

# DER EISENBAHNER



Zentralorgan

des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss vier Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

**Sprechstunden**

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

**Insertionspreis:**

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

**Abonnements-Bedingungen:**

Halbjährig . . . . . Kr. 2-88  
 Ganzjährig . . . . . " 5-76  
 Für das Deutsche Reich ganzjährig M. 6.—. Für das übrige Ausland ganzjährig 9 Franken.

Telephon Nr. 2325.

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

**Wahlspruch:**

Das wir begehren von der Zukunft Fernen:  
 Daß Brot und Arbeit uns gerüstet stehen,  
 Daß unsere Kinder in der Schule lernen  
 Und unsere Weiber nicht mehr betteln gehen.  
 O. Serwegh.

## Halsabschneider Staat.

Der römische Kaiser Vespasian soll das seither geflügelte Wort „non olet“, als er auf der krampfhaften Suche nach neuen Staatseinnahmen eine Steuer auf den Wein ausschrieb, geprägt haben. Das war, wenn man will, schamlos, zynisch, aber auch anerkanntswert offenherzig. Heutzutage, wo die sittlichen Begriffe mit denen der moderne Staat seine Absichten in die Tat umsetzt, wahrlich um keine Nuance besser geworden sind, ist man freilich höflicher und Halsabschneider Staat macht jedesmal erst die erhabene Gebärde des frommen Betrübers, ehe er sich dazu entschließt, das Laster zu besteuern und vom Zuhälter den Zehent einzustechen. Und deswegen liegt es nur im Interesse einer einwandfreien Klarstellung, wenn man den alten rückfälligen Sünder von Zeit zu Zeit auf frischer Tat ertappt, um coram publico die moralische Justifizierung an ihm zu vollziehen.

Je mehr sich der Staat zum Unternehmer entwickelt, desto sinnfälliger offenbart er natürlich seine bis dahin möglichst verborgenen sittlichen Qualitäten. Diesmal, wo das große soziale Werk einer Sozialversicherung in Szene gesetzt werden soll, bekommen es zunächst die Eisenbahner zu spüren, was es hieße, wenn sie ihre Interessen dem Staate als Wächter anvertrauen wollten, ohne selbst in geschlossenen Reihen und in Kampfbereitschaft den großen Vorbereitungen zu folgen. In früheren Artikeln haben wir bereits eingehend auseinandergesetzt, wie durch die Einfügung des § 232 die Eisenbahner in ihren vitalsten Interessen getroffen werden sollen, indem man ihnen im Falle einer im Betrieb zugezogenen Verletzung die Rente nur so weit gewähren will, als sie zur Wiederherstellung des früheren Arbeitsverdienstes zur Pension oder Provision als Ergänzung dient. Damit soll, wie wir schon auseinandergesetzt haben, die finanzielle Belastung von den Bahnunternehmungen, von denen der Staat selbst in erster Reihe in Betracht kommt, abgewälzt und auf Kosten der Eisenbahnerkrüppel und deren Familien die Sanierung der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsaustalt vollzogen werden.

Aber damit ist die Findigkeit der Regierung Bedenken noch nicht erschöpft. Sie tut vielmehr noch ein zweites, um sich die unbehaglichen Renten vom Halse zu schaffen, und den Bahnunternehmungen die Kosten für verkrüppelte und vernichtete Menschenleben zu ersparen. Im § 222 des Entwurfes, der neben dem berühmten § 232 wohl noch die besondere Beachtung verdient, wird nämlich die Rentenabfertigung vorgesehene, die in einer geradezu skandalösen, allen bisherigen Rechtsbegriffen Hohn sprechender Weise vorgenommen werden soll. Für den Fall nämlich, als die durch einen Unfall herbeigeführte Verminderung der Erwerbsfähigkeit nicht mehr als ein Sechstel beträgt, „ist die Versicherungsanstalt berechtigt, dem Verletzten an Stelle der Rente einen den Verhältnissen des Falles angemessenen Abfertigungsbeitrag zu gewähren“, der aber auf keinem Fall höher sein darf, als der ganze Jahresbetrag einer Vollrente ausmacht. Hier soll also die Anstalt auf deren Leitung der Einfluß der versicherten Eisenbahner durch die Dreiteilung des Vorstandes ausgeschaltet werden soll, mit einer ganz souveränen Macht ausgestattet werden. Sie kann die Rentner deren sie sich einfach für alle Zukunft entledigen will, mit einer einmaligen Abfertigung, deren Höhe selbst in ihrer Maximalgrenze nicht die geringste Gewähr für eine Versorgung bietet, abspießen, unbekümmert darum was mit dem armen Teufel geschieht, dessen Zustand sich etwa nachher verschlechtert oder zu einer vollen

Erwerbseinbuße führt. Das ist die bequemste Art, die Zahl der Unfallrentner zu verringern, was ja wie im Motivenbericht mit anerkanntswert Offenheit zugestanden wird, der eigentliche Zweck der „Reform“ auch ist. Quot erat demonstrandum!

Bei dieser Gelegenheit ist es, um die Skrupellosigkeit des Staates in ihrer vollen Gloriole aufzuzeigen, nicht ohne Interesse, auf ähnliche Vorgänge hinzuweisen, die noch unter dem Haftpflichtgesetz von den Bahnverwaltungen wiederholt praktiziert wurden. Es kam nämlich vor, daß irgend eine Bahnunternehmung falls ein Eisenbahner bei einem Unfall verletzt wurde, sich an diesen auf schlaue Weise herannahmte, um ihn für eine einmalige Abfertigungsumme umzustimmen, bei deren Auszahlung der Verletzte auf alle etwaigen weiteren Ansprüche gegen die schuldtragende Bahnunternehmungen freiwillig verzichtete.

Das waren sogenannte Gurgelabschneiderpraktiken, die man vom Standpunkte der guten Sitten auch als Tarnopoler Moral bezeichnete. Aber dieser Vorgang hätte vor dem, was der Staat plant, noch immer einen Vorzug. Denn sollte eine derartige Abfertigung durch die Bahnunternehmung sich ihres Opfers entledigte, rechtsgültige Wirkung haben, so war dazu ein Vertrag nötig, der im Sinne des § 869 a. b. G.-B. geschlossen werden mußte. „Die Einwilligung“, so sagt das bezeichnete Gesetz, „muß frei, rechtlich, bestimmt und verständlich erklärt werden“.

Ueber diesen einfachen Rechtsgrundsatz, der im ganzen bürgerlichen Leben gilt, setzt sich aber in § 222 des Gesetzesentwurfes über die Sozialversicherung der Staat mit souveräner Verachtung hinweg! Der durch einen Unfall verletzte Eisenbahner kann, wenn seine konstatierte Verminderung der Erwerbsfähigkeit nicht mehr als ein Sechstel ausmacht, von der Anstalt ohne seine Einwilligung, ja auch dann, wenn er ausdrücklich gegen eine solche ist, abgefertigt werden. Damit setzt der Staat einfach eine bestehende Rechtsnorm zu seinem Gunsten als Unternehmer außer Kraft, zu deren Einhaltung jeder Bürger des Staates gesetzlich verpflichtet ist.

Nicht darum allein handelt es sich, also daß durch die geplanten Neueinführungen bestehende Wohlfahrts-einrichtungen den Eisenbahnern entzogen und ein sozialpolitischer Kurs nach rückwärts etabliert werden soll. Mit frevler Hand greift man hier einfach an ein bürgerliches Recht, weil es das nackte Unternehmerinteresse so gebietet. Rechtsgrundlagen werden verrückt und erschüttert, weil dem Staate ein Ausnahmsgesetz, das eine ihm unangenehme Verpflichtung, die er selbst als Unternehmer hat, abnimmt, gerade recht ist. Wenn es wahr ist, daß böse Beispiele gute Sitten verderben, dann wird die gegenwärtige Regierung gut daran tun, dieses Werk, an dem böser Vorfall und Unwissenheit an juristischer Auffassung gemeinsam geschaffen haben, so rasch als möglich verschwinden zu lassen. Denn je länger und eingehender die Deffentlichkeit sich mit einer „Reform“ befassen muß, die den Staat kompromittiert und die zu Haß und Verachtung aufreizt, desto mehr leidet darunter das staatliche Prestige!

## Internationale Gewerkschaftsbewegung.

Vom internationalen Sekretär der gewerkschaftlichen Landeszentralen Genossen Legien ist soeben der fünfte internationale Bericht über die Gewerkschaftsbewegung des Jahres 1907 erschienen. In diese internationale Berichterstattung eine Einheitlichkeit hineinzubringen, hat begreiflicherweise manche Schwierig-

keit, weshalb der Berichterstattung die absolute Vollständigkeit ermangelt, wie denn auch im Bericht wieder darüber geklagt wird, daß in fast allen Ländern der gewerkschaftlichen Bewegung die Einheitlichkeit fehlt.

Im Berichtsjahre sind für die Niederlande, für welche in der Statistik von 1906 rund 130.000 organisierte Arbeiter angegeben waren, keine Zahlen abgegeben und für England mußten die Zahlen von 1906 wieder benützt werden, da statistische Aufnahmen über den Stand der Gewerkschaftsbewegung daselbst nicht alljährlich gemacht werden. Von der Schweiz sind dagegen Angaben enthalten, während solche in der Aufstellung von 1906 fehlten. Ferner ist für 1907 zum erstenmal Finnland mit 30.000 organisierten Arbeitern an der Berichterstattung beteiligt.

Das Gesamtbild der internationalen Gewerkschaftsbewegung zeigt uns für das Jahr 1907 nicht unerhebliche Fortschritte; die Mitgliederzunahme wird auf 487.091 berechnet. Es waren vorhanden Mitglieder in Organisationen im Jahre 1907 (die Mitgliederzahl für 1906 ist in Parenthese beigefügt) in: Deutschland 2.446.480 (2.215.165), England 2.106.283 (2.106.283), Oesterreich 501.094 (448.270), Italien 387.384 (273.754), Schweden 239.000 (200.924), Belgien 181.015 (158.116), Ungarn 142.030 (153.332), Schweiz 135.377 (185.377), Niederlande 128.845 (128.845), Dänemark 109.914 (98.432), Norwegen 48.215 (25.339), Spanien 32.612 (32.405), Finnland 32.000 (32.000), Bulgarien 10.000 (5000) und Serbien 5434 (5350). Hierzu käme noch Kroatien mit 3700 Mitgliedern. Für die dem internationalen Sekretariat nicht angeschlossenen Länder, respektive die Länder, welche keinen Bericht geliefert haben, lassen sich die folgenden Angaben machen: Es waren Gewerkschaftsmitglieder vorhanden in Frankreich (1904) 715.576, in den Vereinigten Staaten von Nordamerika 1.586.885, in Australien einschließlich Neuseeland 213.136. In den 19 Ländern, für welche die Zahl der Gewerkschaftsmitglieder bekannt ist, gehören den Gewerkschaftsorganisationen insgesamt 8.029.980 Mitglieder an. Soweit vergleichbare Zahlen für 1906 und 1907 vorliegen, läßt sich ein Rückgang in der Gesamtmitgliederzahl nur für Ungarn nachweisen. Der Mitgliederverlust entfällt hier jedoch nur auf die Organisation der Landarbeiter. Diese hatte 24.000 Mitglieder im Jahre 1906, dagegen 1907 nur 11.838 Mitglieder. Der Mitgliederverlust ist zum großen Teile auf Abwanderung zurückzuführen. Die Mitgliederzahl der Gewerkschaften in der Industrie, dem Handel und Verkehr stieg auch in Ungarn von 129.332 im Jahre 1906 auf 130.192 im Jahre 1907. Die Mitgliederzahl der Organisationen der Landarbeiter scheint auch in den anderen Ländern erheblichen Schwankungen zu unterliegen.

In Rußland haben sich die Ansätze gewerkschaftlicher Organisationen, die nach den ersten Erfolgen revolutionärer Bewegung sich zeigten, nicht weiter entfaltet. In der Türkei kommt anscheinend der Gedanke gewerkschaftlicher Organisation.

Aus den Einzelberichten der Landeszentralen ist zunächst von England hervorzuheben, daß nach der übrigens nicht besonders zuverlässigen Streikstatistik Streiks und Auspersungen in den letzten Jahren eine erhebliche Zunahme aufweisen, so daß der Vorsitzende des Handelsamtes einen permanenten Ausschuß von Vertretern der Arbeiter und Arbeitgeber einsetzen will, der zur Schlichtung der gewerblichen Streitigkeiten berufen sein soll. Da das industriereiche England besonders von der Wirtschaftskrise heimgegriffen wird, so wird das Kapital über die Maßnahmen zur Bekämpfung der Arbeitslosigkeit besonders behandelt. Die von staatlichen und städtischen Behörden eingerichteten Notstandsarbeiten werden für ungenügend erachtet. Von der Arbeiterpartei soll deshalb dem Parlament ein Gesetzesentwurf vorgelegt werden, der unter anderem die Errichtung eines nationalen Arbeitsamtes und eines Arbeitslosen-ausschusses verlangt. Weiter wird im Bericht des Altersversicherungsgesetzes Erwähnung getan, das mit dem 1. Jänner 1909 in Kraft trat und schon per Woche rund 2 Millionen Mark Ausgaben verursachte.

Die Gewerkschaftsbewegung der Niederlande ist durch die langjährige Herrschaft des Anarchismus in ihrer Entwicklung gehemmt worden. In Holland waren bis vor wenigen Jahren alle Gewerkschaften mehr oder minder lockere Verbindungen örtlicher Fachvereine, mit Ausnahme des Diamantarbeiterverbandes, der von Anfang an zen-

kräftig war. Jetzt wird die Weiterentwicklung durch die ungünstige Wirtschaftslage aufgehalten. Daneben haben die durch den Klerus protegierten christlichen Gewerkschaften noch manchen Zulauf. Für die Einführung eines gesetzlichen Feiertages wurde vereint mit der Partei eine Agitation eingeleitet und diese Forderung der Zweiten Kammer unterbreitet. Die Regierung ließ erst Erhebungen über die Wirkung dieses Antrages anstellen.

Belgien zeigt ganz lebhaft Fortschritte in der Gewerkschaftsorganisation und berichtet in großer Ausführlichkeit über jede einzelne Berufsorganisation. Auch der sozialpolitischen Gesetzgebung ist ein großes Kapitel gewidmet. Alle die bestehenden Arbeiterschutzgesetze werden als unzulänglich bezeichnet, als Karikaturen von dem, was auf sozialpolitischem Gebiet im Ausland existiert, zumal durch Erbitten von königlichen Erlassen und Verfügungen viele in ihrer Wirksamkeit noch aufgehoben werden können.

Dänemark weist nach einem vor Jahren zu verzeichnenden Rückgang in der Mitgliederzahl seit vier Jahren einen ständigen Aufschwung auf, von 65.439 Mitgliedern im Jahre 1904 auf 90.806 Mitglieder im Jahre 1907. Demzufolge waren auch die Erfolge für die Arbeiter recht beachtenswert. 21 Verbänden ist es zum Beispiel gelungen, für 10.147 ihrer Mitglieder eine Arbeitszeitverkürzung von einer halben bis vier Stunden zu erzielen. Die soziale Gesetzgebung war nicht gerade unfruchtbar. Außer dem Altersversorgungsgesetz, einer ungenügenden Unfallversicherung und einigen Arbeiterschutzbestimmungen wurde zur Verringerung der Arbeitslosigkeit neben Geldunterstützungen durch Inangriffnahme großer Bauten auf Kosten der Kommunen und des Staates wesentlich beigetragen.

In Schweden stieg die Mitgliederzahl um 47 1/2 Prozent. Ganz enorm ist diese Steigerung in den letzten zwei Jahren, sie beträgt 104.000 Mitglieder. Lohnbewegungen waren recht zahlreich, 71.182 Arbeiter waren an 136 Konflikten beteiligt. Bei den in Schweden vielfach vorhandenen Kollektivverträgen galt bisher die Praxis, daß während des Bestehens des Vertrages weder Streik, Aussperrung, Boykott noch Sperre zulässig ist. Die nun entstandenen Arbeitgeberorganisationen wollten sich jedoch das Recht der Sympathieaussperrungen wahrnehmen, dem sich die Gewerkschaften widersetzen. Schließlich bestimmten die Gewerkschaften, daß ohne Verringerung an den bestehenden Verträgen Sympathieaussperrungen und Sympathiestreiks zulässig sein sollen.

Norwegen hat durch weitere Zentralisation einzelner Verbände eine Mitgliederzunahme von 50 Prozent zu verzeichnen. Das Jahr war reich an Arbeitskonflikten. Der bedeutendste unter diesen ist die Aussperrung von 5000 in der Papier- und Zelluloseindustrie beschäftigten Arbeitern gewesen, die bald nach dem doppelten Umfang angenommen hätte, wenn nicht durch die Initiative des Amtmanns in dem Distrikt der Kampf beigelegt worden wäre. Die Arbeiter erreichten eine Lohnerhöhung von 300.000 Kronen jährlich. Die Arbeiterschutzgesetzgebung versagte in ihrem minimalen Anfängen, dagegen sollte den Arbeitern ein Buchtausegesetz deutschseligen Angebots beschert werden.

Die Gewerkschaftsbewegung in Finnland ist sehr jungen Datums. Die meisten Verbände entstanden in den Jahren 1905 bis 1907, nachdem es gelungen war, durch den großen Nationalstreik die Hindernisse zu beseitigen, die der Organisation der Arbeiter entgegenstanden. Bis dahin besaßen die Arbeiter daselbst weder Vereins- noch Versammlungswahlrecht. 1907 ist dann erst die Landeszentrale ins Leben gerufen worden. Nach der amtlichen Statistik sind die Konflikte für die Arbeiter mit recht großem Erfolge geklärt gewesen; 72 Prozent endeten zugunsten der Arbeiter. 28 zugunsten der Arbeitgeber.

Oesterreich hat in den letzten Jahren relativ die stärkste gewerkschaftliche Entwicklung zu verzeichnen. 186.000 neue Mitglieder wurden aufgenommen, von denen allerdings nur 62.824 den Organisationen treu blieben. Aber auch die Arbeitgeberorganisationen haben

in den letzten drei Jahren riesige Fortschritte gemacht. Statistische Erhebungen über Streiks und Aussperrungen werden von seiten der Landeszentralen nicht gepflegt. Nach den amtlichen Erhebungen haben 998 Arbeitseinstellungen und 21 Aussperrungen in 3300 Betrieben stattgefunden; die Zahl der beteiligten Arbeiter betrug 274.891. Die mit vollem und teilweisem Erfolg für die Arbeiter beendeten Streiks stellen 67 1/2 Prozent aller Ausstände dar. Angriffsstreiks waren 80 1/2 Prozent. Die Einführung von Tarifverträgen nimmt stetig zu und konnten unter anderem durch diese für 335.622 Arbeiter Arbeitszeitverkürzungen erreicht werden. Auf sozialpolitischem Gebiet wurden einige Verordnungen der Regierung zum Schutze der Arbeiter in Phosphor- und Zellulosefabriken erlassen, auch ist eine sozialpolitische Sektion im Handelsministerium gebildet worden, der eine Reihe großer sozialpolitischer Aufgaben zugewiesen sind.

In Ungarn hatte die Gewerkschaftsbewegung unter einer raktionären Gesetzgebung stark zu leiden; ein Gesindegesetz und ein Eisenbahngesetz verbietet jegliche Koalitionsbestrebungen dieser beiden Arbeiterkategorien. Auch im allgemeinen wurde das Vereins- und Streikrecht der Arbeiter eingeengt. Die Regierung genehmigte einfach die Statuten der Gewerkschaften nicht und löste obendrein 400 Sektionen auf. Dadurch wurde eine große Abwendung der Arbeiter verursacht. Das Unternehmertum tut ein übriges zur Niederkämpfung der Gewerkschaften; die Zahl der Aussperrungen stieg um das Doppelte, während die Zahl der Streiks infolge der Wirtschaftskrise um 164 zurückging. Wenn trotz dieser schwierigen Verhältnisse noch durch Streiks und Kollektivverträge für die Arbeiter Arbeitsverbesserungen geschaffen werden konnten, so spricht das immerhin für einen steigenden Einfluß der Gewerkschaften im Wirtschaftsleben.

Kroatien-Slawonien zeigt noch keine streng durchgeführte Zentralisation. Der Arbeiterbewegung stellen sich wegen der schwachen Schulbildung (48 Prozent Analphabeten) große Schwierigkeiten in den Weg. In acht Zentralverbänden sind 4000 Mitglieder organisiert.

In Serbien ist nur ein schwacher Zuwachs der gewerkschaftlichen Mitgliederzahl zu verzeichnen; es wurden 534 Mitglieder gezählt. Von den Streiks waren 14 erfolgreich und 15 erfolglos.

Von Bulgarien ist der große Generalstreik der Eisenbahner, an dem sich 3500 Personen, nicht nur Arbeiter, sondern auch Beamte beteiligten, besonders hervorzuheben. Der Streik endete, nicht zuletzt durch die finanzielle Unterstützung des internationalen Sekretariats, mit vollem Erfolg. Sonst zeigen die Streiks eine Abnahme. Die Organisation der Staatsbeamten gewinnt dort täglich an Boden; ein Bund der Post- und Telegraphenbeamten wurde gegründet.

In der Schweiz stieg die Mitgliederzahl um 14 1/2 Prozent. Streiks wurden besonders um Verkürzung der Arbeitszeit geführt. Eine private Aufstellung über Streiks verzeichnet 183 Streiks. 437 Lohnbewegungen ohne Streiks und 14 Aussperrungen.

Italien zeigt eine starke Steigerung der Landarbeiterorganisation. Ueberaus zahlreich waren Streiks. Auf die Landwirtschaft entfielen 238 Streiks mit 184.167 Streikenden, auf die Industrie 2011 Streiks mit 269.327 Streikenden. Die Zunahme der Streiks wird auf das Erwachen des Klassenbewusstseins der Arbeiter zurückgeführt. Durch die kraftvolle Propaganda der Arbeiter sah sich die Gesetzgebung gezwungen, wichtige Arbeiterschutzgesetze einzuführen, darunter die Abschaffung der Nachtarbeit in Bäckereien.

In Spanien sieht es mit der Gewerkschaftsbewegung immer noch sehr dürrig aus. Eine namhafte Organisation besteht eigentlich nur in Madrid. Die Anarchisten, die zwar stark abgewirtschaftet haben sollen, fördern mit ihren Sonderorganisationen doch immer noch die Entwicklung einer kräftigen Gewerkschaftsbewegung.

## Eisenbahnerfragen im Budgetausschuss.

Im Budgetausschuss, der am Montag den 17. d. M. die Verhandlungen des Etats des Eisenbahnministeriums begann, brachte Abgeordneter Ellenbogen eine Reihe von Beschwerden und Forderungen der Eisenbahner vor. Er führte aus:

Bezüglich der Personalfragen bei den k. k. Staatsbahnen habe ich folgendes zu erwähnen und um Auskunft zu erfragen: Die Durchführung der Zugstände auf den k. k. Staatsbahnen vom Jahre 1908 (Oktober) betreffend, ist vor allem zu bedauern, daß verschiedene sehr wichtige Dinge sehr lange auf sich warten lassen, wodurch nicht allein die Geduld des Personals auf eine sehr harte Probe gestellt wird, sondern auch der Effekt der Verbesserung für das Eisenbahnministerium verloren geht und neue Unzufriedenheit erzeugt wird.

Die Frage der Regelung der Arbeitszeit für die Stations-, Magazin- und Oberbauarbeiter und Kohlenarbeiter, Schaffung einer Arbeitsordnung für diese Arbeitergruppen im Einklang mit dem Arbeiterzentralausschuss wurde bis heute, obwohl seit Oktober vorigen Jahres bereits sieben Monate verstrichen sind, noch nicht einmal angeschnitten. Wann soll denn diese Sache geregelt werden, wenn so lange damit gezögert wird, sie in Verhandlung zu ziehen?

Was heute sind die Betriebsverhältnisse noch immer nicht nominativ bezeichnet und das betreffende Verzeichnis noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht worden, in welchen die gleiche Begünstigung bei der Arbeitszeit einzutreten hat wie für den Werksstättenbetrieb.

Was die Zuwendung von Reisepauschalen für Signalschlosser und Pumpenwärter betrifft, so ist bis heute nichts geschehen. Das einzige, was man getan hat, war leider der Versuch, den Signalschlossern die Ueberstunden wegzunehmen und ihnen dafür Reisepauschalen anzubieten. Also einen Tausch vorzunehmen, der aber in vielen Fällen zu Ungunsten der Signalschlosser ausfallen soll.

Bezüglich der Einführung einer garantierten Minimallohnempfindung für das Lokomotivpersonal hat sich das Eisenbahnministerium ebenfalls noch nicht entschieden.

Die Neubewertung der Naturalwohnungen überhaupt sowie die Bewertung der Wächterhäuser lassen ebenfalls auf sich warten.

Ebenso ist die Herausgabe der neuen, und zwar verbesserten Automaten der Bediensteten schon lange fällig und ich frage daher den Eisenbahnminister, wann sie endlich dem Zentralausschuss der Personalkommissionen zur Begutachtung vorgelegt werden wird?

Die Erhöhung und Verbesserung der Normierung läßt ebenfalls zu wünschen übrig. Sie nimmt einen schleppenden Fortgang. Bei einzelnen Kategorien, wie zum Beispiel bei dem Lokomotivpersonal, Magazinpersonal, Werksstättenpersonal, Verschubpersonal etc., läßt die Verbesserung der Normierung noch immer auf sich warten.

Die Einführung von Normen zur möglichststen Gewährung der Erholungsurlaube für die Bediensteten und dienstfreier Tage für die Arbeiter läßt auch noch immer auf sich warten.

Die Erhöhung der Arbeitertageslöhne etc., zu deren Durchführung leider nur ein Betrag von drei Millionen Kronen in Aussicht genommen ist, wurde noch immer nicht in Angriff genommen. Die Sache nimmt einen sehr schleppenden Gang, daß bei den Arbeitern bereits das höchste Mißtrauen erregt worden ist. Besonders die mangelhafte Durchführung der Lohnerhöhungen für die drei Monate, und zwar Oktober, November und Dezember 1908, hat große Unzufriedenheit unter der Arbeiterenschaft hervorgerufen. In jedem Direktionsbezirk wurde diese Auslieferung anders gehandhabt. In einem Direktionsbezirk nannte man sie Jubiläumsgabe, im anderen Remuneration, im dritten Weihnachtsgabe und so fort, so daß die Arbeiter nicht wußten, wie sie eigentlich daran sind. Daß eine solche Vorgangsweise nicht dazu beiträgt, die mit Recht unzufriedenen Arbeiter zu beruhigen, ist klar.

Die Fahrgebührenaufbesserung für das Zug- und Maschinenpersonal ist zwar insofern erfolgt, daß man dem erwähnten Personal vorläufig die Fahrgebühren um 30 Prozent erhöht hat; aber die vom Personal dringend verlangte Regelung der Fahrgebühren, und zwar die Gleichstellung der Fahrgebühren des Lastzugs- und Personenzugspersonals, ist noch immer nicht

## Feuilleton.

### Was sich die Bahnwagen erzählen.

Ein Gespräch am 1. Mai von Gd. L.

Es war am Morgen des 1. Mai, als wir mit unserem Güterzug in einer kleineren Gebirgsstation den fahrordnungsmäßigen Aufenthalt abbrummt.

Ich hatte mich auf den Tritt meiner Bremse hingeseht und wärmte mich an der aufgehenden Sonne, denn die Nacht war es frisch gewesen. Wir hatten Wagen aller Länder beim Zug, die mit ihren Lasten fernen Stationen zurollten. Es brummt und summt einem so eigentümlich im Kopf, wenn man die ganze Nacht so fortgeschüttelt wird. Aber heute hatte dieses Summen einen Klang von fremden Stimmen. Bald fing ich an, einzelne Worte zu verstehen und entdeckte, daß sich unsere „Fremden“ in einer lebhaften Konversation befanden. Eben ergriff ein Schweizer das Wort und sagte mit matter Stimme:

„Ach, wie gut, wenn man ein bißchen ausruhen kann; wir tun meine Achsen so weh, und doch habe ich noch ein großes Stück Weg vor mir, bis ich meiner Last entledigt werde. Ich bin wohl „offen“ gebaut und hoffe auf der Rückreise leer zu sein, da werde ich mich wieder etwas erholen, denn in der Heimat lassen sie mir auch keine hinreichende Ruhezeit. Es ist wohl ein Elend, mit diesem Handel durch die ganze Welt, aber die Menschen behaupten ja, daß ohne denselben das Leben für sie unmöglich sei. So kommt man sein ganzes Leben nie zur Ruhe, ach, wäre ich doch nie gebaut worden, so bräuhete ich dieses elende Wagen-dasein nicht mitzumachen.“

„Ach, Kinder“, rief ein roter „Möller“, „ich darf gar nicht an die Zeit denken, als meine Gliedmaßen noch ruhig in der Mutter Natur lagen; wie friedlich lagen meine Knochentöne im tiefen Grunde der Erde, wie lieb und fröhlich grünt die Bäume tief im Walde, aus denen mein Körper geschaffen wurde.“

Plötzlich kamen die Menschen, sprengten und gruben tief in den Eingeweiden unserer Mutter Erde herum, daß sie oft laut klagte und schließlich vor Jörn und Schmerz ihre giftigen Dünste den Qualgeistern entgegenblies. Viele mußten nach langer

Krankheit ihr Leben dadurch lassen, aber immer kamen wieder andere und gruben weiter.

Was aber da grub und schaffte, das waren nur die Sklaven des Proletariats der Menschen, jener, die nie selbst in den Bauch der Erde stiegen, sondern sich an der Oberfläche des ganzen Erdballs die schönsten Plätze aussuchen, dort ihre faulen Glieder ausstrecken und im Ueberfluß die herrlichsten Genüsse des Lebens durchkosten. Den Arbeitern lassen sie nur die gewöhnlichsten und allernotwendigen Lebensmittel, damit sie ihre Kraft, solange es geht, bis auf die Reize ausbeuten können. Wie viele von diesen armen Menschen siehen dahin und sterben nach einem Leben voll Plage und Enttäuschung in den elendsten Verhältnissen. Mich dauern deshalb auch diese Entertien immer mehr, seit ich dies alles gesehen habe. Aber den Kapitalisten, der so unerfättlich und gierig in seiner Ausbeutungswut ist, den möchte ich bekämpfen, wenn ich ein Mensch wäre, so unerbittlich — — — ach, daß ich nur ein armer, hilfloser Eisenbahnwagen bin; dem Schicksal sei's getagt!

Jetzt ergriff ein Wagen der österreichischen Südbahn das Wort:

„Liebe Freunde! Wäre ich ein Pflanz, so möchte ich euch sagen: Murret und Klaget nicht, sondern betet, habt ihr auch heute nichts, so wird euch doch morgen der liebe Gott das Doppelte geben; ich bin aber etwas Nützlicheres und bringe den Menschen Lebensmittel aus allen Ländern. Ich rolle auch so ein bißchen in der Welt herum und will euch erzählen, was ich in der Welt gehört und gesehen habe.“

Es geht seit Jahren ein Geist durch die Masse des Volkes, welcher der sogenannten Gesellschaft und ihren unmittelbaren Stützen höchst unbequem ist, der aber die Arbeitsklaven durch den Ruf: „Proletarier aller Länder, vereinigt euch!“ zum Klassenkampf ausgerüstet hat. Von Jahr zu Jahr wird dieser Ruf bei den Menschen mächtiger und manches arme Proletariatskind, welches jahrelang in geistiger Umnachtung gefangen war, ist durch diesen mächtigen Geist, „Sozialismus“ heißt er, aufgewacht, und immer mächtiger tönt es durch die Länder: „Freiheit, Gleichheit, Brüderlichkeit.“ Stolz und stegebenacht haben schon Millionen Proletarier aller Länder und Nationen ihre Köpfe empor und die Menschenjochlängen „Tyranen“ und „Pfaffenherren“ haben

vom Geist der Freiheit schon empfindliche Wunden geschlagen bekommen.

Das blinde Ungeheuer der herrschenden Klasse, „Mamon“ heißt es, umgibt sich mit blitzenden Waffen und schlägt wild um sich, während der Sozialismus fröhlich seine Waffe, die Geistesfaßel, entzündet, dem Gegner damit seine Glogaugen blendet und ihn nieder schlägt. Heute, liebe Freunde, ist der große Feiertag des arbeitenden Volkes, der 1. Mai, den die Proletarier aller Länder zu Ehren ihrer Göttin „Freiheit“ feiern und ihren Bund durch die ganze Welt aufs neue kräftigen. Ach, könnten wir auch heute den Arbeiterweihfeiertag mitfeiern, aber wir armen Eisenbahnwagen können das ja nicht, in unseren Reihen ist es noch immer zu dunkel, es fehlt vielen von den armen Wagen noch an Einsicht; wir sind ja nur Werkzeug — — doch nein, tausendmal nein, warum sollen wir nur Werkzeug sein, wenn wir nur wollen, so kehrt auch der Geist der Freiheit in unsere Reihen ein und gerade heute ist — — —“

Weiter konnte ich nichts mehr vernehmen, da Signal 56 meine Aufmerksamkeit auf sich lenkte. Hierauf Signal 57 und 58, von der Maschine Signal „Mächtung“ und der Zug setzte sich in Bewegung. Als wir in der Station Freiberg eingefahren waren, hatten wir einen „Heißläufer“, das war der Schweizer, welcher sich schon früher über Müdigkeit beschwert hatte. Zugleich wurde eine Gladstellung bei einem „Südbahner“ konstatiert, und zwar hatte er 7 Millimeter, also mußte noch dazu „Brutto abgestellt“ werden, da wir jetzt in größeres Gefälle kamen und durch den „Plachen“ seine Schuld nicht mehr gebremst waren. Natürlich war bei den abgestellten Wagen, wie ich bemerkte, auch der rote „Möller“ dabei. Noch drei Stationen und wir waren in unserer Domizilstation Matenstatt. Als der Zug übergeben war und ich zum „Ausgang für das Personal“ hinausging, tönte mir's nach: „Stodmann! Stodmann!“ Als ich mich umdrehte, sah ich einen Sperling, den Proletarier der Vogelwelt, welcher mir nachhüpfte und rief: „Die abgestellten Wagen von Freiberg lassen Euch schön grünen, Ihr sollt nicht zornig sein, aber sie wollten auch Mai-feier halten und auf gutlichem Wege hätten sie es ja nicht erreicht; darum konnten sie nicht anders handeln. Lebwohl! So hab' der 1. Mai!“ rief er mir noch fröhlich zu und flog zu seinen Kameraden auf den nächsten Baum. Also die Wagen

☛ **Sorget dafür, daß der „Eisenbahner“ auch vom reisenden Publikum gelesen werde!** ☚

erfolgt. Das gleiche gilt für das Maschinenpersonal, und zwar so, daß das Leistungspersonal endlich mit dem Personal des Personals gleichgestellt werden soll. Wie ich erfahre, reichen die zu diesem Zwecke in Aussicht genommenen drei Millionen Kronen absolut nicht aus, sie reichen nicht einmal aus, um die 30 Prozent in Zukunft geben zu können, da die 30 Prozent auf einer ganz falschen Grundlage ermittelt wurden, und zwar auf Grund des Staatsvoranschlags vom Jahre 1908, während die wirkliche Stunden- und Kilometerleistung im Jahre 1908 viel mehr ausgemacht hat. Da man nun auf Grund der ermittelten wirklichen Leistungsziffer die Verteilung der drei Millionen vornimmt, so kommt erstens keine 30prozentige Aufbesserung heraus und zweitens könnte die geplante Gleichstellung der Jahrgelöhner in der vom Personal schon längst gewünschten und auch vollständig berechtigten Weise nicht vorgenommen werden. Zu diesem Zwecke ist noch ein bestimmter Betrag unbedingt notwendig. Wenn das beteiligte Personal wirklich befriedigt werden soll, und dies ist auch dringlich im Interesse des Staates, so muß diese Summe noch gewährt werden. Ich hoffe, daß sich der Eisenbahnminister in dieser Angelegenheit nicht ablehnend verhält und eine bestimmte Zusage machen wird.

Zum übrigen behalte ich mir vor, einen diesbezüglichen Antrag zu stellen. Bei dieser Gelegenheit möchte ich noch erwähnen, daß das Eisenbahnministerium die Gewährung der Nachtzuschläge an die Wächter, welche Forderungen man bei den Verhandlungen im vorigen Jahre mit Rücksicht auf die Einreichung der Wächter in die III. Dienst-kategorie abgelehnt hat, und zwar mit der Motivierung, daß die Wächter durch die Einreichung ohnehin eine namhafte Aufbesserung erfahren haben, in absehbarer Zeit bewilligen muß, da es nicht angeht, daß die Wächter, die in vielen Fällen den angestrengtesten Nachtdienst haben, von der Nachtdienstzulage ausgeschlossen sind.

Bezüglich der k. k. Nordbahn hätte ich die Beschwerde vorzubringen, daß den Pensionisten im heurigen Jahre die Pension nicht regelmäßig ausgezahlt wird und dem definitiven Personal die Nebengebühren stets mit großen Verspätungen ausgezahlt werden, so daß bereits die größte Unzufriedenheit unter diesem herrscht. Auch die Normierung zum Beispiel beim Maschinenpersonal läßt sehr viel zu wünschen übrig; das gleiche ist auch beim Zugpersonal der Fall. Eine Menge provisorisches Personal harret der Anstellung, obwohl es auf Posten Dienst macht, die normiert werden sollen. Ich erlaube mir, die Anfrage zu stellen, warum bis jetzt die Anstellung des Versuchspersonals bei der Nordbahn nach den Normen der Staatsbahnen nicht erfolgt ist, obwohl dies schon lange versprochen wurde. Außerdem versehen eine Menge Stationsarbeiter regelmäßig den Versuchs-dienst, werden aber als Stationsarbeiter geführt und verlieren so die Nachtdienstzulage. Hier wäre eine Remedur dringend notwendig.

Bezüglich der böhmischen Nordbahn, die bereits voriges Jahr verstaatlicht wurde, erlaube ich mir, die Anfrage an den Herrn Eisenbahnminister zu stellen, wann die Einreichung der Personalkommission der böhmischen Nordbahn zur Begutachtung vorgelegt und zu diesem Behufe die Personalkommission der böhmischen Nordbahn zu einer Sitzung einberufen wird? Das Personal der böhmischen Nordbahn ist in großer Aufregung, und zwar infolge der Ungewißheit, in der es sich befindet, nachdem die Einreichung so lange verzögert wird. Außerdem sind bei der böhmischen Nordbahn die Aufbesserungen der Nebengebühren bis heute noch nicht erfolgt, obwohl die böhmische Nordbahn schon lange vom Staate offiziell übernommen ist. Das Personal erleidet durch diese Verzögerung einen materiellen Schaden. Ich erlaube mir daher, an den Eisenbahnminister die Anfrage zu stellen, ob dem betroffenen Personal die Erhöhung der Nebengebühren von demselben Datum an gewährt werde, als dies bei dem übrigen Personal der k. k. Staatsbahnen geschehen ist? Das Personal der böhmischen Nordbahn hat ein gutes Recht darauf, zu verlangen, daß dies geschieht. Wie kommt das Personal dazu, verzögert zu werden, ohne daß es die geringste Schuld an dieser Verzögerung hat?

Bezüglich der Gewährung der Aufbesserung der Nebenbezüge an das Personal der Staats-eisenbahngesellschaft und der Oesterreichischen Nordwestbahn, sowie der Südnorddeutschen Verbindungsbahn erlaube ich mir, an den Eisenbahnminister die Anfrage zu richten, ob diese Aufbesserung bestimmt am 1. Juli 1909 bei diesen verstaatlichten Bahnen durchgeführt wird? Das Personal dieser beiden verstaatlichten Bahnen hat ein Recht darauf, daß die Aufbesserung bereits vom 1. Jänner 1909 an durchgeführt hätte werden sollen. Es ist eine moralische

wollen auch, der Sperling hats mir laut zugerufen — und bei uns Menschen tun es noch so viele nicht — — das gibt mir noch lange Stoff zum Denken und Handeln und heute hab' ichs aufs neue geschworen, unermüdetlich mitzuhelfen, bis das große Ziel erreicht ist und alle Welt wie aus einem Munde einstimmt in den herzerhebenden herrlichen Ruf:

„Soch der freie 1. Mai des Völkerfrühlings!“

**Justiz.**

Von Gottlieb im „Tag“.

Jeder mußte dies bemerken:

Lüchtlig sind die jungen Tärken.  
Nasch zur Tat und zum Entschluß  
Wirken sie am Vosporus.

Nicht mit Worten, nein, mit Werken,  
Achtung vor den jungen Tärken!  
Haben eifrig und beflissen  
Diesen Abdul rausgeschmissen.

Ohne Gnade, ohne Scheu,  
Weil er nicht verfassungstreu.  
Der Verstrafungsruf erscholl:  
Fort pasholl! siehstewoll!

Einen Teil von seinem Harem  
Ließ man ihn, doch nichts an Barem.  
Ja, sein Volk weint ihm nicht nach  
(Weil er die Verfassung brach).

Anders als in Cromwells Zeiten,  
Ohne Blöde Blutigkeiten.  
Ohne Dold und ohne Gift —  
Bloß am Krüpp und ausgepiff.

Wahrlich, wessen Sinn gesund,  
Und wer kein sexwiler Hund,  
Wird sich an dem Anblick stärken  
Dieser strammen jungen Tärken.

Verpflichtung, daß die Aufbesserung der Nebenbezüge rückwirkend gemacht werde. Da der Herr Eisenbahnminister auf einen Antrag des Abgeordneten Tomschit im Eisenbahnausschuß erklärt hat: „w o m ö g l i c h“, so füge ich meiner Anfrage noch hinzu: Ist es also möglich, die Aufbesserung der Nebenbezüge ab 1. Jänner 1909 eintreten zu lassen?

**Ein Beitrag zur Geschichte des Arbeits- und Lohnverhältnisses in den Werkstätten der k. k. Nordbahn.**

II.

Der Wert einer Arbeitsleistung kann in einer Reparaturwerkstätte nicht immer nach der Menge abgemessen werden, besonders wenn berücksichtigt wird, daß die Abnutzung der verschiedenen Bestandteile des Waggon's oder der Lokomotive, die ja auch Größenunterschiede aufweisen, mehr oder weniger Arbeit notwendig macht, aus der schließlich dann der faktische Verdienst resultieren sollte, was aber hier nicht der Fall ist. In Wirklichkeit bestimmt also nicht, wie man glaubt, das Akkordverhältnis das Arbeitsverhältnis, sondern einzig und allein die Arbeitsleistung sowie der Arbeitsprozeß, die eine erhöhte Leistungsfähigkeit bedingen.

Es ist wohl richtig, daß wenn ein Akkordsystem den Zweck haben sollte, an den Arbeitern ein schweres Unrecht zu verüben oder wenn es den Zweck haben sollte, an die Stelle eines ungewissen und klaren Arbeitsvertrages die brutale Willkür zu setzen, sich die Bahnverwaltung kein besseres als das bestehende System wünschen kann.

Welch unermesslicher Schaden den Werkstättenarbeitern gerade durch die Spottgeburt, genannt Akkordverrechnung, schon zugefügt wurde, welche schreckliche Bergewaltungen an ihnen schon verübt wurden, darüber könnten allein schon ganze Bände geschrieben werden. Daß dabei die Günstlings- und Protektionswirtschaft wächst, sei nur nebenbei bemerkt.

Und gegen dieses Erbälber der Verrechnung und die schrankenlose Willkür der diversen Antreiber, in deren Händen dieses verurteilte Akkordsystem zu einer furchtbaren Waffe gegen misliedige Arbeiter wurde und dazu dienen mußte, einige Speichellecker zu begünstigen, häumt sich das Rechtsbewußtsein jedes anständigen Arbeiters auf.

Vieles ist wohl gegen früher besser geworden, dank der Wachsamkeit und Tapferkeit der Arbeiterchaft, die wohl ziemlich spät zur Ueberzeugung kam, daß nur sie selbst die Geburtshelferin ihres eigenen Geschickes und einer höheren Ordnung der Dinge sein kann. Deshalb sind auch aus den früheren Nordbahnslaven mittlerweile selbstbewußte Menschen geworden, die zum vollen Bewußtsein ihrer Lage gekommen sind.

Und wenn nun seit der Verstaatlichung der Nordbahn die Direktion bestrebt ist, anscheinend für die Arbeiter etwas zu machen, so sollen die gegenwärtig bestehenden Uebel und Schäden, welche wie ein drückender Alp heute noch auf dem Rücken des Arbeiters lasten, nicht nur oberflächlich, sondern gleich von der Wurzel aus beseitigt werden.

Um nun diese Uebel kennen zu lernen und einen festen Kontakt zwischen Direktion und Arbeitern herzustellen, schritt man zur Schaffung von Arbeiterausschüssen. Die komplizierteste Zusammenfügung und die Einigung des Wirkungskreises derselben geben allerdings zu überschwenglichen Hoffnungen seitens der Arbeiterchaft keinen Anlaß.

Direktion sowie Eisenbahnministerium sind schon anderthalb Jahre über die Verhältnisse der Arbeiter durch den Arbeiterausschuß in Kenntnis gesetzt, aber geschehen ist eigentlich nichts, selbst die einfachsten Forderungen, die der Direktion gar keine Kosten verursachen, harren noch auf ihre Erledigung.

Die Vertreter der Arbeiterchaft machten sich in erster Linie zur Aufgabe, die Direktion sowie die Staats-eisenbahnverwaltung, wie es in den provisorischen Bestimmungen heißt, über alle notwendigen Angelegenheiten, die mit den Arbeits- und Lohnverhältnissen des Werkstättenpersonals zusammenhängen, durch entsprechende Anträge zu informieren.

Der Arbeiterausschuß hat nun dieser ihm gestellten Aufgabe in vollem Umfang entsprochen und in zwei Sitzungen 83 Anträge durchberaten, die in ihrer inhaltlichen Zusammenfassung der Staats-eisenbahnverwaltung deutlich vor Augen führen, welche desolaten Zustände in den Werkstätten und Heizhäusern noch herrschen und daß es eine unbedingte Notwendigkeit ist, diese in bescheidenem Rahmen gehaltenen Forderungen der Arbeiterchaft in sozialer, wirtschaftlicher und gesundheitlicher Beziehung endlich einmal zu verwirklichen.

Zu einer der wichtigsten Forderungen, mit der sich der Arbeiterausschuß befaßte, gehört zweifellos die Lohnfrage, ein altes Schmerzenskind der Werkstätten- und Heizhausarbeiter der Nordbahn.

Das Streben derselben geht dahin, an die Stelle der zügellosen Willkür das klare, unzweideutige Recht, einen angemessenen Lohn, eine entsprechende, feste Lohnautomatik, eventuell Wochenlöhne, treten zu lassen, welche Grundätze schon in den Anträgen des Arbeiterausschusses niedergelegt sind.

In dieser Beziehung herrschen aber in den Werkstätten und Heizhäusern geradezu chaotische Zustände. Anfangslöhne nach bestimmten Grundsätzen bestehen so viel wie gar nicht. In einer und derselben Werkstätte lassen sich bei einer und derselben Arbeiterkategorie verschiedene Anfangslöhne feststellen.

Gegenwärtig bestimmt ein Werkführer den Anfangslohn, der nach freiem Gutdünken entscheidet. Schon beim Eintritt ist daher der Arbeiter diesen Leuten, die bei der Qualifikation eines Arbeiters nicht selten Protektionsrädlichen walten lassen, vollkommen ausgeliefert.

Gesinnungsriecherei und Streberei finden unter solchen Umständen natürlich einen günstigen Nährboden. Was herulliche Kenntnis nicht zu bewirken vermag, das erfährt händische Unterwürfigkeit, gepaart mit knechtischer Gesinnung.

Naturngemäß führen derartige Erscheinungen in einem Betriebe zur Disharmonie zwischen Vorgesetzten und Arbeitern, wobei in erster Linie auch der Arbeitsprozeß in Mitleidenschaft gezogen wird. Noch stärker tritt das Mißverhältnis bei den Lohnvorrichtungen zutage.

Was auf diesem Gebiete an Entwehungen, Verfolgungen, Niederträchtigkeiten und schamlosen Bergewalti-

gungen der Arbeiter in den Werkstätten und Heizhäusern geleistet wurde, kann nach unserer Meinung nicht mehr überboten werden.

Die Laune eines von brutaler Verfolgungssucht beherrschten Vorgesetzten hat da freien Spielraum und nur die verkörperte Macht der Arbeiter vermag ihr einen Niesel vorzuzuführen.

Mit an Verbrechen grenzender Bedenkenlosigkeit wurde das Rechtsempfinden des Arbeiters geschändet, um einzelnen Emporkömmlingen den Weg zu einer besseren Lebensstellung freizumachen.

Wer glaubt, daß bei Anlässen, wo es sich um Aufbesserung der Tagelöhne handelt, nach rechtlichen Grundsätzen vorgegangen werde, der irrt gewaltig und kennt nicht das verruchte System der alten Nordbahn, das vielfach noch bis in die Gegenwart hineinreicht. Die fadensteinigsten Gründe mußten und müssen noch zum Vorwand dienen, um die schändlichsten Präterierungen noch mit dem zarten Mantel der Objektivität zu decken. Jeder Rechtsbegriff wird einfach auf den Kopf gestellt, und wagt einmal ein Arbeiter ein entschiedenes Wort, dann bekommt er unter Umständen ein offenes Bekenntnis der Brutalität seines Vorgesetzten zu hören.

Zum richtigen Verständnis dieser Tatsachen könnten die mannigfaltigsten Beispiele herangezogen werden. An dieser Stelle sei nur vermerkt, daß Wartefristen, die sich auf Lohnzulagen beziehen, 15 und 20 Jahre in den Werkstätten und Heizhäusern der Nordbahn keine Seltenheit sind, während Bauchrutscher und Speichellecker sowie Demagoganten in derselben Zeit sechsmal, ja oft noch öfter, Zulagen bekommen.

Der Kreis der Kämpfer zur gemeinsamen Abwehr gegen die verlotterte Günstlingswirtschaft derjenigen, die zur Erkenntnis gekommen sind, daß ein längeres Verharren in der Passivität einer Nullifizierung der vitalsten Interessen gleichläufige, wurde immer größer und schwoll zu einer mächtigen Bewegung an, die auch in den oberen Regionen nicht unbeachtet bleiben konnte. Erst nach wiederholten Anläufen der Arbeiter kam man bei der Direktion zur Besinnung und würdigte teilweise das Verlangen derselben.

Damit soll aber keineswegs gesagt sein, daß die Bemühungen der Direktion zur Hebung der Lebensfrage der Werkstätten- und Heizhausarbeiter auffallend hervortreten. Nur zweimal, als die Arbeiter immer stürmischer und ausdrucksvoller eine Berücksichtigung ihrer wirtschaftlichen Interessen verlangten, entschloß sie sich zu einer teilweisen Aufbesserung der Tagelöhne.

Wenn man sich scheinbar bemühte, bestehende Härten zu mildern, befreitigt sind sie noch lange nicht, ja wir finden sogar, daß in mancher Hinsicht vielfach eine Verschärfung eingetreten ist.

Das Problem des Lohntarifs, dem die Arbeiterchaft das größte Interesse entgegenbringt, könnte schon längst gelöst sein, wenn sie nicht bureaukratische Engherzigkeit und sozialpolitische Rücksichtigkeit diesen Lebensfragen der Arbeiter für Werkstätte und Heizhäuser hemmend in den Weg stellen würden.

Allerdings halten die maßgebenden Organe der Nordbahn an dem veralteten System mit unerklärlicher Zähigkeit fest, fehlen ihnen doch, wie es scheint, alle Voraussetzungen zu einer objektiven sachmännischen Beurteilung der Arbeits- und Lohnverhältnisse gerade in den Werkstätten.

Was die forlaufenden Lohnzulagen anbelangt, so kann behauptet werden, daß in den Werkstätten sowie Heizhäusern der Nordbahn die uneingeschränkte Grundlosigkeit ihre Organe feiert. Wenn der Direktion wirklich darum zu tun wäre, ihre Lohnverhältnisse zu modernisieren, dann müßte sie beginnen, das Uebel mit einem eisernen Besen gründlich zu bereinigen und sie könnte überzeugt sein, an der Arbeiterchaft den zähesten Förderer zu finden.

Hat man doch schon zu wiederholtenmalen die Klage gehört, daß es trotz aller Bemühungen der Verwaltungen nicht möglich sei, die Arbeiter zufriedenzustellen und keine Gelegenheit wurde veräumt, anzudeuten, daß dieselben die zulässige Grenze überschritten hätten. Aber alle Er-scheinungen haben ihren natürlichen Erklärungsgrund, so auch die steigende Unzufriedenheit der Werkstätten- und Heizhausarbeiter. Die Verwaltung scheint allerdings anderer Meinung zu sein und preißt die Arbeiter einfach mit wohlwollenden Versicherungen und honigsüßen Erklärungen ab.

Recht seltsam klingt auch immer die Ausrede, daß man Zeit gewinnen müsse und eine Ueberführung nicht zweckmäßig sei, was auf rein deutsch heißt: nur verschleppen. Dabei müßte aber der Arbeiter ein Methusalemalter erreichen, wenn er es erleben möchte, überhaupt etwas zu bekommen. Selbstverständlich können in den genannten Betrieben anarchoische Zustände plaggreifen; was sich auch das die Direktion an, die mit dem Studium der einschlägigen Fragen niemals fertig werden kann.

Betriebsrädlichen werden vorgeschäft, um jeder gründlichen Reform aus dem Wege zu gehen. Eine zweckmäßige Grundlage zur Aufstellung eines Lohntarifs findet sie in den Vorschlägen des Arbeiterausschusses vor. Ein darauf bezugnehmender Antrag fordert zur Realisierung dieser Angelegenheit in erster Linie die Aufhebung des Akkords, da er begrifflich und faktisch ja überhaupt nicht bestand, weder besteht und als bloße Fiktion jede sachliche Bedeutung verloren hat und die Einführung von Wochenlöhnen, wobei Anfangslöhne nach Kategorien geteilt, zu gelten hätten. Für Professionisten 26 Kr., für Maschinenhilfsarbeiter 23 Kr. und für Hilfsarbeiter 20 Kr. per Woche. Nebenbei wäre eine automatische Vorrückung zu fixieren von zwei zu zwei Jahren, und zwar für Professionisten mit 2 Kr., Maschinenhilfsarbeiter Kr. 1.50, für Hilfsarbeiter 1 Kr. per Woche.

Es liegt in der Natur der Sache, daß der Einführung eines zeitgemäßen Lohntarifs eine Gleichstellung der einzelnen Berufsgruppen vorausgehen müßte, denn nur auf diese Art erreicht eine Ausmerzung aller Ungerechtigkeiten und damit aller empfindlichen Schädigungen, die das betreffende Personal jahrzehntelang zu ertragen hatte, wahrscheinlich.

Unter der Gleichstellung versteht das genannte Personal nicht nur die Gutmachung der alten Sünden, soweit sie die Lohnerhöhung tangieren, sondern es müßten auch früher die Wochenverdienste je nach der Länge der zugebrachten Dienstjahre, geregelt werden.

Auf dieser gerechten Basis wäre in der weiteren Folge die Stabilisierung der Werkstätten- und Heizhausarbeiter der Nordbahn durchzuführen.

Es wäre auch schon höchste Zeit, wenn von seiten der Staatsbahnverwaltung auch in dieser Frage ein etwas rascheres Tempo eingeschlagen würde, da doch mit Rücksicht auf das Verstaatlichungsübereinkommen und die feinerzeitige Erklärung des Eisenbahnministers, auch die genannten Arbeiter nach der Analogie der k. k. Staatsbahnen zu stabilisieren, bis heute so viel wie gar nichts geschah.

Es soll bei dieser Gelegenheit gewiß nicht geleugnet werden, daß auch hier das verworrene Rechnungsweisen in diesen Abteilungen für die Frage der Stabilisierung ein Hindernis ist, doch muß man sich endlich bequemen, einen Kaiserchnitt zu riskieren, selbstverständlich nicht auf Kosten der Arbeiter, sondern diese Frage in ganz ehrlicher Weise durchzuführen. Schaden darf die Stabilisierung gewiß niemandem bringen, denn die Arbeiterschaft der Nordbahn hat es durch die gemachten Erfahrungen sowie durch die vielen Enttäuschungen, die ihr die Verstaatlichung brachte, verlernt, Phantomen nachzugehen. Leider hielten sich aber noch alle maßgebenden Faktoren in tiefes Schweigen und ist bis heute noch nichts bekannt geworden, in welcher Weise man der Realisierung dieser für die Nordbahnarbeiter wichtiger Frage näher zu treten gedenkt.

Allerdings scheint man sich auch bei der Staatseisenbahnverwaltung sowie bei der Direktion darüber schon klar geworden zu sein, daß das gegenwärtig in den Werkstätten und Heizhäusern bestehende Verrechnungs- und Lohnverhältnis dafür eine entsprechende Grundlage nicht abzugeben vermag. Hat man aber die ernste Absicht, der Stabilisierungsfrage der Nordbahnarbeiter näher zu treten, dann dürfen alle beteiligten Faktoren nicht länger zögern, dem veralteten System auf der ganzen Linie den Krieg zu erklären.

### Von der Lokalbahn Stauding-Stramberg.

Von der Station Stauding der k. k. Nordbahn zweigt die kleine, 18-479 Kilometer lange Lokalbahn ab, deren Trasse südlich von Stauding gegen Stramberg führt. Mit Ausnahme der k. k. Nordbahnbediensteten werden wohl wenige Eisenbahnbedienstete von der Existenz dieser winzigen Bahn eine Ahnung haben und doch ist diese Bahn eine von jenen, die als sehr ertragsfähig bezeichnet werden muß.

Die k. k. privilegierte Stauding-Stramberger Lokalbahn (oder kürzer St. St. L.) wurde am 18. Dezember 1881 für den Güter- und am 1. April 1882 für den Personentransport eröffnet. Die St. St. L. ist keine Aktiengesellschaft, sondern gehört den Konzeßionären „Gebrüder Gutmann“ (bekannte Kohlenfirma). Die Direktion befindet sich in Wien und der landesfürstliche Kommissär ist der Bezirkshauptmann Herr Zwiervina. Die Unternehmung ist befugt, eine Aktiengesellschaft zu bilden und auch Prioritäten auszugeben. Die Konzeßion läuft bis 15. Juni 1911, kann aber unter den gewöhnlichen Bedingungen, jedoch gegen eine garantierte Einlösungsquote von mindestens 5 Prozent vom Nominalanlagekapital eingelöst werden. Die Bahn genießt bis 15. Juni 1911 Steuerfreiheit.

Die St. St. L. dient in der Hauptsache zum Zwecke der Abtransportierung der Ausbeute des Stramberger Steinbruchs — Kalk und Kalkstein — die allein circa 75 Prozent des Gesamtgüterverkehrs ausmacht; es werden täglich circa 80 bis 120 Waggons verfrachtet. Doch auch andere ertragsfähige und blühende Industrien liegen auf der Strecke, so zum Beispiel: Waggonfabrik in Nesselzdorf (täglich Verkehr 15 bis 20 Waggons); in Freiberg eine Kachelofenfabrik, eine Putz- und Luchfabrik, zwei Strumpfwirkwarenfabriken (täglich 4 bis 5 Waggons Stückgüter, 8 bis 10 Waggonladungen); in Drholec eine Seiffelabrik (Frequenz circa 22 Waggons monatlich) und andere mehr. Auch die Personenfrequenz ist groß, so zum Beispiel in Nesselzdorf allein beträgt der monatliche Umsatz für verkaufte Fahrkarten und Gepäc circa 2600 bis 2800 Kr.

Die Bahn ist für Sekundärbetrieb eingerichtet. Das Fahrbetriebsmaterial ist veraltet; die Lokomotiven spotten jeder Beschreibung und auch die Waggons, besonders aber die Personenwagen sind wahre Marterlasten, schmutzig und in vielen Fällen betriebsgefährlich, auch herrscht ein großer Mangel an Güterwagen und müssen dieselben beim stärkeren Bedarf von den k. k. österreichischen Staatsbahnen ausgeliehen werden. Nachdem nicht nur an dem Fahrbetriebsmaterial, sondern auch an der Bahnerhaltung und besonders an Personal die größte Sparwut bei dieser Bahn etabliert wurde, kann man sich leicht vorstellen, daß der Profit kein kleiner ist.

Wir wollen zur Illustrierung unserer Behauptung die Bilanz vom 31. Dezember 1907 folgen lassen:

Einnahmen:	
Transporteinnahmen	607.787 Kr.
Verschiedene Einnahmen	13.040 „
Summe	620.827 Kr.
Ausgaben:	
Betriebsausgaben	455.754 Kr.
Betriebsüberschuß	165.073 „
Summe	620.827 Kr.

Es kommt daher ein Reingewinn per Kilometer von 9170 Kr. Man sieht, daß die kleine Bahn kein schlechtes Geschäft macht.

Bei der Bahn werden im ganzen 108 Personen beschäftigt, darunter 96 Unterbeamte, Diener und Arbeiter, ferner 12 Beamte. Die Unterbeamten, Diener und Arbeiter, mit welchen wir uns zu beschäftigen haben, stehen in einem Vertragsverhältnis zu der Bahn und wird deren Rechts- und Dienstverhältnis durch eine Dienstordnung geregelt, das heißt müßte, eher sollte geregelt werden; de facto sind die Angestellten rechtlos und der Willkür der Verwaltung ausgeliefert, indem die Bestimmungen der Dienstordnung nur in puncto Pflichten, und zwar sehr strikte und strenge eingehalten werden. Die Bediensteten und Arbeiter sind vogelfrei; die Unternehmung schaltet und waltet in dieser Richtung ganz nach ihrem Gutdünken. Eine Beschwerde des Personals hat für dasselbe die größten Unannehmlichkeiten, ja in vielen Fällen sogar Schikanen im Gefolge.

Wir können nicht umhin, einige Stichproben aus dieser famosen Dienstordnung der Öffentlichkeit zum besten zu geben.

Zunächst ist es § 10, der dem Leser ins Auge fällt; wir erwähnen diese Bestimmung der Kuriosität halber, denn wir werden später nachweisen, daß diese Bestimmungen nicht eingehalten werden. § 10 spricht über die Befehle der Beamtenstellen und kann als Beamte nur derjenige aufgenommen werden, der die Absolvierung wenigstens eines Obergymnasiums, einer Oberrealschule, einer höheren Handelsakademie oder einer gleichgestellten Anstalt, selbstredend mit Maturitätszeugnissen nachweisen kann.

Im § 18 wird den Bediensteten wohlwollende Behandlung zugesichert; auch hier werden wir aufzeigen, wie es mit dem Wohlwollen aussieht.

Im § 21 wird vom Bediensteten gefordert, daß er sich ehrenhaft und anständig inner- und außerhalb des Dienstes benimmt (wir finden das für begreiflich, doch sollte diese Bestimmung ebenfalls für die Herren Beamten gelten. D. Red.), und daß er auch in geordneten Verhältnissen lebt. Der freundliche Leser mag sich aus unseren weiteren Ausführungen eine Vorstellung machen, ob es bei der Entlohnung, wie sie bei dieser Bahn besteht, überhaupt möglich ist.

Die §§ 33 bis 37 statuieren die Ersatzpflicht für jeden Schaden und machen die Bediensteten dafür haftbar. Durch diese Bestimmungen werden den armen Teufeln viele Kronen abgeknöpft, da man in dieser Beziehung sehr rücksichtslos vorgeht.

Im § 40 wird die Annahme von Mandaten in öffentlichen Körperschaften von der Genehmigung der Direktion abhängig gemacht und der Bedienstete um seine staatsgrundgesetzlich ihm gewährleisteten Rechte mit Zustimmung des Handelsministeriums (damals existierte ein Eisenbahnministerium noch nicht. D. Red.) gebracht.

Nach § 41 darf ein Beamter nur mit Bewilligung der Direktion heiraten, welche erst dann erteilt wird, wenn der Beamte ein Gehalt von 1600 Kr. erreicht. Wirklich eine einschneidende soziale Fürsorge für die Beamtenhaft.

Den Rechten der Bediensteten sind nur wenige Paragraphen eingeräumt; derselbe hat ein Recht auf den Bezug des Gehaltes, Quartiergeldes, der Löhne und sonstigen Nebenbezüge, ferner auf die Sterbequote im Ablebensfalle und auf Vorrückung und Beförderung.

Die dieses „Recht“ beschaffen ist, wollen wir an dem § 65, Absatz 2 demonstrieren; derselbe lautet: „Beförderungen und Vorrückungen finden über Beschluß der Direktion statt und werden in erster Reihe diejenigen berücksichtigt, welche ihren Dienstpflichten mit Eifer, Fleiß und Verständnis obliegen; die Dienstdauer allein ist hierbei nicht maßgebend.“ Welch ein großer Spielraum wird dem „Wohlwollen“ der Vorgesetzten und der Direktion eingeräumt und da wagen es die Herren noch von einem Recht zu sprechen.

Sehr human erfüllt die Direktion ihre patriotische Pflicht denjenigen provisorischen Bediensteten und Arbeitern gegenüber, die zu den periodischen Waffenübungen einrücken müssen. Laut § 94 erhalten alle auf systematisierten Posten befindlichen, provisorisch angestellten Bediensteten, sowie Diurnisten (mit Ausschluß der Tagelöhner), wenn sie verheiratet sind und einen eigenen Haushalt mit Kindern haben, oder wenn sie Kinder besitzende Witwen sind, oder, obgleich ledig, in ihrem Haushalt unbemittelte erwachsenfähige Eltern oder Geschwister haben, die halben Gehältern; allen übrigen provisorischen Bediensteten werden die Bezüge während der Waffenübung eingestellt. Tagelöhner gelten als ausgezogen, jedoch wird ihnen für den Fall eines Personalbedarfs der Wiedereintritt vorbehalten, wenn sie ihre Provisionsfondseinzahlungen nicht behoben haben. Wirklich eine feltene Großmut, die an den vielfach jahrelang Dienenden geübt wird.

Selbstredend findet man in der Dienstordnung auch Bestimmungen über Dienstvergehen und deren Bestrafung, sie sind in den §§ 99 und 110 enthalten. Wir wollen nicht ins Detail gehen, bemerken müssen wir aber, daß diese Bestimmungen drakonisch sind, und dadurch verschärft werden, daß über die Schuld und Strafe keine Disziplinarkommission entscheidet, sondern lediglich der Direktion das Recht zusteht anzuklagen, zu richten und zu verurteilen. Man glaubt förmlich ins Mittelalter versetzt zu sein.

Die Bediensteten sind bei der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherung der österreichischen Eisenbahnen gegen Unfall versichert und die Direktion ist so nobel, die entfallenden Versicherungsbeiträge aus eigenem zu bezahlen.

Die St.-St. L. hat eine eigene Betriebskrankenkasse, welche außer den gesetzlichen Minimalleistungen auch noch die Familienversicherung (§ 16, Absatz 2) und außerordentliche Geldunterstützungen gewährt (§ 18a), welche jedoch an eine dreijährige Mitgliedschaft gebunden sind. Der Ausschuss besteht aus einem Obmann und fünf Mitgliedern sowie sechs Ersatzmännern, von denen der Obmann und drei Mitglieder (Ersatzmänner) von der Direktion ernannt und drei Mitglieder (Ersatzmänner) von den kassenmitgliedern zu wählen sind (§§ 22 und 25). Die Ausschussversammlungen finden über Berufung des Obmannes statt und hat derselbe bei Stimmengleichheit die Entscheidungstimme (§ 28). Im § 30 wird viel über die Obliegenheiten des Ausschusses gesprochen und die Bestimmungen lesen sich so wunderbar, daß man überrascht ist und glaubt, die St.-St. L. wäre die modernste Eisenbahnverwaltung in Oesterreich. In Wirklichkeit haben die gewählten Mitglieder, wie von vertrauenswürdiger Seite versichert wird, gar nichts dreinzureden.

Großartig ausgestaltet ist das Altersversorgungsinstitut. Die Mitglieder bezahlen an laufenden Beiträgen 6 Prozent des Jahresgehaltes; ab 1. Jänner 1898 muß das neue eingetretene Mitglied, welches noch nicht 36 Jahre alt ist, eine Eintrittstaxe in der Höhe von 20 Prozent des ersten Jahresgehaltes entrichten, welcher Beitrag in 20 Monatsraten zu bezahlen ist. Ist ein solches Mitglied 36 oder mehr Jahre alt, so hat es bei der Aufnahme einen Zuschlag zur Eintrittstaxe in der Höhe von 2 Prozent des Jahresgehaltes für jedes volle, das Alter von 35 Jahren überschreitende Lebensjahr zu entrichten. Bei Beförderungen und Vorrückungen ist eine Taxe von 25 Prozent der Differenz zwischen dem letzten und dem neuen Jahresgehalt zu leisten, welche in 25 Monatsraten zu leisten ist; ferner ist noch eine Heiratstaxe von 5 Prozent von dem Jahresgehalt in fünf Monatsraten zu bezahlen, welches das Mitglied zur Zeit der Verehelichung bezogen hat. Die Konzeßionäre leisten an Beiträgen 10 Prozent des Jahresgehaltes sämtlicher im Aktivstand befindlichen Mitglieder. Es wird wohl die Frage gestattet, was nach diesen Mo-

zügen, zu denen noch die der Krankenkasse hazuzurechnen sind, wohl dem niederen Bediensteten bar ausgezahlt wird? Auch Einkauf von Jahren ist gegen eine Bezahlung von 17 Prozent des Jahresgehaltes für jedes einzukaufende Dienstjahr gestattet.

Die Pensionsberechtigung beginnt nach einer zehnjährigen wirklichen oder anrechenbaren Mitgliedschaft, wenn er dienstuntauglich oder über Antrag der Direktion, jedoch ohne sein Verschulden vom Dienst enthoben wird. Nach Zurücklegung einer zur Pension anrechenbaren Dienstzeit von 35 Jahren tritt die unbedingte Pensionsberechtigung ein. Nach zehnjähriger Mitgliedschaft beträgt die Pension 40 Prozent des letzten Jahresgehaltes, mindestens aber 250 Kr. jährlich. Diese Quote steigt für jeden weiteren Monat um 0.2 Prozent, sonach für jedes Dienstjahr um 2.4 Prozent des letzten Jahresgehaltes. Jenen Mitgliedern, die in Ausübung ihres Dienstes ohne ihr Verschulden durch ein gewaltiges und unabwendbares Ereignis dienstuntauglich geworden sind, werden fünf Jahre zu der für die Pensionsbemessung anrechenbaren Zeit zugeschlagen; dasselbe gilt auch für die Witwen und Kinder auf solche Art Verunglückter, mit der Beschränkung, daß der jährliche Betrag der Unfallrente in die Pension, beziehungsweise Witwenpension oder Erziehungsbeiträge einzurechnen ist. Die Witwenpension beträgt ein Drittel des letzten Jahresgehaltes, welchen der verstorbene Gatte vor seinem Tode oder vor seiner Pensionierung bezogen hat. Die jährliche Witwenpension darf nicht mehr als 2400 Kr. und nicht weniger als 250 Kr. jährlich betragen. Eheleiche Kinder haben Anspruch auf einen Erziehungsbeitrag, und zwar: so lange die Mutter lebt, jedes Kind auf 10 Prozent der Pension, welche der Vater bei seinem Tode hätte beanspruchen können oder bei seiner Pensionierung zu beziehen berechtigt gewesen wäre. Die Pension der Witwe und die Erziehungsbeiträge der Kinder dürfen 90 Prozent der Pension des Vaters nicht übersteigen; ebenfalls dürfen auf ein Kind nicht mehr als 200 Kr. Erziehungsbeitrag entfallen. Nach dem Tode beider Eltern erhalten alle Kinder zusammen den Betrag, welcher der Mutter als Normalpension gebührt hätte, mit der Beschränkung, daß auf ein Kind nicht mehr als 400 Kr. jährlich entfallen dürfen und die Summe der Erziehungsbeiträge für die Kinder 60 Prozent der Normalpension nicht übersteigt. Der Bezug der Erziehungsbeiträge dauert bis zum vollendeten 18. Jahr, es können jedoch im Falle von Geistes- oder Leibesgebrechen auch über diese Zeit hinaus Unterhaltungsbeiträge, über welche von Jahr zu Jahr bestimmt wird, erteilt werden.

Die Verwaltung obliegt der Direktion, der ein Ausschuss zur Seite steht, welcher besteht: 1. aus dem jeweiligen Betriebsleiter als Vorsitzenden; 2. vier Mitgliedern, und zwar: a) einem von der Direktion ernannten, b) zwei dem Pensionsinstitut angehörigen Beamten, welche von den Beamten der St.-St. L. auf drei Jahre gewählt werden und c) aus einem Mitglied des Pensionsfonds, welches dem Dienersstande angehört und von sämtlichen Dienern auf drei Jahre gewählt wird.

Trotz dieser sehr ungünstigen Zusammenfassung des Ausschusses sowie des beschränkten Wirkungsbereiches ist es der Energie eines Mitgliedes doch gelungen durchzusetzen, daß ab 1. Mai 1909 das Gehaltsstüpfel in die Provisionsbemessung eingerechnet und die Witwenpension von 33 1/3 Prozent auf 40 Prozent erhöht wurde.

(Fortsetzung folgt.)

### Was leistet die Organisation?

(Fortsetzung.)

#### Die Forderungen der Lohn- und Affordarbeiter des Heizhauses in Würzzuschlag.

Durchführung: Verfassung und Ueberreichung eines die Forderungen enthaltenden Gesuches. Gleichzeitig intervenierte in dieser Angelegenheit der Vertreter der Organisation am 20. April 1907 bei der Generaldirektion. — Am 5. Juni 1907 wurde die Erledigung dieses Gesuches urgirt.

Erfolg: Im Jahre 1907 wurde eine Lohnerhöhung per Tag von 10 bis 40 S. erreicht; ferner die Vermehrung der blauen Schuttmonturen für Schloffer und Dreher. Arbeitschluss an Samstagen um 4 Uhr nachmittags; Auszahlung jeden zweiten Samstag. Herausgabe der Normen für die Gnabepensionen; Fahrtscheine für die einmalige Fahrt nach Graz; für zehnjährige Diener wurde diese Begünstigung auf eine zweite Fahrt nach Wien erweitert; teilweise wurden auch die Affordsätze reguliert.

#### Die Forderungen der Heizmeister und Heizmeistergehilfen des Heizhauses in Würzzuschlag.

Durchführung: Verfassung und Ueberreichung eines die Forderungen enthaltenden Gesuches. Gleichzeitig intervenierte in dieser Angelegenheit der Vertreter der Organisation am 22. April 1907 bei der Generaldirektion. — Am 5. Juni 1907 wurde die Erledigung dieses Gesuches urgirt.

Erfolg: Die Dienstzeit wurde im Sinne des Ansuchens mit 12 Stunden, die darauffolgende Ruhezeit mit 24 Stunden festgesetzt.

#### Die Forderungen der Affordanten der Station Leoben.

Durchführung: Verfassung und Ueberreichung eines die Forderungen enthaltenden Gesuches. Gleichzeitig intervenierte in dieser Angelegenheit der Vertreter der Organisation am 22. April 1907 bei der Generaldirektion.

Erfolg: Nachzahlung des Affordes in der Höhe der bestehenden Differenz; Erhöhung der Affordsätze entsprechend den Forderungen; Anerkennung der vom Personal gewählten Affordvertrauensmänner.

#### Die Forderungen der Weichentwächter der Station Wien.

Durchführung: Verfassung und Ueberreichung eines die Forderungen enthaltenden Gesuches. Gleichzeitig intervenierte in dieser Angelegenheit der Vertreter der Organisation am 23. April 1907 bei der Generaldirektion. Das Gesuch wurde der Personalkommission zur Begutachtung überwiesen.

#### Die Forderungen des Lokomotivpersonals der Heizhäuser in Junsbrunn und Bozen.

Durchführung: Verfassung und Ueberreichung eines die Forderungen enthaltenden Gesuches. Gleichzeitig intervenierte in dieser Angelegenheit der Vertreter der Organisation am 25. April 1907 bei der Generaldirektion.

Erfolg: Den Wünschen wurde teilweise entsprochen.

#### Die Forderungen der Oberbauarbeiter.

Durchführung: Abhaltung einer Konferenz in Graz am 19. Mai 1907 zwecks Aufstellung der Forderungen. Der Bericht über diese Konferenz und die dort aufgestellten Forderungen ist im „Eisenbahner“ Nr. 16/1907 abgedruckt. Diese Forderungen wurden am 19. Juli 1907 durch eine Deputation dem Generaldirektor überreicht, woselbst in einigen Punkten Zusagen gemacht wurden. (Siehe hierüber „Eisenbahner“ Nr. 22/1907.)

Wegen Nichterfüllung gemachter Zusagen kann es sowohl bei den Oberbauarbeitern der Bahnerhaltungsdirektion Billach als auch im Märktale zu Arbeitsstörungen. (Siehe hierüber die Berichte im „Eisenbahner“ Nr. 14 und 23/1907.)

Die Forderungen der Wächter.

Durchführung: Abhaltung einer Konferenz am 23. Juni 1907 in Marburg zwecks Aufstellung der Forderungen. Die Forderungen wurden in einem Memorandum niedergelegt und bei den Verhandlungen im September 1907 durch die Personalkommission vertreten.

Die Forderungen des Stationspersonals.

Durchführung: Abhaltung einer Konferenz am 28. Juli 1907 in Marburg zwecks Aufstellung der Forderungen. Die Forderungen wurden in einem Memorandum niedergelegt und bei den Verhandlungen im September 1907 durch die Personalkommission vertreten.

Neuwahlen in die Personalkommission.

Durchführung: Aufstellung der Kandidaten und Verfertigung der Kandidatenliste.

Erfolg: Die von der Organisation aufgestellten Kandidaten wurden gewählt.

Neuwahlen in den Ausschuss des Pensionsinstituts.

Durchführung: Aufstellung der Kandidaten, Verfertigung der Kandidatenliste und Veröffentlichung derselben im „Eisenbahner“ Nr. 31/1905. Obwohl die Mandatsdauer erst Ende Dezember 1905 abläuft, mußten diesmal die Wahlen schon mit 15. November 1905 abgeschlossen sein. Der Zweck dieser Ueberumpelung ist nicht schwer zu erraten.

Erfolg: Sämtliche von der Organisation aufgestellten Kandidaten wurden trotz dieser Ueberumpelung mit großer Majorität gewählt. (Siehe „Eisenbahner“ Nr. 34/1905.)

Neuwahlen in die Betriebskrankenkasse.

Durchführung: Aufstellung der Kandidaten, Drucklegung und Verfertigung der Flugblätter. Abdruck der Kandidatenliste im „Eisenbahner“ Nr. 19/1907.

Erfolg: Die von der Organisation aufgestellten Kandidaten wurden mit großer Majorität gewählt. (Siehe „Eisenbahner“ Nr. 23 und 25/1907.)

Staatsbahnengesellschaft.

Änderung der Statuten des Provisionsfondsinstituts.

Durchführung: (Siehe Bericht vom Jahre 1904, Seite 31.) Erst nach vielen Bemühungen gelang es der gewählten Deputation endlich, am 21. Juli 1905 bei der Direktion vorzusprechen und die Durchführung des bereits im Jahre 1902 eingebrachten Statutenänderungsentwurfes zu urgieren. Bei dieser Gelegenheit wurde auch die Erteilung des ebenfalls schon im Jahre 1902 eingebrachten „Verkaufsanbahnungsplan“ urgieren. (Ueber diese deputative Vorschläge berichtet der „Eisenbahner“ in Nr. 22/1905.)

Ende des Jahres 1906 wurde von der Direktion dem Ausschuss des Provisionsfonds infolge der anlässlich der passiven Revision gemachten Zugeständnisse eine Änderung des Statuts zur Beratung vorgelegt, welches Elaborat mit Rücksicht auf einzelne vorteilhafte Bestimmungen akzeptiert und zum Beschluß erhoben wurde. Mit dieser Sache befahte sich der „Eisenbahner“ in den Nummern 1 und 4/1907. In Nr. 4 ist der Standpunkt der gewählten Zentralkommission wie der Organisation in dieser Frage klar präzisiert.)

Aktion der Werkstättenarbeiter.

Durchführung: Wegen Nichterfüllung der von den Fabriksausschüssen vertretenen Forderungen der Werkstättenarbeiter wurde auf der am 8. September 1906 in Böhmisches Trübau stattgefundenen Konferenz der Beschluß gefaßt, daß die Fabriksausschüsse in Wien, Prag und Böhmisches Trübau gleichzeitig demissionieren sollen, was auch nach Abhaltung der zur Aufklärung der Arbeiter notwendigen Versammlungen geschah. (Siehe „Eisenbahner“ Nr. 29/1905.) Nach Wiederwahl des Wiener Fabriksausschusses faßte dieser die dringendsten Forderungen in eine Resolution zusammen, welche den Werkstättenchefs in Wien, Prag, Böhmisches Trübau und Brünn überreicht wurde. (Siehe „Eisenbahner“ in den Nummern 5 und 14/1906.)

Bzüglich Abstellung der alljährlich wiederkehrenden Dreiwerttagarbeit mußte wieder der Rechtsanwalt Doktor Harnper intervenieren. (Siehe auch den Bericht vom Jahre 1904, Seite 31 und 32.) Die Dauer der Dreiwerttagarbeit wurde tunlichst beschränkt.

Wegen Regelung der Grundlöhne in den Werkstätten sprachen Deputationen aus Wien und Prag bei der Direktion vor. (Siehe „Eisenbahner“ in den Nummern 4 und 5/1907.)

Wegen der unzulänglichen Durchführung der anlässlich der passiven Revision zugestandenen Lohnerhöhungen fand in Wien eine große Versammlung statt, in welcher eine die Forderungen der Werkstättenarbeiter enthaltende Resolution zur Annahme gelangte. (Siehe „Eisenbahner“ Nr. 9/1907.)

Aktion des Magazinspersonals in Böhmisches Trübau.

Durchführung: Siehe Bericht vom Jahre 1904, Seite 32.

Erfolg: Die Entlassung des Genossen Smit wurde ebenfalls wieder rückgängig gemacht, womit diese Aktion beendet ist.

Aktion betreffs Regelung der Quartiergeld- und Wohnungsfrage in Etalau.

Durchführung: Vestsichtigung der als Wohnhäuser in Verwendung stehenden baufälligen Holzbaracken durch die Vertreter der Organisation sowie durch den Rechtsanwalt Doktor Harnper und den Abgeordneten Genossen Seif. Hierauf Verfassung und Ueberreichung eines Gesuches, in welchem die Auflassung der Barackenwohnungen, die Fixierung des Wohnungswertes in den neuen Personalthäusern und die Auszahlung des Superplus auf das Quartiergeld verlangt wurde. Um die endliche Beseitigung dieser Holzbaracken zu erreichen, wurde noch eine separate Aktion eingeleitet und intervenierte Herr Doktor Harnper.

Erfolg: Den geäußerten Wünschen wurde durch entsprechende Adaptierungen, An- und Umbauten Rechnung getragen.

Aktion des zum Fahrdienst verwendeten Magazinspersonals in Wien.

Durchführung: Verfassung und Ueberreichung einer Eingabe, in welcher dagegen Stellung genommen wird, daß in Wien das zum Fahrdienst ausgebildete Magazinspersonal bei Nachlassen des Verkehrs ins Magazin zurückgestellt wird, während in anderen Stationen ganz ungehobene Leute aufgenommen und bei starkem Verkehr als Zugbegleiter in Verwendung genommen werden.

Aktion der Arbeiter in der landesbefugten Maschinenfabrik (vormals Daxwell).

Durchführung: Nach einer Reihe von Versammlungen, in denen die Verhältnisse der Arbeiter besprochen wurden (siehe „Eisenbahner“ in den Nummern 11 und 12/1905), wurden die dringendsten Forderungen aufgestellt, ein diesbezügliches Memorandum verfaßt und dasselbe durch den Fabriksausschuss der Direktion überreicht. (Siehe „Eisenbahner“ Nr. 23/1905.) In dieser Sache intervenierte auch der Rechtsanwalt Dr. Harnper bei der Direktion.

Erfolg: Eine Reihe der gestellten Forderungen wurde erfüllt. (Siehe „Eisenbahner“ Nr. 36/1905.)

Im Juli 1907 wurde ein neuerliches Memorandum ausgearbeitet.

Die Forderungen der Oberbauarbeiter in Mannerdorf.

Durchführung: Infolge Schikanierung durch den Bahnerhaltungschef und wegen der schlechten Lohnverhältnisse traten die Oberbauarbeiter am 18. April 1906 in den Streik. (Siehe „Eisenbahner“ Nr. 12/1906.)

Erfolg: Nach entsprechenden Zusagen wurde die Arbeit wieder aufgenommen.

Die Forderungen der Kohlenarbeiter in Wien.

Durchführung: Abhaltung von Besprechungen zwecks Feststellung der Forderungen. Ausarbeitung und Ueberreichung eines Memorandums.

Aktion der Wiener Zugbegleiter.

Durchführung: Verfassung eines Gesuches um eine 50prozentige Erhöhung der Kilometergelber.

Die Forderungen der Ausschiffskonduktore in Brünn.

Durchführung: Verfassung eines die Forderungen enthaltenden Gesuches. Da dieses Gesuch durch eine Deputation überreicht werden soll, intervenierte der Vertreter der Organisation bei der Direktion wegen Empfanges der Deputation, was auch zugefagt wurde.

Aktion der Heizungsarbeiter in Prag, Chotzen und Böhmisches Trübau.

Durchführung: Ueberreichung von Gesuchen um Aufnahme als Mitglieder in den Provisionsfonds; diesbezügliche Intervention des Vertreters der Organisation bei der Direktion. Erfolg: Die Mehrzahl der Petenten wurde als Mitglieder in den Provisionsfonds aufgenommen.

Aktion der Schlosser des Heizhauses Prag.

Durchführung: Verfassung und Ueberreichung einer Eingabe betreffend die Regelung der Löhne, Gewährung der Sonntagsruhe und Aufstellung von Waschbecken. Diese Eingabe blieb bisher unbeantwortet. (Fortsetzung folgt.)

Eisenbahnunglück bei Marburg.

Am 11. d. M., um 1 Uhr 13 Minuten nachts, fuhr der Kärntner Schnellzug, der um 8 Uhr 5 Minuten abends vom Wiener Südbahnhof abgelassen wurde und um 1 Uhr 19 Minuten in Marburg eintreffen soll, bei Pröfnitz, der letzten Station vor Marburg, in den Personenzug 37, den sogenannten Theaterzug, der von Graz um 11 Uhr 32 Minuten abgeht.

Die Opfer.

Die Folgen des Zusammenstoßes waren furchtbare. Die Obertheile der beiden letzten Waggons des Personenzuges wurden abgetrennt und über die Dammböschung geschleudert. Der untere Teil der Waggons geriet unter die Schnellzugmaschine und unter deren Tender, so daß diese Teile des Schnellzuges aus den Schienen gehoben wurden. Bei dem Zusammenstoß wurde der Maler Erwin Walter, der sich im letzten Wagon des Personenzuges befunden hatte, getötet; der Stockmann Franz Greinz sowie der Leutnant Quandest und der Reisende Drnstein wurden schwer verletzt.

Die oberen Teile der Waggons gerieten durch Explosionen des zur Zugbeleuchtung in Verwendung stehenden Desgasies in Brand. Die emporzüngelnden Flammen zerstörten auch die Telephonleitung. Die Drähte schmolzen und fielen zur Erde.

Die Verwirrung, die nach dem Zusammenstoß auf der Unfallstelle unter den Reisenden entstand, war ungeheuer, doch bewies das Zugpersonal große Kaltblütigkeit. Der Kondukteur Greinz kam wie durch ein Wunder mit dem Leben davon. Er befand sich zur Zeit des Zusammenstoßes in dem letzten Wagon und mußte unter den Trümmern der Obertheile der demolierten Waggons die auf der Wiese lagen, hervorgezogen werden. Dem Leutnant Quandest gelang es selbst, sich aus den Zugstrümmern herauszuarbeiten. Er teilte dem Zugpersonal mit, daß noch ein zweiter Fahrgast in seinem Abteil gefesselt sei, den man suchen solle. Dieser Passagier war der Maler Walter. Er wurde mit zerquetschtem Schädel, zertrümmertem Unterkiefer und einem gebrochenen Fuß tot auf der Wiese aufgefunden.

Ein zweiter Kondukteur des Personenzuges namens Leitner wollte eben, als der Zusammenstoß erfolgte, einen anderen Wagon betreten. Er wurde in eine Coupédecke geschleudert, erlitt aber anscheinend außer einem Nervenschlag keine Beschädigungen.

Der Zugführer des Schnellzuges Türk, der auf etwa 40 Meter dem Personenzug bemerkte, rief sofort den Revisionshebel herum, gab Kontredampf und hielt sich an dem Hebel fest. Auch er kam mit einem Nervenschlag davon. Mit einer geringfügigen Verletzung kam auch der Heizer davon, der bei dem Zusammenstoß in eine Ecke der Lokomotive geworfen wurde. Ein Ingenieur der Südbahn namens Heschl, der sich ebenfalls auf der Maschine befand und von Graz aus mitgefahren war, wurde nach rückwärts auf den Tender geschleudert. Der Zugführer des Schnellzuges, der bei dem offenen sogenannten „Kammerwagentürchen“ stand, wurde aus dem Zuge auf die Wiese geworfen, wo er betäubt, aber ohne Verletzungen erlitten zu haben, liegen blieb.

Der Kammerwagen wurde zum Teil zertrümmert, die übrigen Waggons des Schnellzuges blieben fast unbeschädigt, während die sechs Waggons des Personenzuges arg zugerichtet wurden. Zwei von ihnen wurden zuerst durch den Zusammenstoß zertrümmert, dann verbrannten sie. Durch den Zusammenstoß wurden auch die Geleise der Strecke verlegt. Erst um 7 Uhr früh war eines der Geleise so weit frei, daß darauf gefahren werden konnte.

Von Marburg gingen an die Unfallstelle drei Hilfszüge ab. Von Graz kam ein Hilfszug mit der Freiwilligen Rettungsgesellschaft und der Feuerwehr. Infolge des Unfalles konnten die Schnellzüge Nr. 10, 6 und 4 nicht verkehren. Der Schnellzug Nr. 4 stand, als der Zusammenstoß erfolgte, auf der Marburger Seite der Station Pröfnitz bei der Scheibe. Die Reisenden des Schnellzuges Nr. 9 wurden durch den Hilfszug nach Marburg und von dort weiterbefördert.

Geistesgegenwart beider Lokomotivführer.

Der Zusammenstoß hätte noch viel schrecklichere Folgen haben können, wenn nicht der Lokomotivführer des Personenzuges das Herannahen des Schnellzuges bemerkt hätte. Er sprang, als er den Schnellzug kommen sah, auf die Maschine des Personenzuges und setzte diesen nach vorwärts in Bewegung. Da außerdem der Lokomotivführer des Schnellzuges sofort Gegendampf gab, wurde der An-

prall bedeutend gemildert. Die Zahl der Verunglückten würde eine bedeutend höhere gemorden sein, wenn der Zug nicht äußerst schwach besetzt gewesen wäre. Es befanden sich in der Waggons höchstens zwanzig Personen. In den beiden letzten vollständig demolierten Waggons befand sich außer dem Maler Walter und dem Leutnant Quandest kein Fahrgast. Ein Glück ist es auch zu nennen, daß es gelang, den Stockmann aus den Trümmern zu befreien, und daß es dem Leutnant möglich war, sich aus seiner Lage unter den Waggons hervorzuarbeiten, weil ja sonst beide, da doch die Wagen in Brand gerieten, verbrannt wären.

Die Ursache des Zusammenstoßes.

Ueber die Ursache des Zusammenstoßes ist nichts Genaueres zu erfahren. Zuerst behauptete man, daß der amtierende Bahnbeamte besoffen gewesen sein soll; dann ließ man diese Ausrede fallen und schiebt die Schuld darauf, daß der amtierende Bahnaspirant geschlafen haben soll. Infolgedessen soll der Theaterzug, der Personenzug, von Graz nicht haben einfahren können, aber auch der von Triest kommende Schnellzug Nr. 4 auf der anderen Seite der Station gestanden sein. Der Wächter, der vor der Station seinen Posten hat, läutete wiederholt zum Beamten in die Station, um ihn zu fragen, ob er den Theaterzug nicht freigeben könne. Darauf erhielt er aber keine Antwort. Wie behauptet wird, soll der schlafende Beamte ihn nicht gehört haben. Von anderer Seite wird aber die Möglichkeit zugegeben, daß das Läutewerk nicht funktioniert hat. Endlich nach achtmaligem Läuten meldete sich der Beamte und fragte den Wächter: „Was ist's mit dem Reuner?“ (Das ist nämlich der Schnellzug Nr. 9, der ebenfalls einfahren sollte.) Der Wächter sagte: „Der muß schon in der Station sein.“ Der Beamte erwiderte: „Aber das ist nicht möglich, ich habe ja keine Rückmeldung gegeben!“ Während dieser Gespräche fuhr der Schnellzug heran und der Zusammenstoß erfolgte.

Das ist, wie gesagt, die Darstellung, die von der Seite der Südbahn inspiriert ist. Aber selbst diese Darstellung, wenn sie auch die Schuld zum Teil auf den Bahnaspiranten schiebt, ist nicht geeignet, die Südbahn zu entlasten. Die Hauptschuld liegt vielmehr darin, daß, worauf schon oft hingewiesen wurde, die Südbahn ihre elektrische, automatische Blockierung noch nicht ausgebaut hat. Diese elektrische Blockierung besteht von Wien bis Puntigam und dann von Pöfnitz bis Deutsch-Feistritz. Gerade auf der Strecke Pöfnitz bis Puntigam ist dieses System noch nicht eingeführt. Hätte diese automatische Blockierung auf dieser Strecke bestanden, dann hätte sich das Unglück nicht ereignen können, selbst wenn wirklich der Bahnaspirant geschlafen hätte, weil dieses System jedem vorüberfahrenden Zug automatisch den Rücken deckt.

Wenn der Zug vollbesetzt gewesen wäre, so wäre das Unglück noch weit größer gewesen. Zum Glück waren nur fünf Leute im Zuge. Die zwei hinteren Waggons sind total zertrümmert. Die Räder des vorletzten Waggons kamen unter die Lokomotive des Schnellzuges zu liegen.

Die Direktion will übrigens außer dem amtierenden Bahnaspiranten noch den Wächter zur Verantwortung ziehen, der mit ihm gleichzeitig Dienst gehabt hat. Seine Schuld soll darin bestehen, daß er den schlafenden Beamten nicht geweckt hat.

Inland.

Die Ausgabenpolitik der Bahnen. Der „Neuen Freien Presse“ entringt sich folgender kapitalistische Klage: Das abgelaufene Geschäftsjahr war nicht nur bei den österreichischen, sondern fast bei allen europäischen Bahnen durch eine Steigerung der Ausgaben charakterisiert, die in einem auffallenden Mißverhältnis zu der Erhöhung der Einnahmen stand. Auf dieses Anschwellen der Betriebsfordernisse lenkt sich schon seit längerer Zeit bei sämtlichen Bahnverwaltungen eine mit Sorge verbundene Aufmerksamkeit und überall werden die Möglichkeiten erwogen, um dieser die finanziellen Ergebnisse des Eisenbahnverkehrs schädigenden Erscheinung entgegenzuwirken. Es ist bekannt, daß bei der Südbahn auf ein Netz von 2234 Kilometern im Vorjahre eine Mehrausgabe von 89 Millionen Kronen entfallen ist. Die Buschtiehrader Bahn, bei der die Ausgabenpolitik eine sehr zurückhaltende ist, hatte bei einer Länge von 450 Kilometern ein Mehrerfordernis von 2 Millionen Kronen, so daß die Ausgabenvermehrung per Kilometer bei der Buschtiehrader Bahn höher ist als bei der Südbahn. Bei der Staatsbahn und Nordwestbahn wird mit Rücksicht auf die Verstaatlichung der Ausweis über die Betriebsfordernisse nicht mehr gesondert erfolgen und in dem Kassenreferat der Gesamtausgaben der Staatsbahnen verschwinden. Gleichwohl soll auch bei der Staatsbahn und Nordwestbahn im abgelaufenen Jahre eine auffallende Steigerung der Ausgaben zu verzeichnen sein. Daß bei der verstaatlichten Nordbahn einer Erhöhung der Einnahmen um zwei Millionen eine Zunahme der Ausgaben um ein Mehrfaches gegenübersteht, wurde bereits mitgeteilt. Bei den ungarischen Staatsbahnen ist die gleiche Erscheinung zu konstatieren wie in Oesterreich. In der Schweiz ist man über das Mißverhältnis zwischen der Entwicklung der Einnahmen und Ausgaben geradezu bestürzt und im Bundesrat ist die Frage diskutiert worden ob sich unter solchen Verhältnissen der Betrieb von Bahnen durch den Staat überhaupt lohne. Im Deutschen Reich bildet die große Ausgabensteigerung den Gegenstand von Erhebungen an den für die Eisenbahnverwaltung maßgebenden Stellen. Radikal, wie dies der Natur des Volkes entspricht, wirkt man in England diesem Prozeß entgegen. Bei den englischen Bahnen sind auch die Einnahmen im Zusammenhange mit der ungünstigen geschäftlichen Konjunktur sehr gesunken und die Ausgaben sind außergewöhnlich in die Höhe gegangen. Infolgedessen hat die Midland Railway mit der Londoner Westbahn eine Vereinbarung getroffen, wonach 35 Bahnhöfsvorsteher zwangsweise in den Ruhestand versetzt werden und beide Bahnen sich ihr Personal gegenseitig zur Verfügung stellen. Von den Vorständen der Dienststellen in Derby und Sheffield ist eine Anzahl mit halbem Gehalt pensioniert worden. Die meisten dieser Posten werden nicht wieder besetzt werden. Ferner sind Abmachungen erfolgt, damit dort, wo es möglich ist, insbesondere in Gemeinschaftsbahnhöfen, eine Bahn den Dienst für die andere besorgt. Durch Pensionierungen werden in anderen Ländern große Ersparnisse erzielt, da die Ruhegehälter in Deutschland nach vierzigjähriger Dienstzeit

75 Prozent, in Italien zwei Drittel des reinen Gehaltes ohne Quartiergelder darstellen und in England noch weit geringer sind. In Oesterreich liegen die Verhältnisse in dieser Richtung allerdings anders. Auch hier erwägt man die Frage, wie namentlich die Personalauslagen vermindert werden können, ohne daß man jedoch Aussicht hat, dieses Ziel erreichen zu können.

Man wird jedenfalls gut tun, wenn man solchen und ähnlichen Vorgängen in den Kreisen der Eisenbahnerschaft die gebührende Aufmerksamkeit schenkt. Denn daß heute, wo die Bahnunternehmungen zum erstenmal weniger durch die Erhöhung der Bezüge des Personals, als durch die allgemeine Krise schlechter abschneiden wie in den früheren Reformjahren, schon solche Schmerzschreie laut werden, läßt darauf schließen, daß man berechtigten Wünschen und Forderungen immer unzugänglich wird. Das ist ein deutlicher Wink für jeden, daß nur durch eine starke Organisation das Erreungene festgehalten werden kann.

**Wie rettet man das Deutschtum?** Wenn jemand mit Absicht die nationalen Phrasen unseres Bürgeriums verulken wollte, er könnte nichts anderes unternehmen, als heute schon allen Ernstes von den Patentdeutschen zur Rettung des „Deutschtums“ arrangiert wird. So ist in der alldeutschen „Mährisch-schlesischen Landeszeitung“ folgende köstliche Mitteilung zu lesen:

Wodendorf. (Wandertneipe.) Am Sonntag den 11. d. M. findet, von der wackeren Freudenthaler Studentenverbindung „Subetia“ veranstaltet, im Gasthause „zur Erbrichtererei“ eine Wandertneipe statt, in der auch über die Not unseres Volkes manches Wort gesprochen werden soll.

Die „Not“ des Volkes hat bestimmt ein Ende, wenn die jungen Herren beim gefüllten Vierkrügel sitzen, faulen und schwägen. — Kürzlich wurde auch endlich das Deutschtum der Stadt Troppau gerettet. Hunderte waren dazu aufgeboten worden und haben das nicht vermocht, was ein einzelner in einer finsternen Nacht zuwege brachte. Voll kindlicher Freude verkündet es die „Deutsche Wehr“. Sie schreibt:

Die am Neberring angebrachte Tafel des tschechischen Konsumvereines wurde von unbekannten Tätern mit Zier und Eisenlack überstrichen und fast ganz unleserlich gemacht. Mit dieser Tat scheint die Sprachentafelfrage (?) am Neberring, mit der sich unser jetzt abtretende Gemeinderat so lange plagte und dem die Lösung nicht gelang, gelöst zu sein. Dochste Zeit war es aber auch schon.

Venedigswerte Bewohner von Troppau, deren ganzes Lebensglück von einer Straßentafel abhing und deren nationale Güter von irgend einem schlimmen Buben „gerettet“ werden konnten.

Noch ein Beispiel kann als Beweis gelten, mit welchem Ernst der „Kampf“ der nationalen Parteien zur Erhaltung des deutschen Besitzstandes geführt wird. Im „Leipziger-Schöndauer Anzeiger“ stand folgende Notiz:

Bitte um ein Klavier für einen bedröhten Sprachgrenzort. In einem national schwer bebrängten Orte in Nordböhmen wird zur Hebung der deutschen Gefelligkeit dringend ein Klavier benötigt. Der Deutsche Schutverein hofft, daß sich wie in ähnlichen Fällen auch diesmal wieder ein Wohlthäter finden wird, der durch Beistellung eines Klaviers der armen deutschen Gemeinde die erbetene Unterstützung gewährt. Gefällige Nachrichten wolle man an die Leitung des Deutschen Schutvereines, Wien, I., Bräunerstraße 9, gelangen lassen.

Wahrscheinlich werden den Bewohnern der armen deutschen Gemeinde, wenn ihnen der Wagen knurrt, die Weifen aus dem „Walzertraum“ vorgepielt. Ja, sie haben eben Sorgen, die tiefsinnigen Nazis.

**Wahlsieg auf der Böhmischn Nordbahn.** Durch die Uebernahme der Böhmischn Nordbahn in das Eigentum des Staates, erfolg das Mandat der Delegierten in die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt und es fand diese Lage die Ergänzungswahl für den eigenen Staatsbahnbezirk der Böhmischn Nordbahn statt. Bei derselben erhielten unsere Kandidaten die Genossen Skudschel und Rudolf Grimm 2026, die Tschechischnationalen 588 Stimmen. 479 Stimmzettel, die von den Deutschnationalen abgegeben wurden, waren leer. Wir haben somit einen glänzenden Sieg erreicht und bekamen um rund 100 Stimmen mehr als im Vorjahre.

**Deputation des Verschubpersonals der k. k. österreichischen Staatsbahnen beim Eisenbahnminister.** In Durchführung des Beschlusses der am 11. April d. J. in Wien stattgefundenen Konferenz erschien am 15. April die Deputation des Verschubpersonals, bestehend aus den Genossen Kneidinger, Decker, Ruzhbaumer, Kundl und Erdelt (die letzteren von der k. k. Nordbahn) beim Eisenbahnminister, um die Wünsche des Gesamtverschubpersonals der k. k. österreichischen Staatsbahnen zu überreichen. Der Minister beschäftigte sich eingehend mit allen Fragen und erklärte, daß der Wunsch nach einer Diensteszulage nicht erfüllbar sei, nicht nur der hohen Kosten, sondern auch des übrigen Personals wegen, welches ebenfalls eine solche Zulage verlangen würde; dem Wunsche nach einer entsprechenden Normierung der Kosten erklärte der Minister seine besondere Aufmerksamkeit zu widmen und so viel als möglich im Sinne des Verschubpersonals auch zu erfüllen. Dem Wunsche nach Zulassung der Verschieber zu Prüfungen für höhere Dienstestposten versprach der Minister noch näher zu treten. In der Monturfrage, meinte Se. Excellenz ist noch nicht das letzte Wort gesprochen. Dem Wunsche nach anderthalbfacher Anrechnung der Dienstzeit erklärte der Minister nicht erfüllen zu können, der großen Schwierigkeiten wegen, die sich dieser Frage entgegenstellen. Damit war die Vorsprache beendet.

**Deputation der Weichenwächter und Perronwärter, beziehungsweise Portiere der k. k. Nordbahn.** Am gleichen Tage erschien eine Deputation der Weichenwächter und Perronwärter der k. k. Nordbahn, bestehend aus den Genossen Hubenik und Masarik aus Brerau, Ludwig aus Brünn, Malanda aus Krakau, Blaschaneck aus Olmütz und Nybár aus Oberfurt beim Minister, um ihm ein Memorandum, verschiedene Wünsche enthaltend, vorzulegen. Der Minister besprach ebenfalls eingehend die einzelnen Wünsche und sagte: daß der Wunsch nach Gleichstellung mit den Weichenwächtern der k. k. österreichischen Staatsbahnen, das heißt, daß die Auszahlung der Wechsel- und Schnellzugprämien erfüllt werde. Die Nachdienstzulage kann aber aus bereits des öfteren angeführten Gründen nicht erfüllt werden. Betreffs der Regelung der Dienstzeit in Olmütz, Brerau u. wird sich der Minister mit der Direktion der Nordbahn ins Einvernehmen setzen und wo notwendig,

wird die Regelung vorgenommen werden. Die Regelung des Dienstes für die Portiere erklärt der Minister nicht durchführen zu können. Dem Wunsche der Verschieber, die Weichenwächterprüfungen abgelegt und als solche in Verwendung stehen, wird stattgegeben, und darf eine Verwendung der Verschieber als Weichenwächter nur mit ihrer Zustimmung vorgenommen werden; jene Verschieber, die als Weichenwächter in Verwendung stehen, können sich auf ihren früheren Posten zurückmelden.

**Die Unternehmer rüsten weiter!** In den letzten Tagen erschien in Vertretung der Hauptstelle industrieller Arbeitgeberorganisationen deren Präsident, Kommerzialrat Fritz Hamburger, beim Ministerpräsidenten Freiherrn v. Bienerth und beim Justizminister Dr. v. Hochenburg. Er überreichte eine Denkschrift, die in dem Ansuchen gipfelt, mit Rücksicht auf die „überhandnehmenden Erzeße“ bei Arbeitskonflikten durch die Schaffung einer Gesetzesnovelle zu unserem Koalitionsgesetz und Strafgesetz wie auch durch Schaffung damit im Zusammenhange stehender Reformen die Interessen der industriellen Arbeitgeberschaft zu wahren. Wie man sieht, sind die Herren gar nicht bescheiden. Sie wollen bloß, daß das bishigen Koalitionsrecht noch mehr zugestuft und den Arbeitern das Organisationsrecht überhaupt konfisziiert werde. Aber die Herren strapazieren sich umsonst, wenn sie glauben, daß die Arbeiter sich heute mehr im Sandumdrehen mundtot und wehrlos machen lassen!

**Rusland.**

**Agitation unter den Lokomotivführern der italienischen Staatsbahnen.** Unter den Lokomotivführern und Heizern der italienischen Staatsbahnen herrscht seit Monaten eine beständig wachsende Unzufriedenheit, weil das Maschinenpersonal seine ihm kontraktlich zustehenden Neben-einnahmen bedeutend geschmälert sieht. Außer ihrem monatlichen Gehalt, das für die Lokomotivführer 125 bis 225 Lire, für die Heizer 75 bis 100 Lire beträgt, erhalten diese Angestellten verschiedene Zulagen (compensazione accessori) für jede Arbeitsstunde, für jeden zurückgelegten Kilometer und für Erparnis an Kohlen und Del. Normalerweise ergeben diese Zulagen beinahe ebensoviel wie das feste Gehalt, und zwar sind es Erparniszulagen, die am meisten einbringen. Für jeden Kilometer ist zum Beispiel ein mittlerer Verbrauch an Kohlen festgesetzt. Wird mehr verbraucht, so verliert das Personal für jede Tonne Kohle 5 Lire, erparnt es Kohlen, so wird ihm für jede Tonne 5 Lire vergütet. Es ist nun schon eine schwere Schädigung für ein Personal, daß der Normalverbrauch per Kilometer nicht ein für allemal je nach Grad der zu überwindenden Steigung festgesetzt ist, sondern seine Bestimmung den einzelnen Rayonschef überlassen bleibt, so daß die Maschinenisten in einigen Rayons sich gut und in anderen dagegen schlecht stehen. Aber diese unbillige Einrichtung ist nur eines der Elemente der heutigen Unzufriedenheit. Die Maschinenisten und Heizer klagen darüber, daß sie heute viel mehr Kohlen verbrauchen als früher. Die Hauptursache dieses Mißstandes, der ja auch die Staatsfinanzen in hohem Maße interessieren müßte, soll in der mangelhaften Instandhaltung der Maschinen liegen. Gleich nach der Uebernahme des italienischen Bahnbetriebes durch den Staat, hat dieser aus England sehr viele gebrauchte Lokomotiven bezogen. Die Lokomotiven sind ausgezehrt, bedürfen aber, weil nicht mehr neu, häufiger Reparaturen. Eine besonders sorgsame Instandhaltung brauchen auch die neuesten Lokomotiven, die in Bezug auf Kohlenverbrauch sehr sparsam, aber wegen ihrer feinen Maschinerie sehr empfindlich sind. Das Personal klagt nun darüber, daß die nötigen Reparaturen vernachlässigt werden. Lokomotiven, die nicht tadellos funktionieren, verbrauchen natürlich mehr Kohlen und das Personal muß dann für diesen Mehrverbrauch aufkommen. In Neapel und Rom hat im Monat März dieser Mehrverbrauch schon die Zulage für Arbeitsstunden und zurückgelegte Kilometer angegriffen und das Personal verliert 10, 20 und selbst 30 Prozent seines monatlichen Einkommens. Den Verlust, der dem Staat aus dieser Unordnung erwächst, berechnet ein Eisenbahner im „Avanti“ auf 10,800,000 Lire im Jahre. Die mangelnde Reparatur der Lokomotiven wird darauf zurückgeführt, daß die Arbeiterzahl in den Werkstätten der Staatsbahnen ganz und gar unzulänglich sei. Wenn nicht sofort Abhilfe geschaffen wird, wollen die Eisenbahner, von denen über 60,000 organisiert sind, eine energische Agitation entfalten und sie rechnen dabei auf die Sympathie des Publikums, die bei den letzten Bewegungen leider gefehlt hat. Sicher liegt es ebensosehr im Interesse des Publikums, wie in dem des Personals, daß die Züge nicht schadhafte Lokomotiven anvertraut werden.

**Entwurf einer neuen Gehaltsordnung für die Beamten der schweizerischen Bundesbahnen.** Die Generaldirektion der Bundesbahnen hat den Entwurf der neuen Gehaltsordnung dem Personal bekanntgegeben. Die neue Gehaltsordnung teilt die Beamten in sieben Besoldungsklassen. An der ersten Besoldungsklasse ist nichts geändert worden, das Minimum derselben ist auf 10,000 Francs belassen, das Maximum auf 15,000. Die zweite Besoldungsklasse geht von 5200 bis 11,000, die dritte von 4000 bis 7200, die vierte von 2500 bis 5500, die fünfte von 2100 bis 3800, die sechste von 1600 bis 3000, die siebente von 1400 bis 2400.

Die dreijährige periodische Aufbesserung wird für die ersten zwei Besoldungsklassen auf je 500 Francs. erhöht, für die folgenden zwei Klassen auf 400, für die übrigen auf je 300 Francs. belassen im Gegensatz zu dem neuen Besoldungsgesetz für das übrige eidgenössische Personal, welches bekanntlich je 400 Francs. als minimale periodische Aufbesserung einführen will. Warum man in diesem Punkt das Bundesbahnerpersonal der fünf unteren Besoldungsklassen nicht gleich behandeln will, ist nicht einzusehen.

Für Personen, die gegenüber der Pensions- und Hilfsklasse nicht pensionsberechtigt sind, kann ein Besoldungsnachgenuß bis auf die Dauer eines Jahres eintreten in Todesfällen.

In Zürich sind die Verbände des Eisenbahnerpersonals zusammengetreten und nahmen zu dem Entwurf Stellung. Die vorgesehene Erhöhungen wurden als ungenügend bezeichnet und Eingaben zur Begründung weitergehender Forderungen beschloffen. Besonders wurde beanstandet, daß im wesentlichen das neue Besoldungsgesetz erst am 1. April 1912 in Kraft treten soll und der Wunsch ausgesprochen, daß es rückwirkend auf den 1. April 1909 eingeführt werden soll. Wenn die deutschen Beamten und darunter auch die Eisenbahnbeamten zusammentreten und

die unverständliche Verschleppung der durch die Annahme des Besoldungsgesetzes im Reichstage für die Reichsbeamten und im preussischen Landtage für die Staatsbeamten gemährten höheren Gehaltsbezüge der Öffentlichkeit zu Gehör bringen, verhängt man Disziplinaruntersuchungen und Disziplinaruntersuchungen mit dem Antrage auf Dienstentlassung über die Wortführer und mutmaßlichen Veranlasser der Kundgebung.

**Kongress der Eisenbahner für die Niederlande.** Der Kongress fand am 1. und 2. Mai in B o s c h statt. Anwesend waren Vertreter aus 30 Abteilungen von 37. In seiner Eröffnungsrede wies D u d e g e e s t darauf hin, daß dieser Kongress nicht durch Aufzüge und Reden von geistlichen Vormündern beherrscht würde, wie es in der Woche vorher bei dem Kongress des christlichen Verbandes Sanct Raphael zu Noosendaal geschehen sei. Dieser Verband gebe wohl an, 83 Abteilungen mit 3356 Mitgliedern zu besitzen, aber es müsse trotzdem nicht gut um ihn bestellt sein, denn es seien nur 2027 fl. als Beitrag eingekommen. Ihr Verband dagegen weise jetzt 1902 Mitglieder und 635 Abonnenten auf. Vom 1. April bis 1. Mai stieg die Zahl wieder um 180 Mitglieder. Leider werfe die Maßregelung von drei Mitgliedern zu Barneveld einen Schatten auf diesen Kongress. In der Verhandlung wurde das Verhältnis zu den Kategorienvereinigungen eingehend besprochen. Beschlossen wurde mit 101 gegen 43 Stimmen, daß Mitglieder des Verbandes, die den genannten Vereinigungen noch angehören, aus diesen auszutreten haben. Ferner wurde mit 159 gegen 1 Stimme beschloffen, vor allen Dingen darnach zu trachten, die Vereinigungen zu einer Verschmelzung mit dem Verband zu bewegen. Dann wurde über Angelegenheiten der Straßenbahner verhandelt. Da dieser Verband sich aufgelöst hat und einige Abteilungen sich den Eisenbahnern angeschlossen haben, so mußte der Kongress Klarheit schaffen. Beschlossen wurde die Einsetzung einer Kommission zum Studium aller die Straßenbahner betreffenden Fragen. Alsdann folgte eine Besprechung der neuen Dienstvorschriften, des Zusammenarbeitens mit den Vereinigungen, wenn der Verband von diesen dazu aufgefordert wird, der Propaganda in Süden Hollands und der Kandidatur Dudgeest für die II. Kammer (Parlament). Der nächste Kongress findet in Haarlem statt.

**Das Organisationsrecht der Eisenbahner in Belgien.** Anscheinend hat das Vorgehen der französischen Postbeamten bei den Regierungen einiger angrenzenden Länder große Nervosität hervorgerufen. Besonders Belgien hat Maßnahmen ergriffen, um das Erstarren der Verbände im Betriebe der Eisenbahn, Post und Telegraphie zu verhindern, in getreuer Nachahmung des großen Nachbarstaates Preußen, wo seitens der zuständigen Minister strengste Zucht nach Art der österrichischen Kantjunker geübt wird. Eine gesetzliche Regelung des Organisationsrechtes der Staatsangestellten, unter welchen die 100,000 Eisenbahner die Hauptrolle spielen, gab es bisher in Belgien nicht, doch hat sich im vorigen Jahre der Post- und Eisenbahnminister G e l l e p u t t e bei der Beratung seines Budgetes gewissermaßen verpflichtet, eine Durchsicht der Verwaltungsreglements im Sinne eines freieren Vereinsrechtes vorzunehmen. Daraus wird nun nichts, auch für die nächste Zeit nicht, weil nämlich in Brüssel eine Versammlung von Staatsangestellten stattgefunden hat, welche dem Vorgehen der französischen Postbeamten ihren Beifall aussprach. Die belgische Regierung gestattet den Staatsangestellten unter wesentlichen Vorbehalten, daß sie sich vereinigen dürfen, um gemeinsam die Interessen ihres Berufes zu vertreten, die gegenseitige Unterstützung und Unterhaltung zu pflegen, aber sie duldet keine Opposition unter den Staats„bediensteten“, keine politische Beteiligung, keine Organisation von Staatsangestellten, die es sich zur Pflicht macht, die Interessen ihrer Mitglieder mit aller Schärfe zu vertreten. Schon der Umstand, daß es in Belgien 9627 Eisenbahner gibt, die weniger denn 3 Francs. per Tag verdienen und daß ein Kredit von 978,629 Francs. nötig ist, um ihren Verdienst auf mindestens 3 Francs. per Tag zu heben, beweist, wie notwendig die Eisenbahner eine gute Organisation gebrauchen können, es beweist aber auch, aus welchen Gründen die Regierung für die strengste „Ordnung und Disziplin“ ist.

**Eisenbahnerverband in Italien im Jahre 1908.** Das „Sindacato Ferroviari Italiani“ veröffentlicht soeben seinen Geschäftsbericht für die Zeit vom 1. Jänner bis 31. Dezember 1908. Die Einnahmen betragen 202,326-61 Lire, die Ausgaben 196,400-83 Lire, so daß ein Ueberschuß von 5925-78 Lire verbleibt. Unter den Ausgaben befindet sich ein erheblicher Posten für Unterstügungen an die gelegentlich des Mailänder Streiks gemahregelten oder bestraften Kollegen. Die Ausgaben hierfür belaufen sich auf 37,182-85 Lire. Mit diesem Posten eng verbunden ist die Ausgabe für Rechtsschutz, die 16,992-69 Lire beträgt. Für den Streik von Parma, der Straßenbahner in Mailand und Piacenza, der Aetna-Eisenbahner und die Erdbebentatastrophe wurden 3099-48 Lire ausgegeben. Unter den Einnahmen befindet sich ein Posten von 26,559-04 Lire, der aus einer Sammlung zugunsten der gelegentlich der letzten Streiks gemahregelten oder bestraften Kollegen hervorgegangen ist. Das Vermögen des Verbandes beträgt 54,593-28 Lire. Die Geschäftsführung verdient volle Anerkennung. Am 26. April und den folgenden Tage fand in Mailand der Kongress des Verbandes statt. Vertreten waren 33 Sektionen des Verbandes mit ungefahr 40,000 Mitgliedern. Da der Kongress über wichtige Fragen und namentlich über die Kampfmethoden des Personals der Staatsbahnen zu entscheiden hatte, wurde beschloffen, die Presse von den Sitzungen auszuschließen. Als Protest gegen diesen Beschluß erklärten die Journalisten, von dem Kongress keinerlei Notiz zu nehmen.

**Der Verband der Eisenbahnangestellten in England im Jahre 1908.** Vor uns liegt der 37. Jahresbericht der Amalgamated Society of Railway Servants. Es ist ein stattliches Buch und gibt einen interessanten Einblick in den umfangreichen Geschäftsbericht dieser Organisation, welche 718 Branchen oder örtliche Verwaltungsstellen in England, Schottland, Wales und Irland zählt. Die Mitgliederzahl betrug am Anfang des Jahres 97,240, am Schluß des Jahres 80,000, so daß eine Abnahme von 17,240 Mitgliedern zu verzeichnen ist. Während der großen Bewegung im Jahre 1907 fand, wie überall bei solchen Anlässen, ein riesiges Anwachsen der Mitgliederzahl statt, um nun, nachdem die Bewegung durch die Errichtung von Conciliation Boards and Arbitration in ruhige Bahnen geleitet, einen Teil der Mitglieder wieder zu verlieren. Mit einer solchen Mitgliederflucht hat die Verbandsleitung auch von vornherein gerechnet. Der heutige Mitgliederstand

kann als normal angesehen werden. Die Einnahme betrug 2,081.760 Mk., die Ausgabe 1,535.080 Mk., bleibt ein Ueberschuß von 546.680 Mk. Das Vermögen des Verbandes beträgt 8.648.900 Mk. Für Arbeitslosenunterstützung wurden 174.909 Mk. ausgegeben. Das ist das Doppelte wie für 1907. Die wirtschaftliche Krise ist also nicht spurlos an den Eisenbahnen vorübergegangen. Ferner litten die Mitglieder unter dem Streik in der Baumwollindustrie in Lancashire, aber den größten Teil der Unterstützung nahmen 120 Mitglieder in Anspruch, die von der Midland Railway Company entlassen worden waren. Den Waisenfonds nahmen 1041 Familien in Anspruch, die insgesamt 193.000 Mk. erhielten. Eine segensreiche Einrichtung! Für Krankenunterstützung wurden 53.000 Mk. ausgegeben. Die Organisation leistet, wie man an diesen Beispielen sieht, ganz außerordentliches auf dem Gebiet der Selbsthilfe. Während des Jahres war die Organisation besonders an den Wahlen der Vertreter für die Sectional Conciliation Boards der verschiedenen Eisenbahnen beteiligt. Es waren 860 Vertreter in 159 Sectional Boards zu wählen. Im ganzen waren 1639 Kandidaten aufgestellt. Hiervon gehörten 866 der Amalgamated Society of Railway Servants an, 694 wurden gewählt. Sie erhielten 233.793 von 341.904 abgegebenen Stimmen. Zu diesem Erfolg können wir der Amalgamated Society of Railway Servants nur gratulieren, aber wir bedauern gleichzeitig, daß es absolut nicht möglich ist, eine einzige Organisation (außer der Amalgamated Society of Railway Servants) gibt es noch vier Organisationen) für ganz England zu schaffen. Vereinigt könnten die Eisenbahner Englands den jetzt zu immer engerem Zusammenschluß drängenden Eisenbahnkompagnien einen weit wirkungsvolleren Widerstand leisten.

**Streik der französischen Postangestellten.** In Frankreich ist neuerdings ein Poststreik ausgebrochen. Die Maßregelung von zehn Postbeamten und die brutale Haltung der Regierung hat dem Haß den Boden ausgeschlagen. Mehr als 6000 Postbeamte stehen bereits im Streik, der nicht nur ein Akt der Solidarität, sondern ein Kampf um die Anerkennung des Koalitionsrechtes ist. Es steht zu erwarten, daß sich der Streik über ganz Frankreich ausbreitet und daß die Arbeiter der anderen Branchen aus Solidarität ebenfalls die Arbeit niederlegen, was dann gleichbedeutend wäre mit dem Generalausstand. Die Eisenbahner haben über die Frage, ob sie sich dem Ausstand anschließen sollen, eine Urabstimmung eingeleitet, deren Resultat noch nicht bekannt ist.

**Eisenbahnerstreik auf Korsika.** In Ausstand getreten sind vor einigen Tagen die Angestellten der Eisenbahnen der französischen Insel Korsika. Sie wollen mit dem Streik gegen den Vertrag protestieren, der den Betrieb der Bahnen einer Gesellschaft überträgt, und verlangen die Verstaatlichung des Bahnbetriebes dieser Insel.

**Aus dem Gerichtssaal.**

**Nachspiel eines Unfalles auf der Lokalbahn Bozen-Kaltern.** Wegen des am 25. Februar d. J. erfolgten Zusammenstoßes zweier Lokomotiven in der Station Kaltern, wobei eine Lokomotive und ein Klassenwagen der Ueberleberbahn beschädigt wurden, hatten sich am Freitag den 7. Mai d. J. der Lokomotivführer Richard Cagol und die Kondukteure Bernhard Ceder und Franz Schaffleitner vor dem k. k. Bezirksgericht in Kaltern wegen Uebertretung gegen die körperliche Sicherheit im Sinne der §§ 431 und 432 des Strafgesetzes zu verantworten. Bei dieser Verhandlung kam die Bewaltung der Ueberleberbahn sehr schlecht weg. Der Verteidiger Dr. Kay, Hof- und Gerichtsadvokat aus Wien, bezeichnete die mangelhaften Einrichtungen, respektive Sicherheitsvorkehrungen auf dieser so stark frequentierten Bahn als geradezu ein Verbrechen und beantragte nach einem mehr als 20 Minuten langen Plaidoyer, seine Klienten freizusprechen. Der Richter Freiherr Ferdinand B. Buffa ließ sich von den Ausführungen des Verteidigers überzeugen und ging gegen alle drei Angeklagten mit einem Freispruch vor. Was ist nun aber an der Sache selbst geändert worden? Gar nichts. Die mangelhafte Einrichtung und die Gefahr für das Personal, auf die Anklagebank gezerzt zu werden, besteht weiter. Die Bewaltung lauert nur auf große Einnahmen, überläßt aber die Sicherheit dem lieben Schicksal.

**Ein Zusammenstoß.** Am 17. Dezember 1908, 6 Uhr 10 Minuten früh, überfuhr in Jägerndorf ein Verschubzug den Markierpflock und das Einfahrtsignal auf etwa 150 Meter auf einem Geleise, wo in 18 Minuten der Troppauer Zug Nr. 1532 einfahren sollte.

Infolge des Gefalles war die Maschine nicht imstande, den aus 38 Wagen bestehenden Zug zurückzuführen. Erst als eine Hilfsmaschine requiriert wurde, konnte man eine Vorwärtsbewegung machen. Indem diese Maschine dringend anderswo benötigt wurde und der Zug schon in Bewegung war, vertraute der Oberversteher G. der Verschubmaschine allein — diese versagte jedoch sofort.

Unterdessen wendete sich der Wächter S. wiederholt an die Station, damit die Station Burgberg verständigt werde, den Arbeiterzug aufzuhalten. Sowohl hier als in Burgberg fungierte das Telephon mangelhaft, jedoch der Zug von Burgberg abgelassen wurde. In größter Eile schickte nun S. den einzigen ihm zu Gebote stehenden Verschieber mit der roten Laterne voraus gegen den Zug Nr. 1532, doch der Mann stolperte, die Laterne zerbrach und im nächsten Augenblick stürmte Nr. 1532 herein und es erfolgte der Zusammenstoß.

Bei der Verhandlung wurde konstatiert, daß S. noch rechtzeitig die telephonische Verständigung durchführen wollte, „den 1532 anzuhalten“, jedoch vom Platzmeister überredet wurde, dies vorläufig zu unterlassen, da er noch imstande sein werde, die Zurückführung mit der Hilfsmaschine durchzuführen. Das Gericht erklärte wohl auf Schuld beider, bei S. nur aus dem Grunde, daß er als selbständiges Organ dem Platzmeister nicht hätte nachgeben sollen, sprach jedoch kategorisch aus, daß sich in letzter Zeit in Jägerndorf Unfälle ereignen, die leider auf das Abschloß der Bediensteten kommen, jedoch ihren Grund in der notorischen Unzulänglichkeit des Bahnhofs und im Mangel des entsprechenden Dienstpersonals haben.

**Eine Verletzung im Postwagen.** Gelegentlich einer Verschubung am 11. Dezember 1908 in Jägerndorf war auch der Postwagen zu verschoben. Dasselbst arbeitete der Postkondukteur Dr. Trojden er auf die Verschubung aufmerksam gemacht wurde, ja der Verschieber Josef G. nach seiner Behauptung ihm ausdrücklich sagte, daß der den Wagen abrollen lassen muß, verließ dieser den Postwagen nicht, ja, sagte ihm geradezu, er solle abrollen. Dies geschah und niemand merkte, daß irgend ein stärkerer Anprall erfolgt wäre.

Erst später meldete sich der Postkondukteur mit dem, daß er durch einen Anprall an die Wand geschleudert wurde und längere Zeit „ohnmächtig und bewußtlos“ gelegen sei. Die Ärzte erklärten aus seinen subjektiven Behauptungen zuerst auf eine Gehirnerschütterung, dann auf eine traumatische Neurose — eher eine Begehrungsneurose — und bei der Verhandlung am 12. d. M. gab sich der Betroffene noch als dienstunfähig an. Das Gericht anerkannte wohl und sprach aus, daß der Angeklagte im offenkundigen Diensteifer handelte, doch sei das Abrollen

in einem solchen Falle kategorisch verboten und war der Postkondukteur kategorisch zum Verlassen des Postwagens aufzufordern und diese Aufforderung eventuell in entsprechender Weise durchzuführen gewesen.

**Streiflichter.**

**Die „Gesinnungsgenossen“.** Weit hat es der „Deutsche Eisenbahner“ in seiner moralischen Auffassung gebracht. In unserem Artikel über den von der „Salzburger Wacht“ veröffentlichten Brief des Dr. Trojer, worin dieser den Abgeordneten Sylvester ersucht, von den Wiener Aristokraten Geld für die Wahl des deutsch-nationalen „Arbeiterkandidaten“ Sindinger zu verlangen, fühlt sich der „Deutsche Eisenbahner“ mit getroffen. Aber er kann in einem solchen Verlangen nichts Unrechtes finden. Es sei dies vielmehr „ein Ansuchen von Freund zu Freund um Gewährung von Geldmitteln aus den Kreisen von Gesinnungsgenossen“. Wir nehmen das bereitwillig zur Kenntnis. Fürst Fürstenberg und Graf Kolowrat sind also die Gesinnungsgenossen der Erzl. Kron- e tutti quanti und werden hoffentlich recht energisch für die Interessen der Eisenbahner eintreten. Nur fällt uns, wenn wir so eine „deutsch-nationale Gewerkschaft“ etwas nachdenklich betrachten, der schöne Goethesche Vers ein:

Es wird ein Hund gesucht,  
Der weder bellt noch beißt,  
Verbroch'ne Gläser trinkt  
Und dann Dukaten sch — —

**„Ein Jahr sozialdemokratischer Volksbeglückung.“** Unter diesem Titel druckt die christlichsoziale „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnerzeitung“ eine Liste von Freveltaten ab, die angeblich die Sozialdemokratie innerhalb eines Jahres verbrochen haben soll. Die „sozialdemokratischen Leistungen“ werden folgendermaßen zusammengefaßt:

7 Religionsfrevel, 26 Verleumdungen, 25 Erpressungen, 22mal das Deutschtum verraten, 37 verlorene Streiks, 1,496,585 Kr. von 132 Obergewossen veruntrent u. s. w.

Die Liste gefällt uns. Ob unter die „7 Religionsfrevel“ auch die Wahl eines Freimaurers durch den Erzbischof von Köln, die Abgabe eines Hochamtes wegen der Landtagswahl in Mähren, die Entweihung der Kanzeln durch verlogene politische Hesperpredigten inbegriffen sind, wissen wir freilich nicht. Die frechen Verleumdungen der Pfaffen, Schulfinder zu den gefeschlich nicht vorgeschriebenen religiösen Übungen zu zwingen, die Durchführung des christlichsozialen Grundsatzes: „Sozialdemokraten werden nicht angestellt“ und andere „christliche“ Erpressungen mehr scheinen den obenerwähnten „25 Erpressungen“ zugezählt worden zu sein. 22mal sollen die Sozialdemokraten das Deutschtum verraten haben. Das „Verkehrsbund“-Blatt ist in einem Irrtum befangen: Die „Klerikalen“ waren es doch, die anfangs der Neunzigerjahre den slavischen „eisernen Ring“ im Parlament bilden halfen, der den Deutschen jeden Einfluß zu rauben bestimmt war. G e s m a n n war es, der erst vor wenigen Monaten mit den Tschechen über ein gemeinsames Vorgehen beriet, und es waren auch nicht Sozialdemokraten, sondern deutsche Christlichsoziale, die vor einigen Wochen mit den Slowenen in Kärnten ein Wahlbündnis schlossen. . . . 37 verlorene Streiks sollen wir am Gewissen haben; das Verkehrsbundblatt meint aber gewiß nur jene Streiks, wo Christlichsoziale Streikbruch trieben oder Pfaffen Streikbrecherarbeit leisteten, wie beim Brauerstreik in Saaz. 132 Obergewossen sollen 1,496,585 Kr. unterschlagen haben — womit das Verkehrsbundblatt offenbar bereuen will, daß die Sozialdemokraten Stümper seien. Da sind die „Christlichen“ ganz andere Kerle: Hat doch Pater Drozd allein mehr gestohlen, als alle diese „132 Obergewossen“ zusammengenommen. . . . Die ganze Statistik des „Verkehrsbund“-Blattes ist natürlich erstunken und erlogen. Ein Pfaffe ist der eigentliche Macher des „christlichen“ Blattes: Man merkt's auf den ersten Blick — denn:

Nimm Müge, Niedertracht und Geuchel  
Und mache es zu einem Brei;  
Beschau dir das Gebilde dann — o Graus!  
Es wird gewiß ein Pfaffe draus.

**Vau von Wohnhäusern für Bahnbedienstete.** Aus Jägerndorf schreibt man uns: Das Projekt des Eisenbahnministeriums, in Jägerndorf zwei Wohnhäuser für Eisenbahnbedienstete zu erbauen, wieder einen großen Schritt nach vorwärts gebracht zu haben, ist das Verdienst unseres Abgeordneten Müller. Ueber Wunsch der hiesigen Eisenbahnerorganisation urgierete er im Eisenbahnministerium den Bau der Häuser. Es wurde ihm die nicht befriedigende Mitteilung gemacht, daß Jägerndorf erst in fünfter Reihenfolge daranfame und daß der ausgearbeitete Plan der Staatsbahndirektion Olmütz als unbrauchbar zurückgeschickt wurde. Gewissen Müller gelang es aber, die bestimmte Zusicherung zu erhalten, daß Jägerndorf in zweiter Reihenfolge, gleich nach Trieft, daranfamt. Mit der Bauausführung hätten wir also erst im nächsten Frühjahr zu rechnen. — Die bei uns herrschende sprichwörtlich gewordene Wohnungsnot (P. T.) Hauseigentümer gegen die schuglosen Mieter wird dadurch allein keine besondere Linderung erfahren, wenn nicht bald die Gemeinde dem Beispiel der Staatsbahndirektion folgt. Welche Blüten die Wohnungsnot bei uns treibt, davon werden wir nächstens ein geradezu erschütterndes Familienbild entrollen.

**Zur Lage der Zugbegleiter der Südbahn** schreibt man uns: Bekanntlich bezieht das Zugbegleitungspersonal der Südbahn als Entgelt für seine Dienstverrichtungen einen festen Gehalt, ein entsprechendes Quartiergeld und zu diesen Bezügen als Ergänzung ein variables Stundenlohn, welches den Zugbegleiter zum fleißigen Fahren anspornt. Ein jeder alte Zugbegleiter wird wissen, daß das Zugbegleitungspersonal seit jeher einen fixen Gehalt anstrebte, ähnlich wie Bahn-, Magazins-, Telegraphenmeister, doch die Direktion sagte sich, dann bleiben uns die Zugbegleiter zu Hause und wir haben niemand, der diese halsbrecherische Arbeit verrichten würde. Nun, da die Zugbegleiter die infolge der vielen Arbeit gemachten Verspätungen nicht umsonst verrichten wollten, da sie per zurückgelegten Kilometer, wie heute die Maschinenführer, bezahlt wurden, verlangten sie die Bezahlung der im Dienst zugebrachten Stunde, wofür nicht ahnend, was sie damit getan haben.

Die Direktion, die wohl weiter blickte als die Zugbegleiter, bewilligte diese Forderung und von da an fing der Betrag an den Zugbegleitern an. Natürlich hatte damals diese Kategorie schönere Zeiten. Damals konnte man noch 20 und mehr Stunden Dienst machen, die Arbeit war nicht so intensiv, die Züge fuhren langsamer und von der heutigen verantwortungsvollen Dienstleistung mit ihrer Dichtigkeit der Signale, der Block- und Weichenrichtungen zc., der vielen Manipulation auf der Strecke wie in den Stationen wußte man nichts. Auch die billige Lebensweise trug manches bei.

Durch die Kürzung der Fahrzeiten der Züge hat sich die Lage der Zugbegleiter wesentlich geändert. Heute kann kein Zugbegleiter mehr 20 Stunden Dienst machen, heute wird man nach acht Stunden Dienst müder und matter, da man die ganzen acht Stunden Dienst machen muß, wenn nicht physisch, so doch geistig, und die geistige Arbeit ermüdet mehr als die physische.

Natürlich ist jetzt das Bestreben der Zugbegleiter nach der nötigen Ruhe, da man heute nach jedem Unfall mit dem Gericht wie mit Gefährdung der Existenz rechnen muß. Durch die Kürzung der Fahrzeiten wird aber auch leider der Gehalt gekürzt, weil man bei den kurzen Fahrzeiten der Züge mehrere begleiten muß, wobei die Zugbegleiter wieder mehr nichtbezahlte Arbeit leisten müssen, da ihnen die Stunde und halbe Stunde vor jedem Zuge nicht vergütet wird. Ebenso ist es mit den Verspätungen.

Bereits ein jeder Zug langt in der Domizilstation mit einer Verspätung an, die, wenn sie nicht zwei Stunden überschreitet, was selten der Fall ist, nicht vergütet wird, und so wird an den Zugbegleitern eine himmelschreiende Sünde: die Entziehung des verdienten Arbeitslohnes, die nach christlich-klerikaler Ansicht mit dem vorsäglichen Totschlag und mit der sodomitischen Sünde gleichgehalten wird, begangen.

Die Zugbegleiter einiger Stationen haben sich in ihrem beschränkten Untertanenverstand die Stunde, respektive halbe Stunde Zugübernahme zu den übrigen Stunden als Fahrdauer im Dienst gerechnet, auf Grund der Bestimmung im Ergänzungshefte zu den Fahrordnungen, wo es heißt: Die Uebernahmezeit . . . ist als im Dienst zu rechnen.

Die Fahrgebührenbestimmungen bezeichnen auch die Beträge, welche sich die Zugbegleiter als „Fahrgeld“ für die Stunde Fahrdauer im Dienst“ verrechnen können. Unter Fahrdauer im Dienst versteht man aber nicht nur die Zeit, während welcher man von einer Station zur anderen fährt, sondern auch die Wagenaufnahme in den Stationen, wie Verschub, Ausladungen, Zuladungen, Abwarten von Zügen, Ordres, die Zugüberwachung zc. Selbst die Zugbedeckung, wo man nicht fährt, sondern geht, wird als eine Dienstverrichtung vergütet, nur die Zugübernahme, wie Bremsenberechnung zc. darf nicht vergütet werden. Wie beschränkt muß der Mensch sein, der in dieser Manipulation keine Dienstverrichtung sieht!

Auch kann man in den Fahrgebührenbestimmungen nirgends den Sinn herausfinden, daß die Anrechnung der Uebernahmezeit verboten wäre. Punkt 5 detailliert nur, „wenn die Strecke zu Teil im Dienste zurückgelegt wurde“, was ja selbstverständlich ist, daß unter den vielen Punkten auch dieser behandelt werden muß.

Ein weiterer Beweis, daß die Zeit „im Dienst“ zu rechnen ist, liegt auch darin, daß man für Uebersehen, die nicht boshafterweise begangen werden, doch bestraft wird, wie wenn man ein Gebrechen übersehen oder bei der Bremsberechnung sich irrt und einen Bremsler mehr mitnimmt, als das Bremsbrutto erfordert u. s. w.

Die Südbahn hat uns im Zirkular Nummer 385 versprochen (Punkt 1, Abschnitt III, A): „So oft im Laufe der Zeit die k. k. Staatsbahnenverwaltung bei irgend einer Kategorie ihrer dekretmäßig angestellten Bediensteten die Gehalte, die Quartiergelder, die Zulagen oder sonstigen Bezüge über das bei der Südbahn (österreichisches Netz) bestehende Ausmaß erhöht, wird die Südbahnverwaltung mit dem gleichen Tage der Wirksamkeit . . . auf das für die k. k. Staatsbahn neu eingeführte Ausmaß erhöhen.“ Punkt 6. Eine neue Normierung der Urlaube, Diäten, Ueberflungspauschalien und Zehrgelder wird im Laufe des Jahres 1908 erfolgen.“

Wir wissen, daß Punkt 1 auf unsere Forderung nicht direkt angewendet werden kann, aber wenn man schon wegen der Konkurrenz mit den Fahrzeiten nicht hinter der Geschwindigkeit anderer Bahnen bleiben kann, so muß man doch bedenken, daß man hierdurch die eigenen Zugbegleiter in ihrem Einkommen empfindlich schädigt, daß man für die Aufopferung, welche die Zugbegleiter darbringen und die ist wahrlich nicht klein, auch eine Entschädigung gewähren muß.

Wir sehen ganz gut ein, daß man bei einem Defizit von 8 bis 9 Millionen sehr sparsam sein muß, aber ein Betrag von einigen tausend Kronen, die dieses Verlangen ausmacht, wird das Defizit nicht wettenmachen und die könnte man bei einigen zu hohen Einkommen der übrigen Oberinspektoren, Direktions- zc. Kontrolloren, bei den teuren Regiebauten, die die Südbahn ausführt, bei manchen nicht notwendigen Diäten ersparen und damit wäre die größte Ungerechtigkeit, „die Entziehung des verdienten Arbeitslohnes“ beseitigt. Gut wäre auch das Ausrotten der Parasiten.

Die Generaldirektion der österreichischen Staatsbahnen hat schon im Jahre 1895 eingesehen, daß die Anrechnung der Uebernahmezeit nur ein Gebot der Notwendigkeit ist. Sie hat mit Erlass, Zahl 158.067, vom 18. November 1895 auch eine diesbezügliche Anordnung hinausgegeben.

Auf das hin gemäß dem Versprechen mit Zirkular 385 wäre auch die Südbahn moralisch verpflichtet, auch einen diesbezüglichen Erlass herauszugeben. Wir hoffen, daß unser hochverehrter Herr Generaldirektor so einsichtsvoll sein und diese Forderung als berechtigt anerkennen wird.

**Bahnärztliche Obforge um franke Eisenbahnbedienstete.** In Pilsen ereignete sich kürzlich folgender Fall: Am 9. März d. J. wurde im hiesigen Heizhaus der k. k. Staatsbahnen der Maschinenpuffer Peter Kraus dadurch tödlich verletzt, daß er durch eine vorfahrende Maschine an die Kohlenrampe angebrückt wurde. Nachdem ihm die erste Hilfe durch Herrn Dr. Wild geleistet wurde, wurde Kraus in das hiesige Krankenhaus transportiert, wo er dank seiner körperlichen Konstitution, sowie auch der ausgezeichneten Pflege, deren er sich im Krankenhaus erfreute, bis zum 19. April verblieb und als nicht geheilt seiner Gattin in häusliche Pflege übergeben werden konnte, mit dem strengsten Auftrage, daß er einer weiteren sorgfamen

ärztlichen Behandlung bedürftig ist. Kraus war schon über eine Woche zu Hause; einen Tag ist es besser, den anderen Tag schlechter, ein Bahnarzt hat sich aber bei diesem schwer kranken Menschen nicht sehen lassen. Bahnarzt Dr. Fenzl, in dessen Kanton die Gemeinde Doubrava, wo Kraus wohnt, gehört, hat die ärztliche Behandlung des schwer Kranken verweigert, angeblich darum, weil Kraus als Kranker noch nicht angemeldet ist! Die Frau Kraus, welche die größten Anstrengungen machte, um Hilfe für ihren Mann zu erlangen, hat Dr. Fenzl nachträglich den Krankmeldungszettel übermittelt, doch trotz aller Anstrengung gelang es der geängstigten Frau nicht, eine bahnrätliche Hilfe zu erlangen; keiner der Herren Bahnärzte hält es für notwendig, den verunglückten Kraus zu besuchen. So schaut also die Krankenversicherung der Bediensteten bei der k. k. Staatsbahndirektion Pilsen aus. Es ist auch sehr fraglich, ob der Unfall des Kraus, welcher allem Anschein nach zu einer weiteren Arbeit vollständig unfähig bleiben wird, überhaupt der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen zur Anzeige gebracht wurde und ob überhaupt die Heizhausorgane sich erinnern werden können, daß dem Maschinenpüher Kraus überhaupt etwas geschehen ist. Möglich ist bei diesen Pilsener Herrschaften alles!

Wir bringen diesen typischen Fall zur Kenntnis der Öffentlichkeit, des k. k. Eisenbahnministeriums und der Ausschüsse mitglieder der Krankenkasse der k. k. österreichischen Staatsbahnen und ersuchen die letzteren, energisch auf die sofortige Entfaltung dieses Dr. Fenzl aus dem bahnrätlichen Dienste zu dringen.

**Aus der Zirkulariensammlung der k. k. priv. Südbahn.** (Arbeiterurlaube.) Nach Zirkular 331 A 1908, Alinea 4, Punkt h) ist Arbeitern für die Zeit des ihnen zukommenden Erholungsurlaubes der für die in die Urlaubsdauer fallenden normalen Arbeitstage gebührende reine Taglohn auszusagen, wobei Akkordprämien und allfällige Nebengebühren (Meberzeitmehrerdienst, Fahrgeld z.) unberücksichtigt zu bleiben haben.

Im Interesse einer gleichmäßigen Handhabung dieser Bestimmung wird nun Nachstehendes verfügt:

1. Sonn- und Feiertage haben grundsätzlich nicht als normale Arbeitstage im Sinne des vorangeführten Zirkulars zu gelten, sind daher weder in die Dauer des normierten Erholungsurlaubes einzuzurechnen noch auch zu entlohnen. Nur bei Turnusarbeitern, im Bahnaufsichtsdienste ständig verwendeten im Taglohn stehenden Arbeitern und bei jenen sonstigen Arbeitern des Exekutivdienstes, welche regelmäßig auch an Sonn- und Feiertagen beschäftigt, beziehungsweise entlohnt werden, sind Sonn- und Feiertage in die Dauer des Erholungsurlaubes einzuzurechnen und mit dem einfachen Taglohn zu entlohnen.

2. Von dem für die Dauer des Erholungsurlaubes zur Auszahlung gelangenden Lohne ist der normale Krankenkassenbeitrag einzubehalten.

3. Einem Arbeiter, welcher im Urlaubsjahre, das ist vom 1. April eines Jahres bis 31. März des nächsten Jahres waffenübungspflichtig ist, darf ein Erholungsurlaub nur dann gewährt werden, wenn der Arbeiter von der Waffenübung in diesem Jahre entbunden worden ist.

4. Arbeiter, welche eine Waffenübung ableisten, erhalten für solche Tage, als sie Anspruch auf Erholungsurlaub hätten, den einfachen Taglohn ausbezahlt, wogegen aber für diese Tage die eventuelle Entlohnung nach Punkt IV, D des Zirkulars 385 A 1907 zu entfallen hat.

Auf Urlaube zum Zwecke der Ableistung einer Waffenübung ist die Bestimmung des Punktes 1 (nicht auch des Punktes 2) des vorliegenden Zirkulars sinngemäß anzuwenden, wobei selbstverständlich für normale Arbeitstage mit Ausnahme des unter 4. erwähnten Falles nur die im Zirkular 385 A 1907 festgesetzte Entlohnung flüssig zu machen ist.

Für die zur Reise vom Aufenthaltsorte des Arbeiters nach dem Einrückungsorte und zurück erforderliche Anzahl von Tagen ist die im Zirkular 386 A 1907 festgesetzte Entlohnung in gleicher Weise zu leisten wie für die Zeit der Waffenübung.

Wien, am 28. April 1909.

Die administrative Direktion:  
K a i z l m. p.

**Soziale Versicherung.** Ueber dieses Thema referierte Genosse Dusek aus Wien am 16. April in Neuern, am 17. in Eisenstein und am 18. in Furch im Wald in sehr gut besuchten Versammlungen.

**Von der k. k. Nordbahn.** Mit Zirkular 43 im 13. Stück, Amtsblatt ex 1909, wird die Ausbehnung der Instruktion Nr. V der k. k. österreichischen Staatsbahnen auf die Bediensteten der Nordbahn und der Nordbahnlebensmittelmagazine mit 1. März 1909 verlautbart. Nach dem Artikel 45 dieser Instruktion ist Wäsche unter jene Artikel gerechnet, welche nicht im Regiewege zur Aufgabe gebracht werden dürfen, und halten sich die meisten Expeditionsorgane streng darnach. Wir müssen aber bedenken, daß diese Organe auch nicht der Vorschrift gemäß vorgehen, sonst müßten sie bei Aufgabe von Wäsche den grünen Frachtbrief zurückweisen und die Auslieferung als Zivilgut verlangen. Nachdem aber der grüne Frachtbrief angenommen wird, und die Berechnung in Bezug auf die Einstellung der Gebühren weder als Regie noch als Zivil betrachtet werden kann, zeigt, daß die betreffenden Organe über den Sinn des Artikel 45 der Instruktion V im unklaren sind.

Der Hauptfehler in diesem Artikel ist der, daß es heißt: Zum Regietransport der Bediensteten der k. k. Staatsbahnen sind folgende Artikel zulässig: Alle im Haushalt nötigen Gebrauchs- und Verbrauchartikel (auch Stöckgeschirre) mit Ausnahme der im Punkt 5 näher bezeichneten Gegenstände.

Punkt 5 lautet:

Alle im Haushalt nötigen Gebrauchs- und Verbrauchartikel (mit Ausnahme von Kleidern, Schirmen, Schuhen, Wäsche, Konfektionsartikel, Möbel u. s. w.), und dies ist eben der strittige Punkt, weil hier im Punkt 5 — wir möchten sagen zufällig — auch das Wort Wäsche enthalten ist.

Daß hier Wäsche angeführt wird, bezieht sich aber wieder auf die im Anhang der Instruktion V befindliche Tabelle, wo im Punkt 23 angeführt wird, daß Kleider, Möbel, Baumaterial, Wirtschaftsgüter u. s. w. zu einer 50prozentigen Transportgebührenermäßigung befördert werden können, wenn im Gewichtswege nachgewiesen wird, daß der betreffende Bedienstete durch ein Clementarereignis (Feuer oder Ueberschwemmung) um seine Habe gekommen ist.

Daß in diesem Punkt 23 nicht mehr ausdrücklich Wäsche genannt wird, soll doch schon hinweisen, daß Wäsche als gebrauchte Bekleidung und zwar in einem geringen Gewicht von einem Bediensteten an einen Bediensteten, oder an ein Kind, oder an eine Wäscherin aufgegeben, doch selbstverständlich unter die täglichen Gebrauchsartikel eines Haushaltes rangiert.

Oder nicht? Dann ist es eben notwendig, daß diese Artikel besonders genannt werden, welche nebst den Verbrauchsartikeln (Lebensmittel) als Gebrauchsartikel bezeichnet sind. Es gibt keinen Artikel im Haushalt, der früher als Gebrauchsartikel bezeichnet werden kann als Wäsche.

Und wenn es wirklich so aufzufassen wäre, daß nach dem Wortlaut des Artikel 45 Wäsche im Regietransport nicht gestattet sein sollte, so muß es dennoch als bedauerlich bezeichnet werden, daß die maßgebenden Organe bei der Uebernahme von Wäsche, als gebrauchte bezeichnet, viel scharfer vorgehen, als es die Instruktion verlangt, in diesem Falle daher päpstlicher als der Papst sein wollen.

Und wo bleiben denn die Regiesendungen von Wäsche, welche die Substituten bei monatlangen Verweilen in einer Station an ihre Familien senden und umgekehrt. Sollen dieselben vielleicht für ihre Wäsche noch von den geringen Diäten die Transportgebühren bezahlen?

Wir bitten die Herren Scharfmacher um Antwort? Im übrigen ersuchen wir aber die meist schon älteren Herren, an solchen Stellen ihre Personalfreundlichkeit nicht in der verhärteten Handhabe der Instruktionen zu bekunden, indem sie sich die Paragrafen nach ihrer Fasson zurechtzichten, so daß die Befähigung in manchen Punkten nicht mehr als solche betrachtet werden kann, sondern als eine allgemein empfundene Härte.

**Korrespondenzen.**

**Wien XIV. (Heizhaus I.)** Durch die andauernd schlechten Witterungsverhältnisse der letzten Zeit hatten insbesondere die Kohlenarbeiter bei den diversen Bahnverwaltungen viel zu leiden. Am meisten dürften sich jedoch die Kohlenarbeiter der k. k. Staatsbahnen Heizhaus I in Wien zu beklagen haben, da dieselben den Unbilden des Wetters schuflos preisgegeben sind. Ueber zwei Jahre bitten und petitionieren die Leute bei allen möglichen Instanzen und Nemtern, um endlich die versprochenen Regenmäntel oder Kapuzen zu erhalten, leider bis jetzt vergebens. Als am 9. April d. J. unter Führung des Reichsratsabgeordneten Genossen Müller eine Deputation der Kohlenarbeiter bei Herrn Oberbaurat Willinger im Eisenbahnministerium, das von der Reichskonferenz ausgearbeitete Memorandum unterbreitete, versprach er, alles zu tun, was in seiner Macht liegt, doch von einer Durchführung ist nichts zu bemerken.

Die armen Teufel müssen immer noch bei einer 18stündigen Arbeit bis über den Knöcheln im Wasser stehend und bis auf die Haut durchnäßt, die Kohl aus den durch Regen gebildeten Wassertrümpeln herausfischen. Als Schutzhitze wird für 35 Mann ein 5 Meter langer und 3 1/2 Meter breiter Raum zugewiesen. In diesem Lotal werden die durchnässten Kleider getrocknet und in dieser stickigen Atmosphäre müssen die Kohlenarbeiter ihr fargeses Wohl einnehmen. Ebenso schlecht ist es mit den Wäschekämen bestellt. Will der Arbeiter seinen mit einer Kruste von Schweiß und Kohlenstaub überzogenen Körper reinigen, so muß er dies in einem gemeinamen Wäschekübel besorgen.

Dieselben traurigen Zustände finden wir bei den Kanalarbeitern. In einem Zeitalter, wo für Pferde, Hunde, ja sogar Katzen, Fürsorge getroffen wird und jede Vernachlässigung oder Quälerei geahndet und bestraft wird, läßt man die Kohlenarbeiter ohne jeden Schutz und Fürsorge 18 Stunden in dem schrecklichsten Wetter roboten.

Die Kleider und Schuhe faulen diesen Arbeitssklaven förmlich vom Leibe und solchen Menschen verweigert das Eisenbahnministerium jede Bekürzung der Arbeitszeit.

Will man die Kohlenarbeiter etwa dazu zwingen, eines schönen Tages eine Promenade vor einem gewissen Hause auszuführen?

**Wiener-Neustadt. (Heizhaus.)** Nun ist es höchste Zeit, daß wir uns einmal mit unserem Heizhauschef Herrn Dluhy befassen, denn diese Behandlungsweise gegenüber seinem Personal übersteigt schon alle Grenzen. Wir wollen diesmal noch keine speziellen Fälle anführen, bringen aber Herrn Dluhy hiermit zur Kenntnis, daß die Geduld des gesamten Personals nun zu Ende ist. Sollten diese Zeiten fruchtlos sein, so werden wir diese ganze Schandwirtschaft mit ihrem empörenden Strafsystem unbarbarisch an den Pranger stellen und sollten wir eine eigene Instruktion in unserem Fachblatt benötigen. Auch werden wir bei dieser Gelegenheit unseres Soucheffs Herrn W. nicht vergessen, derselbe möge ein paar Jahre zurückdenken, als er selbst noch Führerdienst leistete, ob er da auch so pünktlich und ordnungsliebend war; wäre er stets damals so überwascht worden, wie es heute seine Regel ist, so wäre derselbe ganz sicher nicht auf seinem heutigen Posten. Also etwas sachte, Herr W., denn ein altes Sprichwort sagt: „Wer Butter auf dem Kopfe hat, soll nicht in die Sonne gehen“.

**Deutsch-Wagram. (Zustände in der Filialwerkstätte der k. k. Nordbahn.)** Seit dem Jahre 1908 besteht in Deutsch-Wagram eine Filialwerkstätte der k. k. Nordbahn während der Sommermonate, wo Arbeiter aus der Wagenwerkstätte von Floridsdorf verwendet werden. Diese Arbeiter zwingt man, daß sie in Wagram wohnen müssen, trotzdem Gelegenheit wäre, daß dieselben täglich nach Wien fahren könnten, ohne bei der Arbeitszeit einen Verlust zu erleiden, doch verweigert man ihnen die täglichen Arbeiterfreikarten ohne Grund; ja, man erklärt sogar, wenn einer oder der andere nicht hinausziehen will, daß man ihn entlasse, trotzdem die Zahl der hier in Betracht kommenden nur eine geringe ist, denn es arbeiten nur 9 Schlosser, 7 Tischler, 3 Schmiede, 1 Anstreicher und 2 Nachtwächter. Auch kann die Entfernung keine Rolle spielen, da sie überhaupt nur von Floridsdorf bis Wagram 13 Kilometer und die Fahrzeit 23 Minuten beträgt.

Wir können nicht glauben, daß die Werkstättenleitung von Floridsdorf hier im Auftrag der Direktion handelt, weil wir eine solche Brutalität dem gegenwärtigen Direktor gar nicht zumuten. Wenn schon auf Grund der Werkstättenordnung jede Arbeitsleistung vom Arbeiter verlangt werden kann, so möchten wir uns die Frage erlauben, auf Grund welcher Vorschriften das Wohlwollen der Arbeiter verlangt wird, indem wir in der Arbeitsordnung in dieser Beziehung nichts finden, wo man Arbeiter zwingen könnte, wo sie wohnen müssen.

Die Werkstättenleitung hätte gewiß alle Ursache, diesen Bediensteten etwas mehr Entgegenkommen zu zeigen, schon mit Rücksicht auf ihre Arbeitsleistung.

Sind doch dieselben jedem Witterungsverhältnis ausgesetzt, da die Arbeit im freien Feld verrichtet werden muß und weder eine gedeckte Halle oder ein Werkstättenraum überhaupt vorhanden ist, aber auch sonst für vorübergehenden Schutz, wie Regenmäntel oder sonst irgend etwas nicht genügend vorgesorgt ist.

Auch schon die Leistungsfähigkeit dieser Arbeiter sollte die Werkstättenleitung veranlassen, den Wünschen der Arbeiter mehr Entgegenkommen zu zeigen, da doch ein höherer Beamter seinerzeit sagte, daß 60 Wagen laufende Reparatur täglich gemacht werden müssen und dank der Antreiberklünste so manchen Vorgesetzten es schon heute auf täglich 90 Wagen gebracht wurde (laufende Reparatur).

Dann ist es uns weiter unbegreiflich, warum man bei diesen Arbeitern mit den Fahrkarten eine Ausnahme machen will, da doch Arbeiter, welche in Wagram wohnen und in Floridsdorf in den Werkstätten arbeiten, die Fahrkarten zur täglichen freien Hin- und Retourfahrt bekommen.

Wir wollen hoffen, daß in dieser Beziehung Remedur geschaffen wird. Bei dieser Gelegenheit wollen wir zugleich über die Arbeitsleistung ein Wort verlieren.

Es wird gewiß die Direktion einen Wert darauf legen, daß Reparaturen nach Möglichkeit auf das gewissenhafteste ausgeführt werden sollen und auch der Ansicht sein, daß eine schleuderbare Arbeit keinen Wert besitzt. Da möchten wir ersuchen, den dort hausenden Unterwerkführer auf seinen unvorsetzten Vorgang aufmerksam zu machen, denn dieser erklärt ganz offen, nur recht viel zu machen, schaut die Arbeit aus wie immer, er wird es schon verantworten, wenn auch schleuderhaft gearbeitet wird.

Dadurch wird nicht nur der Arbeiter ausgebeutet und drangaliert, sondern es leidet auch der Betrieb, da solche Arbeiten nicht nur schlecht gemacht werden, sondern das Doppelte

kosten, als wenn sie gleich anständig und ordentlich gemacht würden und auch die Arbeiter werden zur Gleichgültigkeit und Schlamperie angepornt.

Der Werkstättenleitung würden wir überhaupt empfehlen, diesen Maruscha, dies der Name des betreffenden Unterwerkführers, auf eine Puszta wohin zu versetzen, dort würde er mit einer Peitsche in der Hand ein ganz nützliches Subjekt abgeben; für einen Unterwerkführer befähigt er nicht die geringste Eignung.

Zum Schluß sei noch darauf verwiesen, daß auch die Arbeiter der Filialwerkstätte keine Ausnahmenseelen sind, daß auch ihnen jede Woche frische Handtücher gebühren. Auch mit Rücksicht auf ihre schmutzige Arbeitsleistung. Auch ersucht es geboten, daß ihnen Zirkulare, die in den Werkstätten affiziert werden, in geeigneter Weise bekanntgemacht werden.

**Wessely a. d. March. (Staatsbahngesellschaft.)** Wie bekannt, hat seinerzeit die Generalinspektion die Strecken der österr.-ung. St. E. G. einer eingehenden und gründlichen Revision unterzogen und dabei Sachen gefunden, für die man einen gewöhnlichen Bediensteten im Sinne des § 335 St.-G. einer sehr strengen Bestrafung zugeführt hätte. Auf den Herrn Raubritter von Tauszig scheint aber die Macht der k. k. Generalinspektion nicht hinanzureichen und so wurde uns angeordnet, die beanstandeten Strecken schleunigst in guten Stand zu setzen, welcher Auftrag eine intensive Bautätigkeit auf den Linien der St. E. G. hervorrief und Herr v. Tauszig etwas tiefer in seinen Geldbeutel greifen mußte. Das war sehr lobens- und anerkennungswert, schade nur, daß die hohe k. k. Generalinspektion es nur bei der Revision des toten Materials bewenden ließ und nicht auch ihre Aufmerksamkeit dem lebenden Material zuwendete.

Auch bei dieser Revision hätte die hohe Behörde Sachverhalte gefunden, die ebenfalls Grund zu einem scharfen Einschreiten gegeben hätten.

Fern von dem Hauptverkehr führen die Bediensteten der Brunn-Marapastrecke und der Lotalbahn Wien-Büchel (Station der Nordbahn) und Wien-Stadt ihre kümmerlichen Dasein. Hier entfaltet das Tauszig-Regime die Ausbeutung in seiner ganzen fürchterlichen Brutalität. Vor Jahren mußten wir doch die fürchterliche Tatsache registrieren, daß ein Bediensteter dieser reichen Bahn nach der Diagnose des Bahnarztes an Hungerthypus gestorben ist, und wer die Entlohnung dieser armen, unausgelasteten, vom Meritokratismus und den Schnapsjuden durchsuchten slowakischen Bevölkerung kennt, den nimmt es nicht wunder, daß solche Fälle sich ereignen können, ja man wundert sich schier, daß so wenig solcher Fälle bekannt werden. Doch nicht nur die armen slowakischen Tagelohnarbeiter, sondern auch die stabilen Arbeiter und Bediensteten müssen hier zur größeren Ehre und Fülle des Tauszig-Beutels bis zur Vermuthlofigkeit schuften.

Von Wessely a. d. March wird uns geschrieben, daß das Maschinenpersonal einen Turnus hat, der an die physische Kraft des Personals die größten Anforderungen stellt. Der Turnus ist auf vier Tage verteilt und zwar:

- 1. Tag: Zug 2793 Abfahrt von Wessely a. d. March um 6 Uhr 20 Minuten früh.
- 2. Tag: Zug 2766 Ankunft in Wessely a. d. March um 2 Uhr 55 Minuten nachmittags.
- 3. Tag: Zug 2765 Abfahrt von Wessely a. d. March um 5 Uhr früh und retour Zug 2772, (Ankunft in Wessely a. d. March um 8 Uhr 15 Minuten abends. Gewöhnlich ist dieser Zug verspätet und kommt mitunter auch um 11 Uhr nachts in Wessely an.)
- 4. Tag: Frei und sodann wieder vom Anfang.

Wenn man bedenkt, daß das Maschinenpersonal und speziell der Heizer um ein bis zwei Stunden früher zum Zuge kommen muß, daß nach der Ankunft des Zuges das Feuer der Maschine ausgerissen und die Maschine sodann wieder ausgerüstet werden muß, so dauert die eigentliche Dienzeit und das speziell am dritten Turnustag normal 15 Stunden 15 Minuten, in Verpflanzfällen bis zu 22 Stunden! Ist das menschlich, und vor allem: Ist das verkürztes? Darauf möge die k. k. Generalinspektion die Antwort erteilen.

Nicht besser ist das Zugbegleitungspersonal in Runowitz behandelt; auch hier ist eine vier tägige Turnuseinteilung:

- 1. Tag: Von 12 Uhr mittags bis 10 Uhr abends.
- 2. Tag: Von 3 Uhr früh bis 8 Uhr früh, sodann Ruhe in Marapast bis 7 Uhr abends; dann Abfahrt und Ankunft um 11 Uhr nachts in der Domizilstation.
- 3. Tag: Von 4 Uhr früh bis 12 Uhr 22 Minuten mittags.
- 4. Tag: Von 4 Uhr früh bis 10 Uhr abends; dann ad infinitum.

Mit einer Partie mehr könnte man einen menschenwürdigen Turnus schaffen, aber das kostet zu viel Geld.

Das Zugbegleitungspersonal in Wien hat Tramwaydienst, das heißt, das Personal ist jeden Tag von 4 Uhr 50 Minuten bis 11 Uhr abends im Dienst und hat bloß einmal im Monat einen Tag frei. Mit Einstellung von nur zwei Zugführern ließe sich der Dienst so regeln, daß man die Lizenzen auf eine Vormittags- und eine Nachmittagsstour trennen könnte, wodurch das Personal wenigstens halbwegs anständige Ruhezeit bekommen würde. Auch das geht nicht, denn zwei Zugführer kosten ebenfalls viel Geld.

Wir müßten unser ganzes Blatt in Anspruch nehmen, um alle Mißstände, die auf dieser Strecke herrschen, aufzudecken; wir beschränken uns nur noch auf die Konstatierung der Tatsache, daß die Arbeiter und Heizer des Heizhauses sowie das provisorische Zugbegleitungspersonal der Station Wessely a. d. March, trotz ihrer bis 15 jährigen Dienzeit noch immer nicht als Mitglieder im Provisionsfonds aufgenommen worden sind. Das betreffende Personal ersucht uns um Rat. Nun hier ist er. An dieser Schlamperie sind vorwiegend die zwei betreffenden Chefs — mit deren werten Persönlichkeiten wir uns noch näher befassen werden — schuldtragend, indem sie einfach solche Gesuche ganz widerrechtlich in den Papierkorb werfen. Wir fordern das Personal auf, uns sobald als möglich ihre Namen, Dienstzeit, den Zeitpunkt ihres Eintrittes in die Dienste der St. E. G. und das genaue Datum, wann es die Gesuche den Vorständen übergeben hat, einzufenden, damit wir das Nötige veranlassen können.

Und nun noch ein Wort an das k. k. Eisenbahnministerium. Die St. E. G. ist nunmehr Eigentum des Staates und wird auf seine Rechnung betrieben. Wir erlauben uns, an das k. k. Eisenbahnministerium die Anfrage zu richten, ob es nicht geneigt wäre, einen unparteiischen und energischen Mann auf die Marapastrecke zu entsenden, der die Dienstverhältnisse studieren und dem Eisenbahnministerium einen objektiven Bericht erstatten würde. Er müßte sich aber nach dem Grundfab: Auditor et altera pars halten und nicht nur bei den Herren Chefs, sondern auch bei dem Personal Umfrage halten; dann wird das Eisenbahnministerium die volle und ganze Wahrheit erfahren, die daselbst jedenfalls veranlassen wird, Wandel zu schaffen.

**Abrefina. (Zustände im Heizhause.)** Seit dem Eintreffen des Inspektors Grundner, als Referenten der Zugförderungsabteilung zum Betriebsinspektorat Triefst (Südbahn), verpörrte mancher seiner untergeordneten Bediensteten die Launen dieses Herrn. Für jede Kleinigkeit, welche im Dienste begangen wird, bestraft dieser Despot ohne Rücksicht seine Bediensteten ohne viel nachzudenken, mit 5, sogar mit 10 Kr., was vor seinem Eintreffen nie der Fall war.

Als vor dem Eintreffen des Inspektors Grundner zum Betriebsinspektorat Triefst sowie auch des bekannten Technikers Heizhausleiters Ticharre, wurde dem bereits 17 Jahre im Abrefina stationierten Maschinen Genossen Steinogler die Besorgung des Wassers für das Feldreservoir der Station

Nabresina überlassen. Durch diese lange Zeit ist nie der Fall vorgekommen, daß im Feldreservoir ein Wassermangel konstatiert worden wäre.

Nur nach dem Eintreffen des Inspektors Grundner wurden verschiedene Neuerungen mit Bezug auf die gebotene Deconomie getroffen, und zwar auf Grund der Anordnungen, welche der Heizhausleiter Tscharre ausgedacht hat. Es wurde demzufolge angeordnet, daß Genosse Steinkogler nach dem Wasserhebewerke „Aurifina“, um ihm eine Stunde Ueberdienst abzuschnappen, des morgens eine Stunde später pumpen gehen muß.

Am 16. Oktober 1908 haben sich die Folgen der wahnwitzigen Anordnungen des Heizhausleiters Tscharre gezeigt. Schnellzug Nr. 2 konnte am selben Tage infolge Wassermangels nicht das nötige Wasser nehmen, obwohl die Vorchrift besteht, daß genannter Zug sich in der Station Nabresina mit Wasser versorgen muß. Um keine Verpätung zu erleiden, fuhr der Lokomotivführer auf eigenes Risiko bis Sessana, wo er ein wenig Wasser nahm, sodann fuhr er bis Duada, wo er sich endlich mit der nötigen Wassermenge ausrüsten konnte.

Mit dem dem Schnellzug Nr. 2 nachfolgenden Güterzug Nr. 906 ging es aber nicht, da der Lokomotivführer der Schiebelokomotive infolge Wassermangel die Fahrt nicht fortsetzen wollte. Der Zug erlitt dadurch eine bedeutende Verletzung, fuhr aber nach langen Unterhandlungen trotzdem bis Prosecco fort, wo sich endlich die Schiebelokomotive auch mit dem nötigen Wasser ausrüsten konnte.

Selbstredend wurde die ganze Schuld seitens des Heizhausleiters Tscharre dem Genossen Steinkogler in die Schuhe geschoben, obwohl Tscharre der faktisch Schuldtragende war. Ins Gewicht fallend ist es auch, daß der Heizhausleiter am 15. Oktober 1908 abends, (das ist einen Tag vorher) den Vorheizer Zidarić durch den Genossen Steinkogler in seine Stanzlei rufen ließ, wo die beiden (Zidarić und Tscharre) hinter verschlossenen Türen im Finstern konversierten; was die beiden sprachen, konnte der vor der Tür wartende Genosse Steinkogler nicht hören. Als Vorheizer Zidarić aus der Stanzlei des Heizhausleiters kam, machte ihn Genosse Steinkogler aufmerksam, daß er laut „höherem“ Auftrag von 3 Uhr morgens weiter jede halbe Stunde sich über den Wasserstand im Feldreservoir überzeugen soll und ihn behufs rechtzeitiger Füllung des Feldreservoirs im Notfall wecken soll. Darauf antwortete der Vorheizer Zidarić, daß er, wenn er nicht vergessen wird, da er inzwischen auch anderen Dienstesobliegenheiten nachkommen muß, den Wasserstand kontrollieren wird.

Diese Antwort kam dem Genossen Steinkogler gleich verdächtig, sogar zweideutig vor, er ging sodann zur Ruhe mit der Versicherung, daß er, falls das Wasser im Reservoir sinkt, rechtzeitig vom Vorheizer Zidarić geweckt wird.

Der strikte Auftrag, welchen bis damals die diensttunenden Vorheizer des Heizhauses Nabresina stets pünktlich ausführten, wurde am 16. Oktober 1908 früh von Zidarić vollständig unterlassen.

Es sind barauf mit dem Genossen Steinkogler seitens des Betriebsinspektors fünf Protokolle angenommen worden, welche natürlich sich stets für den Genossen Steinkogler belastend erwiesen haben. Nach dem dritten Protokoll erstattete Genosse Steinkogler eine schriftliche Eingabe an die Maschinen- und Direktionsprotokoll anforderte leider erschien aber wieder der Inspektor Grundner und nahm neuerlich mit dem Genossen Steinkogler ein Protokoll auf. Nach vor den Protokollaufnahmen strafe man den Genossen Steinkogler als den angebliehen Sünder mit einer Geldstrafe von „10 Kr.“, natürlich konnte derselbe die Strafe nicht anerkennen und so ruht der Gehalt des Genossen Steinkogler per November 1908 samt der 10 Kr.-Strafe interessenträgend in der Kasse der Heizhausleitung in Nabresina.

Nach langem Studieren wurde endlich Genosse Steinkogler vom Maschinendienste im Wasserhebewerk in Aurifina abgezogen. Dies genügt jedoch nicht, Inspektor Grundner verpackt sogar dem Genossen Steinkogler, daß er ihn nicht nur von der Unterbeamtenkategorie in die Dienerkategorie, sondern auch im Gehalt degradiert wird.

Die gebotene Deconomie ist bei dem Betriebsinspektorat der Südbahn in Krietz so weit geschritten, daß man bei dem Genossen Steinkogler monatlich 2 Kr. zu ersparen versucht, während der Heizhausleiter Tscharre täglich für seine häuslichen Arbeiten einen, öfter sogar zwei Arbeiter, für das Klopfen der Teppiche, Reinigung des Bettzeuges, Tragen des Wassers, Holz und Kohle, Putzen der Lampen und Schuhe, für sich verwendet, welches Tun und Treiben von niemandem gesehen und gehört werden will. Neugierig sind wir, was eigentlich die Generaldirektion der Südbahn oder die Maschinenleitung dazu sagen wird?

**Lundenburg.** Der Bahnmeister Huber in der Strecke Bernhartsthal-Hohenau macht sich zur Aufgabe, durch besonders verschärfte Maßregeln und eigenmächtige Spezialverfügungen die bereits total verlorene Achtung bei seinen Untergebenen zu erzwingen. Es besteht bei allen Wahnabteilungen eine festgesetzte Zeit von einer halben Stunde als Frühstückspause. Nur der Bahnmeister Huber beschränkt dieselbe auf 10 bis 15 Minuten, so daß dem armen Teufel nicht einmal so viel Zeit bleibt, sein Stück Brot hinunterzuwürgen und einen Schluck Wasser zu nehmen, denn wenn es einmal heißt anfangen, dann kann der Strampfen oder die Schaufel nicht mehr aus der Hand gelegt werden, besonders bei Auswechslungen.

Herr Bahnmeister Huber, Sie sind uns schon zu alt, um Sie erst belehren zu müssen, aber wir glauben, etwas mehr Menschengefühl hätten Sie sich doch schon aneignen sollen bei dem langjährigen Anblick Ihrer sich schindenden Oberbauarbeiter, besonders in der Zeit der Gelseisenauswechslung.

Auch werden wir demnächst ein Wort reden müssen über Ihre bereits mehr als 20 Jahre schindenden Arbeiter, welche in demselben Tagelohn stehen, welcher heute für die Neuaufgenommenen als Anfangslohn besteht.

**Böckstein.** (Zauernbahn.) Im Februar d. J. wurde eine Anzahl von Bediensteten nach Böckstein versetzt, die sich über die dort vorgefundenen Naturalwohnungen wie folgt äußern:

Die Wohnungen bestehen aus einem Zimmer, 5 Meter lang, 2 1/2 Meter breit, die Küche 2 1/2 Meter lang und 2 1/2 Meter breit.

Es ist weder Keller noch Holzlage vorhanden, so daß man verschiedene Gegenstände noch in den Wohnräumen unterbringen muß, damit selbe nicht gestohlen werden. Für diese kleinen Unterkünste müssen wir unser Quartiergeld von 17 Kr. monatlich zahlen. Zum größten Verdruss sind wir gezwungen, die von der Bauunternehmung zurückgelassenen, jetzt vollständig abgemagerten Wägen als unliebliche Mitbewohner zu übernehmen.

Das Personal in Böckstein gibt sich der Hoffnung hin, daß die künftige Staatsbahndirektion in Villach eine Verbesserung der Wohnungen vornehmen lassen muß, denn auf einer Gebirgsstraße, wo neun Monate Winter herrscht, gehören vor allem anständige Wohnungen mit heizbaren Öfen und Küchen mit ordentlichen Herden. Wir erwarten mit Sehnsucht die versprochenen Verbesserungen.

**Gänserndorf.** (Wirkliche Dummheit oder Arretiererei.) Wie idyllisch sich oft das Verhältnis zwischen Vorgesetzten und unorganisierten Arbeitern gestalten kann, beweist uns eine wahre Begebenheit, die uns von gut verbürgerter Seite zukommt. Ein höherer Vorgesetzter am Strafhofe kommt bei einer Postenreife auf einen in ziemlich ungeschickter Poseure stehenden Beschäftigten zu und es entwickelt sich folgender Dialog: Vorgesetzter: „Sie scheinen aus Auersthal zu sein?“ — Beschäftigter: „Ja!“ — Vorgesetzter: „Da sind Sie auch dumm?“ — Beschäftigter: „Ja!“ — Vorgesetzter: „Das sieht man Ihnen an, nicht wahr?“ — Beschäftigter: „Ja-wohl!“ — Vorgesetzter: „Wie stehen Sie überhaupt da, wenn Sie mit einem Vorgesetzten sprechen? Wie halten Sie die Fahne?“

Steden Sie dieselbe in den Mund, wenn Sie sie nicht vorjährigsmäßig zu halten verstehen.“ — Der Arme hätte auch wirklich die Fahne in den Mund geschoben, wenn ihm nicht seine Mitkollegen mit den Augen und Händen zugewinkt hätten und die Signalfahne nicht doch zu groß wäre. Bald wäre er jedoch vor lauter Ehrfurcht dabei noch in die Erde gesunken. Unter Welchen auch leicht verständlich.

**Selzthal.** (Erholungsurlaub.) Am 6. Mai wurde das Personalkommissionsmitglied Pfatschacher mit noch drei Kollegen bei Herrn Hofrat Wagner vorstellig, um eine Regelung der Erholungsurlaube für die Bediensteten zu erwirken. Durch den Erlaß vom 19. Juli 1907, Zahl 36.684 werden die Dienststellen beauftragt, alljährlich in den größeren Personalstationen eine Konsignation über die beabsichtigte Ausnützung der Erholungsurlaube auszuarbeiten und vorzulegen. Dieser Erlaß wird jedoch in der Station Selzthal in keiner Weise respektiert und die Folge davon ist, daß viele Bedienstete den Erholungsurlaub entweder gar nicht oder zu einer ungünstigen Zeit ausnützen können.

Die Erlässe werden doch zu dem Zwecke herausgegeben, um in den Stationen von den Beamten und Bediensteten gelesen, und, was die Hauptsache ist, auch eingehalten und durchgeführt zu werden.

Oder sollte das, was in anderen Stationen bereits eingeführt und sich als durchführbar erwiesen hat, in Selzthal nicht möglich sein?

Die Erholungsurlaube sind für die Bediensteten und deren Familien von zu großer Bedeutung, darum werden wir uns zu wehren wissen.

**Wittmannsdorf.** Bei der hiesigen stark frequentierten Uebersehung der Wiener-Neustädterstraße wurde schon vor ein paar Jahren eine Schutzhütte projektiert. Es wird dort von 5 Uhr früh bis zirka 11 Uhr nachts mit einer höchstens zweistündigen Ruhepause verschoben, dann verkehren ohne die Maschinenfahrten an einem Wochentag mindestens 25 Züge und ist der arme Wächter jahraus jahrein jeder Witterung preisgegeben. Werden die Wächter beim Bahnerhaltungsamt Herrn Inspektor Sappert vorstellig, so verbrühet er sie immer mit den Worten: „Ja, ja, die Hütte wird jetzt gemacht, sie ist schon bewilligt.“ Es ist überhaupt bei der Bahnerhaltungssektion Leobersdorf das hinausgeschoben solch dringender Arbeiten auf der Tagesordnung. So ist die Magazinstrampe in Wittmannsdorf in einem derartigen Zustand, daß sich die Arbeiter beim Fahren mit der Nadel furchbar martern müssen und auch viel länger brauchen. Der Grund, daß solche notwendige Kleinigkeiten jetzt immer auf die lange Bank geschoben werden, dürfte darin liegen, daß Herr Inspektor Sappert im 37. Dienstjahre steht und sozusagen von der Gnade der Direktion abhängt, daß er überhaupt noch Dienst machen darf. Wenn solche für den blauen Bogen überreiche Herren durchaus nicht in den wohlverdienten Ruhestand gehen wollen, so soll man ihnen eine Beschäftigung zuweisen, wo der Dienst und das Personal nicht darunter leidet. Auch der Nachfolger eines solchen überreifen Herrn hat dann einen schweren Standpunkt, wenn unter seinem Vorgänger so viele notwendige Arbeiten zurückbleiben und er soll dann den Kredit nicht überschreiten.

**Wolkersdorf.** (Wichtigstellung.) Die in Nr. 14 vom 10. Mai d. J. enthaltene Notiz über den Bahnmeister Herrn Schritter entspricht, wie uns von vertrauenswürdigster Seite mitgeteilt wird, nicht den Tatsachen und wir nehmen keinen Anstand zu erklären, daß wir unrichtig informiert wurden. Infolgedessen sind die in dem Artikel enthaltenen Beschuldigungen gegenstandslos geworden.

**St. Veit an der Glan.** (Cerne u. Komp.) Am 23. und 24. April d. J. tagte in Wien die Generalversammlung österreichischer und ungarischer Lokomotivführer und nahm einen uns bestreidenden Verlauf. Schon lange vor der anberaumten Tagung dieser Versammlung wurde leider von einigen in Mittelsteld domizilierenden Mitgliedern der genannten Körperschaft unter den Kollegen unseres Heizhauses eine lebhafteste Agitation gegen den Verein betrieben; eine andere Vereinsleitung sollte gewählt werden, das Sachblatt sollte nicht mehr abonniert werden u. s. w. Damit diese im Verein schädigende Agitation auch unter unseren Kollegen mehr Anklang finden sollte, schenkte man sich nicht, die unwahre Behauptung aufzustellen, daß die alten Rechte der Mitglieder angefaßt werden sollten. Ja, man machte sogar Stimmung, aus dem Verein auszutreten und trug sich mit dem lächerlichen Plan, gegebenenfalls einen eigenen Verein in unserem Direktionsbezirk zu gründen. Daß dadurch ein Teil der Kollegen begreiflicherweise in Aufregung geraten ist und wir Mitleid hatten, die erregten Gemüter zu besänftigen, ist erklärlich. Zur Generalversammlung wurden die erbittertesten Gegner der Organisation und der Vereinsleitung von Mittelsteld, Cerne, Döschner und Dürminger, entsendet.

Nach Bericht unserer Delegierten konnten wir vorerst diesen Herren allerdings die Anerkennung nicht versagen, daß sie sich während der Versammlung anständig benommen haben, ja wir glaubten mit Genugtuung konstatieren zu können, daß insbesondere Herr Cerne nun die vollste Ueberzeugung hatte, wie ungerechtfertigt seine Angriffe gegen die Organisation und die Vereinsleitung waren. Wir gaben uns nun der Hoffnung hin, daß die genannten Herren nach ihrer bei der Versammlung gewonnenen Eindrücke in Zukunft bekehrte sein werden, die Anfeindungen der organisierten Vereinsmitglieder zu unterlassen und dadurch ein einträchtiges, gemeinsames Zusammenwirken zu ermöglichen. Leider haben wir uns getäuscht. Von der Versammlung zurückgekehrt, fühlen sich die drei schon wieder als die Herren der Situation. Wie allgemein bekannt, wurde die Obligationierung des Sachblattes fast einstimmig angenommen. In ihrem Eigensinn behaupten nun die Herren Mittelstelder Delegierten, falls sie für diesen Antrag nicht gestimmt hätten, daß er nicht durchgegangen wäre. Eine beratige Entstellung der Tatsachen ist, gelinde gesagt, komödiantenhaft. Erst wird gegen den Bezug des Blattes Stimmung gemacht und nun wollen die Herren glaubhaft machen, daß wir es ihnen zu danken haben, wenn das Blatt obligatorisch eingeführt wird. Wir sehen nun klar, daß die drei Herren aus Mittelsteld in der mehrerwähnten Versammlung nur zu gut wußten, daß es für sie nach dem Vorhergegangenen von größtem Vorteil ist, scheinbar mit der Majorität zu stimmen und ihre wahren Absichten zu verbergen. Möge Herr Cerne und seine Getreuen einerseits nur weiter ihre Agitation gegen die Organisation betreiben, andererseits doch die Früchte, die von ihr gepflückt werden, mitgeteilen, uns kann es recht sein. Es wird unter uns doch vorwärts gehen, trotz alledem.

**Juana.** (Ungläcksfall.) Am 12. Mai d. J. verunglückte in der Station Jglau der Aushilfskondukteur Johann Singer, 25 Jahre alt. Derselbe war erst seit 14 Tagen im Bahndienst tätig und dürfte mit den Gefahren des Eisenbahnwesens noch nicht vertraut gewesen sein. Beim Aufsteigen der Schlußsignale kam derselbe zwischen die Buffer und wurde demselben der Brustkorb eingedrückt.

Ein junges, hoffnungsvolles Menschenleben hat hier sein vorzeitiges Ende gefunden.

**Schredensheim.** (Ein von den Genossen getriebener Mißbrauch des Ehrenwortes.) Unter dieser Spitzmarke ist im vorliegenden „Deutschen Eisenbahner“ ein Artikel enthalten, welcher in einer Weise verfaßt wurde, die ganz dem Wesen und Charakter jener hiesigen deutschen Eisenbahner entspricht, die sich immer als die maßgebenden Personen des Reichsbundes betrachten, wenn es gilt Sozialdemokraten zu verleumben, oder eine von Sozialdemokraten geschaffene Verbesserung wieder zunichte zu machen.

Wie es sich mit dem Mißbrauch des Ehrenwortes eigentlich verhält, soll hier dargestellt werden. Es soll dann der Beurteilung jedes einzelnen überlassen sein, ob eine Vorgangsweise, wie die der hiesigen Reichsbändler zum Nutzen des Personals sein kann.

Schon in den vorjährigen Sitzungen der Personalkommission sind die Genossen Bauer und Paul dafür eingetreten, daß bei der Aufstellung der Turnusse Vertrauensmänner beigezogen werden.

Diesem Gutachten wurde insoweit Folge gegeben, daß die Stationsvorstände aufgefordert wurden, bei der Aufstellung der Turnusse sich mit den Zugbegleitungspersonal ins Einvernehmen zu setzen.

Besser wäre es wohl gewesen, wenn eine geregelte Wahl von Vertrauensmännern stattgefunden hätte.

Nun wurden anlässlich der Aufstellung von Turnussen für den 1. Februar die Genossen Bauer und Paul vom Herrn Vorstand aufgefordert, sich mit dem Personal zu verständigen.

Genosse Paul berief eine § 2-Versammlung im Vereins-hause ein. Zugleich ersuchte er die Genossen, denen die Verteilung der Einladungen zu dieser Versammlung aufgetragen wurde, dieselben an sämtliche Zugbegleiter, ohne Unterschied der Partei zu verteilen.

Die Versammlung war auch von zirka 60 Zugbegleitern besucht und wurde in derselben ein vom Genossen Paul vorgelegter Turnus für die Zugparteien mit drei Abänderungen einstimmig angenommen. Mit der Vorlegung wurden die Genossen Bauer, Strupp und Paul betraut.

Der Reichsbund hatte es vorgezogen, einen Tag zuvor eine Versammlung einzuberufen und sollen in derselben acht Zugbegleiter anwesend gewesen sein.

Daß die Mitglieder des Reichsbundes Einladungen zu unserer Versammlung tatsächlich erhalten haben, ergibt sich schon daraus, daß einige erklärt haben, sie wären nur deshalb nicht in die Versammlung gekommen, weil dieselbe im Vereins-haus stattgefunden habe.

Bei der Vorlegung waren die Mitglieder des Reichsbundes Baumann, Hergner und Kirisch anwesend, welche je einen Turnus für Zugpartien, Manipulanten und Ergänzungs-kondukteure vorlegten.

Mit welcher Sorgfalt diese Turnusse ausgearbeitet waren, kann daraus ersehen werden, daß im Turnus für die Ergänzungs-kondukteure nach Zug 153 von Rimbürg den nächsten Tag gleich Zug 150 eingestellt, so daß nach der angestrengten Tour, nach sechs Stunden frei, schon wieder eine Tour nach Rimbürg gewesen wäre.

Den von Genossen Bauer und Paul vorgelegten Turnus für die Zugpartien empfahl der Herr Vorstand selbst zur Annahme, weil in demselben die Ruhezeiten günstiger gestellt waren. Die Mitglieder des Reichsbundes waren auch damit einverstanden.

Bezüglich des Manipulantenurnusses sei nur noch erwähnt, daß der Herr Vorstand selbst mitteilte, einen Turnus mit 24 Manipulanten in Vorlage zu bringen.

Die Reichsbändler Hergner und Kirisch legten einen Turnus mit 23 Manipulanten vor und erklärten, wenn mehr Manipulanten sind, dann verdienen sie weniger.

Die Herren haben sich in der Demagogie schon recht gut ausgebildet. Für sich verlangen sie einen Turnus, in welchem mehr verdient wird, für andere einen Turnus, in welchem weniger verdient wird. Nach unserer Meinung muß man den Grundsatz „für alle gleich“ vertreten.

Nun zu dem Mißbrauch des Ehrenwortes. Als später, anlässlich Vorlegung von Sommerturnussen, die Genossen Bauer und Paul zum Herrn Souchej Steinbrecher gerufen wurden, erklärten dieselben, daß sie die Ausarbeitung der Turnusse als keine Parteisache, sondern als eine gemeinsame Angelegenheit des gesamten Zugbegleitungs-personals betrachten. Aus diesem Grund sind die Mitglieder des Reichsbundes auch schon zur ersten Versammlung eingeladen worden.

Genosse Paul erklärte sich bereit, zur nächsten bevorstehenden Versammlung den Mitgliedern Einladungen brieflich zu übermitteln.

Herr Souchej Steinbrecher erwiderte hierauf, es soll dieses noch unterbleiben, er wolle sich mit den Mitgliedern des Reichsbundes zuerst selbst ins Einvernehmen setzen. Zugleich wurde ein Tag vereinbart, an welchem einige Zugführer und Manipulanten bezüglich Aufstellung der Sommerurnusse vorzusprechen haben. Als diese Versprechung stattfand, war auch der bekannte Reichsbändler Habich anwesend.

Herr Souchej Steinbrecher teilte mit, daß im Turnus für die Zugpartien statt eines Nachzuges ein Zugzug eingestellt werde und deshalb der Turnus aufrecht bleiben könnte.

Die Anwesenden erklärten sich hiermit einverstanden, und besonders Herr Habich betonte, daß er mit dem jetzigen Turnus vollkommen zufrieden sei.

Für die Ergänzungs-kondukteure legte Genosse Paul einen Turnus vor und bedeutet derselbe gegenüber dem letzten Turnus eine Verbesserung, welche noch größer sein könnte, wenn in demselben nicht eine Tour hineingeschoben wäre, die leicht von der Reserve gedeckt werden könnte.

Die Aufstellung der Turnusse für Manipulanten betrachten weder Genosse Bauer noch Paul als ihre Angelegenheit, da in diesem Turnus genug ältere Bedienstete sind, die ihre Turnusse angelegenheit selbst regeln können.

Da nun der alte Turnus, dessen Aufstellung mit dem Personal beraten wurde, auch für den Sommer mit einer kleinen Aenderung aufrecht bleibt, so wurde von der Einberufung einer Versammlung abgesehen.

Da aber bei der letzten Besprechung auch Reichsbändler anwesend waren, so mußten die Genossen Bauer und Paul auf Grund des Versprechens von Herrn Souchej Steinbrecher die Sache als erledigt annehmen.

Was die Deputation nach Prag betrifft, so erfüllten die Genossen Bauer, Strupp und Paul nur ein Mandat, welches denselben von ihren Kollegen übertragen wurde. Die Forderungen, die die genannten Genossen im Auftrage ihrer Kollegen beim Betriebsinspektorat vorbrachten, wurden später in einem Memorandum zusammengefaßt, das auch von der Mehrheit der Mitglieder des Reichsbundes unterschrieben wurde.

Es gibt nämlich unter den Reichsbändlern doch noch einige Mitglieder, welche der Ansicht sind, daß auch andere Aufgaben zu erfüllen sind, als Fensterreiben einschlagen, den Sozialdemokraten die Vereinslokale abtreiben und politische Gegner zu beschimpfen und zu verleumben.

Besonders possidlich nimmt sich die Verurteilung von dem „gut angeschriebenen“ aus. Sind es doch Mitglieder des Reichsbundes, welche unter den Aushilfskondukteuren agitieren, daß diejenigen Aushilfskondukteure, welche dem Reichsbund beitreten, früher desinitiv werden und bei der Stationsleitung besser angeschrieben sind.

Jeder überzeugte Sozialdemokrat wird es wohl als eine einfache Pflicht des Anstandes betrachten, seinen Vorgesetzten die gebührende Achtung entgegenzubringen. Er wird es aber gerade als verwerflich betrachten, wenn Bedienstete sich das Wohlwollen der Vorgesetzten aus persönlichem Vorteil erschleichen wollen.

### Versammlungsberichte.

**Greifenburg in Kärnten.** Am 28. April, 8 Uhr abends, tagte hier in Sanders Gartensalon eine von der Ortsgruppe Wien I des Allgemeinen Reichsbund- und Gewerkschaftsvereines für Österreich einberufene, sehr gut besuchte Eisenbahner-Versammlung mit nachstehender Tagesordnung: 1. Zweck und Nutzen der Organisation. 2. Die zurückgeliebten Karten vom Jahre 1907 ad Zirkular Nr. 385/a. 3. Anträge und Anfragen.

Der Vertreter der Ortsgruppe Wien I begrüßte die zahlreich erschienenen Mitglieder, gab der Freude Ausdruck, so zahlreich erschienen zu sein, und erzielte dem Referenten des Genossen Wilhelm Scheibeln, Oberkondukteur aus Innsbruck, das Wort.

In sachlicher, ausführlicher ununterbrochener anderthalb- stündiger Rede referierte und erläuterte der Referent die Punkte 1 und 2 der Tagesordnung, welche oft durch Weisfall und Zustimmungsgedungen unterbrochen wurde.

Mit einem aus dem Herzen gehenden schwingvollen Appell an die Versammelten, welche meistens aus Wächtern und Oberbauarbeitern bestand, forderte Genosse Scheibler in auf, stramm zur Organisation zu halten, denn nur dann ist es möglich, eine bessere Lebenssituation zu schaffen.

Hierauf dankte Genosse Führer im Namen der Versammelten für das Referat und schloß die imposante Versammlung.

Oberst. Am 9. Mai d. J. hielt die Ortsgruppe eine freie, jedermann zugängliche Eisenbahnerversammlung ab, in welcher Genosse Kuranda aus Prag über die in Oboernitz herrschende Wohnungsnot sowie über die nächsten Aufgaben der Organisation referierte.

Am selben Tage hatte auch die hiesige „Oboerska“ eine öffentliche Vereinsversammlung abgehalten, wo „Bruder“ Wojna aus Prag eine halbe Stunde über die Sozialdemokraten schimpfte. Ob mit dem Vernichten der Sozi die Wohnungsnot behoben wird, bezweifeln wir sehr.

Wien XI. Am 28. April d. J. fand im großen Saale des Simmeringer Brauhauses eine massenhafte besuchte Versammlung der Werksstättenarbeiter der St. E. G. statt, in welcher Genosse Reichratsabgeordneter Widholz und Genosse Dusel über die Bedeutung des 1. Mai sprachen.

Oberst. Am 1. Mai fand im Saale des Restaurants „zum Kaiser von Österreich“ eine Eisenbahner-Maisfeier statt. Der große Saal war von Eisenbahnbediensteten und deren Frauen überfüllt, die sich bei den Klängen der vorzüglich dirigierten, aus lauter tüchtigen Musikern bestehenden Kapelle sowie an den Vorträgen des Gesangsvereines und humoristischen Vorträgen einiger Genossen aufs beste unterhielten. Genosse Dusel aus Wien hielt eine kurze Ansprache über die Bedeutung des 1. Mai für die Eisenbahnbediensteten.

Auch vormittags ließen sich die Eisenbahner nicht spotten. Unter Vorantritt der Eisenbahnerfrauenorganisation und unter Vorantragung einer roten Fahne marschierten die zahlreich erschienenen Eisenbahner mit eigener Musik auf den Platz in Maßrath-Platz, wo das Volksmeeting stattfand, an dem circa 25.000 Menschen teilgenommen haben. Der Zug der Eisenbahner wurde von der Arbeiterschaft überall freudig begrüßt und in den Augen der Spalier stehenden Bürgerschaft las man förmlich die Lust ab, die sie empfanden, als sie sahen, daß auch die österreichischen Eisenbahner sich dem großen Heerband des österreichischen Proletariats angeschlossen haben. Ja, es beginnt zu tagen!

Wien (I. f. Nordbahn). In Seidls Gasthaus hielten die Güterzugbegleiter eine Besprechung zu dem Zwecke ab, um Mittel und Wege zu suchen, damit die bei der Nordbahn herrschenden Mißstände beseitigt werden könnten. Hauptächlich schauerhaft geht es bei der Befehls- und Posten nach der Mangel-einstellung zu. Die Befehls- und Posten waren haarscharf und man mußte der Bewunderung Ausdruck geben, daß Maßnahmen, die bei den k. k. Staatsbahnen schon längst durchgeführt sind und gut funktionieren, bei der I. f. Nordbahn immer nur zum Nachteil des Personals ausschlagen. Genosse Dusel, der in einer längeren Rede in die Debatte eingegriffen hat, erklärte, daß an diesen Zuständen in erster Linie die Herren bei der Direktion, die an die Feittele-Zeiten gewöhnt sind, wo sie den Bediensteten wie einen Hund behandeln konnten à la Woytischek etc., schuldtragend sind, indem sie die guten Intentionen des Baron Vanhans durch falsche Berichte, ja sogar direkte Lügen durchkreuzen und das Gute, was geschaffen wurde, ganz einfach nicht durchführen; zweitens ist das Personal selbst daran schuld, welches sich um nichts kümmert, nur in verschiedenen Winkeln schimpft, anstatt den Wert der Organisation anzuerkennen. Das Personal wäre, wenn es stark genug wäre, dazu berufen, das Milieu dieser Feittele-Leute durchzu-reißen und diese Verhältnisse dem Eisenbahnministerium, dem I. f. Direktor der Nordbahn und der Öffentlichkeit in ihrer nackten Brutalität zu zeigen. Bedner ist überzeugt, daß nur auf diese Weise der Schrecken herrscht, die jeden Fortschritt aus bloßem Neid und aus Haß gegen die Bediensteten verhindern, ein Ende bereitet werden könnte und forderte die Anwesenden auf, in ihren Kreisen kräftig für die Organisation einzutreten. Nachdem noch Genosse Halle und Korinek aus Lundenburg im selben Sinne gesprochen hatten, schritt man zur Wahl von zwei Delegierten zu der am 18. d. M. stattfindenden Zugbegleitungs-konferenz.

Leoben. In den Ortsgruppenlokaltäten fand am 10. April hier eine Vereinsversammlung statt, bei welcher Genosse Pofch den Bericht über die in Wien tagende Delegiertenversammlung erläuterte und Genosse Dusel aus Wien über die Frage der Gleichstellung der Zugbegleiter bei den Zugbegleitern sprach. In der im Anschluß an das Referat sich entwickelnden lebhaften Debatte äußerte sich der feste Wille des Zugbegleitungs-personals, an der Gleichstellung festzuhalten.

Saderdorf a. Kamp. Am 9. Mai fand hier eine von der Ortsgruppe Krems einberufene Versammlung statt, die leider schwach besucht war. Genosse Hofbauer aus Wien sprach über die Lage der Bahnarbeiter und Wächter sowie über den Gesetz-entwurf zur Sozialversicherung.

Triest. Am 3. Mai fand im Gasthaus „zur Stadt Klagenfurt“ eine gutbesuchte Versammlung der Magazinsarbeiter statt, in der Genosse Tomafschel über Zweck und Ziele der Organisation und über das Vertrauensmännersystem sprach.

In dieser Versammlung wurde das laue und separatistische Verhalten einiger Magazinsmeister gerügt und eine dementsprechende Resolution verfaßt und einstimmig angenommen. Am Schlusse wurde die Wahl von Vertrauensmännern durchgeführt.

Kirchberg a. Wagram. Am 9. Mai d. J. fand hier eine gut besuchte Vereinsversammlung der Ortsgruppe Krems statt, in der Genosse Hofbauer aus Wien über die Sozialversicherung referierte.

Aus den Organisationen.

Neulengbach. Am 5. Mai 1909 fand die gut besuchte Generalversammlung unserer Zählstelle statt, in der Genosse Adol Müller einen Vortrag über die Sozialversicherung hielt. Genosse Palet brachte den Bericht der Delegiertenversammlung. Beide Vortragende ernteten für ihre trefflichen Ausführungen reichen Beifall. Sämtliche Zuschriften sind an Genossen Franz Rehringer in Oberberg Nr. 21, Post Neulengbach, zu senden.

Salzburg I. Die Vereinsversammlung fand am 19. April im Gasthaus „zum Pfanzmann“ statt und war sehr gut besucht. Genosse Adol Müller hielt einen ausgezeichneten Vortrag über die Sozialversicherung. Hierauf berichtete Genosse Kreitensfeld über die Deputation beim Eisenbahnminister wegen Erbauung von Personalfürsorge in Salzburg.

Wachere Anfragen, die aus der Mitte der Versammelten an Genossen Müller wegen Aufteilung der drei Millionen sowie der Nachdienstzulagen gestellt wurden, fanden eine auf-führende Antwort und wurde die in allen Versammlungen vorgeschlagene Resolution auch hier in Salzburg einstimmig an-genommen.

Leoben. Der „Deutsche Eisenbahner“ hat in seiner Nr. 12 wieder einmal die rote Eisenbahnerbruderschaft gänzlich nieder-gerungen, und zum Zeichen, daß doch noch ein paar Obergossen am Leben geblieben sind, erlauben wir uns, den Artikelschreiber, für welchen die deutsche Schriftleitung keine Verantwortung über-nimmt, zu antworten.

Die Ortsgruppe der Roten in Leoben besaßte sich schon lange mit dem Gedanken, wie es möglich wäre, dem gesamten, nicht nur den jungen, Personal, die Abteilungen der Dienstprüfungen zu erleichtern, was auch vom auswärtigen und hiesigen Personal begrüßt wurde. Die bisherige Beteiligung an den Kurien war eine sehr gute, und haben die letzten Dienstprüfungen gezeigt, daß alle, die sich mit Fleiß an den Kurien beteiligt haben, mit gutem Erfolg die Dienstprüfung bestanden. Sogar die Prüfungs-kommission sprach sich lobend über diese Einführung aus. Auch der Stimpfschreiber mußte die Einführung als lobenswert bezeichnen, wenn nicht Obergossen an der Spitze wären. Hätten wir vielleicht einen Patentbesitzer à la P. A. C. A. N. E. R. an die Spitze stellen sollen? Dann wäre anstatt Lehrkurs Fleisch- und Hahnenhandel betrieben worden. Wir wiederholen nochmals, daß während des Lehrkurses weder geraucht, noch getrunken werden darf. Wir haben nicht jene Eignung, im Gasthaus Früh-schoppen und Saufgelage abzuhalten, sondern uns ist daran ge-legen, den Kollegen in ihrem Fortkommen behilflich zu sein. Wenn wir darauf aufmerksam machen, in welcher niederträchtigen Art und Weise bei jeder Gelegenheit die „deutschbewußten“ Eisenbahner beschimpft und verhöhnt werden, so kann man den Leuten nicht unrecht geben, weil ja doch jeder Eisenbahner an seinem eigenen Leib zu spüren bekommt, daß durch den niederträchtigen Verrat der Deutschen, die 20 Millionen Kronen, wie verschiedene Aufbesserungen der Eisenbahner hintertrieben wurden; außerdem können aber die Magazinsarbeiter ein Lied vom Terrorismus und Gemeinheit der „Treudeutschen“ singen. So wird zum Bei-spiel, wenn einer nicht den Beitritt — Schnaps oder Bier — zahlt, ihm bedeutet, nicht vom Magazin hinauszukommen. Mit solchem Wein verziehen wir, Gimpel zu -fangen. Und auch, Magazinsarbeiter, rufen wir zu: Hinein in die Organisation!

Zeltweg. Am 2. Mai fand die ganzjährige General-versammlung der Ortsgruppe statt. Aus dem Bericht des Aus-schusses war ein erfreuliches Gedeihen der Ortsgruppe zu ent-nehmen, nur wäre eine regere Benützung der wirklich guten Bibliothek wünschenswert. Genosse Primus, welcher als Referent erschien, brachte einen gebiengen Vortrag über die öster-reichische Gemerkschaftsbewegung. Reichlicher Beifall lohnte seine Ausführungen.

Zum Obmann wurde Genosse Anton Uckerl und als Kassier Genosse Franz Scherleitner wieder gewählt. In Zudenburg ist Genosse Winter mit der Einfassung der Mit-gliedsbeiträge betraut. Jeden 1. wird in Richters Gasthaus ein Diskussionsabend abgehalten, wo die Beiträge einkassiert werden und die Bibliothekausgabe stattfindet. Zu zahlreichem Besuch der Diskussion sowie an der Ausbreitung unserer Ortsgruppe mitzu-arbeiten, werden alle Mitglieder freundlich ersucht. Alle Zu-schriften sind an den Obmann Genossen Anton Uckerl, Ober-landstraße, Zeltweg Nr. 4, in Geldangelegenheiten an Genossen Franz Scherleitner, Verschieder, Zeltweg Nr. 133, zu richten.

Hütteldorf. Anlässlich der Verlegung des Genossen Karl Walter nach St. Pölten und des Genossen Ludwig Ziegler nach Pöchlarn rufen ihnen die Genossen der Ortsgruppe Hüttel-dorf ein herzliches Lebewohl zu. Mögen die scheidenden Genossen auch in ihrem neuen Domizil kräftig für den Ausbau der Organisation wirken.

Die Genossen der Ortsgruppe Hütteldorf.

Wachtechnisches.

Ein mechanischer Türschließer für den Feuerraum der Lokomotive. (Nachdruck verboten.) Die Unzulänglichkeit des gegenwärtigen Lokomotiveheizungs-systems durch Hand haben nach verschiedenen Richtungen hin Verbesserungsversuche in großer Zahl gezeitigt. Die Erfindungen zwecks Anbringung mechanischer Heizvorrichtungen sind über das experimentelle Stadium hinaus kaum gediehen. Daher kommen nur mehr die auf Verbesserung des bestehenden Systems abzielenden Einrichtungen in Betracht, und diese müssen sämtlich recht genau geprüft und erprobt werden, da sie einem schreienden Bedürfnis abhelfen wollen.

Eine der größten Unzulänglichkeiten beim Heizen der Loko-motive liegt darin, daß bei dem Deffnen der Feuerraumtür große Mengen kalter Luft in den Raum eindringen. Der durch dieseselbe verursachte Schaden kann unter Umständen bis zu 25 Prozent der Heizkraft betragen, und beschränkt sich nicht auf die Dampfkraft des Kessels, sondern beeinträchtigt auch die Lebens-dauer des Materials.

Auf einigen Strecken ist, wie Railway and Engineering Review berichtet, eine ebenso einfache wie sinnreiche Vorrichtung in Gebrauch, die sich für die meisten Lokomotiven eignet. Es handelt sich um einen Türöffner und -schließer, der die Zeit, in der die Tür während des Heizens geöffnet bleiben muß, auf das Geringstmögliche beschränkt soll. Er besteht aus einem Luft-zylinder, dessen Kolbenstange mit einem Hebel an der Feuer-raumtür verbunden ist. Ein Ventil, das der Heizer mit dem Fuß in Bewegung setzt, läßt Luft in den Zylinder ein, wodurch der Kolben nach außen gedrückt und die Tür geöffnet wird. So-bald die Luft erschöpft ist, schließt sich die Tür durch Federkraft, und dies geschieht automatisch, wenn der Fuß des Heizers die Klappe freigibt. Der Vorteil liegt darin, daß der Heizer erst dann, wenn er mit der vollen Schaufel an den Feuerraum herantritt, die Tür zu öffnen braucht, die sich ebenso schnell wieder schließt, und dadurch die zuströmende kalte Luft auf ein Minimum reduziert.

Eine neue Lokomotiventype. Am 19. v. M. wurde vom Wiener Nordbahnhof ein Probezug abgelassen, der behufs Er-probung einer neuen Lokomotiventype die Strecke Wien—Krajan befahren soll. Die neue Type — eine Schnell-zuglokomotive — ist ein österreichisches Fabrikat und viel schmerzlicher als die bisherigen, so daß sie ohne jede Einbuße an Schnelligkeit eine bedeutende Mehrbelastung vertragen kann. Während das Gewicht der Schnellzüge jetzt 250 bis 320 Tonnen beträgt, besteht der Probezug aus dreizehn Waggons im Gesamt-gewicht von 400 Tonnen, und es ist kein Zweifel, daß dieses Gewicht auch noch weiter gesteigert werden kann. Sollte sich der Versuch bewähren, dann dürfte die neue Type auf mehreren

Strecken der k. k. Staatsbahnen eingeführt werden, allerdings nur auf solchen Strecken, deren Oberbau genügend kräftig ist, um die durch derartig schwere Schnellzüge hervorgerufene Erschütterung ertragen zu können. Die Resultate dieses Versuches werden gegenwärtig geprüft.

Die größte Lokomotive der Welt. Den Rekord der größten Lokomotive, die je gebaut worden ist, hält jetzt der „Times“ zufolge, eine Maschine des Walsley-Edgys, die am 20. April von den Baldwin-Lokomotivwerken in Chicago für die Südpazifikbahn vollendet worden ist. Die Maschine hat 16 Treib-räder. Ihr gesamtes Gewicht beträgt ohne Tender 195 Tonnen. (Tonne à 20 Zentner). Der Tender allein wiegt in voller Bereit-schaft für den Dienst 77 Tonnen, so daß das ganze Gewicht von Maschine und Tender mehr als 272 Tonnen beträgt. Die Zylinder haben Durchmesser von 66 Zentimeter, 101 6 Zentimeter und der Kolbenhub beträgt 76 Zentimeter. Die Treibräder sind im Durch-messer 1 45 Meter lang und der Durchmesser des Kessels beträgt 2 13 Meter. Die gesamte Heizfläche umfaßt 573 38 Quadratmeter. Die Radbasis der Lokomotive beläuft sich auf 19 30 Meter und der Lokomotive mit Tender auf rund 25 Meter, während die äußerste Länge überhaupt noch etwa 3 Meter größer ist. Die Lokomotive hat eine Zugkraft von etwa 43 Tonnen und sie wird in dieser Hinsicht allein von den Lokomotiven der Erie-Seebahn annähernd erreicht. Man schätzt die jetzt fertiggestellte Lokomotive, von der zwei in Auftrag gegeben sind, für doppelt so stark als die stärksten Güterzuglokomotiven, die von der Südpazifik-gesellschaft auf ihren feinsten Strecken bisher verwendet worden sind. Man beabsichtigt, sie zwischen Reno Nevada und Sacramento zu verwenden, auf Strecken, die Steigungen von 2 bis 2 3 Prozent aufweisen. Man erwartet, daß zwei von den neuen Lokomotiven des neuen Typs imstande sind, über die Sierra Nevada einen schwereren Zug zu ziehen als jetzt vier Lokomotiven von 8 4 8 Tonnen und 9 4 4 Tonnen, die schwersten, die bisher gebraucht wurden, imstande sind. Als Feuerung wird kalifornisches Kohöl verwendet, von dem vier Barrels (etwa 650 Liter) einer Tonne erstklassiger Steinkohlen im Heizwert gleichgestellt werden.

Selbsttätige Wagenkupplung und Betriebsunfälle in den Vereinigten Staaten von Nordamerika. Die seit dem Jahre 1893 in den Vereinigten Staaten zwangsweise eingeführte selbsttätige Kupplung der Eisenbahnwagen hat, wie die „Beit-schrift für Eisenbahnhygiene“ berichtet, auf die Minderung der beim Aus- und Einkuppeln entstehenden Unfälle einen sehr gün-stigen Einfluß ausübt. Während im Jahre 1893 von 1 130 734 Wagen 322 238 oder 20 Prozent der Wagen mit selbsttätigen Kupplungen ausgerüstet waren und beim Kuppeln 433 Bedienstete getötet und 11 277 verletzt wurden, sind im Jahre 1907 bei 2 010 584 Wagen, hiervon 1 989 796 mit selbsttätigen Kupplungen, bloß 302 Tötungen und 39 148 Verletzungen vorgekommen, was einen Rückgang der Unfälle um 64 Prozent bedeutet. Aber diese Abnahme ist nicht die größte, denn sie betrug im Jahre 1902 bereits 80 Prozent und ist bis Ende 1907 auf 64 Prozent zurück-gegangen. Als Ursache ist die Vermehrung der Fahrzeugmittel um 329 174, der Bediensteten um 70 000 und die Zunahme des Verkehrs in dem Zeitraum 1902 bis 1906 anzusehen. Hätten sich die Unfallzahlen aller außergewöhnlichen Ereignisse des Jahres 1893 verhältnismäßig vermehrt, so müßten sie in den folgenden 14 Jahren auf insgesamt 250 000 angewachsen sein. Trotzdem die Zahl der Beamten um 116 000 und die Anzahl der Fahrzeuge um 50 Prozent zugenommen haben, ist durch die vermehrte Einführung der selbsttätigen Kupplung eine Vermin-derung von 96 000 Toten oder Verletzten eingetreten.

Werschiedenes.

Nazional. \*)

Wir sind das auserwählte Volk auf Erden, Uns tut vor Hunger nicht der Magen weh! — Die anderen Völker stetig dümmer werden, Doch unser Ruhmgeflirr steigt in die Höh. Was kümmert uns die soziale Frage? Stört sie die Kuh' einmal, ist's wohl fatal. Des armen Volk's Gedöhn und Klage — Uns ist's egal! — Denn wir sind: Naz, naz, nazional!

Wir halten hoch die schwarz-rot-gold'nen Fahnen, Worauf geschrieben steht „Frisch, fromm, froh, frei!“ Der Freiheit läßt uns eine Gasse bahnen! (So lang es uns erlaubt die Polizei.) Wir singen stramme vaterländ'sche Lieder Und stärken uns dazu beim Bierpöfel. Der Weizen blüht uns. Blüht er morgen wieder? Uns ist's egal! — Wir sind ja: Naz, naz, nazional!

„Kauft nur bei Deutschen“ müssen wir uns sagen. (Das heißt: „Wenn's uns kein Tscheche bill'ger schafft.“) Denn ob wir gleich uns nicht mit ihm vertragen: Man braucht ihn oft — als bill'ge Arbeitskraft. Doch unsere Sprache müssen wir uns wahren: Kein „dobro noc“ erschall im Ubelal Und kein „s Bohem!“ — die übrigen Gefahren Sind uns egal! — Wir sind ja: Naz, naz, nazional!

Alwin Ganich.

Das zerbrochene Theegefäß. Wenn Fürsten reisen, so werden „umsaffende Vorbereitungen“ getroffen, die das Eisen-bahnpersonal wochenlang in Atem halten. Und wenn Fürsten gereist sind, gibt es „eingehende Untersuchungen“, die wiederum Räte verschiedenster Rangsklassen zur Entwidlung der bekann-ten feierlichsten Tätigkeit zwingen. Ein Kabinetsrathchen aus dem neubyzantinischen Reiche teilt das „Leipziger Tageblatt“ mit, und zwar mit dem trockensten Ernste, der jeden Verdacht aus-schließt, es handle sich um eine paßhafte Uebertreibung. Man lese: „Der kaiserliche Hofzug, der am 13. d. das Kaiser-

\*) In der Zeit der gestiegenen nationalen Agitation ist das vorstehende Boem, das den ehemaligen deutschnationalen Reichratsabgeordneten Alwin Ganich zum Verfasser hat, wohl wert, der Vergessenheit entzissen zu werden. Es zeigt, daß es auch Deutschnationale gibt, die in einer Anwandlung von Zynismus sehr richtig empfinden, was sie dem Volke sonst nicht sagen.

Advertisement for Bial & Freund in Wien, VI/50, featuring musical instruments like Gramophone, Zithern, Mandolinen, Violinen, and Photogr. Apparate. Includes text: Teilzahlungen, Bial & Freund in Wien, VI/50, Mariahilferstr. 95.

paar nach Benebig brachte, hat in Leipzig ein kleines Mißgeschick gehabt, das seine Folgen zeitigte. Zur Ueberführung des vier- und fünfzig Achsen zählenden Zuges von Schönefeld nach Comen- witz, also von der Berliner auf die bayrische Linie, wurden dem Zuge zwei sächsische Schnellzuglokomotiven vorgespannt. Auf den Lokomotiven befanden sich außer Heizer und Führer je ein höherer sächsischer Eisenbahnbeamter. Wegen der zahlreichen Weichen auf der Ueberführungsstrecke ist an verschiedenen Stellen langsame Fahrten (zum Beispiel 45 Kilometer) vorgeschrieben. Trotzdem war eine starke Erschütterung der Wagen des kaiserlichen Hofzuges an einer der kritischen Weichenstellen zu bemerken. Diese Erschütterung hatte die Folge, daß im Salonwagen ein Kammerdiener des Kaisers mit dem Theeservice hinglitt. Im Hofwagen wurde die Kofferleine gezogen, so daß der Hofzug sofort zum Stehen kam. Nach Feststellung der Ursache setzte sich der Zug mit einiger Verspätung wieder in Bewegung. Dieses Vorkommnis war der Anlaß zu einer eingehenden Untersuchung, die jetzt noch nicht abgeschlossen sein soll. Von der königlichen General- direktion der Staatsbahnen in Dresden kamen drei Ge- heime räte und Oberbau räte nach Leipzig und nahmen zusammen mit einigen Leipziger Bau räten die Zwischenfallstelle in Augenschein. Man stellte einen möglichst schweren Zug zusammen, spannte zwei Schnellzuglokomotiven davor und fuhr die betreffende Strecke mehrmals mit jedesmal sich steigender Geschwindigkeit ab. Während dieser Fahrten wurde ebenfalls ein Theeservice in dem einen der Wagen aufgestellt und in Bezug auf seine Schwankungen beobachtet. Dabei soll allerdings das Theeservice auch umgefallen sein. Nach diesen Fest- stellungen begaben sich die Herren von der Generaldirektion nach Dresden zurück. — Jetzt wird die wichtige Sache natürlich in sämtlichen beteiligten Ressorts „bearbeitet“ und die Folge wird hoffentlich sein, daß für den kaiserlichen Hofzug eigene Eisenbahnstrecken ohne Weichen gebaut werden. Die Findigkeit der vereinigten Eisenbahntechniker wird das Problem schon lösen.

**Eine Fabel.** Ein reicher Mann hatte ein Stück Land, auf welchem ein Maultier weidete. „Ich werde dich einschleichen“, sagte der Mann zum Maultier, „und dich dieses Land pflügen lassen, um Melonen darauf zu pflanzen, die ich sehr liebe, während die Stengel dich reichlich mit Nahrung versehen werden.“ Das Maultier erwiderte hierauf: „Wenn ich einwilligte, zu diesen Bedingungen zu arbeiten, müßte du alle Melonen haben und mir wird es schlimmer gehen als jetzt, da ich trockene Stengel zu fressen haben werde statt frisches Gras. Ich werde es nicht tun.“ „Wie unernühtig du bist“, meinte der reiche Mann. „Dein Vater hatte nie andere Nahrung als Disteln und arbeitete doch 16 Stunden und sogar länger per Tag ohne Murren.“ „Leider ist das wahr“, erwiderte das Maultier, „aber Sie wissen doch auch, daß mein Vater ein — Esel war.“  
M. Fürschheim.

### Literatur.

Von der „Neuen Zeit“ (Stuttgart, Paul Singer) ist soeben das 32. Heft des 27. Jahrganges erschienen. Aus dem Inhalt des Heftes heben wir hervor: Der Revisionismus und die Internationale. Von Rudolf Hilferding. — Die Stahlwaren- fabrikation des Solinger Industriebezirks. Eine wirtschafts- geschichtliche Studie von Johannes Kresen. (Fortsetzung.) — Konservierungstechnik. Von F. H. Sulmann. — Die revolu- tionäre Romantik und Aew. — Literarische Rundschau: Her- mann Wendel. Die preussische Polenpolitik in ihren Ursachen und Wirkungen. Von J. Karst. K. Veites, Die Streiks in Rußland. Von N. R. — Zeitschriftenchau. — Bibliographie des Sozialismus.

Die „Neue Zeit“ erscheint wöchentlich einmal und ist durch alle Buchhandlungen, Postanstalten und Stolporture zum Preise von M. 3-25 per Quartal zu beziehen; jedoch kann dieselbe bei der Post nur per Quartal abonniert werden. Das einzelne Heft kostet 25 Pf.

Probennummern stehen jederzeit zur Verfügung.  
„Le Traducteur“, „The Translator“, „Il Traduttore“, drei Halbmonatschriften zum Studium der französischen, eng- lischen, italienischen und deutschen Sprache.

Wer die Anfangsgründe im Französischen, Englischen und Italienischen besitzt und sich darin zu üben und leicht zu fördern wünscht, dem seien diese drei Hefen warm empfohlen. Sie bringen mannigfaltigen Les- und Lehrstoff und berücksichtigen besonders die Unterhaltungssprache. Bald belehrend, bald unterhaltend oder belehrend, können sie unbedenklich der Jugend vor- gelegt werden. — Probennummern für Französisch, Englisch oder Italienisch kostenfrei durch den Verlag des „Traducteur“ in La Chaux-de-Fonds (Schweiz).

### Mitteilungen der Centrale.

In der am 27. April 1909 unter dem Vorsitz des neugewählten Obmannes Genossen Josef Schwab stattgefundenen **Zentralauschussung** hat sich die Vereinsleitung wie folgt konstituiert: Josef Wa- hitzky, I. Obmannstellvertreter; Alois Bukowsky, II. Obmannstellvertreter; Rudolf Weigl, Schriftführer, Konstantin Kneidinger, Stellvertreter; Josef Schuster, Kassier.

NB. Im Bericht über die Delegiertenversammlung der Centrale im „Eisenbahner“ vom 10. Mai 1909, Seite 4, hat sich bei dem die Konstituierung der Vereinsleitung be- treffenden Absatz ein störender Druckfehler eingeschlichen, welcher durch obige „Mitteilung“ richtiggestellt erscheint.

**Zentralauschussung** am 6. Mai 1909. In das Ver- waltungskomitee der Centrale wurden die Ge- nossen Schwab, Wahitzky, Bukowsky, Weigl, Baron, Schuster und Rudolf Müller gewählt. Zum Obmann der Kontrollkommission wurde Genosse Krause gewählt. — Beschlußfassung über die Aktion bezüglich der Sozialversicherung. — Beschlußfassung über die in der nächsten Zeit einzuberufenden Konferenzen. — Wahl der Delegierten in die Koalitionsstiftungen. — Be- ratung über die Aktion bezüglich Erhöhung der Fahr- gebühren für das Maschinen- und Zugbegleitungs- personal der k. k. Staatsbahn. — Erledigung der Zuschriften mehrerer Ortsgruppen.

### Bekanntmachung der Administration.

I.

#### An unsere italienischen Mitglieder.

Die für das italienische Blatt sich ergebenden Reklamationen mögen in Einklang ausschließlich nur an unseren Genossen Augusto Avancini, Reichsratsabgeordneten in Trento, gerichtet werden, nachdem sich derselbe in uneigen- nützigster Weise bereit erklärt hat, sämtliche auf das betreffende Blatt bezughabenden Wünsche und Beschwerden zur Anstregung zu übernehmen.

Als Blatt für alle italienischen Mitglieder soll ausschließlich nur „Il Lavoratore“, Triest, Via Balduino Nr. 19, abonniert werden.

II.

Wir bringen den Ortsgruppenassistenten in Erinnerung, daß die Berechnung der Blätter als Palettsendung, also mit 32 Pf. nur zulässig ist, wenn im Paket mindestens entweder

- 32 Eisenbahner,
- 36 Kolejarz oder
- 56 Zeleznicar

enthalten sind.

Alle Sendungen, welche eine geringere Zahl von Blättern beinhalten, sind mit 36 Pf. zu berechnen, auch wenn die Sen- dung unter einer Schleife erfolgt, weil die Portoersparnis erst bei der vorgenannten Anzahl erzielt werden kann.

### Sprechsaal.

#### An alle Ortsgruppen- und Zahlstellenleiter der Direktionsbezirke Linz und Innsbruck!

Die Blocksignalbiener und Wächter in Salzburg beabsich- tigen am Donnerstag den 3. Juni 1909 um 2 Uhr nachmittags in Pflanzmanns Gasthaus in Zehring eine Versammlung nach § 2 des Versammlungsgesetzes abzuhalten.

**Tagesordnung:** 1. Bericht über die Ver- handlung im Zentralausschuß. Referent: Block- signalbiener und Zentralausschußmitglied Ge- nosse Josef Sommerfeld aus Wien. 2. Wünsche und Anträge.

### Offene Anfragen.

#### An die k. k. Staatsbahndirektion in Willach!

Das gesamte Vershubpersonal in Kleinreifling bittet, eine löbliche Direktion wolle gütigst veranlassen, daß während der Erholungsurlaube des Vershubpersonals eine geregelte Dienstzeit eingeführt werde.

Durch den vom Bahnamt Kleinreifling herausgegebenen Dienstarrest müssen die Verschieber oft 14 bis 18 Stunden Dienst machen und erreichen deshalb die im Amtsblatt vorgeschriebene Ruhezeit nicht.

Im Interesse der Verkehrssicherheit bitten die Betroffenen um sofortige Abhilfe.

#### An die k. k. Staatsbahndirektion in Linz!

Die Lokomotivführer und Anwärter, welche durch die Rang- einteilung vom 1. Oktober 1908 geschädigt wurden, erlauben sich an die k. k. Staatsbahndirektion die höfliche Bitte zu richten, den Erlass Nr. 70, 3. 895/21, welcher vom k. k. Eisenbahn- ministerium am 23. März 1909 an die Direktionen ergangen ist, ehevaldigst zu erledigen.

Die Betroffenen.

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

Die Bediensteten ersuchen, die Ausstellung von Fahrlegiti- mationen doch etwas rascher veranlassen zu wollen. Wenn jemand vor vier Wochen Ansuchen, Geld und Photographien ein- gesendet hat und man urgirt die Ausstellungen der Legiti- mationen, bekommt man zur Antwort: „Es werden die Bücher dieser Lage bestellt werden und die Ausfertigung wird möglicher- weise Anfangs Juni erfolgen können.“

Um etwas mehr Entgegenkommen, modernen Geschäfts- gang und weniger Umamahung seitens des Herrn Vorstandes des Fahrkartendirektors muß ebenfalls ersucht werden.

#### An die k. k. Staatsbahndirektion in Willach!

Das Zugpersonal von Eisenitz erlaubt sich bei einer löb- lichen Direktion höflichst anzusuchen, warum es bei Befehung der Posten für die Tauernbahn so stiefmütterlich behandelt wurde, da hier Kondukteure mit zehnjähriger und längerer Dienst- zeit noch immer beim Güterzug in Verwendung sind. Es ist auch keine Aussicht, je einmal zum Personenzugsdienst, noch weniger zum Manipulationsdienst zu kommen. Wir sind hier im Ver- gleich zu anderen Personalfunktionen (zum Beispiel Willach) gegen- über viel jüngeren Kondukteuren im Nachteil.

Bei Erstellung des Sommerfahrplans, welcher uns von der k. k. Staatsbahndirektion übergeben wurde, ergibt sich ein Ueberschuss von drei Mann. Deshalb ersuchen wir, dieselben in eine andere Domizilstation zu versetzen, damit dieselben auch zu ihrem Rechte gelangen können.

#### Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

**Ortsgruppe Zehring.** Um eine genaue Revision der eingezahlten Mitgliedsbeiträge vornehmen zu können, ersucht die Ortsgruppenleitung, daß sich jedes einzelne Mitglied beim der- zeitigen Kassier Genossen Paul Groznik, Portier in Zehring, einfinden und Coupons sowie Mitgliedsbuch, beziehungsweise Interimskarte mitbringen möge.

**Ortsgruppe Böhmisch-Trübau.** Die vereinigten Ar- beiterorganisationen, darunter auch die Ortsgruppe des Allge- meinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines, haben das Gast- haus des Herrn Ketranel als Vereinslokal gepachtet.

Wir laden die Genossen und Kollegen von hier und aus- wärts zum freundlichen Besuch unseres neuesten Unternehmens ein. Bei der Generalversammlung unserer Ortsgruppe wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Wenzel Louisek, Obmann; Ignaz Wolcar, Kassier; Rudolf Orlich, Schrift- führer.

Sämtliche Zuschriften sind zu richten an Rudolf Dibrich, Platzmeister in Böhmisch-Trübau 872.

**Ortsgruppe Bräu.** Die nächste Monatsversammlung findet am 6. Juni um 8 Uhr abends im Vereinslokal statt, wobei Genosse Schneider aus Oberleutensdorf den Bericht der in Wien stattgefundenen Delegiertenversammlung der Zentral- organisation bringen wird.

**Ortsgruppe Divacca.** Am 23. Mai um 10 Uhr vor- mittags findet in der Baracke die Generalversammlung mit fol- gender Tagesordnung statt: 1. Bericht. 2. Neuwahlen. 3. Vortrag. 4. Eventuelles.

Es werden sämtliche Kollegen freundlichst gebeten, zu dieser wichtigen Versammlung bestimmt zu kommen.

**Ortsgruppe Wallachisch-Meseritsch.** Am Freitag- montag den 31. Mai um 4 Uhr nachmittags findet im Vereins- lokal (Restaurations des Herrn Seidl in Wallachisch-Meseritsch) die ganzjährige ordentliche Generalversammlung statt. Tages- ordnung: 1. Bericht der Funktionäre. 2. Neu- wahlen. 3. Bericht von der Delegiertenkonfe- renz. 4. Freie Anträge und Anfragen. Zahlreiches Erscheinen erwünscht. Gäste willkommen.

**Ortsgruppe Weiskirchitz.** Es diene den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis, daß die nächste Monatsversammlung am 6. Juni um 2 Uhr nachmittags im großen Saale des Herrn F. Ruzi in Weiskirchitz stattfindet. Es werden die Genossen auf- gefordert, recht zahlreich zu erscheinen, da Genosse Schneider aus Wiesel-Oberleutensdorf den Bericht von der Generalversamm- lung erstatten wird. Bringt auch eure Frauen mit.

**Ortsgruppe Wiesel-Oberleutensdorf.** Den Mit- gliedern diene zur Kenntnis, daß in den Sommermonaten die Versammlungen regelmäßig um 8 Uhr abends stattfinden. Die nächste Versammlung ist am 6. Juni um 8 Uhr abends. Gleich- zeitig werden die Genossen ersucht, dem Sterbefonds beizutreten.

**Ortsgruppe Linz a. d. Donau.** Am 23. Mai um 3 Uhr nachmittags findet in Enns in Forstlers Gasthaus eine wichtige Eisenbahnerversammlung statt, zu der alle Genossen freundlichst eingeladen sind. Referent aus Linz.

**Ortsgruppe Meran.** Die halbjährige Generalversamm- lung der Ortsgruppe findet am 5. Juni um 8 Uhr abends im Vereinslokal „Englischer Hof“ statt.

**Zahlstelle Obertraun.** Anlässlich der Verlegung des Herrn Baukommissärs Schmidt von der Bahnerhaltungssektion Klussee nach Klagenfurt erlauben sich die Oberbauarbeiter von Klainisch bis Steg dem Herrn Baukommissär Schmidt ein herz- liches Lebenswohl nachzurufen und beglückwünschen gleichzeitig die Arbeitskollegen in Klagenfurt zu so einem ehrenhaften und ge- rechten Vorgehen.

**Ortsgruppe Landstraße.** Die in der am 30. April abgehaltenen Generalversammlung gewählte Ortsgruppenleitung hat sich am 6. Mai konstituiert und die Funktionen wie folgt eingeteilt: Bursa und Stöckinger, Obmannstellvertreter; Toppla, Schriftführer; Cislaghy, Joachim und Fib, Kassiere; Witt, Bibliothekar. Mit der Kontrolle wurden die Genossen Syna und Czech betraut.

Zuschriften in Ortsgruppenangelegenheiten sind an den Obmann Rudolf Müller, Wien, V/1, Rentagasse 5, in Geld- angelegenheiten an den Kassier Georg Cislaghy, Wien, X/1, Erlagasse 1, II/32, zu richten.

**Ortsgruppe Leoben.** Alle Genossen und Kollegen werden auf diesem Wege vor Matthias Haag, Kondu- teur der k. k. Staatsbahnen, eindringlich gewarnt, da derselbe Gerüchte verbreitet, für deren Wahrheit er nicht einstehen will und kann.

**Ortsgruppe Leobersdorf.** Die Ortsgruppenleitung gibt hiermit bekannt, daß die Bibliotheksausgabe jeden Donnerstag von 5 bis 7 Uhr abends in der Krankentafelanzlei des Arbeiter- Konsumvereines stattfindet.

**Ortsgruppe Linz.** (Achtung, Eisenbahner!) Die Genossen werden freundlichst gebeten, bei Briefsendungen stets die genaue Adresse des Adressats beizugeben, damit im gegebenen Falle eine Adresse für die Beantwortung vorhanden ist. Es genügt, wenn auf der Rückseite des Briefumschlages die Adresse des Adressats aufgeschrieben ist.

**Ortsgruppe Innsbruck I.** Einladung zu der am 21. Mai um halb 8 Uhr abends im Restaurant Lambräu statt- findenden ganzjährigen Generalversammlung. Tages- ordnung: 1. Bericht der Vereinsleitung; a) Verlegung des letzten Generalversammlungsprotokolls, b) Bericht des Kassiers, c) Bericht des Obmannes, d) Bericht der Kontrollkommission und Erteilung der Entlastung. 2. Wahl des Obmannes und der übrigen Funk- tionäre. 3. Vortrag des Reichsratsabgeordneten Genossen Holz- hamer. 4. Anträge und Anfragen.

Genossen! Ehrenpflicht jedes Mitgliedes ist es, unter den Berufskameraden für den Besuch rege zu agitieren und selbst in diese hochwichtige Versammlung zu kommen und zu hören, was mit ihren eingezahlten Beiträgen geschieht und in was die Lei- stungen bestehen.

Neht mit auch eure Frauen mit, damit auch sie hören, wie nutzbringend angelegt der Betrag ist, den der Mann in seine Gewerkschaftsorganisation zahlt.

**Zahlstelle Klein-Reifling.** Den Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß ab Juni Diskussionsabende eingeführt werden, und zwar jeden ersten Samstag im Monat um 7 Uhr im Vereinslokal. Fällt auf diesen Tag ein Feiertag, so wird der Diskussionsabend am zweiten Samstag stattfinden.

Die Mitglieder werden in ihrem eigenen Interesse ersucht, diese Diskussionsabende zahlreich zu besuchen.

**Ortsgruppe Brems.** Die nächste Monatsversammlung findet am 22. Mai statt.

In Anbetracht der Wichtigkeit der Tagesordnung wird vollzähliges Erscheinen erwartet.

<p>Für den Inhalt der In- serate übernimmt die Redaktion und Admini- stration keine Ver- antwortung.</p>	<h2 style="font-size: 2em;">Inlerate</h2>	<p>Für den Inhalt der In- serate übernimmt die Redaktion und Admini- stration keine Ver- antwortung.</p>
--	---	--

### Ehrenerkklärung.

Gefertigter erklärt, daß er die Zentralkleitung des Allge- meinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines am 19. März 1909 beleidigt hat und nur durch Verheugung der Ehrlichsozialen dazu verleitet wurde. Derselbe zieht seine Anwürfe vollinhaltlich zurück und dankt der Ortsgruppenleitung des Allgemeinen Rechts- schutz- und Gewerkschaftsvereines, daß sie von gerichtlichem Schritten Abstand nimmt.

Heinrich Strobl, Verschieber.

Zeugen:

Johann Submeier, Kohlenarbeiter. Johann Pfeiffer, Kohlenarbeiter.

### Beamter

Christ, sucht entsprechende Hausmannskost (Suppe, ge- lockte Mehlspeise, Zuspise, kein Fleisch). Nähe Wolf- gang Schmälgasse, respektive Nordbahn. Eventuell auch Bedienung. Anträge mit Preisangabe an die Redaktion unter Chiffre „F. K.“

### Dankagung.

Außerhand, mich bei jedem einzelnen für die so zahlreiche Beteiligung am Reichentag meines Leides so früh verstorbenen Gatten zu bedanken, spreche ich auf diesem Wege allen jenen, die meinen innigst geliebten Gatten zur letzten Ruhe begleiteten, meinen tiefgefühltesten Dank aus, besonders aber bedanke ich mich bei Herrn Inspektor R. v. Stukler, den übrigen Herren Beamten, Unterbeamten und Dienern für das Gelingen und die vielen Freigebungen.  
Triest, am 23. April 1909.

Dr. Bimmermann, Zugabfuhr-Büro.

## Firmungs-Geschenke!

Echte Silber-Remontoir-Uhr samt Silber- ketten u. Anhänger, 1. l. punziert, in Leder- futteral. Alles zusammen **K 10.—**  
Drei Jahre schriftliche Garantie, Versand per Nachnahme.

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

Nickel-Roskopf K 3.—, Silber K 7.—,  
Omega K 13.—, Golduhren K 18.—,  
Goldketten K 20.—, Goldringe K 5.—,  
Pendeluhr K 7.—, Wecker K 2.—.

Bestellen Sie meinen großen Preiscurram mit 5000 Abbildungen, welcher jedermann umsonst franco zugesendet wird.

