages verweise ich nur auf die Unmasse von Druckorten, die in den Wohnungen der Zugbegleiter aufgestapelt liegen und fortwährend von und zu den Zügen in den ledernen, Bettelstücken ähnlichen Diensttaschen durch die belebtesten Gassen und Plätze der Städte und Orte geschleppt werden müssen. Das Postkarak, eine staatliche Institution, welches sich gewiß nicht des Ruhmes der Modernität erfreut, hat derartige Altertümlichkeiten längst über Bord geworfen, nur die Eisenbahn hält mit einer Zähigkeit an dem Uebergebrachten fest, als gelte es, die gute alte Zeit in steter Erinnerung zu erhalten.

Dieser Reform wird allerdings mancher Zugbegleiter selbst zweifelnd gegenüberstehen; sind wir doch in das bestehende System derart eingelebt und hat uns die Praxis schon vielfach gelehrt, Reformen von oben kommend zu fürchten, daß wir heute schon die alles besser wissenden Anglistmeier ausrufen zu hören glauben: „Es geht nicht, weil . . .“ Gründe oder Gegenanträge bleibt man aber gewöhnlich schuldig. Fürchten wir aber nichts von dem und blicken wir der Reformzeit des Eisenbahnministeriums mutig entgegen, denn Reformen von unten kommen und haben stets praktische Grundlage.

Ferner könnte die Verwahrung von Schlüsselkarten, Signalleinen, Decken und anderer nicht personeller Ausrüstungsgegenstände stets im Dienstwagen erfolgen. Bezüglich der Schlüsselkarte sei allerdings vorerst folgendes zu fragen gestattet: Kann man rechtlich und logisch einen Zugbegleiter für einen nichtpersonellen Ausrüstungsgegenstand persönlich haftbar machen? Käuft sich der „wandernde“ Schlüssel nicht durch einen geeigneten Wechsel an dem mit Dampfheizung ausgerüsteten Wagen ersehen? Im ersteren Falle antworten wir damit, daß wir sagen: Ebenjowenig als man Heizschläuche, Wagentruppeln zc. dem Zugbegleiter auf den Buckel hängt, ebenjowenig kann man ihn eigentlich für den Schlüssel, der doch nur einen ergänzenden Bestandteil der Heizung bildet, der niemals zur persönlichen Dienstausübung benötigt wird, persönlich verantwortlich machen; in Bezug auf die zweite Frage verweisen wir als Antwort auf das Ausland, wo man denselben vielfach gar nicht kennt. Siehe Schweiz.

Insbondere aber wären die schriftlichen Arbeiten des Zugführers zu vermindern und hätten sich lediglich darauf zu beschränken, die Daten, wie sie sich aus der Zusammenstellung des Zuges und während der Fahrt ergeben, zu sammeln, die hieraus resultierenden Summen, Dekapitalationen, Wagenachskilometer zc. könnten viel leichter in den Bureaus — vielleicht von jenen Organen, die sinnlos die Zeit mit Freikartenschreiben bisher verträdelten — gemacht werden. Dadurch würde der Zugführer sich mehr mit der Beobachtung des Zuges und der Strecke während der Fahrt befassen können. Es ist geradezu schauerlich, welche Unmasse schriftlicher Arbeiten so ein Zugführer gegenwärtig zu verrichten hat.

Kaum Zeit, der Aus- und Einfahrt seines Zuges einige Aufmerksamkeit zu widmen, selbst so ein ambulanter Bureaufraut während der ganzen Fahrt; trifft aber während der Fahrt ein außerordentliches Ereignis ein, dann muß in den meisten Fällen der Zugführer erst fragen, was los ist, denn bei bestem Diensteser kann er nicht alles überwachen, denn er muß — schreiben. Schauerlich die Unmasse von Zetteln, außer der Führung des Stundenpasses und Wagenausweises, als: Zugs- und Bruttozettel, Rangierung des Zuges, Anzahl der Reisenden und skollös nach einer bestimmten Station, freie Plätze ab einer ge-

müssen Station und anderes mehr. Fast scheint es, als wolle der heilige Bureaokratismus dabei zum Narren gehalten werden um jeden Preis, denn es werden dem Zugführer Daten zu liefern aufgetragen, die er vielfach seiner Phantasie zu entnehmen hat, weil in Wirklichkeit es unmöglich ist, wahrheitsgetreue Angaben zu machen. So zum Beispiel die Stundenpaßbrüder: „Personenfrequenz der I., II. und III. Klasse.“ Woran soll er erkennen, wer als Reisender der I., II. oder III. Klasse ein- und ausgestiegen ist? Oder erst bei Nacht und Nebel? Ferner die Frequenzausweise für direkte Wagen: In einem solchen befinden sich zum Beispiel 20 Reisende, 5 davon sind im Besitz einer für die Relation in Betracht kommenden Karte; 10 fahren, nachdem sie sich in der Endstation ihrer Karte oder im Nachzahlungsweg eine Karte nach der gleichen Bestimmungstation wie die ersten 5 gelöst haben, ebenfalls dorthin; die restlichen 5 haben temporäre Karten und verweigern jede Auskunft über ihr Reiseziel, fahren aber ebenfalls dorthin. In Wirklichkeit sind alle 20 nach der für die betreffende Relation in Betracht kommenden Station und Strecke gefahren. Der Frequenzausweis weist deren nur 5 aus und der Beamte in der Direktion bucht dies, und diese Statistik dient als Grundlage weiterer bürokratischer Maßnahmen. Wer soll hierüber nicht lachen?

Die Gepäcks-, Abgabens- und Uebergangsverzeichnisse wären nach Analogie der k. k. Post in Haupt- und gewöhnliche Verzeichnisse derart zu erstellen, daß nur die Anzahl der Sendungen und jene der Begleitdokumente einzutragen wären. Dadurch könnte sich der Manipulant der faktischen Uebernahme und Augenscheinnahme der Sendungen mit voller Aufmerksamkeit widmen, anstatt, wie bisher, sinnlos und stundenlang an Verzeichnissen zu schreiben, die zum Schluß unbeachtet in den Registraturen vergilben.

Die Wagenausschreibbüchlein wären in ihren Rubriken derart zu gestalten, daß die Reihenfolge derselben gleich wäre der Reihenfolge der Datenaufnahme durch den Zugführer, als: Eigentumsmerkmal, Serie, Nummer, Tara, Abgangs-, Bestimmungsstation, Gattung der Ladung, Nettogewicht, zugewiesen dem Kondukteur, Anmerkung etc., so daß der Zugführer nachträglich jederzeit in der Lage wäre, genaue Auskunft hierüber zu geben. Diese Rubriken hätten sich über die ganze Breite des aufgeschlagenen Buches (2 Seiten) zu erstrecken, so daß nicht, wie bisher, am äußersten Rand Notizen gemacht werden müssen, die dann später unleserlich werden. Das Wagenbüchlein ist das eigentliche Heiligtum des Zugführers.

In gleicher Reihenfolge sind die Rubriken der Wagenausweise zu erstellen und kann aus denselben die Rubrik „Gattung der Ladung“ jedenfalls entfallen, da der Wagenausweis nicht kommerziellen Zwecken dient.

Inland.

Zum sozialdemokratischen Parteitag. Am 19. d. M. tritt, wie wir bereits gemeldet, in Neichenberg der für die Arbeiterbewegung historischen Stadt, der sozialdemokratische Parteitag zu seinen Beratungen zusammen. Stoff zur Arbeit wird er reichlich vorfinden. Da ist der Ausbau der Organisation, die für die Kampfstärke und Stoßkraft der Partei nun mal das unentbehrlichste ist, da ist der Rückblick auf die Parlamentsverhandlungen, der ganz besonderen Anlaß geben dürfte, die volksfeindlichen Taten der bürgerlichen Parteien im Angesicht der Öffentlichkeit zu besprechen.

So bietet der Parteitag Anlaß, die Einheit und Geschlossenheit der Partei gegenüber den Gegnern zu dokumentieren. Nicht in kleinteiligen Rekriminationen sondern in positiver Entschlossenheit zu praktischer unmittelbarer Arbeit in der Agitation. Aus dem Taten der Volksfeinde wollen wir den Sonnig in unsere Wägen sammeln, und weithin soll unser freundiger Kriegesgefang erschallen:

Auf Sozialisten, schießt die Reichen!
Die Trommel ruft, die Banner wehen —
Es gilt die Arbeit zu befreien,
Es gilt der Freiheit Inzertreten.
Der Erde Glück, der Sonne Macht,
Des Geistes Licht, des Wissens Macht,
Dem ganzen Volke sei's gegeben!
Das ist das Ziel, das wir erstreben!

Lehren der Internationalen Gewerkschaftskonferenz. In einer Vertrauensmännerversammlung der Metallarbeiter Wiens, die dem Generalfreist in Schweden gewidmet war, sprach als Hauptredner Genosse Hueber, der Sekretär der österreichischen Gewerkschaftskommission. Er forderte zu schleuniger Vornahme von Sammlungen für die schwedischen Kämpfer auf und führt dann unter anderem aus:

So notwendig diese Sammlungen, erhöhte Leistungen für die schwedischen Arbeiter sind, so wenig haben wir uns vor den anderen Ländern zu schämen. Das reiche England hat 40 Pfund Sterling den schwedischen Arbeitern gewidmet, kaum mehr als 2000 bis 3000 Kronen. In Frankreich; nach Deutschland, Norwegen und Schweden kommen gleich die Desterreicher. Die Franzosen, die jeden Augenblick das Wort Generalfreist in den Mund nehmen, haben für die Schweden, die wirklich einmal erst mit dem Generalfreist machten, nur gute Ratschläge, aber kein Geld. Ich war jetzt in Paris bei der Konferenz der Gewerkschaftssekretäre, aber ich bin froh, rasch wieder von dort wegkommen zu sein. Die französische Arbeiterbewegung hat mir gezeigt, wie gefährlich es ist, wenn die Parlamentarier immer mehr nach rechts rücken, sie haben dann bald die Arbeiter links gelassen. Wir dürfen den Zusammenhang nicht verlieren.

Wir müssen auch da von Schweden lernen. Die feste Einheit der Arbeiterbewegung muß uns wert bleiben, wir müssen uns klar sein, daß der Stimmzettel nicht das letzte Wort sprechen wird. Gewerkschaftlich lehrt uns Schweden die Notwendigkeit weitestgehender Zentralisation der Gewerkschaften. Die Schweden sind da schon weiter als die Arbeiter aller Nationen, viel weiter als die österreichischen Arbeiter und doch wollen sie die Zentralisation noch steigern auf ihrem nächsten Gewerkschaftskongreß. Die Schweden haben im Gegensatz zu den Franzosen bewiesen, daß der Enthusiasmus allein nicht ausreicht, daß die zähe Gewerkschaftsarbeit die Voraussetzung der großen imponierenden Leistung ist.

Man solle sich nicht einbilden, daß die Unternehmer in dem Sinne aus dem schwedischen Generalfreist lernen werden, daß sie ähnliche Kämpfe vermeiden werden. Die Unternehmer lassen uns im Gegenteil mit ihm in mer größeren Kämpfen rechnen. Das sollte uns fest einprägen, das sollte uns veranlassen, uns auf alle Eventualitäten vorzubereiten, einigend, befestigend, das Klassenbewußtsein stärkend zu wirken.

Die Lehre, die Genosse Hueber aus der Betrachtung der französischen Arbeiterbewegung gezogen hat, ist für jeden Gewerkschafter sehr wertvoll. Um so mehr, als

sie den Eindruck der Pariser Verhandlungen auf einen Genossen widerspiegelt, der sowohl durch und durch Gewerkschafter als auch durch und durch Sozialdemokrat ist, und diese beiden Eigenschaften bei seiner Haltung auf der Sekretärkonferenz stets gleichmäßig zu bekundend gewußt hat. War er doch unter anderen der Wortführer jener Nationen, die sich gegen den Antrag der Franzosen auf internationale Gewerkschaftskongresse in einer Erklärung wandten, in der als einer der Gründe angegeben wurde, daß die Unterzeichner auf dem Standpunkt des gemeinsamen politischen und gewerkschaftlichen Kampfes stehen.

Ein deutsches Urteil über die nationale Demagogie. Der bekannte Schriftsteller Hermann Bahr schreibt in der Berliner „Zukunft“.

Unser deutsches Bürgertum hat eine Weile geglaubt, die anderen Nationen in Oesterreich wirtschaftlich und geistig beherrschen zu können. Diese haben sich dagegen empört, wirtschaftlich und geistig ihre eigene Entwicklung fordernd. Der nationale Kampf begann. In diesem Kampf ist das deutsche Bürgertum unterlegen; die Nationen haben gesiegt. Kein Deutscher glaubt heute mehr an eine Vorherrschaft der Deutschen in Oesterreich. Der nationale Kampf ist aus. Politisch aber wird er noch fortgekämpft. Warum? Wofür? Um nichts; grundlos, sinnlos, ziellos.

Eigentlich nur deshalb, weil von dem Kampf, der aus ist, noch die Kämpfer übrig geblieben sind, die Soldaten, die den Kampf nicht einstellen können, des Soldes wegen; denn sie haben nichts gelernt, wovon sie sonst leben könnten. Aus jenem nationalen Kampf stammt ein Gewerbe der bürgerlichen Demagogie, das sich nun in seiner Existenz bedroht fühlt, und alle Kraft einsetzt, um eine Politik zu verhindern, die es ums tägliche Brot brächte. Der nationale Kampf, der aus ist, wird weitergekämpft, nicht mehr um die Nation, sondern fürs Geschäft der Demagogie. In jedem böhmischen Dorf kann man das sehen, wenn man sich zu den arbeitenden Menschen setzt und sie im Vertrauen fragt, ob es denn nicht wirklich vernünftiger wäre, sich mit den Nachbarn zu verständigen. Keiner leugnet es. Jeder wäre gern dazu bereit. Aber sie haben Angst, sie fürchten den nationalen Damm; die „Schande“ wäre zu groß; die Demagogie drohen mit dem Dostott und der Sandwörter, der Krämer, der Wirt, der von der Günst der Gasse lebt und den Kredit bei der Sparkasse braucht, in der die Demagogen kommandieren, muß ihnen feucht genhorchen. Man frage nun in den Handelskammern, in den industriellen Verbänden nach! Heber! Möchten die Deutschen mit den Tschechen verständigen; sie dürfen aber nicht: Die Furcht vor den Demagogen ist stärker. Hier und dort, auf der deutschen und auf der tschechischen Seite. Und die bürgerlichen Parteien sind alle rings von solchen Demagogen besetzt, Berufspolitikern, deren einziges Programm es ist, ihrem Klängel das Geschäft zu erhalten und die darum jeden, der es durch ein aufrichtiges Wort einmal lört, mit Verdächtigungen und Verleumdungen so bis an den Hals beschmutzen, daß ihm die Lust vergeht, ein zweitesmal die Wahrheit zu sagen.

Unsere ganze innere Politik wird durch die Furcht vor den Demagogen bestimmt. Die Macht der Demagogen ist aber heute größer als je, weil sie nun einen Bund mit unserer alten Bureaokratie geschlossen hat. Ein Fabrikant kann in Oesterreich heute nicht bauen, eine Gemeinde keine Brücke, keine Station, keine Schule haben, eine Witwe keine Tabaktrafik kriegen, wenn sich nicht einer der mächtigen Demagogen im Ministerium dafür verwendet.

Das ist das Urteil eines Mannes, der in Oesterreich deutscher Politiker schon zu einer Zeit war, als die Wolf, Malit, Weidenhoffer, Grünthal noch rückwärts knöpfelbare Höschchen trugen — was man von ihrem kraxellierenden Anhang zum großen Teil allerdings noch heute sagen kann.

Der Bericht der Parteivertretung der deutsch-österreichischen Sozialdemokratie ist soeben erschienen. Er umfaßt die Zeit seit dem Herbst 1907, da die Parteitage nur jedes zweite Jahr — zwischen den gesamtösterreichischen Parteitagen — stattfinden. Der Bericht beschäftigt sich mit den fast in allen Ländern geführten Kämpfen um Landtagswahlreformen, die aber nur in den Alpenländern Erfolg hatten, während in den Industrie-provinzen der Sudeten, wo der schärfste Klassenkampf tobt, nichts erreicht werden konnte. Seit den allgemeinen Reichswahlen von 1907 gewann die Partei bei Nachwahlen noch die Mandate Freiwaldau-Land (Schlesien) und Jansbrunn I dazu, während im Okzidentbezirk Landskron-Grulich-Land (Ostböhmen) ein Stimmenrückgang zu verzeichnen war, der auf die Krise, die Aussichtslosigkeit des Kampfes und die schlechten Organisationsverhältnisse zurückgeführt wird. An den Landtagsmandaten besitzt die Partei — es ist wohl zu beachten, daß hier immer nur von den deutsch-österreichischen gesprochen wird — in

Niederösterreich	6	Mähren	1
Steiermark	5	Oberösterreich	1
Salzburg	2	Kärnten	1

Ueber den Stand der Parteiorganisation wird mitgeteilt: Es sind etwa 112.000 deutsche Genossen politisch organisiert, wovon 27.000 in Böhmen, 13.000 in Steiermark u. s. w. und 45.000 in Wien — nämlich die regelmäßigen Abnehmer der „Volkstribüne“, welche Gemeinschaft von Wochenblattabonnenten man nur bedingungsweise als eine Parteiorganisation betrachten kann. Den politisch organisierten stehen 550.000 Stimmen und 320.000 deutsche Gewerkschaftsmitglieder gegenüber. Die Monatsbeiträge sind vom 1907er Parteitage mit 20 G. festgesetzt worden, es gibt aber unter den Lokalorganisationen noch 7-2 Prozent, die weniger als 20 G., allerdings auch 27-4 Prozent, die mehr erheben, darunter ist aber auch wieder Wien, wo als Parteibeitrag die 8 G. wöchentlich für die „Volkstribüne“ gelten.

Politische Verfolgungen gab es insbesondere in Böhmen, wo Verwaltung und Justiz schon halb preußisch-sächsisch sind, zahllose. Verhängt wurden 1177 Tage Arrest, 910 Tage Kerker und 3255 Kr. Geldstrafe.

Die Parteipresse umfaßt 2 Tagesblätter, 4 Blätter, die dreimal, 9, die zweimal, 9, die einmal wöchentlich erscheinen und 1 Monatsblatt; ferner erscheinen 48 deutsche Gewerkschaftsblätter und eine wissenschaftliche Monatszeitschrift („Der Kampf“). „Der jugendliche Arbeiter“ erscheint monatlich in 7200 Exemplaren als Organ des Verbandes der jugendlichen Arbeiter Oesterreichs; ferner sind noch zu vermerken das antialkoholistische Monatsblatt „Der Abstinenz“, einige Sportblätter, eine Sängereitung und das Wighblatt „Neue Glühlichter“ (14tägig). Die Partei hat die früher private Wiener Volksbuchhandlung erworben und führt sie mit Gewinn als Parteibuchhandlung weiter. Parteidruckerien gibt es in Wien, Neichen-

berg und Salzburg. Die gesamte Presse und Parteiliteratur litt unter der Krise.

Ueber die erfreuliche Entwicklung der österreichischen Gewerkschaften ist bereits vor einiger Zeit in diesem Blatte berichtet worden, wir können daher die hierauf bezüglichen Stellen des Parteiberichtes übergehen. Merkwürdig ist, daß der Parteibericht über die Zersplitterungstätigkeit der tschechischen Gewerkschaften nichts sagt.

Ueber die Genossenschaftsbewegung wird berichtet, daß der Zentralverband österreichischer Konsumvereine 488 Genossenschaften zählt, wovon 326 mit deutscher Geschäftssprache; davon sind 418 Konsumvereine, der Rest Produktiv-, Gastwirts- und Baugenossenschaften. 383 Konsumvereine berichten über eine Mitgliederzahl von 206.620, Jahreslosungen von 59.606.408 Kr., 3.188.000 Kr. Reingewinn. Außer dem „Konsumverein“ und einem tschechischen Blatt erscheint ein Familienblatt „Der Pionier“ in 54.000 Exemplaren.

Der Verband jugendlicher Arbeiter stieg seit 1907 von 53 auf 159 Ortsgruppen und Zahlstellen.

Die Parteikasse hatte vom 1. Juli 1907 bis 1. Juli 1909 Einnahmen: Kr. 228.141-88, Ausgaben: Kr. 177.515-57, verbleibt Saldo Kr. 50.626-31. Da läßt sich freilich nicht viel tun und man muß um so mehr staunen, wie die deutsch-österreichische Sozialdemokratie so viel leisten kann.

Für deutsche Leser wird es interessant sein, daß 11 gewerkschaftliche Zentralverbände an die Partei 28.000 Kr. abführen.

Die Frauenorganisation hat einen großen Aufschwung genommen. Es bestehen 88 deutsche politische Frauenorganisationen (davon 39 in Böhmen) mit 6412 Mitgliedern, ferner 82 Ortsgruppen und Zahlstellen des Zentralvereines der Heimarbeiterrinnen (wovon 10 in Wien) mit insgesamt 1520 Mitgliedern. In den Gewerkschaften sind gegen 50.000 Arbeiterinnen organisiert.

Dem Parteibericht ist ein vom deutsch-böhmischen Landesvertrauensmann, Abgeordneten Genosse Seelig (Leplig) auf Beschluß der Parteivertretung ausgearbeiteter Entwurf eines verbesserten Organisationsstatuts ange-schlossen.

Der Vormarsch der tschechischen Sozialdemokratie. Dem kürzlich in Prag-Smichow stattgefundenen Parteitag der tschechischen sozialdemokratischen Partei lag ein ausführlicher, vom Sekretär Genossen Bruha erstatteter Bericht vor. Er umfaßt die Zeit seit dem Parteitag von Weinberge im Jahre 1906 bis Ende Juni 1909, also zwei Jahre und zehn Monate, und zeigt, daß die Partei in dieser Zeit trotz der wirtschaftlichen Krise und trotz der in diesen Jahren wieder im großen Maße betriebenen chauvinistischen Hege einen erfreulichen Aufschwung genommen hat. Im Jahre 1906 wurde berichtet, daß die Partei 1517 Lokalorganisationen besitze, von denen 1376 ihren Verpflichtungen nachkamen und insgesamt 99.000 Mitglieder zählten. (Die politische Organisation ist nicht auf politischen Vereinen aufgebaut, die in Oesterreich nicht miteinander in Verbindung treten dürfen, sondern auf losen örtlichen Organisationen, die aber ein regelrechtes Vereinsleben führen.) Nunmehr weist der Bericht 2462 Lokalorganisationen, davon 1850 in Böhmen, 324 in Mähren, 69 in Schlesien, 123 in Nieder- und 6 in Oberösterreich aus. Diese verteilen sich auf 28 Kreisorganisationen. Die Zahl der politisch organisierten Genossen ist auf 116.762 gestiegen, von denen 91.794 in Böhmen, 16.897 in Mähren, 4802 in Nieder- und 289 in Oberösterreich organisiert sind. Da eine Reihe von Organisationen nicht berichteten und im Juni 1909 bei der Parteikasse die Beiträge für 148.555 Genossen einliefen, schätzt der Bericht die Gesamtzahl der organisierten Genossen auf rund 130.000. Die Partei entwickelte auch eine rege Versammlungstätigkeit. In der 3monatigen Berichtsperiode wurden insgesamt 57.108 öffentliche und nichtöffentliche Vereins- und Wählerveranstaltungen abgehalten. Davon wurden 783 verboten oder behördlich aufgelöst. Die Presse macht ebenfalls gute Fortschritte. Die Partei verfügt jetzt über 25 politische Blätter, von denen 3 täglich, 1 dreimal, 2 zweimal und 19 einmal wöchentlich erscheinen. Andere Parteiblätter erscheinen neun, darunter eine wissenschaftliche Monatschrift („Academie“), ein sehr vornehm ausgestattetes illustriertes Unterhaltungsblatt und zwei Wighblätter. Genossenschaftsorgane erscheinen in tschechischer Sprache 43. Ferner sind noch in sozialdemokratischem Sinne redigiert ein Organ für Hausler und Kleinhändler, eines für Gewerbetreibende (beide sind Organe von Verbänden sozialdemokratischer Kleinbauern, beziehungsweise Gewerbetreibenden), eines für Konsumvereine und eines für Staats-, Landes- und Kommunalbeamte. Der Parteiverlag gab Bücher und Broschüren in einer Gesamtauflage von 580.000 heraus. Es wurden 168.000 Kalender und 80.000 Maiseifchriften abgesetzt. Recht hoch ist das Strafkonto der Partei. Wegen ihrer politischen Tätigkeit wurden in den 34 Monaten 1845 Genossen verfolgt, von denen 508 freigesprochen und 1387 zu insgesamt 12 Jahren 8 Monaten und 4 Tagen Freiheits- und zu 6293 Kr. Geldstrafe verurteilt wurden. Die Genossen beteiligten sich an 788 Gemeindevahlen und errangen in 564 Fällen Erfolge. Insgesamt gibt es 1621 tschechische sozialdemokratische Gemeindevertreter, darunter 15 Gemeindevorsteher.

May und Moriz. Die Tschechischnationalen wollten am 5. September ein Fest in Weiskirchly bei Teplig abhalten. Schwapp beriefen die Deutschnationalen auch ein ein. Klapp, verbot die Bezirkshauptmannschaft beide Feste. Jetzt ist alles gerettet. Na zdar, Heil!

Ernennung der Direktoren der neu verstaatlichten Bahnen. Die Ernennung der Direktoren der verstaatlichten Bahnen wurde bereits amtlich verlaublich. Zum Direktor der Desterreichischen Nordwestbahn ist der Präsidialvorstand Dr. Albert Geutebrück, zum Direktor der Staatsbahnen der Gattungs- und der der Präsidialkanzlei des Eisenbahnministeriums zugewiesene Oberbauat Otokar Trnka unter Verleihung des Titels eines Hofrates ernannt worden. Die Besetzung der leitenden Posten bei der Staatsbahnenbahngesellschaft und bei der Nordwestbahn erfolgte, ehe noch Gewißheit darüber besteht, zu welchem Termin der Betrieb dieser Gesellschaften vom Staate übernommen wird. Die Verhandlungen, die darüber zwischen Eisenbahn- und Finanzministerium geführt werden, sind noch nicht abgeschlossen, und weungleich man erwartet, daß es vielleicht möglich sein wird, mit 1. Oktober l. J. die verstaatlichten Bahnen zu übernehmen, ist dies doch im Augenblick noch keineswegs sicher. Die neuernannten Direktoren werden sich jedoch sofort mit den

jetigen Leitern der Staatseisenbahngesellschaft und der Nordwestbahn ins Einvernehmen setzen, um den Dienst dort kennen zu lernen und sich für ihre spätere Amtsführung vorzubereiten. Die Folge der Ernennung der neuen Direktoren ist der Rücktritt der jetigen Direktoren der Nordwestbahn und der Staatsbahn, des Sektionschefs Zehner und des Hofrates Ritter v. Grimburg. Wie in so vielen Fällen, stellte auch diesmal die Ernennung der Direktoren der verstaatlichten Bahnen ein Kompromiß auf nationalem Gebiet dar. In dem Bildungsgang der beiden neuen Direktoren besteht insofern ein Unterschied, als Ministerialrat Dr. Genter die juristischen Studien absolviert hat, Oberbaurat Trnka dagegen Techniker ist, wenngleich ihm im Eisenbahnministerium eine Reihe administrativer Aufgaben anvertraut war. In der Führung der Präsidialgeschäfte des Eisenbahnministeriums soll vorläufig ein Provisorium eintreten, indem die Aufgaben der Präsidialkanzlei vom Ministerialsekretär Dr. Pesta besorgt werden, bis eine definitive Besetzung erfolgt. Unschärflich der Uebernahme der Staatsbahn und der N. W. dürfen auch andere Personalveränderungen bei den genannten Bahnen vor sich gehen. Wie verlautet, werden bei der St. G. Generalinspektor Microg, bei der N. W. Regierungsrat Generalinspektor Porias und Vaudirektor Hohenegger zurücktreten. Die beiden Direktionen werden eine ähnliche Organisation erhalten wie die verstaatlichte Nordbahn. Die Direktionen werden in acht Abteilungen zerfallen und jede Abteilung in eine Reihe von Büros. Die Aufgaben der verstaatlichten Bahnen im Eisenbahnministerium wird Sektionschef Dr. Hill führen, der eine Art oberste Kontrolle haben wird und dem auch eine Reihe von Angelegenheiten zugewiesen worden sind, die bei den Staatsbahnen sonst die Direktionen haben.

Ausland.

Die Löhne der englischen Eisenbahner. Auf den Eisenbahnen des vereinigten Königreichs sind insgesamt 259.280 Personen beschäftigt. Davon erhalten 100.930 einen Wochenlohn unter 20 Schilling (1 Schilling gleich 1 Mk.), in dieser Gruppe sind aber 15.921 Halberwachsene, deren Wochenlohn unter 15 Schilling beträgt, enthalten. 128.810 Personen erhalten einen Wochenlohn von 21 bis 30 Schilling und 29.540 von über 30 Schilling und mehr. Den Durchschnitt von 25 Schilling übersteigen mit ihrem Lohne:

Führer	38	Schilling 10 Pence
Güterzugsführer	27	" 7 "
Güterzugschaffner	26	" 10 "
Passagierschaffner	26	" 10 "
Zwischen dem Durchschnitt von 20 bis 25 Schilling		

berwegen sich:

Signalwärter	24	Schilling 8 Pence
Weichensteller	24	" 2 "
Kontrollore	24	" 2 "
Rottenführer	24	" 1 "
Feuerleute	24	" 1 "
Wagennotierer	23	" 5 "
Bahnwärter	23	" 1 "
Bahnsteischaffner	21	" 6 "
Fuhrleute	21	" 6 "
Verlader	21	" 5 "

und weniger als 20 Schilling im Durchschnitt erlangen:

Güterträger	19	Schilling 6 Pence
Streckenarbeiter	19	" 4 "
Wagenreiniger	18	" 5 "
Gepäckträger	17	" 5 "
Lokomotivreiniger	14	" 8 "

Werden die Löhne der einzelnen Eisenbahngesellschaften miteinander verglichen, so ergibt sich, daß die Taff Vale, Barry u. Rhymney, die London Electric Railways und die N. E. die höchsten Löhne, im Durchschnitt mehr wie 24 Schilling bezahlen und die niedrigsten Löhne, im Durchschnitt unter 21 Schilling von schottischen und irländischen Eisenbahnen bezahlt werden. Alle anderen Bahngesellschaften bewegen sich mit ihrem Durchschnitt zwischen diesen beiden Grenzen.

Harriman, der amerikanische Eisenbahnkönig ist in New-York gestorben. Schon seit Wochen hatten die Berichte von seinem Krankenlager die Börsenspekulation beeinflusst. Von der Todesnachricht befrüchtete man eine Börsenpanik und man verheimlichte daher die Mitteilung, bis die Börse geschlossen war, wohl auf Veranlassung der Gruppe Morgans und Rockefeller, die sich anschiden, die reiche Erbschaft anzutreten.

Harriman, der 1848 geboren war, entstammte armenlichen Verhältnissen. Sein Vermögen entstand aus erfolgreichen Börsenspekulationen. Vor allem beschäftigte er sich mit Eisenbahnpapieren. In den schweren Krisenjahren von 1892 bis 1896, als eine ganze Reihe kleinerer und größerer Bahnen in Konkurs gerieten, warf er sich auf die Reorganisation der Bahngesellschaften. Es gelang ihm, die Reorganisation der großen Union Pacific-Bahn erfolgreich durchzuführen und sie rentabel zu machen. Nach einigen Jahren vereinigte er mit dieser die Southern Pacific-Bahn und beherrschte damit das Bahnnetz von 15.900 englischen Meilen. Bei seinem Tode besaß er den ausschlaggebenden oder doch einen wichtigen Einfluß bei 14 bedeutenden Eisenbahngesellschaften, die zusammen ein Schienennetz von über 70.000 Meilen umfassen, also weit mehr als das Vierfache des österreichischen und fast ein Drittel des ganzen amerikanischen Eisenbahnnetzes. Außerdem war Harriman Direktor von 41 anderen Gesellschaften, darunter von wichtigen Banken und Trustgesellschaften. Sein Vermögen wird auf 150 bis 200 Millionen Dollar, also 600 bis 800 Millionen Mark geschätzt. Sein Tod dürfte die Konzentrationsbewegung noch beschleunigen, indem sie, wie bereits erwähnt, zu einer Verstärkung der Stellung führen dürfte, die Morgan und Rockefeller in dem amerikanischen Eisenbahnwesen einnehmen.

Der englische Trades Union-Kongreß gegen Richard Bell. Auf dem die letzten Tage hindurch stattgefundenen Jahreskongreß der englischen Trades Union war unter anderem die interessante Debatte über die Haltung des liberalen Arbeiterabgeordneten Richard Bell (Sekretärs der Eisenbahner) im Parlament sehr lebhaft. Wie bekannt, sind die britischen Eisenbahnen im Besitze von Privatgesellschaften, die aber in ihrer Verwaltung der Eisenbahnen vielfach vom Parlament abhängen. In den letzten Jahren haben sich die Bahnen gewerkschaftlich organisiert. Das parlamentarische Komitee des Trades Unionkongresses hat deshalb beschlossen, die Arbeiterabgeordneten sollten im Parla-

ment Obstruktion üben gegen die Gesetzesvorlagen derjenigen Bahngesellschaften, die der gewerkschaftlichen Tätigkeit der Bahnbeamten Schwierigkeiten bereiten. Die Nordostbahn, die etwa 3000 Beamte beschäftigt, beschloß, die Organisation von etwa 300 ihrer in besonderen Vertrauensstellungen sich befindenden Beamten nicht zuzulassen. Als aber diese Bahngesellschaft im Juli dieses Jahres die Zustimmung des Parlaments zu einer ihrer Gesetzesvorlagen (Initiationsantrag betreffend Ausdehnung einer Bahnlinie) brauchte, da haben die Arbeiterabgeordneten Obstruktion geübt, wodurch die Erledigung der Vorlage verschoben werden mußte. Nur der Abgeordnete Bell, der ein Mitglied des parlamentarischen Komitees ist, sprach im Parlament zugunsten der Nordostbahn. Der Verband der Eisenbahnbeamten stellte deshalb auf dem Trades Unionkongreß in Ipswich den Antrag, die organisierten Arbeiter sollten bei den nächsten Parlamentswahlen nicht mehr für Bell stimmen.

Nach einer längeren Diskussion über diesen Antrag mußte Bell Abbitte leisten und daß gegen die Gewerkschaften begangene Unrecht ohne Umkehrung eingestehen.

Die Finanzen der deutschen Gewerkschaften sind im Jahre 1908 mit Rücksicht auf die herrschende Geschäftslage etwas zurückgegangen. Die Einnahmen verringerten sich von 51.396.784 Mk. auf 48.544.396 Mk. Die Jahresausgaben für 1908 in der Höhe von 42.057.576 Mk. waren um rund eine Million niedriger als 1907. Das Sinken der Ausgaben trat nur bei den Aufwendungen für Streiks und Aussperrungen ein. Hierfür wurden 1907 rund 13 Millionen Mark verausgabt, 1908 dagegen nur rund 4.700.000 Mk., das Minus beträgt fast 8 1/2 Millionen Mark. Die Ausgaben aller anderen Arten der Unterstützung sind ungeheuer gesunken. Für Arbeitslosenunterstützung gingen die Aufwendungen von rund 4.375.000 Mk. auf 8.134.000 Mk. in die Höhe, für Arbeitsunfähigenunterstützung von 5.635.000 Mk. auf 8.473.000 Mk. In den letzten 18 Jahren haben die Zentralverbände für Unterstützungen allein nicht weniger als fast 144 Millionen verausgabt. Kann es eine bereitere, überzeugendere Befundung des Wertes geben, den die Gewerkschaften für die Arbeiter und Arbeiterinnen haben, als diese trockenen Zahlen? Zeigen sie nicht, daß die Organisation die große, nicht verjagende Sparbüchse ist, in welche für die Tage der Not die Arbeiterin und der Arbeiter ihre bescheidenen Einlagen machen müssen. Von vielen Tausenden von Arbeiterinnen, von Arbeiterfamilien haben die gewerkschaftlichen Unterstützungen das schwärzeste Elend abgehalten. In welchem Umfang die Krise Proletariat auf die Landstraße treibt, ist allein schon aus der Summe ersichtlich, welche die Gewerkschaften für Reiseunterstützung ausgegeben haben. 1907 zahlten sie an Wandernde 869.148 Mk. Unterstützung aus, 1908 aber 1.184.353 Mk. So haben die Gewerkschaften in der Zeit großer Not für die wertvollen Massen Großartigeres geleistet als alle die bürgerlichen Wohltätigkeits- und Wohlfahrtseinrichtungen. Und wohl gemerkt: alle ihre Leistungen sind ihren Mitgliedern als zu beanspruchende Rechte zugute gekommen und nicht als demütigende Almosen und Bettelstuppen. Mühten das die unorganisierten Elenden des Kapitales heherzigen!

Zersplitterungsbestrebungen bei den Eisenbahner Süddeutschlands. Für die Eisenbahner Süddeutschlands kam bisher als einzige moderne Organisation der süddeutsche Eisenbahnerverband in Betracht. In demselben hatten sich alle Kategorien des Eisenbahnpersonals zusammengeschlossen, um innerhalb dieser Zentralorganisation gemeinsam ihre Interessen zu vertreten. Schon seit längerer Zeit hatten sich jedoch einzelne ehrgeizige Köpfe, die sich innerhalb der Gesamtorganisation in nicht genügender Weise gewürdigt glaubten, in den Kopf gesetzt, eine selbständige Organisation für das nichtfachmännische Betriebspersonal Bayerns zu gründen. Als Vorwand zur Gründung dieser Sonderorganisation gebrauchten sie die Ausrede, daß innerhalb der Gesamtorganisation die Interessen des nichtfachmännischen Betriebspersonals vernachlässigt würden. Am Sonntag den 22. August tagte nun in Ingolstadt die Gründungskonferenz, welche beschloß, die neue Organisation unter der Firma: Verband des nichtfachmännischen Betriebspersonals Bayerns ins Leben zu rufen. Als Beitrag wurden wöchentlich 10 Pf. festgesetzt. Vorsitzender dieser Spartenorganisation, der zurzeit, und wohl auch für die ferne Zukunft, nicht die mindeste Bedeutung beizumessen ist, wurde ein Herr Neubauer (München), der mit einer Reihe anderer Leute seines Schlages wegen fortwährender Quertreibereien aus dem süddeutschen Eisenbahnerverband ausgeschlossen wurde. Welche Geistesfinder die Führer dieser neuen Organisation sind, beweist wohl die Tatsache, daß, solange die Herren aus dem süddeutschen Eisenbahnerverband nicht entfernt waren, ihnen derselbe gar nicht radikal genug vorgehen konnte. Als sie jedoch hinausbugliert waren, forderte einer der „Führer“ der neuen Organisation Vertrauensmänner des süddeutschen Verbandes zum Austritt aus dem süddeutschen Eisenbahnerverband auf, „weil man als Mitglied des süddeutschen Eisenbahnerverbandes von den Behörden schief angesehen und in der Beförderung hintangehalten werde“. Demnach scheint also die neue Organisation nicht, wie ihr von der ultramontanen Presse angedichtet wird, „anarchosozialistisch“, sondern vielmehr eine „gelbe“ Schutztruppe zu werden. So bedeutungslos, wie gesagt, das „Grüppchen“ ist, bedauerlich ist diese Zersplitterung immerhin.

Die Reineinnahmen der amerikanischen Bahnen im Jahre 1908. Die Nettoeinnahmen sämtlicher amerikanischen Eisenbahnen von 1908 zeigen gegenüber 1907 eine Zunahme von 90 Millionen Dollars.

Forderungen der italienischen Eisenbahnbeamten. Am 3. September haben die Mitglieder des Nationalbundes der Eisenbahnbeamten eine Versammlung in Florenz abgehalten, in der sie beschlossen, von der Regierung die Regulierung der Gehälter für die niedrigen Beamtentkategorien (Applicati und Applicati superiori) zu fordern. Seit 1885, als die Eisenbahnen noch Privatunternehmungen waren, schwankte das Minimalgehalt zwischen 1500 und 2100 Lire und das höchste Gehalt zwischen 3600 und 3900 Lire. In diesen 24 Jahren sind die Lebensverhältnisse bedeutend teurer geworden, die Gehälter aber auf derselben Höhe geblieben, ja man kann sogar sagen, daß seit der Uebernahme der Eisenbahnen in Staatsbetrieb sie sogar in mancher Beziehung verschlechtert worden sind. Jetzt sind die Anstellungsbedingungen und die Gehaltserhöhungen bedeutend strenger wie damals, sie erfolgen nicht mehr auf der alten Grundlage, so daß es vorkommt, daß Beamte eher die pensionsberechtigten Altersgrenze als die höchste

Gehaltsstufe erreichen. Außerdem betragen die jetzigen Pensionsbeiträge 5,5 Prozent, während alle anderen Staatsbeamten bloß 3 Prozent bezahlen und weitergehende Rechte genießen. Es erregt ferner der Umstand Mißmut, daß bei der jährlichen Verteilung von Gratifikationen gerade die ärmsten Beamtentkategorien ausgeschlossen bleiben, während hohe Funktionäre, die so wie so hohe Gehälter beziehen, mit beträchtlichen Summen beschenkt werden. Nun verlangt man, daß die Applicati in 25 Dienstjahren ein Höchstgehalt von 3600 Lire und die Applicati superiori ein Höchstgehalt von 4000 Lire erreichen; daß die Beförderung auf Grund abgelegter Prüfung erfolge, bei entsprechender Vertretung der Interessierten; daß in Bezug auf Leistung der Pensionsbeiträge, Pensionierung und Sonntagsruhe dieselben Bestimmungen wie für die übrigen Staatsbeamten eingeführt werden; daß die Konditionenlisten veröffentlicht werden und schließlich daß die Gratifikationen abgeschafft und der entsprechende Betrag zur Aufbesserung der wirtschaftlichen Lage der unteren Beamten verwendet werde.

Maßregelung von Arbeiterauschuhmitgliedern bei den preussischen Staatsbahnen. Am 31. August wurden vom Anhalter und Potsdamer Güterbahnhof in Berlin acht Arbeiter plötzlich entlassen. Vor der Lohnzahlung wurden die zu entlassenden Arbeiter vom Anhalter Bahnhof vor den Obergütervorsteher Post berufen, welcher ihnen eröffnete, daß sie auf Grund des § 2, Absatz 3 der Arbeitsordnung (Verteilung an ordnungsfeindlichen Bestrebungen) unter Beobachtung der 14tägigen Kündigungsfrist entlassen würden. Der Lohn für die Zeit bis zum 14. September wurde ihnen sofort ausgegahlt mit der Aufforderung, nun in zehn Minuten den Bahnhof zu verlassen. Um über den Grund der Entlassung näheres zu erfahren, wandten sich die Entlassenen nun an die Verkehrsinspektion. Herr Verkehrsinspektor Höfner empfing die Arbeiter und erklärte auf ihre Fragen, daß die Verwaltung zu der Ueberzeugung gekommen sei, daß die Entlassenen einer von der Verwaltung nicht gebuldeten Organisation angehören und daß die Entlassung von höherer Stelle verfügt worden sei. An eine Wiedereinstellung sei deshalb nicht zu denken, selbst wenn die Arbeiter erklärten, keiner ordnungsfeindlichen Organisation anzugehören. Hierauf ließen sich die Gemahregelten bei Eisenbahnpräsidenten Behrend anmelden. Der Herr hat sie auch freundlich empfangen und ihnen etwa folgendes gesagt: Wir müßten Sie entlassen, weil die untere Verwaltungsbehörde mit Ihnen nicht mehr arbeiten konnte. Nach der Statistik haben Sie einen Durchschnittsdienst von 4,84 per Tag und bei Nacharbeit achtstündige Arbeitszeit. Nun haben Sie die horrenden Anträge gestellt auf 20 Pf.-Lohnerhöhung und achtstündige Arbeitszeit auch für die Tagesächter. Aus ihrem Vorgehen spricht eine ordnungsfeindliche Gesinnung und das sind wir genötigt, Ordnung zu schaffen. Es tut mir leid, daß verheiratete Arbeiter von der Maßnahme betroffen werden, jedoch haben Sie den Lohn für 14 Tage erhalten und Sie werden inzwischen andere Arbeit finden und wir werden andere Arbeiter bekommen. Wollen wir also in Frieden auseinandergehen, ich wünsche Ihnen lohnende Arbeit und bereiten Sie uns keine Schwierigkeiten mehr auf dem Bahnhof.“ So der Herr Präsident Behrendt. Jetzt war es den Gemahregelten klar, worin man ihre ordnungsfeindliche Gesinnung erblickte; Herr Behrendt hatte es ihnen in anerkennenswerter Offenheit gesagt. Die Erklärung dafür liegt in folgenden Vorgängen: Vor kurzem fanden die Neuwahlen der Arbeiterauschüsse statt und es wurden an Stelle einiger Ausschuhmitglieder, die glaubten, dieses Amt im Erbpacht zu haben, aber nie etwas im Interesse der Arbeiter taten, neue Vertreter gewählt. Im Gegensatz zu der früheren Gepflogenheit, hielten die Neugewählten es für ihre Pflicht, die Wünsche der Arbeiter entgegenzunehmen und zu diesem Zweck fanden Besprechungen in den Aufenthaltsräumen der Arbeiter statt. Sämtliche Arbeiter des Anhalter Güterbahnhofs waren sich darin einig, daß während der nächsten Wintermonate die vorhandene Arbeit in achtstündigen Tagesächtern ohne Einstellung weiterer Arbeitskräfte und ohne sonstigen Schaden erledigt werden könne. Deshalb sei es möglich, die Arbeitszeit für den Winter auf acht Stunden herabzusetzen und sie im Frühjahr bei steigendem Verkehr nach Bedarf angemessen zu verlängern. Ferner glaubte man, daß infolge der allgemeinen Teuerung und der neuen indirekten Steuern eine Lohnerhöhung von 20 Pf. täglich gerechtfertigt sei. Die Mitglieder des Arbeiterauschusses und deren Ersatzmänner wurden deshalb beauftragt, diese Wünsche in der nächsten Sitzung des Ausschusses der Verwaltung zu unterbreiten. Das geschah und die Antwort der Verwaltung war die Entlassung der Ausschuhmitglieder, respektive deren Ersatzmänner. So behandelt die preussische Eisenbahnverwaltung die amtlich anerkannten Vertreter der Arbeiter.

Aus dem Gerichtssaal.

Ueberrückung macht den Eisenbahner nicht straflos. Am 28. September v. J. kam es in der Station München zu einem Eisenbahnzusammenstoß, durch den drei Personen schwer verletzt wurden. Der Verschuldeter Johann Breinhölder hatte um 1/2 Uhr nachts den Auftrag erhalten, eine Maschine als Vorspann für einen Lastzug auf ein anderes Geleise zu dirigieren. Breinhölder übergab die Ausführung dieses Auftrages dem Verschieber Jalud. Aber der Lokomotivführer der Maschine, die verschoben werden sollte, Andreas Brettl, erklärte dem Jalud, er werde lieber auf ein drittes Geleise fahren, um mit dem auf diesem Geleise stehenden Lastzug die Vertupplung leichter durchführen zu können. Jalud nahm diese Anordnung zur Kenntnis und auch die Weichenwärter Ernst Stöfchel und Franz Bizany wurden davon verständigt. Als aber eine halbe Stunde später ein Postzug aus der Station abgefahren wurde, hatten die zwei Weichenwärter bereits vergessen, daß der Lastzug auf dem Geleise stehe; sie gaben dem Postzug, der auf diesem Geleise auszufahren hatte, das Signal „Freie Fahrt“ und ein Zusammenstoß war die Folge. Verschuldeter Breinhölder, die beiden Weichenwärter und der Maschinenführer Brettl wurden angeklagt, aber vom Kreisgericht Krems freigesprochen. Die beiden Weichenwärter hatten sich damit entschuldigt, daß sie, vom langen und anstrengenden Dienst ermüdet, auf die Lokomotive einfach vergessen hätten. Der Freispruch wurde deshalb damit begründet, daß bei der geringen Intelligenz und dem Schwere, ermüdenden Dienst der Leute das Vergessen begreiflich und darum unverschuldet sei. Während die Freisprechung des Verschuldeten Breinhölder unangesehnen blieb, wurde gegen die Freisprechung der drei anderen die Nichtigkeitsbeschwerde erhoben, die kürzlich vor dem Kassationshof Hofrat Bobes vertat und die die Verteidiger Dr. Garpner und Dr. Scherbat bestämpften. Der Kassationshof gab aber der Nichtigkeitsbeschwerde

Folge und beurteilt die drei Angeklagten zu je drei Wochen strengen Arrests. Ueber dieses Urteil wird, wenn es in schriftlicher Ausfertigung vorliegt, noch zu sprechen sein.

Ein Gutachten der k. k. Generalinspektion. Am 19. Dezember 1908 ereignete sich in der Station Jägerndorf bei k. k. Staatsbahnen ein Zusammenstoß zweier Lokomotiven, welcher Anlaß zu einer Gerichtsverhandlung gab, weil in einem eingeholten Gutachten der k. k. Generalinspektion der Lokomotivführer Clement Mariane! als an dem Unfälle schuldtragend bezeichnet wurde. Die k. k. Generalinspektion legte dem Genannten zur Last, daß er erstens ohne Begleiter die Fahrt angetreten habe und zweitens mit einer übermäßigen Geschwindigkeit gefahren sei.

Nun behaupteten sowohl die einvernommenen Beamten, konform mit der Verantwortung des Angeklagten Mariane!, daß laut Instruktion bei Fahrten im Heizhausrayon — und um eine solche handelte es sich da — die Verbeizung eines Begleiters nicht notwendig und daß ebenso eine besondere Beschränkung der Geschwindigkeit nicht vorgeschrieben sei. Das Gericht legte nun den Akt nochmals der k. k. Generalinspektion vor, welche aber bei ihrer Ansicht beharrte.

Das Bezirksgericht Jägerndorf ordnete eine Hauptverhandlung an, sprach jedoch den Lokomotivführer Mariane! — sowie alle Mitangeklagten — frei.

In der Begründung des Urteiles wurde auf die bestimmten Aussagen der Zeugen hingewiesen, während die Ansicht der k. k. Generalinspektion — als durch keine strikten Bestimmungen der Instruktionen belegt — für das Gericht nicht maßgebend sei. Für alle Fälle wären die Angeklagten exculpirt, als es feststeht, daß der von ihnen geübte Gebrauch aus notwendigen inneren Gründen gewußt, geduldet, ja genehmigt wurde.

Als Vertreter des angeklagten Lokomotivführers fungierte Dr. Ambros aus Olmütz.

Zugsfreiwagen in St. Anton am Arlberg. Am 16. Juli 1909 mußte der gegen 5 Uhr nachmittags in der Station Sankt Anton am Arlberg einlangende nach Langen verkehrende Güterzug Nr. 65 statt auf das durch Bauarbeiten verlegte Geleise I auf Geleise II eingelassen werden und so einen Teil jenes Geleises benötigen, auf dem der von der Station Langen kommende Arbeiterzug einzufahren hatte. Um 5 Uhr 40 Minuten hatte er über den Verbindungswechsel auf Geleise I zu fahren und normalmäßig im Arlbergtunnel mit dem von der jenseits des Tunnels gelegenen Station Langen auf Geleise II kommenden Arbeiterzug D 7 zu kreuzen. Das Distanzsignal der Station St. Anton beim Disportal des Tunnels funktionierte nicht. Der diensthabende Verkehrsbeamte Aspirant Schraffl in St. Anton telephonierte nach Langen, der Signalarm sei untauglich, der Arbeiterzug müsse Handsignale benutzen und in St. Anton vorfristig einfahren. Dem Wächter am Disportal gab er den Auftrag, den Arbeiterzug ohne seine ausdrückliche Weisung nicht einfahren zu lassen. Die Geleiseperre nach Langen anzulegen, unterließ er jedoch, ebenso die telephonische Verständigung der Tunnelwächter. Der Lokomotivführer Kaspar Payr und der Zugführer Johann Schöpf des Arbeiterzuges wurden von den Weisungen der Station St. Anton in Langen verständigt. Der Arbeiterzug kam in St. Anton, entsprechend langsam aus dem Tunnel heraus und blieb stehen. Der Portalwächter deutete mit der Hand auf das auf „Halt“ stehende Distanzsignal und rief dem Zugführer und dem Lokomotivführer zu, bis auf weitere Weisung zu halten, was aber letzterer infolge des Geräusches der Maschine nicht verstehen konnte und ersterer dahin mißverstand, daß das auf „Halt“ stehende Distanzsignal, weil es verdorben sei, keine Beachtung zu finden habe. Der Zugführer ging in seinen Dienstwagen zurück, der Lokomotivführer setzte den Zug in Bewegung und keiner hörte die Haltrufe des Portalwächters. Auf Geleise I fuhr der Güterzug 65 vorbei, dessen Standpunkt Lokomotivführer Payr, weil er sich nicht hinausbeugen konnte, nicht zu sehen vermochte. Hinter der Polzeigrenze des Verbindungswechsels zwischen Geleise I und Geleise II erfolgte ein Zusammenstoß zwischen der Lokomotive des Payr und den beiden letzten Wagen des Zuges 65, infolgedessen die Wagen entgleisten und einen Materialschaden erlitten. Der Stocmann und der Vorstocmann hatten sich in Genötigung des Unpaares durch Abpringen vor erheblichen Verletzungen gerettet.

Wegen dieses Vorfalles hatte sich Kaspar Payr und Johann Schöpf vor dem Bezirksgericht Landeck am 1. September l. J. wegen § 432 St.-G. zu verantworten.

Die durch Dr. Gustav Harpner vertretenen Angeklagten verantworteten sich dahin, sie hätten die in Langen erteilten Aufträge befolgt, jedoch geglaubt, daß sich die Verkehrsverhältnisse in der gewöhnlichen Weise abspielten, weil sie von der Geleiseperre nicht verständigt wurden. Handsignale habe der Disportalwächter nicht gegeben. Seine Deutung auf den auf „Halt“ stehenden Signalarm hätten sie als eine wiederholte Bekanntgabe des ihnen schon in Langen bekanntgegebenen Befehls des Distanzsignales angesehen. Der Unfall wäre verhütet worden, wenn, wie vorgeschrieben, Zug 65 erst zehn Minuten nach Einlangen des auf Geleise IV beorderten Arbeiterzuges abgelassen worden wäre.

Die Verhandlung wurde über Antrag der Verteidigung zur Einvernahme des Aspiranten Schraffl und wegen Zuziehung eines Sachverständigen aus der Zugförderungsbranche auf den 10. September l. J. vertagt.

Schraffl gab zu, es hätte nach der Verkehrsinstruktion die Geleiseperre nach Langen angelegt werden und auch die Tunnelwächter telephonisch in Kenntnis gesetzt werden müssen, doch hätte dies eine Streckenleitung zu besorgen gehabt. Den Zug 65 durfte er ablassen, weil der Gegenzug ein Arbeiterzug war, der im Tunnel mehrmals halte.

Der von der Heizhausleitung Innsbruck entsandte Maschinenadjunkt der Staatsbahnen Franz Dagen deponierte, der Lokomotivführer habe nur auf die Weisungen des Zugführers zu achten gehabt. Der Zugführer aber hätte den Befehl des Portalwächters, auch wenn er dessen Zweck nicht verstand, genau beachten müssen.

In seinem Schlusswort führte der Verteidiger aus, die größten Mißverständnisse entstanden bekanntlich immer dann, wenn die Personen, die man zur Durchführung wichtiger Handlungen verwende, nur halb informiert würden. Wäre der Station Langen, wie dies instruktionsmäßig zu geschehen hätte, die Ursache der von den Angeklagten besonders zu übenden Vorsicht, nämlich die Geleiseperre, bekanntgegeben worden, so wären diese am Disportal stehen geblieben, weil sie von dem Verkehrsbediensteten gewarnt hätten. Uebrigens wäre der Zug 65 erst zehn Minuten nach Einlangen des auf Geleise IV zu dirigierenden Arbeiterzuges abzulassen gewesen, weil die Spezialinstruktion der Strecke Langen-St. Anton dies allgemein normiere, für Arbeiterzüge also keine Ausnahme mache. Auch hätte der Portalwächter Handsignale zu geben, nicht auf die verdorbene Distanzscheibe zu deuten. So sei der Unfall durch Einwirkung von Faktoren herbeigeführt worden, für die die Angeklagten nicht verantwortlich zu machen seien.

Der Richter sprach die beiden Angeklagten frei, weil es sich bei ihnen um ein Mißverständnis gehandelt habe.

Streiflichter.

Deutschnationale Lozsch. Der kleine Moriz, den der germanische Gott in seinem Nachzorn zum schriftleitern des „Deutschen Eisenbahner“ bestimmt hat, rückt uns mit „Wigen“ an den Leib. So oft wir nämlich dem „Reichsbund“ irgendwie den streng sachlichen Nachweis liefern, daß es noch größere weltbewegende Probleme gibt als die Bahnausschriften von Weiskendorf, setzt sich der kleine Moriz in Positur und hält uns als „wühelnden Mauseheln“ eine flamzende Straßpredigt, die nur so von böllischem Empfinden trieft. Nachdem Kleinmoriz offenbar

kein Argument mehr zur Verfügung hat, „dichtet“ er „Wige“ auf unsere „jüdische Wäse“, wegen der wir uns jetzt extra einen großen Wandspiegel angeschafft haben. Die wiederholte Erklärung, daß weder in unserer Redaktion noch unter unseren Mitarbeitern ein Jude zu finden ist, nützt uns jetzt nichts mehr und wir werden, wenn wir die Befehle verheißt wollen, daß der kleine Kroy-Skabe nächstens wieder einen „Wig“ losgehen läßt, einfach den Beweis unseres Nichtjudentums auf den Redaktionstisch des „Deutschen Eisenbahner“ niederlegen müssen. Will uns der Epigone des alten Schmutz-Deeb-Kohn absolut probozieren?

Zur Dienstüberbürdung des Personals der Ausflugs-Eppler Eisenbahn. Haben wir in Nummer 16 des „Eisenbahner“ die Dienstüberbürdung des Zugbegleitungspersonals auf der A. T. E. im allgemeinen geschildert, so wollen wir heute einen speziellen Fall herausgreifen, und dieser betrifft die nunmehr unhaltbaren Zustände in der Station Karbitz.

Die Station Karbitz, die drittstärkste Kohlenlieferungsstation der A. T. E., hat einen täglichen Kohlentransport von 250 bis 300 Wagen, ohne die anderen Güter, welche außerdem zur Verladung kommen. Zum Abtransport des Bruttos und den Zuschub von leeren Wagen stehen der Station täglich zehn regelmäßige und zwei Erforderniszüge zur Verfügung, welche vom Ausflugs Zugbegleitungspersonal gefahren werden. Es leisten sonach vor- und nachmittags je drei Partien die Verschubarbeit daselbst. Der Erforderniszug Nr. 133, welcher bloß auf ausdrückliche Bestellung des Doblhoff III-Schachtes verkehrt, kommt hier nicht in Betracht. Die Verschubarbeit besteht in der Bedienung von neun Schächten, mehreren Verladerrampen, ferner der Magazine und Stationsverschub sowie die Zusammenstellung der Züge. Es haben also täglich sechs Partien vollauf zu tun, um diese Arbeit zu bewältigen.

Nun wird aber seit einiger Zeit der Versuch gemacht, dieselbe Arbeit von bloß vier Partien zu verlangen, und wird diese Maßnahme mit dem angeblich schwächeren Kohlenverkehr begründet, doch wissen alle daran interessierten Herren ganz gut, daß, sollte der Ausfall täglich 10 bis 15 Wagen betragen, doch dieselbe Arbeit wie immer geleistet werden muß. Demzufolge sind täglich bis zwei volle Züge Brutto übrig und müssen sich daher alle die Station Karbitz passierenden Güterzüge von diesem Ueberlastbrutto auf ihre volle Beladung ergänzen, welches bei jedem Zuge Verspätungen hervorruft.

Daß nun, um auch mit weniger Partien ebenso schnell fertig zu werden, in puncto Antreiberei von Seiten der Verkehrsbeamten und an deren Spitze des Stationsvorstandes Reif das menschenmöglichste geleistet wird, brauchen wir nicht erst zu erwähnen, dieses muß aber einen jeden vernünftigen Menschen mit Achzeln und Empörung erfüllen, handelt es sich diesen Herren doch bloß darum, recht hohe Ersparnisprämien — sogenannte Funktionszulagen — aus den Bediensteten herauszuschinden. Stationsvorstand Reif, welcher nicht einmal einen Pader ansprechen kann, ohne denselben zu demütigen — bei ihm hört man nur Namen wie „Mag“, „Seiff“ u. s. w. — wäre wirklich schon „reif“ zur Pensionierung, oder will er sich zu seinem Abgang noch ein besonderes Verdienst erwerben? Hat Herr Reif nicht schon genug Entgleisungen und Unfälle erlebt, an denen er mehr oder weniger schuldtragend war? Von Seiten der Zugführer wird selbstverständlich wieder getrachtet, so rasch wie möglich fertig zu werden, um zur fahrplanmäßigen Abfahrtszeit den Zug beisammen zu haben. Bei den Schlepplahnverschiebungen werden deshalb alle Vorsichtsmaßregeln außer acht gelassen, von einer Einhaltung der Instruktionen und Zirkulare kann dabei keine Rede sein, speziell die Belastungstabellen scheinen gar nicht mehr zu existieren.

So beträgt zum Beispiel die Maximalbelastung auf der Schlepplahn zum Maria Antonia-Schacht — mit Reibung bis zu 25 Promille — 200 Tonnen, das sind jirka 16 belagene Wagen, in der Regel werden aber 28 bis 30, ja bis 35 Wagen angehängt. Und das alles, um eine zweite Fahrt zu ersparen und schneller fertig zu werden. Vom Doblhoff III-Schacht — auf derselben Schlepplahn — ist die gleiche Belastung, hier werden aber regelmäßig 45 bis 60 Wagen angehängt, das ist das Dreifache der Maximalbelastung. Sollte nun hier einmal eine Bremse versagen oder irgend etwas in die Quere kommen, so ist ein unabsehbares Unglück nicht zu vermeiden. Auf den anderen Schlepplahnen ist der Vorgang aber genau derselbe. Ferner sind die Sperrbäume, respektive die Vorhänge derselben in einem derartig schlechten Zustande, welcher ein verlässliches Versichern der Wagen zur Unmöglichkeit macht. Kommt nun einmal ein Unfall infolge des ganz vorchristlichen Arbeitens vor, so wird der betreffende Zugführer strengstens zur Verantwortung gezogen und bestraft.

So ereignete sich am 22. Jänner l. J. auf derselben Schlepplahn ein Unfall, bei dem es nur einem glücklichen Zufall zu danken war, daß es bei einem größeren Materialschaden blieb. In diesem Falle war hauptsächlich die Bahnverwaltung schuldtragend, da die Weiche, welche in der kurrenden Strecke liegt, weder verschlossen noch mit einem beleuchteten Signalkörper versehen war, statt auf die gerade, zum Doblhoff III-Schacht abzweigende und sonach der Verschubzug auf bei dem Schacht stehende leere Wagen fuhr und mehrere zur Entgleisung brachte. Trotzdem wurde der betreffende Zugführer zu einer hohen Ordnungsstrafe verurteilt und vom Zugführerdienst abgezogen.

Auf der einen Seite grenzenlose Antreiberei, auf der anderen — barbarische Strafen!

Anders verhält es sich aber, wenn zum Beispiel ein Verkehrsbeamter ein Dienstvergehen verschuldet. Da wird eben alles nach Möglichkeit vertuscht und totgeschwiegen, ja das Personal wird sogar um sein verdientes Stundengeld betrogen. So wurde vor kurzem Zug 121 von der Station Karbitz erst dann abgelassen, als das Zugbegleitungspersonal bereits mit der Zusammenstellung des Zuges fertig war. Während der diensthabende Verkehrsbeamte in Aussicht dem Lokomotivführer die Verschubzeit anstandslos bestätigte, verweigerte er dem Zugpersonal daselbst mit dem Hinweis, daß er deswegen von Seiten der Direktion gerügt würde!

Wir machen eine hohe Generalinspektion daher auf diese unhaltbaren Zustände in der Station Karbitz aufmerksam, damit endlich einmal von dieser Seite aus Remedur geschaffen wird, da der Direktion in ihrer Profitwut das Leben und die Gesundheit ihrer Bediensteten gleich Null ist und die Ergatterung hoher

Ersparnisprämien einzelnen Abteilungsmitgliedern ein steter Ansporn ist, das ihnen unterstehende Personal soviel wie möglich auszunutzen.

Den vernünftigen Kollegen des Zugbegleitungspersonals rufen wir aber zu: „Werft endlich einmal den alten Kostengeist beiseite, schließt euch zusammen und gehet energisch gegen jede Verschlechterung eurer Lage vor, damit endlich auf dieser Bahn geregelte Zustände eintreten!

Lokalbahn Bruned-Sand. Den Bemühungen des Grossen Scheibin und Dr. Grüner sowie dem tatkräftigen Entgegenkommen des Präsidenten des Verwaltungsrates genannter Lokalbahn, Herrn Dr. Leitner, Advokat in Bruned, ist es gelungen, für die Bediensteten der Lokalbahn Bruned-Sand eine namhafte Verbesserung zu erreichen.

Im Einvernehmen mit den Bediensteten wurde im Frühjahr d. J. ein Memorandum ausgearbeitet und dieses Herrn Dr. Leitner mit der Bitte überreicht, sich bei der Südbahn für die Bediensteten einzusetzen um eine Aufbesserung der Löhne und Gehalte zu erzielen. Diese gemeinsame Aktion ist nun zugunsten des Personals erledigt worden und werden alle jene, die bereits ein Jahr bei der Bahn provisorisch sind, nach einem weiteren zufriedenstellenden Dienstjahr definitiv angestellt und zwar erhalten:

- Kondukteur 900 Kr. Gehalt, 180 Kr. Quartiergeh.;
- Motorführer 1000 Kr. Gehalt, 180 Kr. Quartiergeh., ersterer 4 S., letzterer 6 S. Kilometergeld.
- Stationsleiter 1200 Kr. Gehalt, 280 Kr. Quartiergeh.
- Bahnmeister 1200 Kr. Gehalt, 280 Kr. Quartiergeh., dazu das Streckenpauschale.
- Betriebsaufseher 1200 Kr. Gehalt, 280 Kr. Quartiergeh. sowie 360 Kr. Personalzulage.
- Batteriemächter 1000 Kr. Gehalt, 180 Kr. Quartiergeh. und 200 Kr. Personalzulage.

Alle übrigen Bediensteten, die noch kein volles Jahr dienen, auch die Arbeiter erhielten eine Aufbesserung von 20 S. per Tag. Somit wäre die erste Aktion der jungen Organisation zur Zufriedenheit ausgefallen.

Die Musterwerkstätten der k. k. Staatsbahnen in Wien (Westbahn). Es ist gewiß eine der vornehmsten Pflichten jedes Unternehmers, für die Sicherheit und Gesundheit seiner Lohnsklaven Vorkehrungen zu treffen. Man sollte daher glauben, daß Staatsbetriebe oder vom Staat geleitete Werkstätten als leuchtendes Muster vorangehen sollten, da doch der Staat seine sich selbst gegebenen Gesetze und Anordnungen in erster Linie auf das gewissenshafteste zu befolgen berufen ist, weshalb auch das Gewerbeinspektorat vor den Toren der Staatsbetriebe, zu welchen unzweifelhaft die Werkstätten der k. k. Staatsbahnverwaltung gehören, halt macht.

Wir wollen uns im nachstehenden mit einer Serie von Mißständen befassen, welche in den Werkstätten der Staatsbahndirektion Wien (Westbahn) herrschen: Als erster sei die alte Montierung herausgegriffen. Trotz mehrmaliger Beschwerden betreffs dieser gesundheitswidrigen Werkstätte sieht sich die k. k. Staatsbahndirektion nicht veranlaßt, für dieses Objekt, dessen Einrichtung jedem modernen Maschinenbetriebe Hohn spricht, etwas zu tun. Es liege gewiß im eigenen Interesse, der k. k. Staatsbahnverwaltung selbst, wenn mit diesen Uebelständen aufgeräumt würde.

In dieser von verbranntem Öl und Schwefeldämpfen geschwängerten Luft müssen 60 bis 70 Arbeiter durch 9 1/2 Stunden täglich schuften. In einer entsprechenden Ventilation mangelte es bis vor wenigen Tagen — man muß fast an Wunder glauben — wo auf eine bis jetzt noch unaufgeklärte Veranlassung an dem Glasdach Klappenfenster angebracht wurden. Ob diese bei Rauchentwicklung, welche durch offenes Holzstoßen, Koksfeuer oder beim Anbrennen von Lokomotiven verursacht wird, zur vollständigen Lüftung der Werkstätten genügen, wird erst die Zukunft lehren. Die räumliche Ausdehnung dieser Werkstätte muß mit Rücksicht auf die dort zu leistenden Arbeiten als unzulänglich bezeichnet werden. Schon die unpraktische Anordnung der vier Geleise, welche der Länge nach der Werkstätte gelegt sind, müssen jedem Fachmann ein mitteldeiges Lächeln abzwängen. Ein Beispiel möge diese Behauptung erhärten. Wenn alle vier Geleise dieser Werkstätte mit zur Reparatur gelangenden Lokomotiven verstopft sind, so müssen alle vor ihr stehenden Maschinen hinausgeschoben werden, um die zu Liefernde frei zu bekommen, was nicht geringe Zeit in Anspruch nimmt. Die Maschinen stehen so nahe bei den Feilbänken, daß, wenn auch keine Maschinenbestandteile herumliegen, ein Arbeiter bei seinem Schraubstock steht und meißelt oder feilt, ein zweiter nicht vorbeigehen kann, ohne nicht Gefahr zu laufen, einen Fuß oder den Schlag zu bekommen, denn ein Ausweichen, ohne daß der andere Arbeiter in seiner Arbeit inne hält, ist ganz ausgeschlossen. Die zwei Hauptgänge, die zum Verkehr freigehalten werden sollen, sind wieder mit verschiedenen Maschinenbestandteilen und Gerätschaften vollständig verammelt, so daß der Arbeiter ein geübter Tourist sein muß, um über die verschiedenen Hindernisse hinwegzukommen. Ebenso läßt die Reinigung der Werkstätte zu wünschen übrig.

Bei den Hilfsmaschinen, Bohr- und Hobelmaschinen sowie Drehbänken ist gerade so viel Platz, daß sich der dort beschäftigte Arbeiter gerade umdrehen kann. Dreh-, Bohr- und Hobelspanne liegen massenhaft herum. Will man eine Arbeit beginnen, so muß man den Arbeitsplatz zuerst von allen möglichem Gerümpel befreien. Die Hebeltrans sind noch mit Handbetrieb, in allen Lagern ausgelassen und ausgewetzt und stellenweise nicht zu transportieren.

Alles zusammengefaßt, würde sich empfehlen, wenn ein Beamter des Sanitätsdepartements vom k. k. Eisenbahnministerium diese Bude näher betrachten würde; die dort beschäftigten Arbeiter wären gewiß sehr dankbar.

Die Quartiergehfrage auf der neuen Linie Kremz-Grein. Das k. k. Eisenbahnministerium verlaublich folgendes:

Die Betriebsstationen und Haltestellen der neuen Linie Kremz-Grein werden vom Tage der Betriebseröffnung in die bestehenden Quartiergehklassen eingereiht, wie folgt:

- 1. Stein-Mautern in die II. Quartiergehklasse (70 Prozent des Wiener Quartiergehdes);
- 2. Dürnstein-Oberloiben, Weifenkirchen i. d. Wachau, Spiga d. Donau, Aggsbach Markt, Kleinpöchlarn, Marbach-Maria Taserl und Persenbeug in die III. Quartiergehklasse (60 Prozent des Wiener Quartiergehdes);

3. Emmersdorf, Weins-Aspersdorf und Sarmingstein in die IV. Quartiergeldklasse (50 Prozent des Wiener Quartiergeldes).

Hiernach ist § 1 der mit dem Birkular der bestandenem k. k. Generaldirektion der Oesterreichischen Staatsbahnen vom 14. Dezember 1894, Nr. 180 (W. u. A. Bl. Nr. 58), eingeführten Verordnung, betreffend das Ausmaß der Quartiergelder und die Bewertung der Naturalwohnungen, entsprechend zu ergänzen.

Für den k. k. Eisenbahnminister: R. ILL.

An die Direktion der k. k. Nordbahn! Gegen den Maschinenmeister Josef Tief in Lundenburg wurde vor einigen Wochen von der Heizhausleitung eine Unterfuchung eingeleitet, weil derselbe auf Grund seiner dienstlichen Stellung Heizhausbediensteten aller Kategorien dienstliche Vorteile versprochen hat, wenn sich dieselben bei einer von ihm vertretenen Versicherungsgesellschaft versichern lassen.

Nachdem viele Bedienstete durch diese Handlungsweise des Herrn Josef Tief tatsächlich geschädigt wurden, wie es auch in den mit dieser augenommenen Protokollen betätigt wurde, verlangt die Deffentlichkeit von einer löblichen Direktion eine unparteiische Unterfuchung.

Da seit der protokollarischen Einvernahme der durch Herrn Tief Geschädigten eine geraume Zeit verlossen ist, ohne daß eine Wahnehmung von einer ernstlichen Behandlung dieser gewissenlosen Handlung des Herrn Tief gemacht wird, erweckt es den Anschein, als ob man die Sache verdeden wollte. Ein Schädiger armer Teufel muß seinen verdienten Lohn erhalten, darüber wird die Deffentlichkeit wachen.

Korrespondenzen.

Kornburg. Ein italienischer Bauführer, der Zeit seines Lebens auf österrichischen Eisenbahnen beschäftigt war, kennzeichnet unsere Arbeitsmethode auf den Eisenbahnen mit folgenden Worten: "Zwei schaff, drei guat." Dieses System wird auch in der Station Kornburg fest- und hochgehalten und was in der Station gilt, wird für die Strecke getreulich angewendet.

In der Station finden wir Aufseher, Antreiber, Horcher und solche, welche die Aufseher, Antreiber und Horcher beaufsichtigen und behorchen müssen.

Ein System und ein Geist, der gewiß aus der hiesigen Korrekptionsanstalt stammen dürfte. Zur tatsächlichen Arbeit sind sehr wenige vorhanden und diese werden dazu angetrieben, die Arbeiten der Wasser und Horcher mitzuleisten.

Bei den Jügen, wo die meiste Arbeit ist, finden wir oft nur einen, manchmal gar keinen Arbeiter, denn diese werden anderweitig beschäftigt. Der eine ist bestimmt, für die Frau kaiserliche Mäntel einzukaufen zu besorgen, der andere muß Holz und Kohlen in die Küche schaffen und im Häuslichen mithelfen, der dritte ist als Gärtner verwendet u. s. w.

Noch ausgebreiteter finden wir dieses System bei der Bahnerhaltung, wo Bahnmeister Heller gleich einen Generalstab von Leuten für seine persönlichen Angelegenheiten unterhält. Der Bahnmeister läßt sich durch Bahnarbeiter vollständig bedienen, der eine ist Diener, der zweite ist Gärtner, der dritte muß Kleider und Stiefel putzen und bei der Wäsche mithelfen, der nächste ist im Hühnerstall beschäftigt und muß im Verein mit den anderen die Feldarbeiten des Bahnmeisters besorgen. Im sogenannten Comptoir des Bahnmeisters finden wir einen weiteren Mann beschäftigt, der ebenfalls Arbeiten für Herrn Heller verrichtet.

Und trotz oder vielmehr wegen dieses Generalstabes hapert's auf allen Ecken und Enden, in der Station wie auf der Strecke.

Unregelmäßigkeiten in der Auszahlung sowie bei Dienstkommandierungen sind keine Seltenheiten, insbesondere bei Herrn Heller, der durch seine nationale Agitation sehr in Anspruch genommen ist und deshalb seine Dienstobligationen durch den Oberbauarbeiter Hadriگان zum Nachteil der übrigen Arbeiter besorgen läßt.

Daß der Oberbauarbeiter Hadriگان nicht der geeignete Mann zur Verorgung von Geldangelegenheiten ist, beweisen die wiederholten Vorkommnisse und es wäre zu empfehlen, wenn die Uebergabe von Geldern direkt durch die hierzu berufenen Organe stattfinden würde. (Kranfengelder Nobel.)

Wir wollen durch diese Zeilen die maßgebenden Faktoren auf die unfaßbaren Zustände in der Station Kornenburg und der dortigen Bahnerhaltung aufmerksam machen, damit die wenigen Arbeiter, die noch zu wirklichen Bahnarbeiten verwendet werden, nicht weiter auf Kosten der Aufseher und Horcher ausgebeutet werden.

Sollte diesem offenkundigen Skandal kein Ende bereitet werden, dann allerdings müssen wir schonungslos den ganzen Schwimbel aufdecken.

Reichenau bei Gablonz. Durch die Entwicklung der Industrie in Gablonz und Umgebung und durch den Anschluß der elektrischen Bahn hat sich die Frequenz des Güterverkehrs hier bedeutend erhöht. Man sollte meinen, daß daher das Gütermagazin, in dem die Lokale des Güterverrechnungsdienstes untergebracht sind, entsprechend erweitert oder umgebaut würde. Das ist aber nicht der Fall. Schmale und verstaubte Böden, von deren Wänden Würstel und Ziegelstücke sich jeden Tag lösen, so daß nackte Ziegelwände hervor schauen, durch die man bequem in das Magazin schauen kann. In einem Lokal, das nur ein einziges Fenster hat, müssen drei Bedienstete arbeiten! Beschwerden des Personals haben bisher keinen Erfolg gehabt. Ein Kontrollorgan sagte sogar: "Das ist wo anders auch so." Es wird wahrscheinlich keine Remedur geschaffen, bevor die Wunde nicht zusammensinkt, was in absehbarer Zeit geschehen kann. Die Einrichtung, besonders der Schreibtische, ist unter aller Kritik, denn es bleibt zur Bestellung eines anständigen Tisches dem Herrn Vorstand keine Zeit übrig, bald muß er dienstlich nach Gablonz fahren, dann muß er haben gehen, so daß ihm für das wirklich dienstliche sehr wenig Zeit bleibt. Sein letztes Werk war die Trennung der Güterklassen, nicht aber um etwa dem Personal den Dienst zu erleichtern, es waren ganz andere Motive, die ihn hierzu veranlaßt haben. Die löbliche Direktion wird erucht, ihr Wohlwollen einmal ernst zu nehmen und die erwähnten Uebelstände ehestens beseitigen zu lassen, denn es gehört ein großes Stück bürokratischer Unverfrorenheit dazu, dem Personal zuzumuten, unter diesen Verhältnissen weiterzuarbeiten.

Unter-Drauburg. (Von der Betriebsausweiche Ottschingberg der k. k. Staatsbahn.) Wir haben schon einmal die Verhältnisse in dieser Betriebsausweiche besprochen, ohne daß sich diese dadurch gebessert hätten und sehen uns daher nochmals genungens, uns mit dem Stationsmeister Ader zu beschäftigen. Ader beschimpft die Arbeiter dieser Betriebsausweiche mit den gemeinsten Schimpfwörtern und wird dabei von seiner Gemahlin unterstützt, die sich gebärdet, als wenn sie auf der Betriebsausweiche etwas mit dreinzureden hätte, und die lieber die Aufraumung in der Kaserne besser verstehen oder diese bedürftigeren Frauen ablassen sollte. Ader hat keine Ursache, mit Arbeitern grob umzugehen, da er betriebs der Vernehmung des Dienstes vor der eigenen Tür sehr viel zu lehren hat. Wir sind wirklich neugierig, wie lange man Herrn Ader noch auf der Betriebsausweiche wird willkürlich schalten und walten lassen.

Pinz. (Byhrnbahn.) Signalmeister Pfeifer, Kassier der Ortsgruppe Kirchdorf des deutschnationalen Reichsbundes wird aufgefordert, seine Drohungen und Einschüchterungsversuche gegenüber den Arbeitern in Zukunft zu unterlassen, ansonsten wir gezwungen wären, mit diesem Herren einmal „deutsch“ zu reden. Ebenso soll der Streckenponton Buchner diese Warnung gefälligst zur Kenntnis nehmen.

Mistel. (Der pfiffige Schuster.) Auf der k. k. Nordbahn in der Station Friedel ist ein Lokomotivbeizer, ein ehemaliger ehrjamer Schuhmachergehilfe, der unter dem Namen Johann sehr gut bekannt ist.

Da unserm Johann das ehrjame Handwerk der Schusterrei nicht gefallen wollte und er nach seiner Meinung zu etwas höherem geboren sei, so ist sein sehnlichster Wunsch Lokomotivführer zu werden.

Durch Fürsprache des heiligen Skripinus und seines Freundes Chan, der zufälligerweise Lokomotivführer ist, wurde unser Johann zeitweise von seinem Schusterbrotel beurlaubt und als Lokomotivbeizer angestellt, doch mußte er das Versprechen geben, das edle Handwerk nicht ganz aufzugeben und in seiner dienstfreien Zeit fleißig Schuhe und Stiefel zu reparieren.

Auf die Dauer kann Johann den doppelten Dienst nicht verhehen und da der Schusterthron der Sammelpunkt seiner besten Ideen ist, so setzt sich Johann hin und grübelt wie er am schnellsten Lokomotivführer werden könnte.

Sein Freund, der Chan hat ihm einige praktische Winke gegeben, doch fehlt es noch immer an einem Schlofferzeugnis.

Nach langem Sinnen erinnert sich unser Johann, daß er vor 16 Jahren einen Freund hatte, dem er öfter bei den Arbeiten zusehen durfte. Dieser ehemalige Freund ist heute Schloffermeister.

Dieser könnte ja gegen ein mäßiges Honorar ein Schlofferzeugnis ausstellen. Ge sagt, getan.

Johann hatte Glück. Durch Mithilfe des Busenfreundes Chan ließ sich der ehemalige Kollege und jetzige Schloffermeister verleiten, unserem Schuster ein Zeugnis als Schloffer auszustellen.

Ebenso wurde der Genossenschaftsvorsteher, der die Echtheit des Schlofferzeugnisses bestätigen mußte, baldigst ausfindig gemacht.

Mit diesem „echten“ Dokument ausgerüstet, fährt Johann, der Schuster, Parbon, Johann, der echte Schloffer, bereits als Lokomotivführeranwärter und freut sich seines Erfolges.

Doch scheint die Hoffnung des Schuster Johann eine schlimme Wendung zu nehmen, da sich das Gerbergericht und auch die Staatsbahndirektion einigermaßen um die Echtheit des künstlich konstruierten Schlofferzeugnisses kümmern.

Johann hat Pech und kann wegen Urkundenfälschung sowie Irreführung der Behörden bestraft werden.

Der Schuttpatron Skripinus wird den hoffärtigen Johann wohl definitiv an den Schusterthron setzeten müssen, trotz des echten Schlofferzeugnisses.

Zglau. (Deutschnationale Gschafelhuber.) Daß es den Eisenbahner bei dieser horrenden Leuerung nicht am besten geht und sich ein jeder redlich bemühen muß, um sein Auslangen zu finden, sollte man glauben, daß es der täglichen Sorgen genug wären; aber weit gefehlt, der Reichsbund deutscher Eisenbahner hat auch noch andere Sorgen.

Wie erlautet waren die Eisenbahner, als sie am 6. September im Kommandierungszimmer einen Aufruf erhielten, welcher die Mitglieder des Reichsbundes deutscher Eisenbahner auffordert, anlässlich der Ankunft des deutschen Kaisers „Korporativ“ in „Parabe“ zu Spalierzwecken auszurücken Unterfertigert war dieser Aufruf durch die Bundesleitung.

Als die Sozialdemokraten voriges Jahr gegen den Raub der Regierung an den Eisenbahnerkräften durch Unterschriften protestierten, da sagte die Bundesleitung: Keiner unterschreibe den Bogen, den es hat so seinen Wert.

Wahrscheinlich glaubt der Herr Kamerad Ertl, daß den Eisenbahner durch eine Paradeausrückung mehr geholfen wird und daß bei dieser Gelegenheit auch für ihn, respektive für das Knopfloch etwas abfallen kann, um den Zglauern bei der nächsten Reichsratswahl mehr zu imponieren.

Zu etwas dürfte dieser Aufruf doch gut sein, nämlich: die Mitglieder des Reichsbundes deutscher Eisenbahner, vergessen für kurze Zeit auf ihren Hunger und sind aller Sorgen erlost.

Also: Habt acht! Ihr Parademänner.

Schlappenz. (Ein ehrenhafter Vorgesetzter.) Manche Leute, die es von nichts, leider nicht durch ihre Fähigkeit, zu etwas bringen, leiden an Größenwahn; so auch der Vorarbeiter Josef Hantsl, welcher gleichzeitig Obmann des Reichsbundes deutscher Eisenbahner ist, der durch Butter, Eier und Bahnmeisters Gnaden zum Vorarbeiter ernannt wurde.

Dieser Jüngling gebärdet sich, als wenn er der leibhaftige Abdul Hamid selbst wäre; sein Sprichwort ist: „Wenn ich will, so seid ihr alle entlassen.“ Um aber seinen Worten mehr Nachdruck zu verleihen, sagte er zu einem Arbeiter, der sich gar nichts zu schulden kommen ließ: „Lege die Krampe weg und gehe nach Hause.“

Kommt ein Arbeiter um einige Minuten zu spät, so läßt er ihn einen viertel Tag aussetzen. Für seine Person gilt diese Regel natürlich nicht, wenn er während der Arbeitszeit zwei bis drei Stunden bei seiner Zutünftigen im Wirtshaus zubringt.

Wenn die Arbeiter mit den vielen Schikanen unzufrieden sind, so wirt sich der Gewalttätige in die Brust und sagt: „Ich bin euer Vorgesetzter, mir glaubt man, euch nichts, wo s i s o, d ö s i s g' s a g t“, und dabei muß es bleiben, sonst vernadert er die Arbeiter.

Mit welcher Roheit dieser Vorgesetzte seine Untergebenen behandelt, geht daraus hervor, daß er zu einem alten Arbeiter sagte: „Du Chineser, i mir di' bei deine Ohrwaschl'n nehma.“ Auch mit den Schwellen weih er sein gutes Geschick zu machen. Voriges Jahr hat er sich die besten ausgesucht und sie beim Wächter Nr. 152 deponiert, da aber heuer die Schwellen etwas besser waren, so tauschte er sich dieselben um und sagte: Für die Tagelöhner (Oberbauarbeiter) sind diese gut genug.

Die Oberbauarbeiter erwarten, daß die Vorgesetzten diesem Herrn andere Manieren beibringen und ihm begreiflich machen, daß die Arbeiter auch Menschen sind.

Den Oberbauarbeitern rufen wir zu: Tretet ein in die Organisation und ihr werdet euch eine anständige Behandlung erringen.

Zglau. (Zugbegleiterleben.) Am 25. August d. J. wurde das Zugbegleitungspersonal der Station Zglau durch einen Dienstbefehl beglückt, welcher anordnet, daß das Personal in der Station Caslau den Zug 108 selbst verschicken und bei der Verschickung des Zuges 151 behilflich sein muß.

Begründet wird dieser Befehl dadurch, daß bei den Kreuzungen, welche diese Züge haben, zu wenig Verschieber vorhanden sind.

Das letztere müssen wir wohl zugeben; daß man aber auf Konto des Zglauer Personals in der Station Caslau einen Verschieber ersparen will, das ist denn doch zu stark.

Wenn sich der Dienstbefehl darauf beruft, daß ein Mann allein nicht verschicken kann und darf, so laden wir das löbliche Bahnbetriebsamt Rimburg höflichst ein, einmal mit Zug 121 zu fahren, damit die Herren einmal sehen, was der verschickende Zugbegleiter für waghalsige und oft lebensgefährliche Kunststücke ausführen muß, um ja den Zug nicht zu verspäten.

Wir nehmen den Inhalt des Dienstbefehles zur Kenntnis; ist es uns doch ein offentliches Geständnis des Betriebsinspektors in Rimburg, daß tatsächlich bei den verschiedenen Verschick- und Zugpartien zu wenig Leute sind.

Schuld an dieser Mithwirtschaft ist das Betriebsinspektorat selbst, da es den vierten Mann nicht bewilligen will. Denn wie es bei Zug 121 ist, so verhält es sich bei den Zügen 102, 106, 107, 108 und 111.

Abgesehen von dem letzten Dienstbefehl, muß das Zugbegleitungspersonal das unterwegs beigegebene Brutto nach Stationen einrangieren, welche Unterlassung strengstens geahndet wird. Wo und wie soll nun diese Arbeit stift durchgeführt werden, wenn es immer und überall an den hierzu notwendigen Leuten und an Zeit mangelt?

Das Zglauer Personal erwartet, daß die löbliche Betriebsinspektion in Rimburg den Wagenausweis des Zuges 151 etwas eingehender studieren wird, denn dann dürfte dieser letzte Dienstbefehl wohl bald aufgehoben werden.

Landek. In der Folge 25 des „Deutschen Eisenbahner“ verbreitet sich ein deutscher Held über einen Artikel in der „Volkszeitung“, in welchem dem Obermacher der „deutschen Eisenbahner“ in Landek Parteilichkeit im Dienste nachgesagt wird. Dieser Oberdeutsche hält uns vor, daß auch unsere Genossen sich solcher Zuwortommenheit seitens der Beamten erfreuen. Nun, Sie Herr Oberdeutsche, wann hat einmal eine Partie, deren Leute nicht Ihnen nachlaufen, frei bekommen, um zu einer Versammlung gehen zu können?

Gene zwei Fälle, die Sie anführen, haben mit dieser Frage gar nichts zu tun, weil das nur der Zugführer war, der für sich dienstfrei gebeten hat, und wenn dann gleich die ganze Partie zu Hause bleiben mußte, so war dies eine jener Fehlkommmandierungen seitens der diensthabenden Beamten, die unsere Genossen durch ihr Einschreiten gutgemacht haben. Sie sagen, das beruhe auf Gegenseitigkeit. Wir bedanken uns für eine solche Gegenseitigkeit und verächtlich auf die Brüderlichkeit seitens der deutschen Unternehmeröbblinge.

Was die übrigen Einwendungen, besonders der Passus mit den drei „!!!“ betrifft, reagieren wir gar nicht darauf, weil uns eine solche Kampfesweise anfekt. Mögen sich die guten Allernstretter noch so verstellen, das eine können sie doch niemand glauben machen, daß mit dem Verschleiß von Zündhölzchen und der Freunderwirtschaft den Eisenbahnern in Landek geholfen ist.

Feistritz-Bucht. (Die Weiden der Wächter und Oberbauarbeiter.) Die Wächter und Arbeiter haben unter den Grobheiten des Bahnmeisters Kaiser und die von Arnoldstein unter dem Wüten des Bahnmeisters Santner, den mindestens zweimal im Monat der stoller pacht, viel zu leiden. Die Bahnmeister kümmern sich nie um den inneren Zustand der Wächterhäuser. Fußböden, Tür- und Fensterstöcke und Fensterrahmen sind bei den Wächterhäusern ganz verfault, es wird aber nichts repariert, obwohl sich die Bahnbewaltung das ganze erhöhte Quartiergeld zurückbehält und das Superplus für die Reparaturen und für notwendige Zubauten an die Wächterhäuser alter Typen reichen würde. Diese Wächterhäuser alter Typen haben keinen Dienstraum und muß der Wächter in der ohnehin unzureichenden Wohnung bei schlechtem Wetter noch dem Substituten Unterstand gewähren. Bei der Verteilung der Reinigungsprämien herrscht Protektion und Willfür. Die Prämien erhalten die Protektionsfinder der Bahnmeister. Die Streckenverstände und Bahnerhaltungsinpektoren bereiten die Strecke selten, verlassen sich auf die Bahnmeister und haben von den Zuständen der Wächterhäuser keine Kenntnis. Wahrscheinlich sollen die Kreditüberfretungen, die bei den Stationsanlagen verprägt wurden, durch die Wächter heringebracht werden, weil man das für Zubauten an den Wächterhäusern präliminierte Geld zu diesem Zweck nicht verwendet. Das Wächterhaus Nr. 321 bei Willach hat nur Zimmer und Vorhaus. Fast nirgendwo entspricht die dem Wächter beigegebene Behausung dem Wert des Quartiergeldes. Es ist hoch an der Zeit, daß da einmal Neubau geschaffen wird.

Raum. Im Stationsgebäude der Station Rann steht eine Naturalwohnung, bestehend aus drei Zimmern und Küche nebst Holzlage und Gartenanteil, schon über ein Jahr frei. Diese Wohnung soll angeblich nur für verheiratete Beamte bestimmt sein, der monatliche Mietzins beträgt 9 Kr.

Der seit 16 Monaten nach Rann verfekte Magazinsmeister Gutmacher, der eine große Familie hat und seit seiner Ankunft eine entsprechende Wohnung nicht finden konnte, hat bereits vor zehn Monaten um Zuweisung dieser leerstehenden Wohnung gebeten, doch wurde er mit seiner Bitte abgewiesen.

Warum dem Magazinsmeister die Wohnung nicht zugewiesen wurde und diese lieber leerstehen gelassen wird, ist zwar für Uueingeweihte ein Räthsel, denn der Grund, daß diese Wohnung nur für einen verheirateten Beamten bestimmt ist, dürfte nicht ganz zutreffen.

Der Grund dürfte in der Person des dortigen Stationschefs zu suchen sein, denn es ist eine allgemein bekannte Tatsache, daß der Stationschef in Rann gegen die Befehle eines Magazinsmeister in seiner Station energisch Stellung genommen hat.

Die Station Rann ist bekannt als Verladestation für Lebenes, also eine unter den Eisenbahnern als gute bezeichnete Station. Daß beim Verladen von Vieh und rechtzeitigem Beistellen der notwendigen Wagen meistens etwas für das Stationspersonal abfällt, das weiß der Herr Stationschef voll auf zu würdigen, denn sonst hätte er nicht gesagt: ich brauche hier keine Magazinsmeister. Sonderbarerweise wird der Magazinsmeister bei derartigen Arbeiten von Herrn Stationschef immer barsch beiseite gewiesen.

Durch die Allgewalt des Stationschefs ist nun der arme Teufel von Magazinsmeister wirklich gezwungen, um die Verlegung in eine andere Station bittlich zu werden, da er erstens keine passende Wohnung finden kann und zweitens durch die brutale Behandlung von seiten des Stationschefs förmlich aus dem Magazinsrayon verdrängt wird. Oder braucht der Herr Stationschef von Rann einen blinden und taubstummen Magazinsmeister?

Jedenfalls gibt dies Gebaren Anlaß zum Nachdenken und es würde gewiß nichts schaden, wenn die kompetente Stelle sich in der Station Rann etwas genauer informieren möchte.

Ufiling. (Tauerndahn.) Durch die Eröffnung der Tauerndahn ist der Verkehr in unserer Station riesig angewachsen, so daß die vorhandenen Arbeitskräfte und Arbeitsplätze in keiner Weise mehr ausreichen. Die Stationsanlagen dürften wohl nach ihren räumlichen Ausdehnungen für eine halbtelle berechnet gewesen sein und die Herren, die nach dem Plan gebaut haben, werden nun mit Entsetzen gewahr, daß alles zu klein und zu eng wird.

Ufiling ist heute schon ein Bahnbetriebsamt mit einer Frequenz von über 1000 Personen täglich.

Ueberall, wo nur immer möglich, wird zugebaut. Auf der einen Seite der Station wird gebaut, auf der andern Seite demolirt. Der Wartesaal III. Klasse faßt kaum 20 Reisende, der Wartesaal für die II. Klasse 10 bis 12 und jener der I. Klasse 6 bis 8 Personen.

Der Restaurateur hat sieben Räume, davon ist nur die Restauration I. Klasse in Ordnung. Bei etwas größerem Andrang können die Reisenden unmöglich unter Dach gebracht werden und stehen oftmals massenhaft zwischen den Geleisen, um die Ankunft der Züge abzuwarten.

Wit dem Frachtenverkehr ist es noch schlimmer bestellt. Da Ufiling Hauptumladestation ist, so müssen oft 40 bis 50 Waggons umgeladen werden.

Wie schaut es aber auf der Umladerampe aus!

Erstens ist die Rampe zu derartigen Manipulationen viel zu kurz.

Das Manipulationszimmer, in welchem heute bereits 5 bis 6 Personen ständig arbeiten müssen, ist ein kleiner Raum und wäre als Wapageifäßig gerade recht.

Das Dach reicht kaum bis an die Wagen heran und bei Regenwetter werden die Arbeiter und die ganze Rampe mit den darauf lagernden Gütern durchweicht.

Zur Umladung selbst sind zwei Partien zu 8 bis 9 Arbeitern aufgestellt, die sich gegenseitig nach 24 Stunden ablösen.

Selbstredend sind diese Leute zu sehr angestrengt und zur Bewältigung der vorhandenen Arbeiten auch zu wenig. Ueberdies werden die Arbeiter vom Umlademagazin stets noch zu anderem Noienbedige herangezogen, so zum Eigtut, Transtfobienst und zu dem Ein- und Ausladen bei den Personenzügen.

Trotz des wiederholten Verbotes von der Direktion werden in der Station Hfling immer noch Magazins- und Stationsarbeiter zum Fahrgeld Kommandiert, in dergleichen Fällen muß die Umladepartie doppelt kommandiert werden.

Können dann die paar übrig gebliebenen Leute nicht fertig werden, dann werden durch die Station Arbeiter von der Wagnhaltung einwilligen ausgeliehen, doch zu einer endgültigen Aufnahme von Arbeitern will der Herr Stationschef nichts wissen. Im Gegenteil, wurde doch erst vor zwei Monaten eine Anzahl von Arbeitern entlassen.

Kein Unterkunftslokal für die Arbeiter, ja nicht einmal ein Abort ist vorhanden will ein Magazinsarbeiter seine Notdurft verrichten, so muß er über 12 Geleise und durch die darauf stehenden Wagen hindurchkriechen, um in die Station zu gelangen.

So wie es im Magazin und auf der Umladerampe zugeht, so ist es beim Verschub- als auch beim Wächterdienst. Vieles muß hier nachgeholt werden, an Anregungen unerschöpflich und Unterstützung soll es gewiß nicht fehlen. Wir verweisen nur auf die Erhöhung des Quartiergeldes, Bau der Personalhäuser u. s. w.

Pflicht des gesamten Personals ist es, durch eine stramme Organisation zu beweisen, daß es gewillt ist, an der Verbesserung der wirtschaftlichen Lage der Bediensteten in der Station Hfling tatkräftig mitzuwirken.

Wien-Donaufahrbahn. (Der Dienstturnus der Wagenschreiber.) In der Station Wien-Donaufahrbahn haben die Wagenschreiber dem Herrn Inspektor C. d. t. einen Dienstturnus zu verhandeln, der die Grenze des Übermaßes, was man menschlicher Leistungsfähigkeit zumuten darf, 12 Stunden Dienst, 12 Stunden Ruhe und dann 24 Stunden Ruhe und 24 Stunden Ruhe ist der Turnus, nach welchem die Wagenschreiber dieser Station Dienst machen müssen. Was es bei der dichten Zugfolge in dieser Station bedeutet, 24 Stunden Dienst machen zu müssen, wird jedermann begreifen.

Nach den Vorschriften über die Dienst- und Ruhezeiten im regulativen Betriebsdienst darf für Wagenschreiber der Dienst nur zum Zwecke des Dienstturnuswechsels bis auf höchstens 18 Stunden verlängert werden. Wo, wie in der Station Wien-Donaufahrbahn, die dichte Zugfolge und die Zusammenstellung der Züge eine unpausierbare Tätigkeit erfordert, gebührt den Wagenschreibern ein Dienstturnus mit 12 Stunden Dienst und 24 Stunden Ruhe. Aber den Herrn Inspektor C. d. t. scheinen Vorschriften des k. k. Eisenbahnministeriums nichts zu kümmern und scheinen diese für ihn nicht zu existieren. Da wird es schon Sache der Wagenschreiber vom Staibahnhof selbst sein, falls diese Veröffentlichung eine Abhilfe nicht herbeiführen sollte, über den Kopf des Herrn Inspektors C. d. t. hinweg einen anständigen Turnus durchzusetzen.

Ulm. Als vor Jahren die Fahrgelder bei den Lokalbahn passagieren wurden, mußten alle älteren Zugbegleiter und Oberkondukteure von diesen Strecken entfernt und durch jüngere Kollegen ersetzt werden, da angeblich die älteren Bediensteten für solche Strecken zu teuer waren.

Die Folge davon war, daß junge Kondukteure zum Zugführerdienste herangezogen werden konnten. Heuer ist es wieder anders. Der Oberkondukteur werden wollte, mußte sich auf der Lokalbahn melden.

Trotzdem das Eisenbahnministerium bei Ernennungen die strengste Einhaltung der Rangordnung fordert, wurden doch einige jüngere Kollegen den älteren vorgezogen.

Wir mißbilligen den im Rang und an Dienstjahren jüngeren Kollegen gewiß nicht ihre Ernennung, doch fordern wir von unserer Direktion, daß die Rangordnung jederzeit und überall eingehalten werden soll.

Die berühmte „Gerechtigkeit“ der Ulmer Direktion hat durch diesen Vorgang deutlich gezeigt, wieviel und was von der Gerechtigkeit zu erwarten ist.

Hoffentlich wird dieser Fehler baldigt zur Zufriedenheit der Geschädigten behoben.

Benzing. Wie alljährlich, so wurde auch heuer die Hofzugprämie im Monat August unter die Bediensteten verteilt. Am Westbahnhof sind 6 Wächterkontrolloren, 42 Wächter und 12 Blocksignaldienner. Von diesen wurden 8 Mann beteiligt.

Wenn die Spender dieser Gelder wüßten, in wessen Taschen diese Prämien verschwinden und welcher Unfug bei der Verteilung getrieben wird, so würde dieser Schmutzerei wohl bald ein Ende bereitet werden.

Wir werden Sorge tragen, daß die Kabinettskanzlei von dieser Verteilung Kenntnis bekommt.

Steyr. Bei der k. k. Bahnerhaltungsektion Steyr ist ein Referatsbeamter, der durch sein brutales Benehmen und seine grobe Behandlung der Bahnarbeiter und Wächter sich überall bemerkbar macht.

Wenn sich der Herr Referatsbeamter bemühen möchte, seine praktischen Kenntnisse im Eisenbahndienste um einiges zu vervollständigen und den § 20 der Dienstordnung mehreremal genau durchzulesen, so wäre dies für seine Person von großem Vorteil.

Sollte er seinen Korporation nicht bald ändern, so könnte dem Herrn das gleiche Abenteuer passieren, das ihn in Sant Martin am Inn so gründlich kurierete. Also, bitte sich darnach zu richten.

Lichtenau. (Deutschnationales Heldentum.) Wir haben in Nr. 26 vom 10. September 1909 die Kampfesweise des Lichtenauer Gemeinderates kritisiert, wobei dem gegenwärtig dort substituierenden Referatsbeamten Herrn Bamberger und dem deutschen Landmannminister Dr. Schreiner eine nicht gerade ehrenvolle Rolle nachgewiesen wird.

Nun schreibt uns ein Freund unseres Blattes über den Herrn Bamberger folgendes: Referatsbeamter Herr Gustav Bamberger, als er noch in Weimeritz Stationsbeamter war (kurz vor seiner Ernennung zum Referatsbeamten), hatte eines Tages abends den Güterzug Nr. 107 gegen den Güterzug Nr. 148 nach Gernofel abgelaufen, trotzdem die Kreuzung dieser beiden Züge nach Weimeritz verlegt und telegraphisch gesichert war.

Die grobe Nachlässigkeit hätte unbedingt eine Zugbegegnung auf offener Strecke zur Folge gehabt, wenn der damalige diensthabende Verkehrsbeamte in Gernofel, Stationschef Herr J. bergzeit Stationschef in Freiheit-Johannisbad, durch seinen Eingriff und besondere Aufmerksamkeit dies nicht verhindert hätte. Die durch diese Fehlerpektion entstandene Verpätung des Zuges Nr. 148 wurde vom Betriebsinspektorat bemängelt und hätte die sachgemäße Erledigung des Mangels seitens der Station Gernofel die vermeintliche und grobe Nachlässigkeit des Herrn Bamberger ans Tageslicht bringen müssen, wenn der Herr J. den Anstand nicht auf sich genommen und den Verkehrsmangel in einer der Laune widersprechenden Weise zugunsten des Herrn Bamberger erledigt hätte.

Der Herr J. hat sich nur aus Kollegialität und nur auf wiederholt himmelhohes Witten des Herrn Bamberger zu diesem Schritte bewegen lassen und Herrn Bamberger, der auf diese Art und Weise niemals Referatsbeamter hätte werden können, gerettet.

Überdies hat die dienstliche Tätigkeit des Herrn Bamberger noch verschiedene andere Fehler aufzuweisen, die zwar von dem Personal verheimlicht wurden, doch noch immer bei ähnlichen Gelegenheiten in Erinnerung gebracht werden.

Und gerade gegen dieses Personal, das damals nur im Interesse und vielleicht auch aus Mitleid so gut zu schweigen verstand, tritt Herr Bamberger nun in national-chauvinistischer Weise auf.

Der Stationsaufseher Jitony ist ein in jeder Richtung gewissenhafter Bediensteter, was von Herrn Bamberger keineswegs behauptet werden kann.

Daß die nationale Kampfesweise sich solcher Leute und Mittel bedient, ist sehr bedauerlich und der Landmannminister

Dr. Schreiner kann sich zu seinem Gewährsmann Herrn Bamberger bestens gratulieren.

Laa a. d. Thaya. Von dort schreibt uns ein bekannter Genosse: Am 30. August l. J. fuhr ich mit dem Zug 106/n, um mehrere Einkäufe in Wien zu besorgen.

In der Haltestelle Hfling a. d. Thaya, wo der Personenzug nur 1 Minute Aufenthalt hat, gingen die beiden dem Zuge zugeordneten Revisionskondukteure gemächlich in das in nächster Nähe befindliche Dorf, um ein Gläslein Sörgentröster einzunehmen. Ich stand sinnend beim Waggonfenster und wartete auf die Rückkehr der Kondukteure, da ich annahm, daß doch der Zug ohne die beiden Kondukteure nicht weiterfahren darf. Doch plötzlich setzte sich unser Zug in Bewegung und wir fuhren in die nächste Station Laa a. d. Thaya. Während der Fahrt war ich fest der Meinung, daß ich mich getäuscht haben müsse und daß die beiden Kondukteure, die den Zug in der Haltestelle Hfling a. d. Thaya verlassen hatten, gar nicht dienstlich bei dem Personenzug beschäftigt sind.

Doch in der Station Laa a. d. Thaya wurde der Abgang der beiden Revisionskondukteure auch von dem Zugführer und dem diensthabenden Beamten wahrgenommen. Wir hatten also tatsächlich unsere Bedienungsmannschaft zurückgelassen.

Nun wurden sämtliche Passagiere auf das Fehlen der Kondukteure aufmerksam und alle waren mehr oder weniger neugierig, wie diese Leute den Zug einholen werden.

Die meisten Reisenden waren der Ansicht, daß unser Zug unbedingt auf die beiden Kondukteure warten muß, bis diese die drei Kilometer lange Strecke nachkommen.

Endlich kam die ersuchte Hilfe in Form einer Lastzugsmaschine.

Ein in der Station Laa a. d. Thaya stehender Lastzug mußte sein Dampfrohr abkuppeln lassen und dieses wurde mit dem nötigen Personal hinausgeschickt, um die in Verlust geratenen Bediensteten wieder einzufangen. Um wahrscheinlich nicht viel Geräusch zu verursachen, wurde das Ausfahren der Maschine durch das Glockenschlagwerk gänzlich unterlassen.

Nach geraumer Zeit brachte die Lastzugsmaschine die beiden Kondukteure wieder zu unserem Zuge zurück und wir fuhren, als ob nichts geschehen wäre, mit einer anständigen Verpätung weiter.

Wie ich ein paar Tage später erfahren habe, werden die beiden Kondukteure zum Lastzug auf die Dauer eines Monats kommandiert.

So unser Gewährsmann.

Uns sind einige Fälle bekannt, wo Kondukteure und Zugführer wegen Kleinigkeiten auf unbestimmte Zeit, sogar einige dauern, vom Personenzug und Zugführerdienst abgezogen wurden.

Wenn die bei dieser Affäre Beteiligten so gelind davonkommen, so wäre es nur ein Akt der Billigkeit, wenn man die früher wegen ähnlicher Delikte vom Personenzug abgezogenen Bediensteten wieder in ihren früheren Stand einsetzen würde.

Marienbad. (Unglücksfall.) Am 18. August d. J. verunglückte in der Station Plan der Genosse Androschowitz dadurch, daß er beim Rangieren eines Militärzuges zwischen die Puffer der Wagen kam und schwere Verletzungen erlitt.

Der übereifrige Berichterstatter eines in Tschau erscheinenden nationalen Intellektuellen ließ den Verunglückten schon als gestorben bezeichnen und schrieb als Todesursache „eigenes Verschulden“.

Der deutsch-nationale Spundlochräder hätte sich genauer informieren sollen, denn erstens lebt der Verunglückte und ist trotz der Verletzungen noch Hoffnung vorhanden, den Bediensteten am Leben zu erhalten, und zweitens war nicht eigenes Verschulden die Ursache der Verletzungen, sondern dienstliche Überanstrengung.

Es wäre nur zu wünschen, wenn sich in Zukunft die verschiedenen Berichterstatter des Tschauer Blattes genauer um den wahren Sachverhalt bei dergleichen Unglücksfällen erkundigen würden, um den Schwerverletzten und dessen Angehörige vor unnötigen und peinlichen Aufregungen zu bewahren.

Versammlungsberichte.

Wiener-Venstadi. Mittwoch den 1. September l. J. tagte um 8 Uhr abends im hiesigen Arbeiterheim eine überaus gut besuchte freie Eisenbahnerversammlung mit folgender Tagesordnung: 1. Das Zirkular 385 a 1907 und die Einhaltung des im 3. Absatz Punkt 1, niedergelegten Vertrages. 2. Die neue Dienst-einteilung des Wächterpersonals. 3. Eventuelles. Das Referat erstattete Genosse Franz Herzog, Mitglied der Personalkommission der Südbahn. Der Referent erntete für seine gediegene Ausführungen lebhaften Beifall und wurde die von ihm beantragte Resolution mit großer Begeisterung einstimmig angenommen. Diefelbe hatte folgenden Wortlaut:

„Die heute den 1. September l. J. im hiesigen Arbeiterheim tagende Eisenbahnerversammlung aller Kategorien protestiert auf das entschiedenste gegen das vertragswidrige Verhalten der Südbahngesellschaft in puncto Einhaltung des Zirkulars 385 a, Punkt 1, und in Bezug auf den Ministerialerlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 5. Juli 1908, wozu nach der großen Majorität des gesamten Wächterpersonals infolge des Zirkulars 536 a 1908 die Vorrichtungen am 1. Juli 1908, am 1. Juli 1909, am 1. Jänner 1909, am 1. Juli 1909, kurzweg vorenthalten und die an obigen Terminen fällig gewesene Vorrichtung um 1 1/2, und sogar um 2 Jahre verlängert wurde, sie protestiert um so mehr dagegen, als für einen Großteil des Wächterpersonals gegen das Schema des Jahres 1907 sogar noch eine Verschlechterung dadurch eintritt, daß nun die Kürzungsjahre entfallen. Sie protestiert auch dagegen, daß den Zentralwärtern und Kondukteuren f sowie den übrigen Bedienstetenkategorien, welche im Zirkular 151 a 1909 genannt erscheinen, durch ebendieses Zirkular die Wartzeit in der Gehaltsstufe von 1500 Kr. statt mit 3 mit 5 Jahren eingesetzt wurde. Die Versammelten können nicht anders, als diese Vorgangsweise, insbesondere den Wächtern gegenüber, als groben Vertragsbruch des mit den Vertretern des gesamten Personals im Jahre 1907 vereinbarten und im Zirkular 385 a 1907, 3a, Punkt 1, niedergelegten Vertrages zu erklären. Die Versammelten protestieren auch gegen die Verschleppung der Durchführung der neuen Dienst-einteilung für die Bahnwächter durch die Baudirektion der Südbahn sowie gegen die Art der Durchführung, insbesondere gegen die aus-

gedehnten Streckenbezirke, gegen die Verquickung des Streckendienstes mit dem Schrankenendienst, gegen die Normierung der sieben Dienstnächte hintereinander im Schrankenendienst und gegen die hochsprichende Bezahlung von 1 Kr. für zwei volle Tage an die Schrankenwächterinnen. Die Versammelten fordern daher die Generaldirektion der Südbahn entschieden auf, vorerwähnte Uebelstände zu beseitigen, die Vorrichtungen aller jener Wächter, welche nach den Bestimmungen des oben erwähnten Ministerialerlasses am 1. Juli 1908, am 1. Jänner 1909 oder am 1. Juli 1909 fällig gewesen wären, in Befolgung des Zirkulars 385 a 1907, 3a, Punkt 1, sofort mit Wirksamkeit der mehrerwähnten Zeitpunkte zu veranlassen sowie auch die neue Dienst-einteilung der Bahnwächter sofort auf allen Strecken und nach den analogen Verhältnissen der k. k. Staatsbahnen herauszugeben. Alle Versammelten erklären mit sich der Resolution solidarisch und fordern sämtliche Mitglieder der Personalkommission sowie die Zentrale des Allgemeinen Reichs- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich auf, mit allen zweckdienlichen Mitteln energisch dahin zu wirken, daß von der Südbahnverwaltung die von ihr gemachten Zusagen und Verträge auch voll und ganz eingehalten werden.

Versammlungstour auf der Südbahn. Genosse Herzog, Mitglied der Personalkommission, referierte am 4. September in Graz, am 6. September in Franzensfelde, am 7. September in Bogen und am 8. September d. J. in Bbrgl, über das Zirkular 385 A und über die neue Dienst-einteilung des Wächterpersonals der Südbahn.

In allen Versammlungen wurde nachstehende Resolution einstimmig angenommen:

Die heute tagende Eisenbahnerversammlung aller Kategorien protestiert auf das entschiedenste gegen das vertragswidrige Verhalten der Südbahngesellschaft in puncto Einhaltung des Zirkulars 385 A, 1907, III. A, Punkt 1 und in Bezug auf den Ministerialerlass des k. k. Eisenbahnministeriums vom 5. Juli 1908, Zahl 30.000, wozu nach der großen Majorität des gesamten Wächterpersonals infolge Zirkular 536 A, 1908, die Vorrichtungen am 1. Juli 1908 am 1. Jänner 1909 und am 1. Juli 1909 kurzweg vorenthalten und die an obigen Terminen fällig gewesene Vorrichtung um ein, anderthalb und sogar zwei Jahre verlängert wurde; sie protestiert um so mehr dagegen, als für einen Großteil des Wächterpersonals, gegen das Schema des Jahres 1907 sogar eine Verschlechterung dadurch eintritt, daß nun die Kürzungsjahre entfallen.

Sie protestiert auch dagegen, daß den Zentralwärtern und Kondukteuren f sowie den übrigen Bedienstetenkategorien, welche im Zirkular 151 A, 1909 genannt erscheinen, durch eben dieses Zirkular die Wartzeit in der Gehaltsstufe von 1500 Kr., statt mit drei, mit fünf Jahren eingesetzt wurde.

Die Versammelten können nicht anders, als diese Vorgangsweise, insbesondere den Wächtern gegenüber, als groben Vertragsbruch des mit den Vertretern des gesamten Personals im Jahre 1907 vereinbarten und im Zirkular 385 A, 1907, III. A, Punkt 1, niedergelegten Vertrages zu erklären.

Die Versammelten protestieren auch gegen die Verschleppung der Durchführung der neuen Dienst-einteilung für die Bahnwächter durch die Baudirektion der Südbahn sowie gegen die Art der Durchführung, insbesondere gegen die ausgedehnten Streckenbezirke, gegen die Verquickung des Streckendienstes mit dem Schrankendienste, gegen die Normierung der sieben Dienstnächte hintereinander im Schrankendienste und gegen die hochsprichende Bezahlung von 1 Kr. für zwei volle Tage der Schrankenwächterinnen.

Die Versammelten fordern daher die Generaldirektion der Südbahn entschieden auf, vorerwähnte Uebelstände zu beseitigen, die Vorrichtungen aller jener Wächter, welche nach den Bestimmungen des oben erwähnten Eisenbahnministerialerlasses am 1. Juli 1908, am 1. Jänner 1909 oder am 1. Juli 1909 fällig gewesen wären, in Befolgung des Zirkulars 385 A, 1907, III. A, Punkt 1, sofort mit Wirksamkeit der mehrerwähnten Zeitpunkte zu veranlassen sowie auch die neue Dienst-einteilung der Bahnwächter — sofort auf allen Strecken — nach den analogen Verhältnissen der k. k. Staatsbahnen herauszugeben.

Alle Versammelten erklären sich mit den Wächtern solidarisch und fordern sämtliche Mitglieder der Personalkommission sowie die Zentrale des „Allgemeinen Reichs- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich“ auf, mit allen zweckdienlichen Mitteln energisch dahinzuwirken, daß von der Südbahnverwaltung die von ihr gemachten Zusagen und Verträge auch voll und ganz eingehalten werden.

Lichtenau. Am 5. September d. J. fand hier eine Versammlung mit darauffolgender Unterhaltung statt, in welcher Genosse Schramm über Zweck und Nutzen der Organisation referierte.

Eisenstein. Am 5. September d. J. sprach hier in einer Versammlung Genosse Kraus über das Thema „Deutschnational oder sozialdemokratisch?“ Trotzdem die Heiden von Reichsbund eingeladen waren und ihnen volle Redefreiheit zugesichert war, zogen es diese vor, fernzubleiben.

Wien. (Oesterreichische Nordwestbahn.) Am 2. September 1909 fand in Karligths Restauration eine Versammlung der Nordwestbahner mit der Tagesordnung: „Die Lage der Strecken- und Weichenwächter der O. N. W. B.“ statt. Der Obmann Genosse Schrab erstattete das Referat, welches beifällig aufgenommen und an welches sich eine längere Debatte knüpfte. Zum Schluß wurde nachstehende Resolution einstimmig angenommen:

Die am 2. September 1909, in Karligths Restauration, XX., Rauserstraße 5, versammelten Weichen- und Streckenwächter protestieren entschieden, daß gerade ihre Kategorien von Verbesserungen meistens ausgeschlossen werden. Dies mußten dieselben bei Einführung der Nachdienstzulage wieder fühlen.

Das hohe k. k. Eisenbahnministerium weiß, daß die Weichen- und Streckenwächter einen schweren und verantwortungsvollen Nachdienst versehen müssen und dennoch keine Nachdienstzulage.

Wenn die endliche Einreihung der Wächter in die Dienergruppe 3 der Anlaß sein soll, daß diese von jeder weiteren Verbesserung, wie Nachdienstzulage, Verwertung der Naturalwohnungen zc. ausgeschlossen sind; so muß gesagt werden, daß dies eine Ungerechtigkeit ist.

Das Wächterpersonal fordert die Zentrale auf, dahin zu

Advertisement for various products including Photogr. Apparate, Goerz' Trieder-Binocles, Gramophone, Zithern aller Systeme, Violinen, and Waffen. Each item includes a small illustration and a list of features or prices.

wirken, daß diese Ungerechtigkeit aufgehoben wird und bis zu dieser Aufhebung wenigstens die Weichenwächter in den großen Rangier- und Dispositionsstationen folgende die Nachdienstzulage sowie die Bewertung der Naturalwohnungen bekommen.

Aus den Organisationen.

Braunau am Inn. (Achtung, Eisenbahner und Parteigenossen von Braunau am Inn und Umgebung!) Es diene den organisierten Eisenbahnern und Parteigenossen von Braunau und Umgebung zur Kenntnis, daß das Vereinslokal sowohl der gewerkschaftlichen als auch der politischen Organisation in das Gasthaus der Frau Helene Bachleitner, Salzburgervorstadt, Braunau am Inn, verlegt wurde.

St. Valentin. Die Ortsgruppe St. Valentin hielt am 5. September l. J. ihre Generalversammlung ab, bei der folgende Funktionäre gewählt wurden: Josef Gladi, Lokomotivführer, Obmann; Johann Wunsch, Bahnmeister, Obmannstellvertreter; Franz Gützbauer, Schmied, Kassier; Josef Scheibelehner, Blocksignaliener, Kassierstellvertreter; Josef Feichtner, Magazinarbeiter, Schriftführer, und die Genossen: Josef Grubmann, Weichenwächter, Karl Schuch, Streckenwächter, Joachim Haslinger, Oberheizer, Johann Gladi, Schlosser, Johann Mörtinger, Verschieber, Matthias Pöninger, Oberlokomotivführer, und Franz Sailer, Bahnrichter, als Ausschußmitglieder.

Mitteilungen der Zentrale.

Zentralausschuffigung am 2. September 1909. — Gemeinsame Beratung der Zentrale mit dem Exekutivkomitee der Personalkommission der k. k. Nordbahn, welches eine Reihe von Beschwerden über die Nichtinhaltung der Einreichungsgrundsätze erhebt und die Zentrale auffordert, eine Sitzung des Exekutivkomitees im Eisenbahnministerium zu erwirken. Diese Aufforderung wird zum Beschlusse erhoben. — Erledigung einer die Beschwerden der Zugbegleiter betreffenden Zuschrift aus Lundenburg.

Zentralausschuffigung am 9. September 1909. — Gemeinsame Beratung der Zentrale mit den gewählten Ausschußmitgliedern des Provisionsfonds-Instituts der k. k. Staatsbahnen. — Diskussion über die Forderung des Verschubpersonals betreffend die anderthalbfache Dienstzeitberechnung bei der Provisionsberechnung. — Die gewählten Mitglieder des Provisionsfonds-Ausschusses werden zufolge Beschluß der Zentrale mit der Aufgabe betraut, die Forderung des Verschubpersonales im Provisionsfonds-Ausschusse als Antrag einzubringen und energisch zu vertreten. — Beratung über die Streitfrage der Zugbegleiter in der Ortsgruppe „Favoriten II“ (St.-G.-G.). — Entgegennahme eines Berichtes und Beschluffassung in Angelegenheit des Unterstützungs-fonds der Oesterreichischen Nordwestbahn. — Beantwortung der gestellten Anfragen in Angelegenheit der Avancementverhältnisse der Zugbegleiter der k. k. Nordbahn sowie der Auszahlung der Lohnzugeständnisse an die Arbeiter der k. k. Staatsbahnen und bezüglich der neuen Automatik auf den k. k. Staatsbahnen.

Sprechsaal.

Offene Anfragen.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck. Ist der k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck bekannt, daß der über 60 Jahre alte Lokomotivführer Johann Ortner, der bereits vor drei Jahren von Herrn Dr. Franke für den Fahr Dienst untauglich erklärt wurde, auf Veranlassung des Herrn Inspektors Mehrer zu Herrn Dr. Niederwald geschickt und von letzterem für tauglich befunden wurde? Da der Lokomotivführer Herr Johann Ortner infolge seines vorgeschrittenen Alters bedenklich an Gedächtnisschwäche leidet, sich die Reparaturen und Geschwindigkeitsmesserarbeiten durch seinen beigegebenen Zeiger beschreiben lassen muß, so wäre es im Interesse des Verkehrs und der Sicherheit gelegen, denselben eheabaldig zu pensionieren. Lokomotivführer mit solchen Eigenschaften sind nicht mehr geeignet, Postzüge zu führen.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Villach. Ist einer k. k. Staatsbahndirektion bekannt, daß das Maschinenpersonal im Heighaus Graz am Ersten Stundenlang auf seinen Gehalt warten muß und erst um halb 10 Uhr vormittags die Auszahlung beginnt, wie auch für dasselbe kein bestimmtes Lokal, wo die Auszahlung stattfindet, bekannt gemacht ist. Um Abhilfe wird gebeten. Das Maschinenpersonal.

An das k. k. Eisenbahnministerium in Wien. Mit dem Zuge 1572 führen täglich vier Mann ab Jägerndorf als Verladepartie und erhalten hierfür die Stundengelder. Jetzt wurde diese Verladepartie auf zwei Mann reduziert und erhalten Reisdiäten. Durch diese Minderung werden die Bediensteten täglich um Kr. 1.10 im Verdienst gekürzt. Wir fragen: Ist das k. k. Eisenbahnministerium mit diesem Vorgang einverstanden?

An die k. k. Direktion der Staatseisenbahngesellschaft. Die Stationswächter der Brünner Strecke erhalten immer nur 20 Stück Schwellen als Brennholz, trotzdem 30 Stück verlangt und laut Konfignation gebüht wurden. Die Streckenwächter bekommen ebenfalls nur 25 Stück. Um baldige Regelung bitten Die Betroffenen.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Wien. Die Wächtersubstituten der Bahnerhaltungsektion Wien II, die bereits über ein Jahr als Substituten auf stabilen Posten verwendet werden, erlauben sich die höfliche Anfrage, warum dieselben nicht angestellt werden und auch keine Dienstkleider bekommen. Um Abhilfe wird gebeten.

An die k. k. Direktion der Oesterreichischen Nordwestbahn. Im Monat Jänner d. J. wurde von einem Arbeiter der Werkstätte Reichenberg ein Gesuch um Gewährung einer Gnadenpension eingereicht und behufs Unterstützung und Weiterleitung der Werkstatteleitung übergeben. Da die Vermutung nahe liegt, daß das Gesuch irgendwo liegen geblieben sein dürfte, so wird um gütige Aufklärung freundlichst gebeten.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Wien. Die Wächtersubstituten der Bahnerhaltungsektion Wien haben am 11. Juni d. J. ein gestempeltes Gesuch um Aufnahme als Ausschußwächter eingereicht, doch bis heute keine Antwort erhalten. Die Betroffenen bitten deshalb um baldige Erledigung. An die k. k. Direktion der Oesterreichischen Nordwestbahn in Wien. Ist der k. k. Direktion der Fall des Kondukteurs Landl in Stoderau mit dem Züfsteher Lanek bekannt? Warum wird derselbe nicht ausgetragen?

An das hohe k. k. Eisenbahnministerium. Die im Tagelohn stehenden Arbeiter des Direktionsbezirktes Linz erlauben sich die Anfrage zu stellen, wann ihre bereits schon seit einem Jahre bewilligten Lohnaufbesserungen ausbezahlt werden. Die Sitzung des Direktionsarbeiterauschusses hat bereits im Juli alles erledigt und zur Auszahlung braucht nur mehr vom Eisenbahnministerium die Genehmigung erteilt zu werden. Die Arbeiter müßten den ganzen Sommer ohne Erholungsurlaub ihre schwere Berufspflicht vollbringen und hoffen, daß man nunmehr ehestens die längst bewilligte Lohnaufbesserung tatsächlich durchzuführen wird. Die davon Betroffenen.

An das k. k. Eisenbahnministerium. Wann eigentlich gedenkt das hohe k. k. Eisenbahnministerium die bewilligten 3.000.000 Kronen, die bereits auf alle Staatsbahndirektionen aufgeteilt und durch die Direktionsausschüsse erledigt sind, zur Auszahlung gelangen zu lassen. Die Lohnarbeiter des Staatsbahndirektionsbezirktes Wien.

An die Generaldirektion der Südbahn in Wien. Das Verschubpersonal der Station Opčina hat bereits vor einem Jahr ein Gesuch um eine bessere Dienstzeitteilung und Beifstellung des dritten Verschiebers eingebracht, doch bis jetzt keine Antwort hierauf erhalten. Um eine baldige Erledigung und Verständigung bittet nochmals Das Verschubpersonal der Station Opčina.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich. Ortsgruppe Hütteldorf. Es diene den Genossen der Ortsgruppe Hütteldorf zur Kenntnis, daß am Sonntag den 26. September die nächste Vorstellung der Freien Volksbühne stattfindet, wozu die Karten beim Kassier Genossen David zu beziehen sind. Weiters fordert der Ausschuß alle Genossen auf, zu der am 2. Oktober stattfindenden öffentlichen Ausschuffigung bestimmt zu erscheinen, da es wichtige Ortsgruppenangelegenheiten zu beraten gilt.

Ortsgruppe Peitau. Die Monatsversammlungen finden jeden ersten Sonntag nach dem 10. im Monat in Pessers Gasthaus statt. Die Bücherausgabe wird jeden zweiten Sonntag vorgenommen. Die Genossen werden freundlichst ersucht, sich an den Versammlungen zahlreich zu beteiligen und die Bibliothek fleißiger zu benützen.

Ortsgruppe Tannwald. Am 19. September, um 7 Uhr abends, findet im Gasthaus des Herrn Strabalek eine öffentliche Eisenbahnerversammlung mit folgender Tagesordnung statt: Die neue Automatik und die Regulierung der Verhältnisse der Eisenbahnbediensteten. Referent aus Prag.

Ortsgruppe Bräu. Den Mitgliedern wird zur Kenntnis gebracht, daß Genosse Kenner die Kalenderbestellungen für den deutschen und tschechischen Eisenbahnkalender übernommen hat. Ferner werden die geehrten Ausschußmitglieder ersucht, die Ausschuffigungen immer pünktlich und zahlreich zu besuchen.

Ortsgruppe Pörsch. Ihre Mitglieder, die mit ihren Monatsbeiträgen im Rückstande sind, werden ersucht, dieselben ehestens nachzahlen, widrigenfalls dieselben nach den Statuten des Rechtsschutzes und aller sonstigen Ansprüche verlustig werden.

Ortsgruppe Sigmundsherberg. Sonntag den 3. Oktober findet in Herrn Waiß Gasthaus in Sigmundsherberg eine freie Eisenbahnerversammlung statt. Pflicht der Genossen ist, für diese Versammlung fleißig zu agitieren und vollzählig zu erscheinen. Gäste sind willkommen. Ortsgruppe Peitau. Am Dienstag den 21. September findet im Gasthause Simonitsch, Bismarckplatz, eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Genosse Rudolf Weigl als Referent erscheint; es ergeht an alle Genossen das Ersuchen, vollzählig mit den Frauen zu erscheinen, da es sich um sehr wichtige Dinge handelt, unter welche auch die Wohnungsnot eingereicht ist.

Freie Eisenbahnerversammlungen. Trief. (k. k. Staatsbahn.) Laut Beschluß der Generalversammlung findet am 21. September, um 8 Uhr nachmittags, in Hfling, „Hotel Post“, eine Konferenz der Bediensteten der k. k. Staatsbahn im Trierter Direktionsbezirk statt. Tagesordnung: 1. Anrechnung der anderthalbfachen Dienstzeit für alle im exekutiven Dienst befindlichen Bediensteten. 2. Stellungnahme zur neuen Automatik. 3. Eventuelle. Sämtliche Ortsgruppen des Trierter Direktionsbezirktes der k. k. Staatsbahn werden ersucht, zu dieser Besprechung mindestens einen Delegierten zu entsenden. Die Genossen des Willacher Direktionsbezirktes sind als Gäste freundlichst eingeladen und können an den Verhandlungen mit beratender Stimme teilnehmen. Sekretariat der Eisenbahnerorganisation in Trief.

Eingelendet. (Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.) Warnung. Wir fordern den Lokomotivführer der Südbahn in Wien, Herrn Pöwolin, auf, die Bediensteten anständig zu behandeln und ordinäre Beschimpfungen in Diktunst zu unterlassen. Mehrere Bedienstete.

Sammlungsausweis. Für die streikenden Oberbauarbeiter der Strecke Sankt Michele-Abio sind uns von folgenden Ortsgruppen Streikunterstützungen angekommen: Würzburglag zweite Rate Kr. 17.07, Leoben 90.—, Summe Kr. 107.07; in den letzten vier Nummern bereits ausgewiesen Kr. 1005.22, monach bis zum 16. September 1909 ein Gesamteinlauf von Kr. 1112.29 zu verzeichnen ist.

Mitteilung der Administration. Diejenigen Genossen, welche die Broschüre „Gebühre-Regulativ“ ohne Nachtrag von uns bezogen haben, wollen die Nachträge bei der Administration bestellen, und zwar in derselben Höhe, in der sie die Broschüre ohne Nachtrag erhalten haben.

Briefkasten der Redaktion. Bruno Jackl, Salzburg: „Arbeiter-Zeitung“ in Wien und „Vorwärts“ in Berlin. — Gustav Fr., Reichenberg: Ueber die Nachdienstzulagen für die Bediensteten der k. k. De. N. B. und S. N. D. B. haben wir in Nr. 25 vom 1. September d. J. auf Seite 5, Spalte 5, unter „Streiflichter“ ausführlich berichtet. — Eisenerz, Währisch-Schönberg: Wie Sie aus unserer heutigen Nr. 27 ersehen, ist diese Anfrage bereits enthalten. — Koller: A ist der Rangaltäre, weil er die Lokomotivführerprüfung früher abgelegt hat als B.

Interate. Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung. Immer geartete Verträge antwortung. o o

Echter Apfelweinverkauf. jeden 1. und 15. eines Monats von 8 Uhr früh bis 4 Uhr nachmittags. Preis per Liter 20 und 22 Sella. Zu beziehen in Hütteldorf, Personalhaus II, vis-avis der Station. Hofbauer, Kondukteur.

Billige böhmische Bettfedern! 5 Kilo neue, geschlossene Nr. 900, bessere 12 Kr., weiße baumwollene, geschlossene 18 und 24 Kr., schneeweiße baumwollene, geschlossene 30 und 36 Kr. Versand franco per Nachnahme. Umtausch und Rücknahme gegen Porto-Vergrühtung gestattet. Benedikt Sachsel, Lobes Nr. 170 bei Pilsen (Böhmen).

Kollegen! Eisenbahner! Die beste Verzinsung eurer Ersparnisse erzielt ihr bei eurem eigenen Geldinstitut „Flugrad“, Wien, IV., Kleine Neugasse 8. Das Eisenbahner-Versicherungs-, Spar- und Vorschussinstitut „Flugrad“ übernimmt Spareinlagen auf Einlagebüchel in jeder Höhe und verzinst dieselben mit 4 1/2 Prozent vom Tage der Einlage bis zum Tage der Behebung. Kollegen! Eisenbahner! Durch Anlage eurer Ersparnisse beim „Flugrad“ erreicht ihr ausser der guten Verzinsung den idealen Zweck gegenseitiger Hilfe: die eingelegten Gelder werden für Darlehen an bedürftige Eisenbahner verwendet. Vertrauensmänner werden gesucht.

Gelegenheitskauf 3 Monate Kredit! Diese hochfeine, echt silb. Remontoir-Horrenuhr, mit doppeitem Goldrand, kostet nur Kr. 19.—. Dieselbe Uhr mit echt silbernem Stauddeckel kostet nur Kr. 20.—. Diese hochfeine Remontoir-Damenuhr kostet in echt Silber mit doppeitem Goldrand nur Kr. 19.—, in echt Gold nur Kr. 40.—. Die Uhren sind von erstklassigen Großfabrikanten genau abgemessen und gehen auf die Minute! 3 Jahre Garantie! Nur diese vier erstklassigen Uhren werden geföhrt, daher die große Bekanntheit! Franco Zustellung, hochfeines Glas zu jeder Uhr gratis! Keine Nachnahme, 3 Monate Kredit, auch bei sofortiger Barzahlung keinen Sella billiger! Die Herren Bedienten können sich durch Uebernahme der gelegentlichen Vertretung großen Nebenverdienst verschaffen! Bestellen Sie gleich bei der Großfirma Paul Alfred Goebl, Innsbruck.

Günstiger Gelegenheitskauf für Händler und Hausierer mit Schnittwaren; sende auch an Privats: 40-45 Meter à Kr. 15.— fortier. Stoffe auf Gulen, 78 Ztm. breit, feine neueste Mode-Deffins, Hemden- und Blusen-Repier, vorzüglichste rohe Embellienwand, Kanavas, Bettzeug, Orford auf Männerhemden, Frauenstrümpfenstoffe, Handtücher, Blaudruck auf Schürzen und Handtücher, hübsche moderne Dessins. Rostonlänge 6-10 Meter. Garantiert ohne jeden Fehler und eckig, nur in prima Qualität. Für Nichtaufwendes sende ich sofort das Geld retour. Mindestabnahme: 1 Postfallo, 40-45 Meter gegen Nachnahme sende Leinenweberei KARL KOHN, Nachod, Böhmen.

Sie werfen Geld hinaus, wenn Sie fertigen Rum kaufen, nachdem Sie mit unserer Wirtschafts-Rum-Essen für das halbe Geld bereiten können. Eine Flasche Wirtschafts-Rum-Essen, für 6 Liter Rum genügt, samt genauer Gebrauchsanweisung Kr. 1.45, franco jeder Poststation. Eine Flasche Altwater-Likör-Essen zur mäßigen Erzeugung von sechs 3 Liter feinstem Altwater-Likör (von den besten Marken nicht zu unterscheiden) Kr. 1.45. Eine Flasche Alaschkümmel-Essen für 3 Liter feinsten Alaschkümmel-Likör Kr. 1.45. Alle 3 Flaschen zusammen Kr. 3.40 franco jeder Poststation. Einzelne Flaschen nur gegen Vorkaufsendung des Betrages, von 3 Flaschen an auch per Nachnahme. S. Breth & Co., Drogerie „Zum schwarzen Hund“ Jglau (Mähren) Nr. 253.

Ein herzlichliches Lebewohl. rufe ich allen organisierten Eisenbahnern, von denen ich mich nicht persönlich verabschieden konnte, anlässlich meiner Ueberstufung nach Hütteldorf zu; gleichzeitig spreche ich hiermit für das mir von der Ortsgruppe und der Lokalorganisation Leobersdorf veranstaltete schöne Abschiedsfest und die mir dabei überreichte schöne Spende meinen innigsten Dank aus. Karl Juzinger. Herzlichen Dank allen Genossen und Kollegen, welche mich in dem mich so schmerzlich getroffenen Schicksalsschlag mit Geldspenden unterstützten. Breitenstein, September 1909. Martin Wesser, Blockwächter.

