

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 Uhr nachmittags.

Insertionspreis:

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

Telephon Nr. 2325.

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

Abonnements-Bedingungen:

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

Wahlspruch:

Was wir begehren von der Zukunft fernem:
Dass Brot und Arbeit uns gewährt stehen,
Dass unsere Kinder in der Schule louten
Und unsere Weiber nicht mehr hotelein gehen.
G. Schwarzg.

Vor der Entscheidung.

Zum Wiederzusammentritt des Parlaments.

Sein oder nicht sein, das ist jetzt die Frage. Am 10. März, zur Stunde also, wo unser Blatt hinausgeht, verjammelt sich im neuen Sessionsabschnitt das Abgeordnetenhaus zu seiner ersten Tagung. Die erzwungene Ruhepause, aus der nun das Volkshaus wieder zurückkehrt, war bekanntlich das Ergebnis der tschechisch-nationalen Obstruktion, die sich als gähnender Abgrund vor allen Volks- und Staatsnotwendigkeiten aufgetan hatte. Und seither ist wirklich nichts geschehen, was irgendwie die Hoffnung aufkommen ließe, daß dieses Hindernis endlich aus dem Wege geräumt sei. Ganz im Gegenteil hat durch die bekannten reflagendhaft angelegten Verfolgungen der tschechisch-nationalen Führer in Prag eher noch eine allgemeine Verschärfung des kritischen Zustandes Platz gegriffen, ein Umstand, der übrigens treffend genug die staatsmännische Kunst und Klugheit des Freiherrn v. Bienerth kennzeichnet.

Und so ist es nur zu begreiflich, daß bei der Regierung irgendwelche Fremdsichtigkeit, da sie das Parlament verjammelt, das sie ohne Grund geschlossen, nicht zu spüren ist. Es ist der Zwang der Notwendigkeit, dem sie sich nicht entziehen kann. Ursprünglich wollte sie die Einberufung auch bis Ende März verschoben und erst der entschiedene Einspruch der Sozialdemokraten, die sich gegen die zwecklose Verzettelung der Zeit wendeten, hat sie zu dem früheren Termine bestimmt. Wie wird es nun dem armen Abgeordnetenhaus in der neuen Session ergehen? Das ist die bange Frage, die sich alle stellen, denen die konstitutionellen Errungenschaften am Herzen liegen. Das Abgeordnetenhaus wird sofort vor befristete Aufgaben gestellt sein. Da ist erstens die Feststellung und Bewilligung des Rekrutenkontingents, zu der alljährlich ein Gesetz notwendig ist, dann die Vorlage, wodurch die Verstaatlichung der Staatsbahngesellschaft und Nordwestbahn herbeigeführt werden soll und für deren Vereinbarung mit den Gesellschaften der letzte März der Schlusstermin ist; dann der Gesetzentwurf, wodurch die Ammerion gesetzgeberisch genehmigt werden soll und schließlich eine gesetzliche Ermächtigung an den Finanzminister, für 220 Millionen Schaffscheine (anstatt Rente) auszugeben, die zwar der Form nach für Eisenbahnen, Kanalbauten und ähnliche Dinge gebraucht werden, eigentlich aber die Leere der Kassen ausfüllen sollen.

Daß zu diesen Dingen, die alle Eile haben, und deren Erledigung schon in Hinsicht des Eindruckes nach außen ohne größere Gegnerschaft geschehen soll, ein arbeitsfähiges Haus nötig ist, liegt auf der Hand.

Wie steht es nun um die politische Situation? Jenes Mittel, dessen sich die Regierung gegen die Obstruktion früher bedient haben, nämlich die Einbringung von Regierungsvorlagen als Dringlichkeitsanträge, kann die Regierung Bienerth nicht wählen: aus dem einfachen Grunde, weil sie über die dazu notwendige Zweidrittelmehrheit nicht verfügt. Bleibt also der normale Weg der Tagesordnung, wo es wieder in doppelter Hinsicht hapert: erstens könnte es dabei auch herauskommen, daß Bienerth auch die ganz gewöhnliche, nämlich die einfache Mehrheit nicht besitzt (was freilich das Wünschenswerte wäre, weil man diese hilflose und unfruchtbare Regierung rasch los wäre), und zweitens, weil dann die tschechische Opposition den Weg zur Tagesordnung mit Dringlichkeitsanträgen verbarrikadieren könnte. Doch ist es nicht unmöglich, und darauf beruht heute die Hoffnung, das Parlament werde aus der schweren Krise unverfehrt herauskommen, daß die Tschechen und die Südslawen, die sich zu einer „Sta-

wischen Union“ zusammengefunden haben, die Politik der Obstruktion, die nicht die Regierung trifft, vielmehr nur das Parlament verweist, verlassen und die Beiseitigung der Regierung mittels der Abstimmung versuchen werden.

Was aber, wenn auch diesmal der nationale Tollwahn wieder mit hinterwäldlerischer Unwüchsigkeit einsetzt und den Gang der parlamentarischen Verhandlungen gewaltsam unterbindet? Das eben ist die Frage, von der jetzt Sein oder Nichtsein des Parlaments abhängen soll. Denn daß die Regierung alsdann nach bewährtem Rezept à la Doktor Eisenbart nicht mit der Auflösung des Hauses vorgehen sollte, erscheint nach den bisherigen Erfahrungen, die man mit Herrn Bienerth gemacht hat, kaum noch zweifelhaft. So tritt also das Parlament in einem Zustand gespannter nervöser Erwartung zusammen, ohne sich selbst darüber klar zu sein, was in den nächsten Tagen geschehen wird. Ein vollgerüstet Maß von dringenden Aufgaben findet das Haus vor sich in allen jenen Vorlagen und Anträgen, die bei der Schließung illusorisch wurden und nun wieder eingebracht werden. Aber ob man zu ihrer Erledigung kommen wird oder nicht, das ist jetzt die Frage, vor die sich ein geheimnisvoller Schleier webt. Wie eine lähmende Kraft ruht auf unserer Zukunft der nationale Chauvinismus, und jedes neue Unheil, das aus ihr geboren wird, mit der Gefahr, die dem Volkwohl droht, immer deutlicher erkennen lassen. Der Weg zur Volkspolitik kann eben nur durch die Ueberwindung der nationalen Demagogie gefunden werden!

Reaktionäre Sozialpolitik.

Es ist eine Erscheinung, die in weiten Kreisen beobachtet wird, daß Arbeiter, welche auch nur eine kleine Verletzung erlitten haben, zuweilen in einen gewissen krankhaften Zustand, der nur psychologisch erklärlich, verfallen, den Kampf um die Rente in einer Art führen, der wesentlich zögernd auf die Heilung der Krankheit einwirkt.

(Graf Posadowski im Deutschen Reichstag am 2. März 1905.)

Diese Erscheinungen (missbräuchliche Inanspruchnahme der Krankens- und Unfallversicherung sowie der Invaliditätsversorgung durch Simulation, hauptsächlich aber durch Uebertreibung von Unfallfolgen) äußerten sich insbesondere in einer sehr erheblichen Verlangerng der durchschnittlichen Heilungsdauer, in einer wesentlichen Verschlechterung der Heilungsergebnisse bei geringfügigen Verletzungen und in einem außerordentlichen Anwachsen der Fälle von traumatischer Neurose.

(Begründung der Regierungsvorlage §§ 228 bis 233) betreffend die Sozialversicherung. Seite 261.)

Es ist vielleicht nicht ganz ohne pikanten Reiz, wenn man gelegentlich auch aufzeigt, von wo die Regierung die Begründung ihres Planes, die Versicherung der Eisenbahner zu verwässern, geholt hat. Vergleicht man nämlich das, was unsere Regierung anlangend die Versicherung der Eisenbahner in ihrem Motivenbericht auf Seite 261 sagt, mit der Neußerung, die Graf Posadowski, der Vater der gegen das Koalitionsrecht der deutschen Arbeiter gerichteten Zuchthausvorlagen im Jahre 1905, in der Sitzung des Deutschen Reichstages vom 5. März machte, so findet

man eine fast wörtliche, jedenfalls aber dem Gedanken und Sinn nach wunderbare Uebereinstimmung. Und die Tatsache dieser Ideenverbindung ist jedenfalls wichtig zur Erkenntnis, welchem leuchtenden Beispiel der Minister im Eisenbahnministerium bei Schaffung des die Eisenbahnerversicherung berührenden Teiles des Entwurfes über die Sozialversicherung gefolgt ist. Wie heißt es doch in einem bekannten Heineschen Biede:

Blamier' mich nicht, mein schönes Kind,
Und gräß' mich nicht unter den Linden.

Kompromittierend ist es zweifellos für die Urheber des Verschlechterungsvorschlages im Entwurf über die Sozialversicherung, daß man jetzt die Argumente, die man zu seiner Begründung braucht, bei dem Inspirator und willigen Vollstrecker der reichsdeutschen Scharfmachergelüste geholt hat. Denn der Wunsch nach einer allgemeinen Verschlechterung der Versicherungs-gesetze ist im Deutschen Reich seit langem lebendig und seine Realisierung wird mit denselben Motiven angestrebt, wie sie im vorliegenden Falle die selige Regierung Bed-Schmann gebraucht hat. Deshalb ist es auch nicht ohne Interesse, was vor ein paar Tagen erst der Berliner Arbeitersekretär Erkelenz über dieses Thema in der „Frankfurter Zeitung“ geschrieben hat. Sehr treffend führt derselbe dort aus:

Viele Aerzte glauben sich von jedem Verletzten betrogen und beschwindelt, und da es bei manchen ärztlichen Untersuchungen oft doch mehr auf die subjektiven Klagen des Verletzten als auf die objektiven Krankheitserscheinungen ankommt, ist dieses Mißtrauen der Aerzte dem Arbeiter recht nachteilig. Am meisten hat zu diesem ärztlichen Pessimismus die sogenannte „traumatische Neurose“ beigetragen, auch „Anfallneurose“ oder „Neuropsychose“ genannt. In manchen Fällen schließen sich an den Unfall eine Anzahl Krankheitserscheinungen an, die mit dem Unfall nicht in offenkundigem Zusammenhang stehen, allgemeine Mattigkeit und Müdigkeit, angebliche oder tatsächliche Schmerzen, Nervosität, Schlaflosigkeit u. s. w. Es wird behauptet, diese Krankheiten seien oft bewußt, nach öfter unbewußt vorgetäuscht. Der Kampf um die Rente, der Wille, sich durch die Versicherung ganz oder teilweise ernähren zu lassen, führe zur Täuschung der Aerzte und Berufsgenossenschaften.

Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß es solche Krankheitserscheinungen gibt. Aber so zahlreich, wie man nach der ärztlichen und berufsgenossenschaftlichen Fachliteratur glauben sollte, sind sie bei weitem nicht. Zunächst muß doch bedacht werden, daß diese ganzen Krankheiten unter den Namen Neurose, Hysterie und Hypochondrie gerade in den gebildeten und den besthenden Volksschichten viel mehr verbreitet sind als unter Arbeitern. Dort kann und ist nicht die Versicherung ihre Ursache, sondern das ganze moderne Leben erzeugt sie. Dieses moderne Leben der Hast und Aufregung strahlt aber auch auf die Arbeiterbevölkerung zurück. Und wenn man das vor Erlaß der Versicherungsgesetze nicht oder wenig bemerkt hat, so liegt das einfach daran, daß der so erkrankte Arbeiter dem Arzt nicht zu Gesicht kam, weil ihm dazu die Mittel fehlten. Die Versicherung gewährt die ärztliche Behandlung. Sie hat somit verursacht, daß die vorhandene Krankheit erkannt wurde, nicht aber daß sie entsteht. Auch als Arbeitervertreter kann und muß man zugeben, daß jährlich eine Anzahl Fälle offener Simulation vorkommt, die ihre Ursache in dem Bestehen der Versicherungsgesetze haben. Wir glauben aber nach unseren eigenen jahrelangen Erfahrungen, daß höchst selten ein bewußter Simulant dauernd den Arzt zu täuschen vermag, wohl aber erfahren wir öfter von Fällen, in denen Aerzte Simulation behaupten, wo sie offenbar nicht vorhanden ist.

Nach der Lage der heutigen Gesetzgebung ist eigentlich dem Uebelstande, soweit er da ist, nicht beizukommen. Da aber viele Nerzte und besonders auch die Rechtsprechungsorgane sich die Mißstände größer vorstellen als sie sind, hat man allerlei Anstrengungen gemacht, Heilmittel zu finden. Die Berufsgenossenschaften sind unter Führung des in Verletztenkreisen gefürchteten Professor W i n d s c h e i d (Leipzig) auf die Idee gekommen, den angeblichen traumatischen Nervenasthenikern Arbeit als Heilmittel zu verschreiben. Das geschieht so, daß man einem Verletzten die Nente ganz oder teilweise entzieht, obgleich sie ihm nach seinem Körperzustand erhalten bleiben müßte. Man glaubt, der Mann würde dann aus Not zur Arbeit gezwungen und dadurch gesund werden. Das Reichsversicherungsamt zwar hält diese Pseudokur für ungefährlich, was aber die Schiedsgerichte nicht hindert — zum Beispiel in dem oben angedeuteten Falle — dennoch von ihr Gebrauch zu machen. Ein weiterer Ausweg ist folgender. Leidet ein Verletzter an traumatischer Neurose, die er als Unfallfolge angibt, so wird untersucht, ob das Unfallereignis an sich genügend schwer war, um einen Nervenschock hervorzurufen zu können, der zu der genannten Krankheit führen konnte. Ist das nicht der Fall, so redet man von einer Unfallneurose durch eigene Schuld, für die dann eine Nente abgelehnt wird. In diesen Spuren wandelt das Reichsversicherungsamt. Diese ganz unmedizinische Begründung einer Rentenablehnung ist falsch. Die Entstehung dieser Nervenkrankheit ist nicht abhängig von der Schwere des Unfalles, sondern mehr von der Veranlagung des Verletzten, seiner Empfänglichkeit für Nervenschocks und manchem anderen. Mit Recht sagte Professor H o c h e (Freiburg) 1907 auf der Wanderversammlung süddeutscher Neurologen und Irrenärzte:

Gegenüber diesen künstlichen Konstruktionen — so darf man vom ärztlichen Standpunkt aus sagen — kann man die einfache Gegenfrage stellen, ob anzunehmen ist, daß der Verletzte auch ohne Unfall krank und erwerbsunfähig oder in seiner Erwerbsfähigkeit beschränkt sein würde? Ist diese Frage zu verneinen, gehört weiter das gegebene Krankheitsbild im übrigen Bereich in die Kategorie der Unfallneurosen und schließt es sich zeitlich an einen Unfall an, der in dem Ideenkreis des Verletzten eine Rolle spielt, so erscheint es unerlaubt, in den psychologischen Zusammenhängen eine Sortierung in schuldhaft und erlaubt gedankengänge vorzunehmen.

Man wird also nach all dem nicht fehlgehen, wenn man annimmt, daß heute die sogenannten sozialen Wohlfahrtsanstalten, auf die sich die bürgerliche Sozialpolitik nicht wenig zugute tut, dem Unternehmertum immer unbequemer werden, so daß man eifrig daran ist, auch das wenige zu durchlöchern und zu verschlechtern. Die reaktionäre Sozialpolitik ist offenbar das Gemeinsame, das den internationalen Kontakt der kapitalistischen Staaten besonders hervorhebt. Man wird also gut tun, diesen Erscheinungen Beachtung zu schenken, um rechtzeitig zu wissen, wohin die Reise gehen soll.

„Es nützt ja doch nichts!“

Unter den Redensarten, welche jedem agitatorisch Wirklenden von den zu Belehrenden entgegengeklendert werden, stehen die Worte unserer Ueberchrift wohl an erster Stelle. Wer, der sich bemüht hat, Gleichgültige, Unwissende für eine Idee zu gewinnen, hätte sie nicht schon gehört? Wem wäre die Galle noch nicht überlaufen, wenn er gerade von gewerkschaftlich Indifferenten mit

diesem Satz regaliert wurde, der in dem Munde der Unbekümmerten einen so unangenehmen und manchmal komischen Klang hat? Komisch namentlich dann, wenn er mit einiger Entrüstung ausgesprochen wird, welche ungefähr so viel bedeutet wie: „Ja, ich wollte schon, aber da sind noch so und so viele, die noch nicht gewonnen sind, also — bleibt mir vom Hals!“ Eine feine Logik, die es fertig bringt, sich in der eigenen Schlinge zu erwürgen — eine slavische Logik, sagen wir, die sich im engen Zirkelstange blinder Knechtseligkeit um sich selber dreht!

Fürwahr: es gibt für den modernen Arbeiter kein hassenswürdigeres Wort als dieses, erstens, weil es so ungemein töricht, zweitens, weil es — leider! — so sehr häufig und darum sehr hemmend ist. Denn nicht nur die Aufklärung gewinnt Anhänger, sondern auch die dümmste Dummheit findet Nachbeter — viel leichter sogar als die erstere, weil sie für den Augenblick bequemer ist und keinerlei Nachdenken erfordert. In ihrem Arbeitsverhältnis sind die indifferenten Arbeiter sicher auch nicht an allzuviel Bequemlichkeit gewöhnt; sie opfern fast ihre ganze Lebenskraft, ihre Zeit, ihre Gesundheit vielleicht dem ehernen Muß des Broterwerbes, aber sie haben keine Stunde, keinen Groschen übrig für solidare Bestrebungen, das heißt doch schließlich: für sich selbst, für ihre eigenen Interessen; denn: „es nützt ja doch alles nichts!“ Der bis zur Erschöpfung tagsüber Angespannte, der oft für einen jämmerlichen Lohn elf oder zwölf Stunden Schaffende, der mit bewunderungswürdiger Ausdauer Arbeitende — er kniet zusammen mit dem Feierabend-Glockenschlag und kein Funke einer gelinden Empörung flackert in ihm auf und bringt kein Menschheitsbewußtsein, das schlummernde, in eine furchtbare Erregung; ein mattes Stöhnen vielleicht, ein dumpfer Fluch, aber nichts von ausdauerndem Trotz, nichts von selbstbewußtem, kämpfendem Willen; denn — dies traurige Echo kehrt immer wieder — „es nützt ja doch nichts!“

Der ermattete Sinn, die sorgenvollen Gedanken um das Nächstliegende, die Müdigkeit noch vollbrachten Tageswerk — sie halten den Blick in allzuengen Schranken und bringen mit der Zeit eine fortdauernde Kurzsichtigkeit in geistiger Beziehung hervor, an der aller Zuspruch zu scheitern scheint, und die den agitatorisch Wirklenden geradezu zur Vergeßung bringen kann. Denn er hat gar oft nicht einen bewußt lebenden Menschen vor sich, sondern einen in seine engen Verhältnisse und Gewohnheiten fest eingekerkerten Sklaven, der jede Störung seines dumpfen Daseins womöglich als ein Unrecht betrachtet. Das Bewußtsein oder meistens nur das dunkle Gefühl, von irgend einer unsichtbaren Vorsehung gerade in seine Verhältnisse, seine Umgebung gesetzt zu sein, der Glaube an sein sogenanntes „unabänderliches Schicksal“, bindet ihn scheinbar unwiderstehlich an das, was nun einmal ist. Und alle Bemühungen, aus dieser Misere herauszukommen, alle Anstrengungen, sich im Verein mit seinen Arbeitskameraden ein besseres Schicksal zu erkämpfen — „nügen ja doch nichts!“

Es ist oft beschämend, wie der Gedanke, mitbestimmend eingegriffen in den Gang der Dinge, in die Gestaltung der Gesellschaftsformen und damit des eigenen Lebens in solchen Köpfen zur Unmahnung wird und Unmöglichkeit, weil sie gewohnt sind, solche Sorgen nur den extra dafür eingesehten „Autoritäten“, das heißt der göttlichen und weltlichen Obrigkeit, zu überlassen. Ihnen liegt die Empfindung der absoluten Ohnmacht und des persönlichen Unwerts zugrunde. Man fühlt sich nur als Sache, als lebendes Werkzeug, mit dem die Herrscher dieser Erde nach Belieben zu hantieren freundlichst eingeladen werden! Alles andere — „nützt ja doch nichts!“ — das ist der Weisheit letzter Schluss in dem modernen Sklavensbewußtsein!

Jahrhundertlange Gewöhnung, immer wiederholte Vererbung haben dieses Wort traurigster Knechtseligkeit geboren und gefaßt. Und die Herrschenden der menschlichen Gesellschaft haben es zu allen Zeiten verstanden, etwaige andersartige Gefühle in meist vereinzelt rebellischen

Köpfen mit allen Mitteln zu bekämpfen und sich ihr Privilegium der Macht mit Kerker und Schwert, mit Bibelprüchen und Fuderbroden zu sichern. Sie brachten es meisterhaft fertig, in den tieferen Schichten des Volkes jene Resignation zu erzeugen, die im Glauben an ein unabänderliches Schicksal tatenlos dahingelegte, das berufliche Wort von der „alten, guten Zeit“ und ihrer „Zufriedenheit“ erzeugte und höchstens bei besonderen Anlässen die Faust im Sack baute, sie gelegentlich wohl auch einmal herauszog und blindlings darauflos schlug, gleich darauf aber wieder fähig war und weich wie Wachs; denn — „es nützt ja doch nichts!“

Wir haben es also mit einem eingefressenen Erbäbel zu tun, mit einem Fluch, der sich von Generation zu Generation fortpflanzte und denen, die auf den Höhen des Lebens wandeln, unschätzbare Dienste zu allen Zeiten geleistet hat. Wie unten der Fluch, so erbt sich oben der Segen fort, der Segen nämlich, mit den lebendigen Sachen da unten nach Belieben und selbstverständlich nicht zum eigenen Nachteil zu verfahren.

„Aber,“ so wird vielleicht mancher einwenden, „heute sind wir doch darüber hinaus; heute, da die Erfolge der organisierten Arbeiterschaft nur noch von einem Hinterwälder geleugnet werden können, der stets abseits vom modernen Leben gestanden? Heute, wo der Wille des zum Bewußtsein seiner Menschenwürde erwachten Volkes sich in unzähligen Formen äußert?“

Ganz gewiß; seit das Wort gesprochen: „Proletarier aller Länder, vereinigt euch!“ bietet das Bild einen anderen, einen weniger betrübenden Anblick dar. Die Entwertung der ökonomischen Verhältnisse schuf jene Bedingungen, aus denen heraus die Arbeiterschaft ihren Aufstieg aus der tatenlosen, dumpfen Atmosphäre der Knechtseligkeit unternehmen konnte und ja auch mit steigendem Erfolg unternahm. Es ist im Laufe der Jahrzehnte ein Stück Arbeit in der Aufrüttelung weiter Massen, in dem Herausbilden der unterdrückten Menschenwürde und dem Erwecken der tatkräftigen Energie geleistet worden, das beispiellos in der Geschichte dasteht. Und man könnte es freilich für unmöglich halten, daß es auch heute noch Leute gibt, welche uns die Parole des Sklaventums entgegenhalten und uns, wenn wir sie einreihen wollen in das Heer der modernen Weltkrieger, mit dem traurigen Wort kommen: „Es nützt ja doch nichts!“

Und doch: hundertfach, tausendfach wird es auch heute noch gesagt! Ist vielleicht wider die bessere Ueberzeugung aus einem mißverstandenen, jedenfalls engherzigen Interesse. In der Praxis kann der etwaige Zweifler an dieser Tatsache sich leicht durch Ziffern überzeugen, die ja stets etwas Beweisendes an sich haben. Er werfe einen Blick auf die Gewerkevereinstatistik. Prägt sich einerseits in ihren Ziffern die fortschreitende Erkenntnis aus, so lassen sie andererseits einen bedauerlichen Schluß auf die noch zu befreiende Indifferenz zu: Wenn bei dem überwiegenden Teil der Berufe die Zahl der Organisierten weniger als die Hälfte der Berufsangehörigen umfaßt, so ist das die bezeichnendste Illustration dafür, daß das schöne Wort: „Es nützt ja doch nichts!“ keineswegs ausgestorben, im Gegenteil noch ebenso frisch und rot wie früher und natürlich ebenso dumm, unter den veränderten Verhältnissen sogar noch dümmer ist.

Aber es sind nicht nur die Unwissenden, nicht nur die, welche das Wesen der Organisation nur vom Hörensagen kennen, die mit diesem Satz der Agitation entgegengetreten. Viel bedauerlicher ist, daß solche, die schon gewonnen waren — äußerlich wenigstens — bei der ersten Gelegenheit wieder absperrten, um sich und uns wiederum mit dem Wort zu trösten: „Es nützt ja doch nichts!“ Die Fluktuation, in einigen Gewerkschaften von erschreckendem Umfang, gibt hierzu das wenig erfreuliche Zahlenbild. Weil man sich wohl einbildete, die Gewerkschaft sei ein Wunderhuhn, das nur auf ihren Beiritt gewartet habe, um ihnen sofort goldene Eier in den Schoß zu legen, und diese Erwartung freilich nicht so ohne weiteres

Heuiletton.

Triebkräfte der Revolutionen.

Eine Würdigung.

Von Franz Hill.

In den Tiefen der Menschheit hat der Gedanke der befreienden Tat seine ewige Heimstätte aufgeschlagen. Fernab von der Sonnenseite des Lebens, wo sich nur selten ein flüchtiger Strauß des Glücksempfindens hin verirrt, begehrt in der dümmsten Atmosphäre eines in gleichmäßig trüber Einformigkeit verlaufenden Menschendaseins der Haß und rühtet, zur gesellschaftlichen Massenerscheinung geworden, mit nerviger Eifersucht an den Fundamenten des staatlichen Ordnungsbauers. So war es immer und so wird es sein bis an das Ende aller Not und aller sozialen Anstößung. Von den Töten der großen Märtage will der Dichter der Revolution Ferdinand Freiligrath dieses die Menschheit zum Widerstand aufstachelnde Empfinden als Erbe auf die Lebenden übertragen wissen: „Euch muß der Grimm geblieben sein, o glaubt es uns, den Toten!“

Der Klassenhaß, vor dem der ehrfame Philister im Armenhäuser-schuldenschein zusammenzuckt, gipfelt im lebendigen Menschheitsgefühl der Geknechteten. Er ist der Gradmesser für ihr Kulturwissen und die sichere Bürgerkraft für die Weltentwicklung und den sozialen Aufstieg der Menschheit. Denn im Bewußtwerden der Knechtschaft liegt zunächst jene treibende Kraft, die dem niedergetretenen, seiner menschlichen Gohheitsrechte entleideten Individuum die Erkenntnis über sein Schicksal verleiht und die leise dämmende Sehnsucht nach Menschenwürde zur befreienden Tat werden läßt. Der Urgrund dieser Vorbestimmung, die im menschlichen Wesen im niedrigsten Kulturzustand sich in den leidenschaftlichsten Ausbrüchen des Unwillens, des Jornes und der Verzweiflung äußert, gipfelt im primitivsten Selbsterhaltungstrieb, der mit der jeweiligen Strukturveränderung der Gesellschaft und mit der Steigerung der Kulturgrade seinen aufsteigenden veredelnden Charakter erhält.

In den ersten Epochen der Menschheitsgeschichte waren daher auch die revolutionären Akte der geknechteten Menschheit nichts weiter als der impulsive Durchbruch eines vorerhaltenen

primitiven Rechts. In den Sklavenaufständen des Altertums feierte die unterdrückte Menschewürde ihre Auferstehung. Aus der dumpfen geistigen Enge der Hörigkeitsmenschen drang der erste Aufschrei einer Menschenklasse, die tastend den Weg zu einer instinktiven Erkenntnis gefunden hatte. Und in den beiden großen Revolutionen, die das französische Königtum und den feudalen Staat des Vormärzes hinwegfegten, spüren wir das Aufatmen der unterjochten Menschewürde deutlicher. Revolutionen sind Atemzüge der Weltgeschichte. In ihnen spürt man den Pulsschlag des Lebens in seiner vielgestaltigen Form. Und das letzte große Kleinemachen, das dem feudalen Polizeistaat mit seinen aristokratischen Vorrechten galt, hatte eben schon jene wirtschaftlichen Bedingungen voraus, daß durch den Handel und Verkehr, der sich mit der technischen Umgestaltung der Produktionsweise mächtig entwickelt hatte, eine neue Klasse, der bürgerliche Mittelstand, herangewachsen war, der die Rolle des rechtlosen Parasiten bekommen hatte. Auf ihm ruhte vorderhand der Staat, und ihn zu bilden und zu frommen war daher das begriffliche Bestreben des sich seiner Rechte und Pflichten bewußt gewordenen Bürgertums. Die wirtschaftliche Macht, die durch das Entstehen dieses neuen Standes aus der geschichtlich-ökonomischen Entwicklung herausgewachsen war, rang nach der entsprechenden politischen Einflußnahme auf die Gestaltung des Staates.

Seit dem politischen Rechtsantritt des Bürgertums ist die technische und ökonomische Entwicklung der neuen Gesellschaft mit Siebenmeilenstiefeln weitergeleitet. Das neue Wirtschaftsleben mit seinen vielgestaltigen Bedürfnissen und Anforderungen hat alle sozialen Schichtungen von einst über- und durcheinandergeworfen, es hat alte Formen zertrümmert und neue lebenskräftige Ansätze für eine vielgliedrige Weiterentwicklung geschaffen. Der politischen Neugestaltung des bürgerlichen Staates ist die wirtschaftliche Konsolidierung gefolgt. Der Verkehr über Wasserstraßen und Schienenwege, über Meere und Länder hinweg, schuf zunächst die Voraussetzungen für die ungehemmte Entwicklung des privaten Besitzes, der in der in mächtigen Werkstätten, Fabriken und Verkehrsunternehmungen geleisteten Arbeit seine unverfügbare Quelle besaß. Je rascher sich aber diese Entwicklung vollzog, desto gewaltiger steigerte sich auch das Anwachsen der Besitzlosen, auf deren Zahl und Kraft ja schließlich der wachsende Wohlstand der bürgerlichen Gesellschaft beruht. Ihrer Zahl und ihrer kulturellen

und wirtschaftlichen Bedeutung nach wurden sie zum weitaus wichtigsten Fundament des kapitalistischen Staates. Und darin liegt einerseits ihre revolutionäre Bedeutung für die Zukunft.

Der moderne Proletarier, wie ihn der ganze Verlauf der bisherigen Entwicklung hervorgebracht hat, hat wirtschaftlich wenig oder nichts dem antiken Hörigkeitsmenschen voraus. So unentzinnbar wie dieser an seinen Sklavenshalter, ist er an den Kapitalisten gebunden, dem er beim Verkauf seiner Arbeitskraft, wie schon Marx betont hat, willig folgt, wie einer, der seine Haut verkauft hat, dem Geber nachfolgt. Und genau so einträglich, gleichförmig, in grauer, gleichgültiger Alltäglichkeit fließen seine Tage dahin. Leben heißt für den Proletarier der Werkstatt nicht an den Kulturgenüssen seiner Zeit teilnehmen, es bedeutet ein dumpfes Dahindämmern im östigen und schmierigen Fabrikraum. Tag für Tag, Woche für Woche, Jahr für Jahr, immer dasselbe. Bis die Lebenskräfte bei spärlicher Nahrung verbraucht sind. Es ist ein trostloses Jammerdasein, ohne Höhen und Tiefen, ohne Licht und Sonnenschein. So einförmig und grau wie ein regnerischer Novembertag, den Bercharen besungen hat:

Der Regen rinnt
Und der Regen spinnet
Mit gleichem Strich,
Ein grau Gewebe, Stich um Stich
Und Masche um Masche fäht sich
Und ein dichter Schleier schmiegt sich
Um die Dörfer, die ält und verräuchert sind.
Der Regen,
Der lange Regen, in Fäden zerfahren,
Mit seinen Fluten und rauschenden Haaren,
Der Gast der Länder, die grau und ält,
Der Regen
Mit seiner ewigkeitsstarren Gewalt!

Aus dieser trostlosen Enge eines ewigen Werkstatt-daseins tritt der moderne Lohnarbeiter mit ganz eigenen Gefühlen in die reiche, schimmernde Welt. Er steht in der wechselvollen Flucht der Erscheinungen, die das Leben der Gegenwart vor ihm auf- und niederwirbelt, den gewaltigen Gegensatz zwischen seiner und der Lebenshaltung des Besitzenden. Das dumpfe Ge-

bestätigt fand, kehren jene Toren wieder zu dem allein-
seligmachenden Spruch unserer Ueberschrift zurück. Den
übrigen, den Festen und allzeit Treuen, bleibt es dann
überlassen, die Errungenschaft günstigerer Zeiten mit Mühe
und Aufopferung festzuhalten.

Nach all diesem ist es selbstverständlich, daß die Auf-
gabe der Organisation nicht nur in der Gewinnung, son-
dern vorzüglich auch in dem Zusammenhalten der Ge-
wonnenen bestehen und ihnen klar gemacht werden muß,
daß man den speziell gewerblichen oder allgemein ökono-
mischen Krisen — vielleicht sogar mit verschlechterten Ar-
beitsbedingungen — nicht völlig ausweichen, daß man
aber ihre bedrohlichen Folgen für den einzelnen auf ein
Minimum reduzieren kann, wenn die Gewerkschaft in-
takt ist.

Das Wort: „Es nützt nichts!“ diese hohle Phrase
der Indifferenz, dieses Urnachtszeugnis, welches sich so
viele bei so vielen Gelegenheiten ausstellen, ist unter allen
Umständen für den Arbeiter der Gegenwart eine gemein-
gefährliche Unwahrheit. Die Gewerkschaft nützt auch da,
wo sie nicht angreift; sie ist eine Warnungstafel für den
Gegner, aber eine gewisse Grenze nicht hinauszugehen,
und sie wird um so mehr nützen, je mehr aus dem Bann
jener Medensart zur Tat kommen.

Die Stationsaufseher der Südbahn.

Man schreibt uns: Die schlechte Lage der Stations-
aufseher und die ihnen seitens der Südbahn zuteil werdende
ungerechte Behandlung ist beinahe schon zur ständigen
Rubrik in unserem Blatte geworden.

Es wurde schon darauf hingewiesen, daß die Stations-
aufseher — trotzdem sie zur Ausübung des gesamten
Beamtendienstes verwendet werden — allen anderen Auf-
seherkategorien zurückgesetzt sind, obwohl diese keine solchen
Fachprüfungen abzulegen haben und die dienstlichen An-
forderungen nicht in diesem Umfang an sie gestellt werden,
wie bei den Stationsaufsehern.

Zufolge ihrer Dienstleistung müßten die Stations-
aufseher unbedingt in den Unterbeamtenstatus eingereiht
und nach einer Reihe von Dienstjahren dann in den
Beamtensstatus aufgenommen werden, wie dies auch bei
den staatlichen Beamten bei den Unterbeamten in ähnlicher
Weise geschieht.

Nichtsdessenweniger aber sind die Stationsaufseher
nur Diener und die Direktion wendet alle Mittel an, um
ihnen einesteils den Eintritt in den Unterbeamtenstatus
möglichst zu erschweren, andernteils aber denselben ganz
unmöglich zu machen. In der Auswahl der Mittel ist die
Südbahndirektion auch gar nicht wählerisch; sie gebraucht
dabei die hirnverbranntesten Argumente und lächerlichsten
Ausreden, eingedenk des Spruches: „Hilf, was helfen
kann!“

Unter anderem macht dieselbe auch die Einwendung:
Die Stationsaufseher haben die Prüfungen nur in „be-
schränktem“ Umfang gemacht. Im Widerspruch zu dieser
Behauptung steht aber die Verwendung der Stationsauf-
seher zur Ausübung des gesamten Beamtendienstes in
„vollem“ Umfang.

Wie können sich nun die Prüfungen in „beschränktem“
Umfang und der Dienst in „vollem“ Umfang zusammen-
liebe Südbahndirektion?

Im nachstehenden legen wir nun der Öffentlichkeit
ein Bild von dem Umfang der Fachprüfungen der Stations-
aufseher zur Beurteilung vor:

Ein Stationsaufseher muß vorerst die Telegraphen-
prüfung mit gutem Erfolg ablegen.

Aus dem Telegraphendienst muß er wissen: Die
Grundlagen der Telegraphie, das heißt die Zusammen-
stellung und Schaltung der Batterien und Elemente, den
Stromlauf, die elektromotorische Kraft, respektive den Wider-

stand, die Zusammenstellung der Telegraphenapparate, der
Glockensignale, der Distanz- und Blockapparate sowie deren
Behandlung bei Störungen, um selbständig einen Fehler
beheben zu können, das telegraphische Alphabet, den Tele-
graphentarif, das internationale Uebereinkommen der Re-
glements und sonstiger Verordnungen und Erlasse. Des
ferneren muß er kennen die Wichtigkeit und Bedeutung der
Post-, Staats-, Privat- und Betriebsdepeschen sowie das
Telephonwesen.

Aus dem Verkehrsdiens, welchen die zweite Prüfung
betrifft, muß der Stationsaufseher Prüfung ablegen: Ueber
alle elektrischen, optischen und akustischen Signale mit all
ihren mannigfachen Kombinationen; über die Beschaffen-
heit der Strecke, der Fahrtrahnen, der Gefahren bei
unvorhergesehenen Ereignissen, wie zum Beispiel Ueber-
schwemmungen, Schneewehen u. s. w. Des ferneren über
die Zusammenstellung der Züge, Anzahl des hierzu erfor-
derlichen Personal, Ausrüstungsgegenstände, Beschaffen-
heit der zu transportierenden Güter, Erstellung einer Fahr-
ordnung für einen außergewöhnlichen Zug, das Steigungs-
und Gefällsverhältnis der Strecke, die Leistungsfähigkeit
der Lokomotive, das Bremsverhältnis und Wagenregulativ,
die Polizeivorschriften, die Feuerlöschordnung und die erste
Hilfeleistung bei Unfällen. Ferner muß er kennen die gra-
phische Darstellung des gesamten Zugverkehrs, muß in
kritischen Momenten beurteilen können, ob ein Zug auf
die Strecke abgelassen werden darf (falsche Dispositionen
in solchen Momenten haben schon zu furchtbaren Kata-
strophen geführt); er muß weiter auch die ganze Be-
schaffenheit der Wagen sowie die Obliegenheiten des Zug-
und Lokomotivpersonals und die Pflichten des Stations-
und Wächterpersonales kennen. Er muß sozial Intelligenz
besitzen, um bei Unglücksfällen jede Situation sofort zu
erfassen und dem Verunglückten Hilfe bringen zu können.

Wie Oenelle sagt, so ebnet er seine Wege:
Quader wälzend,
Schiffstrotzig bricht er sich Bahn.
Ehern die Sten,
Muskeln von Stahl,
In seinen Adern kreisen
Der Menschheit Sehnsucht und Dual!

Und eine ebenfalls neue und gewaltige Macht ist in den
Händen des industriellen Proletariats entstanden. Eine Macht,
gewaltiger und wirksamer wie alle Hilfsmittel aller dagewesenen
Revolutionen. Wir haben diese Macht zeitweise wirksam gesehen
in dem großen russischen Freiheitskriege, in einem Lande, dessen
industrielle Bedeutung noch zurücksteht. Unsere Zeit, die alle
Werte umgewertet hat, hat auch die Hilfsmittel der moder-
nen Revolutionen vom Grund aus geändert. Aber sie hat das
Proletariat, in dessen Tiefen heute der Menschheit Sehnsucht
und Dual schimmert, nicht machtloser gemacht. Es ist im
Gegenteil zum Träger und Erhalter der modernen Gesellschaft
geworden. Und jeder Schritt, den die gesamte Kulturwelt
weiter tut, stärkt seine Positionen und erleichtert ihm seine ge-
schichtliche Aufgabe: Herr und Gebieter der Zukunft zu sein!

Als dritter Stelle kommt die Transportprüfung. Ein
Stationsaufseher als Gepäck- und Personalführer muß
die Eisenbahngeographie, die Personen- und Gepäcktarife,
deren Grundlagen und Anwendung, sämtliche Legitima-
tionen der Post-, Staats- und Militärbeamten sowie der
eigenen Bediensteten und deren Ermäßigungen kennen. Er
muß alle Transporte, und Güterverrechnung kennen. Er muß
die Vorschriften über Güterauf- und -abgabe kennen, richtig
berechnen können, da ihm als Kalkulant uneinbringliche
Differenzen zum Ersatz vorgeschrieben werden. Er muß
ferner alle Tarife, deren Nachträge und Anhänge, die In-
stradierungsvorschriften, das internationale Uebereinkommen,
das Betriebsreglement, die Warenkunde, die Steuer-, Zoll-
und Polizeivorschriften kennen. Das Viehschutengesetz muß
genau gekannt sein, da dessen Nichtbefolgung mit Arrest-
strafe bedroht ist.

Als Kassier oder Rechnungsführer muß er die buch-
mäßige Verrechnung der Ein- und Ausgaben kennen. Als
Stationsleiter hat er dieselben Obliegenheiten wie ein
Vorstand in einer großen Station, nur in kleinerem
Maßstabe.

Er hat als Vorstand dieselbe Verantwortung, das-
selbe Strafrecht gegenüber seinen Untergebenen und dieselben
Instruktionen (zuka 100 Stück) wie ein Vorstand in einer
großen Station. Er hat sogar die vertraulichen Instru-
ktionen über den Eisenbahnverkehr im Kriegsfalle und man
muß wirklich staunen, daß war so einem „minderwertigen
Diener“, als welchen man ihn hinzustellen bestrebt ist,
solche für die Kriegsoperation hochwichtige Dokumente an-
vertraut!

Es stimmt dies allerdings mit der Prüfungs-
schrift nicht überein, denn in derselben sind beispielsweise
bei der Verkehrsprüfung nur die Kenntnis der wichtigsten
Bestimmungen für die Stationsaufseher vorgeschrieben.
Welches dieselben aber sind, wurde bis jetzt noch keinem
Stationsaufseher mitgeteilt.

Nach unserer Ansicht sind aber beim Verkehrsdiens
alle Bestimmungen wichtig, denn hier kann oft die kleinste
Auserachtlassung die unberechenbarsten Folgen nach sich
ziehen. Und nirgends kann das Sprichwort: „Kleine Ur-
sachen — große Wirkungen“ so treffend angebracht werden,
als wie beim Verkehrsdiens.

Diese Prüfungsvorschrift besteht aber — wie so vieles
andere — auch nur am Papier; denn in Wirklichkeit
werden die Prüfungen der Stationsaufseher in dem gleichen
Umfang wie bei den Beamten vorgenommen.

Sollte der eine oder andere Stationsaufseher aus
Bequemlichkeitsgründen von dem betreffenden Kontrollor
über manche Bestimmungen nicht geprüft worden sein, so
muß er sie bei der selbständigen Ausübung des Dienstes
trotzdem kennen; indem es eben keinen halben Dienst gibt.
Und nun will die Südbahn die Stationsaufseher für
die Bequemlichkeit mancher Herren Kontrolloren büßen
lassen?

In welch tragem Widerspruch die Behandlung der
Stationsaufseher von seitens der Südbahn steht und wie
inkonsequent letztere dabei vorgeht, beweist sie am besten
dadurch, daß einerseits laut Instruktionstafel für den
Stationsaufseher alle Instruktionen, Zirkulare, Erlasse zc. zc.
in gleicher Anzahl wie für den Beamten vorgeschrieben
sind, andererseits aber argumentiert sie dem gegenüber
wieder mit der Behauptung von den Prüfungen, in be-
schränktem“ Umfang. Ist das nicht zum verrückt werden?
Zu was wird denn der Stationsaufseher mit all den
bezeichneten Instruktionen zc. betraut, geehrte Südbahn-
direktion?

Jedenfalls damit er sich die Kenntnis der in den-
selben enthaltenen Bestimmungen aneignet, welche er bei
Ausübung des Dienstes ebenso benötigt und von ihm
im gleichen Umfang verlangt wird, wie von dem Be-
amten.

Was die Kenntnisse im Eisenbahndienste anbelangt,
kann es keinem Zweifel unterliegen, daß sie der maturierte
Beante geradeebenenig vom Gymnasium mitbringt, wie
der Stationsaufseher, der sich durch eigenen Fleiß die er-
forderlichen Kenntnisse aneignen muß. Wenn auch niemand
leugnen wird, daß die Schulung in der höheren Anstalt
einen gewissen Wert repräsentiert, so ist denn doch der
Unterschied zwischen dem 1600 Kr. betragenden Gehalt des
erst ernannten Beamten und den 1000 Kr. des Stations-
aufsehers ein ungeheuerlicher. Es liegt uns selbstverständlich
ferne, sagen zu wollen, daß der Beamte zu viel beziehe,
aber die geringfügigkeit der Dienereinstellung ist eine grell
in die Augen leuchtende. Abgesehen von dem theoretischen
Wert der Matura, hat ja der Stationsaufseher praktisch

doch denselben Dienst zu leisten, wie er vom Assistenten
oder Adjunkten gefordert wird.

Die Inkonzern der Südbahn zeigt sich auch noch
in anderer Weise sehr deutlich. Wenn in einer Station der
zugeteilte Beamte in den gleichen Rang, welchen der
Stationschef einnimmt, vorrückt, so wird der betreffende
Beamte gleich versetzt, damit das „Deforum“ darunter nicht
leiden soll. Beim Stationsaufseher aber, welcher infolge
seines Dienstes über Oberkonduktoren, Lokomotivführer,
Verschubmeister u. s. w. — also über Unterbeamte — zu
disponieren hat, sieht dieselbe Direktion das sonst so ängst-
lich behütete „Deforum“ nicht gefährdet. Ebensovienig auch,
wenn bei Substitutionen, dem an Stelle des Stations-
vorstandes zur Stationsleitung bestellten Stationsaufseher
ein Assistent oder Adjunkt zugeteilt wird.

Ja, es sind schon Fälle vorgekommen, daß der mit
der Stationsleitung betraute Stationsaufseher sich dem ihm
zur Dienstleistung zugeteilten Beamten zur Verfügung
stellen mußte, weil der Betreffende den an ihn gestellten
dienstlichen Anforderungen nicht Genüge leisten konnte.

Und unter solchen Umständen wagt es die Südbahn
noch, die Stationsaufseher als „minderwertige Diener“
hinzustellen!

Eine Gleichheit zwischen dem Beamten, Unterbeamten
und Diener gibt es nur in einem Falle: Wenn sie irgend
ein Vergehen der rächenden eisenbahnamtlichen oder gericht-
lichen Justiz in die Hände liefert. Dann allerdings gibt
es auch für den Stationsaufseher keine Ausrede, daß er
„minder intelligent“ sei; auch der Hinweis auf die unter-
geordnete Stellung oder auf die schlechtere Entlohnung
gilt nicht und in tragem Widerspruch zu seinen angeblich
nur im „beschränkten“ Umfang gemachten Prüfungen wird
er dann zur „vollen“ Verantwortung gezogen.

Es sind ganz traurige Verhältnisse, in welchen diese
Kategorie lebt; aber leider greifen nur wenige unter
ihnen die eigene Lage. Sie glauben, das Bewußtsein des
materiellen Elends sei schon identisch mit solchem Ver-
ständnis. Daß es die auf die gesamte Arbeiterklasse An-
wendung findenden ökonomischen Gesetze unserer Gesellschaft
sind, welche auch sie zu dem Martyrium verurteilen,
dämmert ihnen kaum. Rosetten, Beamtendienst, rote Klappe
haben allzuviel zur Verwirrung der Begriffe beigetragen.
Gar mancher müht sich viel mehr damit ab, sich Beamten-
allüren anzueignen, und daß er vom Reisenden „Herr
Kassier“ angesprochen wird, beschäftigt viel mehr sein Ge-
hirn, als die Frage, warum es im Grunde so ist, und wie
es besser werden könnte. Und daraus resultiert der Separatis-
mus, welcher den Schein an Stelle wirklicher Kraft setzt.

Im Anschluß an die Gesamtheit, im solidarischen
Kampf um allgemeine Besserstellung liegt die einzige Ge-
währ des Erfolges auch für die einzelnen Teile, und so
lange den Stationsaufsehern diese Einsicht mangelt, wird
ihnen weder die Nachahmung äußerer Formen noch
Zusammen helfen.

An die Stationsaufseher der Südbahn ergeht hier-
mit der Ruf, endlich aus ihrer Lethargie aufzuwachen und
Mann für Mann dem „Allgemeinen Rechtschutz- und
Gewerkschaftsverein“ beizutreten, um dort vereint mit den
bereits organisierten Kollegen den Kampf um ihr Recht
energisch weiterzuführen, bis sie den vollen Sieg er-
rungen haben.

Konferenz

Der Feizer der k. k. Nordbahn.

Für Montag den 8. Februar l. J. berief die Zentrale
des Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsvereines
für Oesterreich eine Konferenz der Feizer der k. k. Nordbahn
nach Brerau ein. Die Konferenz tagte in den Lokalitäten
des Altienbrauhauses und hatten zu derselben 13 Orts-
gruppen 21 Delegierte entsendet. Als Vertreter der Zentrale
war Genosse Adolf Müller, vom Sekretariat in Prag
Genosse Brobecky und vom Sekretariat in Brünn Ge-
nosse Moutka anwesend. Die Personalkommission der
k. k. Nordbahn war durch Genossen Kubisek und Ge-
nossen Peter vertreten. Zum ersten Punkt der Tages-
ordnung „Die Lage der Feizer der k. k. Nordbahn im all-
gemeinen“ sprachen die Genossen Kubisek und Genosse
Müller in ausführlicher Weise, und zwar über die
Arbeits- und Entlohnungsverhältnisse der Nordbahnfeizer,
die Einreihung dieser Bediensteten in den Status der k. k.
Staatsbahnen und die mit der Einreihung verbundenen
Erfolge sowie über die Errungenschaften, die durch die
Organisation im allgemeinen für die Bediensteten der k. k.
Staatsbahnen erreicht wurden und an welchen auch die
Feizer der Nordbahn Anteil haben. Nachdem die Referate
von den Genossen Moutka und Brobecky ins Tschedische
übersetzt worden waren, entspann sich eine lebhafte De-
batte, die sich insbesondere beim Punkt „Regelung der
Fahrgebühren analog den k. k. Staatsbahnen“ sehr leb-
haft gestaltete. Nach eingehenden Beratungen wurde der
Beschluß gefaßt, daß sich die versammelten Delegierten mit
dem seitens des Zentralausschusses der Personalkommission
in der Sitzung vom 10. Dezember 1908 angenommenen
Antrag einverstanden erklären. Dieser Antrag bezweckt die
Erhöhung des Fahrgebührenausmaßes der Feizer auf
65 Prozent. Außerdem soll seitens des Vertreters der
Personalkommission der k. k. Nordbahn im Zentralausschuss
der Personalkommission bei der endgültigen Beratung be-
treffend die Regelung der Fahrgebühren für die Feizer
der Nordbahn dafür eingetreten werden, daß die im Fahr-
dienst zugebrachte Zeit, sofern sie gegenwärtig weder durch
Kilometergelder noch durch Stundengelder entlohnt wird,
durch Stundengelder entlohnt wird. Nach eingehenden
Beratungen über den zukünftigen Ausbau der gewerk-
schaftlichen Organisation unter den Feizern der Nordbahn
wurde folgende Resolution einstimmig angenommen:

Die am 8. Februar 1909 in Brerau tagende Konferenz
der Lokomotivfeizer der k. k. Nordbahn nimmt die Berichte
und Referate der Referenten über die durch die Organisation
für die Lokomotivfeizer der k. k. Nordbahn und für alle
übrigen Kategorien von Eisenbahndienstleistungen erreichten Erfolge
zur Kenntnis und spricht der Personalkommission für die bis-
herige Tätigkeit die vollste Anerkennung aus. Gleichzeitig
erklären die versammelten Delegierten, mit aller Kraft sich
dafür einzusetzen, die Lokomotivfeizer der k. k. Nordbahn dem
Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein für Oester-
reich als Mitglieder zuzuführen, weil sie der Ueberzeugung
sind, daß nur diese Organisation allein imstande ist, die Lage
der Lokomotivfeizer der k. k. Nordbahn einer weiteren Ver-
besserung zuzuführen.

Hierauf wurde die Konferenz vom Vorsitzenden Genossen Rosset um 5 Uhr nachmittags geschlossen.

Die Beschlüsse, die die Konferenz der Lokomotivheizer der k. k. Nordbahn auf Grund der eingehenden Beratungen gefasst hat, zeigen, daß auch diese Bediensteten fühlen, daß sie, solange sie im Lager der bürgerlichen, nationalen oder christlichsozialen Organisationen stehen, nur als Staffage für die demagogischen Gelüste der Führer dieser Organisationen gebraucht werden und deshalb von diesen eisenbahnerfeindlichen Vereinigungen niemals eine ehrliche und wirksame Vertretung ihrer Interessen zu erwarten haben.

Inland.

Westtiroler Bahnfragen. In Tirol wird, wie das Österreichisch-ungarische Eisenbahnblatt schreibt, seit Jahren eifrige Agitation für den Ausbau des Westtiroler Bahnnetzes und Anschluß an die Schweizerische Schmalspurbahn in Engadin betrieben.

Wir erwähnen hier erstlich die Fortsetzung der Wintschgaubahn von Mals im Etschtal nach Pfunds im Juntal und Fortsetzung bis Landeck zur Einmündung in die Melbergbahn. Die Länge dieser Strecke beträgt ungefähr 82 Kilometer als normalspurige Lokomotivbahn gedacht. Die Strecke Mals-Pfunds gilt als eine der schwierigsten und kostspieligsten Alpenbahnen, die man kennt. Seit Jahren läßt die Regierung, beziehungsweise die Wintschgaubahn Trassierungen vornehmen, ohne daß es bisher gelungen wäre, eine definitive Trasse festzustellen.

Die zweite Linie, welche damit im Zusammenhang wäre die Verbindung von Pfunds dem Inn entlang nach Schuls-Tarab. Dort wird sie in die Linie Schuls, Bevers, St. Moriz einmünden, welche jetzt im Bau begriffen ist und binnen zwei bis drei Jahre erbaut sein dürfte.

Die dritte Linie, die in Betracht kommt, ist die Verbindung der Wintschgaubahn mit den Rhätischen Bahnen von Mals nach Bernex über den Ofenpaß, die sogenannte Ofenbergbahn. In Bernex würde sie in die oben erwähnte Engadiner Linie einmünden, und zwar ungefähr halbwegs zwischen Bevers-Schuls, so daß die sowohl nach Schuls-Tarab als nach St. Moriz die kürzeste Verbindungslinie zwischen dem Engadiner Zentrum und dem österreichischen Ostertgebiet sowie den Kurplätzen Meran und Bozen und dadurch auch der Dolomiten herstellen würde.

Ergebnisse in die Personalkommission der k. k. Staatsbahndirektion in Wien. Die vor kurzem stattgefundenen Wahlen haben folgendes Resultat ergeben: Es erhielten an Stimmen: Gruppe der Zugbegleiter: Sozialdemokraten 698, Christlichsoziale 152. Gruppe des Werkstättenbedienstes: Sozialdemokraten 641, Christlichsoziale 113. Für die Gruppe der Zugbegleiter wurden insgesamt 1015 Stimmen und für die Gruppe der Werkstättenarbeiter 844 Stimmen abgegeben.

Die Einbeziehung der Eisenbahn Wien-Aspang in die Verstaatlichung betreffend wird Abgeordneter Genosse Müller in den nächsten Tagen folgenden Antrag dem Parlamente unterbreiten:

Von den bisher durchgeführten Verstaatlichungen der Privatbahnen wurde die k. k. priv. Eisenbahn Wien-Aspang ausgenommen, trotzdem nach den Bestimmungen der Konzessionsurkunde (§ 14) die genannte Bahn bereits am 28. November 1908 dem Einlösungsrechte des Staates verfallen sei.

Es wird daher beantragt, das hohe Haus wolle beschließen:

Die k. k. Regierung wird aufgefordert, mit dem Verwaltungsrate der Eisenbahn Wien-Aspang sofort in die Verstaatlichungsunterhandlungen einzutreten und über das Resultat der letzteren binnen drei Monaten zu berichten.

Eine deutschnationale Gründung. In Kärnten macht ein aus deutschnationalen Parteigängern bestehendes „Gründungskomitee“ Prospekt für einen deutschnationalen Staatsangestelltenverband. Da man nun für jede Dummheit gerne die Eisenbahner haben möchte, wendet sich das „Komitee“ an die letzteren mit folgendem Aufruf:

An die Herren Beamten, Unterbeamten und Diener der österreichischen Staatsbahnen!

Der in Gründung begriffene Deutschnationale Staatsangestelltenverband für Kärnten ladet obige zum Beitritt ein. Zweck des Vereines wird die Verhinderung des Eindringens „Nichtdeutscher“ in unsere Stellen und Posten sein.

Die Statuten erliegen derzeit bei der Regierung. Die Gründung wird im Laufe des Monats März erfolgen. Beitrittsgebühren: Beamte 1 Kr., Unterbeamte 50 H., Diener 20 H. jährlich!

Die eigentlichen Staatsangestellten treten fast ausnahmslos bei. Bemerkenswert wird, daß die anderweitige politische Gesinnung des einzelnen (ob Alld. Volkspartei, deutscher Sozialdemokrat etc.) nicht berührt wird.

Im Auftrage des Gründungskomitees:

Dr. J. M. m. p.

Von 20 Heller aufwärts soll also das „Eindringen Nichtdeutscher in die Beamtenerschaft verhindert werden“. Das Geld von 20 H. bis zu 1 Kr. nimmt das löbliche Komitee höchst tolerant von allen Leuten, welche politische Gesinnung dieselben auch immer haben mögen.

Werknennnisse eines deutschnationalen Arbeiter-Verbandes. In Wien erscheint mit Ausschluß der Öffentlichkeit ein Winkelblättchen, das sich stolz „Deutscher Gewerkschaftsführer“ nennt. In dieses Blättchen hat ein deutschnationaler Arbeiter aus Brügge — er zeichnet „Fr. K.“ — eine Zuschrift gefandt, die sich als ein wertvolles Bekenntnis eines verirrten Arbeiters darstellt.

Bei allen möglichen Wahlen sind unsere Ortsvereine an die Seite gedrängt und unsere Forderungen lächerlich gemacht worden. Gab aber der herrschende Klügel hier und da etwas nach, so geschah dies ausnahmslos nur mit dem Ausdruck der Gnade, des Mitleids.

Woher kommt das? — Gesehen wir offen zu, daß das aufrechte Selbstbewußtsein in den meisten (weil jungen) Vereinigungen noch fehlt und daß andererseits ein grenzenloser nationaler Idealismus, der alles für Geld hielt, was da glänzte, auch jedes „nationale“ Schlagwort als bare Münze nahm. Leider — wir haben es wahrhaftig erfahren — ist hier nicht alles Glänzende reines Gold.

Schauen wir uns einmal an, wo sind denn unsere kompromittierten Erfolge? Sie bestehen nicht; denn wo sich unsere Organisationen einigermassen Anerkennung verschaffen, dort nur durch Kampf und Entschlossenheit. Auf das Geldwort kommt es dabei nicht an; die Gesinnung, ein Bekenntnis, das sich gegen jedermann offenbart, das muß die Hauptsache bleiben.

Der „Fr. K.“ wird es in der deutschnationalen Bewegung nicht weit bringen, denn er scheint zwei Eigenschaften zu besitzen, die ihn total untauglich machen für die deutsche Schwindelpolitik: er hat einen klaren Blick und ist ehrlich. Die eben zitierten Ausführungen sind ganz zutreffend.

Die bosnischen Eisenbahnarbeiter und ihre Löhne. Die Arbeiter bei den bosnischen Bahnen werden in drei Klassen eingeteilt, und zwar: Gewerblüche, Hilfsarbeiter und Tagelöhner und dementsprechend regeln sich auch ihre Löhne. Die Arbeitszeit der gewerblüchen Arbeiter der Werkstätten und Heizhäuser beträgt 9 Stunden und ihr Minimallohn stündlich 28 Heller.

Der minimale Stundenlohn der Hilfsarbeiter beträgt 26 H. mit zwei automatischen Lohnerhöhungen von 2 H. per Stunde. Vom 14. Jahre angefangen erfolgt eine Erhöhung nach jedem 2 1/2 Jahren und nach dem 21. Arbeitsjahre erfolgt sie mit jedem dritten Jahre.

Der Stundenlohn der Tagelöhner ist der niedrigste. Im Minimum 22 H., im Maximum 35 H. Die automatische Stundenlohnerhöhung findet in den ersten 6 Jahren von 2 zu 2 Jahren mit 1 H., bis zum 24. Jahre jedes 3. Jahr, und zwar bis zum 14. Jahre 1 H., vom 24. Jahre angefangen jedes Jahr mit 1/2, solange, bis 34 H. erreicht sind.

Ausland.

Eine drohende Lohnbewegung unter dem schweizerischen Eisenbahnpersonal. Das Personal der schweizerischen Eisenbahnen verlangt seit längerer Zeit eine mit der allgemeinen Verbesserung der Lebenshaltung im Einklang stehende Verbesserung ihrer Gehalts- und Lohnverhältnisse, die durch das Bundesgesetz vom Jahre 1900 betreffend die Besoldungen der Beamten und Angestellten der schweizerischen Bundesbahnen und durch die Gehaltsordnung vom 7. Jänner 1902 normiert sind.

keiner Weise Rechnung, weshalb erklärlich ist, daß sie heute, nach kaum acht Jahren, absolut unzulänglich geworden sind.

Man sing an, an den Puffhaken und an dem Mel der Lämpchen zum Unterfuchen der unteren Maschinenteile zu sparen. Führer, die schon jahrelang eingeteilt waren, wurden wieder zum Heizerdienst beordert, eingeteilte Heizer in die Werkstätte zurückversetzt und alte, verheiratete Werkstättenarbeiter entlassen.

Dann kam der 28. November mit der Erklärung des Generaldirektors Weissenbach, daß zurzeit die Vortage der Generaldirektion an die ständige Kommission des Verwaltungsrates überhaupt noch nicht hergestellt sei, daß unter diesen Umständen keine Rede davon sein könne, die neuen günstigeren Normen am 1. April 1909 in Kraft treten zu lassen.

Darauf kam die Budgetdebatte im Nationalrat vom 15. Dezember, die wiederum eine auffallende Uebereinstimmung der Meinung sozusagen sämtlicher Landesväter darin brachte, daß von dem einzig rationellen Mittel der Einnahmevermehrung, von einer Erhöhung der Tarife, Abstand genommen und statt dessen ein Teil der Lasten auf das Personal abgewälzt werden sollte.

Man kann also begreifen, daß sich das gesamte Personal eine Erregung bemächtigt, die von den Verbandsleitungen kaum noch zu meistern ist. Die Organisationen der Eisenbahner haben gegenwärtig eine Zenerprobe zu bestehen. Sie werden sie bestehen, dafür bürgt die Vergangenheit der Organisation.

Im „Signal“, Organ des schweizerischen Zugspersonalvereines, schreibt Paul Brandt: „Die Verbandsleitungen sind sich ihrer Pflichten voll bewußt und alles zu tun entschlossen, was in ihren Kräften steht, um die verantwortlichen Behörden und die ganze Eidgenossenschaft auch an ihre Pflichten gegenüber ihren Angestellten und Arbeitern zu erinnern und mit aller Energie den berechtigten Postulaten der Bundesbahner aller Kategorien zum endlichen Durchbruch zu verhelfen.“

Und die Gotthardbahner, die Kerntuppe der schweizerischen Eisenbahner, die Kerntruppe der schweizerischen Eisenbahner? Der Vorstand der Altdorfer Kommission erließ anfangs Dezember folgende Kundgebung: „Wohl ist das von uns im letzten Jänner eingelangte Memorial bis zur Stunde noch nicht behandelt worden, und besitzen wir auch keine Garantie, daß solches in der Dezembersession des Nationalrates zur Behandlung komme.“

Die „Schweizerische Eisenbahnzeitung“ (Redakteur E. Düby) schreibt: „Die Wachtfeuer sind angezündet, sie werden aber nur den Wormalst erleuchten und Gefahren erkennen lassen, wenn sie genährt werden von gegenseitigem Vertrauen und unüberbrücklicher Solidarität.“

Die Pensionsfrage der französischen Eisenbahnbekleideten, die sich seit langen Jahren unter dem Namen der Gesegneten von Bertaux und Mabiet u. s. w. hinstreckt, wird derzeit von der sozialdemokratischen Eisenbahnergewerkschaft wieder eifrig betrieben. Es werden Massenversammlungen veranstaltet, um auf den Senat zu drücken, endlich den sogenannten „Vermittlungsplan“ anzunehmen.

Fünzigstel seiner Besoldung für jedes Dienstjahr, also die Hälfte der Besoldung nach 25 Dienstjahren erhält. Das Recht auf Pension würde nach 25 Dienstjahren oder mit dem 50. Lebensjahr erworben. Ein ähnliches System ist bereits auf dem französischen Staatsbahnen in Anwendung, wo 6 Prozent der Besoldung durch den Staat und 5 Prozent durch die Angestellten zum Pensionsfonds gezahlt werden. Bisher haben ungefähr drei Viertel der im ganzen in Betracht kommenden 280.000 Bediensteten ein Recht auf Pension mit dem 55. Lebensjahr nach 25jähriger Dienstzeit. Aber diese bestehende Pension wird von den Organisationen der Arbeiter für ungenügend erklärt.

Lohnreduktionen bei den preussischen Eisenbahnen. Den Eisenbahnern in der Eisenbahnhauptwerkstätte in Erfurt wurde nach dem „Vorwärts“ eine 3 bis 5 Prozentige Lohnreduzierung zuteil. Bis zum 1. April 1907 erhielten die Arbeiter dieser Werkstätte nämlich eine Teuerungszulage von 3 bis 5 Mk., welche ihnen später gegen die Zulage einer Stücklohnerrhöhung entzogen wurde. Obwohl schon damals diese Zulage nur teilweise erfüllt wurde, wird nun gar noch mit einer direkten Lohnreduzierung vorgegangen. Begreiflicherweise ist die Arbeitererschaft sehr erregt, um so mehr, als diese Maßregel darauf zurückgeführt wird, daß der Anlaß dazu in der den Beamten gewährten Gehaltserhöhung zu suchen sei. B.

Streiflichter.

Die Gehaltsregulierung und die Mittelstufe der Diener bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen. Von einem Mitglied der Zentralpersonalkommission der k. k. österreichischen Staatsbahnen wird uns geschrieben: Als in der ersten Sitzung des Zentralausschusses der Dienerschaft der k. k. österreichischen Staatsbahnen im k. k. Eisenbahnministerium am 5. Dezember 1907 der Antrag gestellt wurde, daß jeder Bedienstete in die ihm nach seinen Dienstjahren gebührende Gehaltsstufe einzureihen sei, wurde dieser Antrag mit der Motivierung von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums zurückgestellt, daß dies infolge der zu hohen Kosten, die dieser Antrag involviert nicht in Gänze Berücksichtigung finden kann. Indem nun anlässlich der Verhandlungen mit dem Exekutivkomitee von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums diesem Komitee unter anderen Zugeständnissen auch erklärt wurde, daß allen jenen Dienern, welche feinerzeit mit 600 und 700 Kr. angestellt wurden und nie außerordentlich avancierten, ein Jahr bei der Vorrückung in die nächsthöhere Gehaltsstufe gekürzt wird, so hoffte der weitläufige Teil der Bediensteten, daß dem obenangeführten Antrag der Zentralpersonalkommission doch teilweise von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums Rechnung getragen wird. In erster Linie handelt es sich hier um die nun in die Dienergruppe III überstellten Wächter und die aus dieser Kategorie hervorgegangenen Blocksignaldiener, welche beide Kategorien feinerzeit als Wächter gar nur mit 576 Kr. Jahresgehalt angestellt wurden, und wäre es somit ganz selbstverständlich, daß auch diese Dienergruppen bei Verkürzung der Vorrückungsfrist um ein Jahr Berücksichtigung finden sollten, da es doch nicht angeht, eine bisher auf das tiefmütterlichste behandelte Kategorie von Dienern von dieser Reform auszuschließen. In erster Linie wird es jetzt Pflicht der Zentralpersonalkommission sein, darauf hinzuwirken, daß endlich auch die in den Mittelstufen stehenden Bediensteten von Seiten des k. k. Eisenbahnministeriums Berücksichtigung finden, da diese bei jedesmaliger Anfangsgehaltserhöhung immer wieder in die Anfangsgehaltstufen zurückkommen. Heute sehen wir schon das Schauspiel, daß neuangestellte Diener denselben Gehalt haben wie jene, welche schon 6, 7, 8, 10, 12 ja sogar 13 und 14 Jahre dienen. Speziell bei den Blocksignaldienern und Wächtern trifft dies die meisten der älteren Diener.

Ohne die jüngeren Diener um ihren Gehalt zu beneiden und ohne Egoismus, da doch jeder sozial denkende Mensch weiß, daß 900 Kr. und 1000 Kr. Anfangsgehalt noch immer nicht den Bediensteten in die Lage versetzen, sich und seine Familie bei den heutigen Zeiten anständig nähren und kleiden zu können, muß dennoch in puncto der Gerechtigkeit und des Solidaritätsgefühls darauf hingewirkt werden, daß auch jene Diener die Berücksichtigung finden, die ihnen infolge ihrer Dienstjahre gebührt. In jedem Privatunternehmen und in jeder Fabrik wird der ältere, erfahrene Arbeiter seinen jüngeren Arbeitskollegen durch Vorrückung vorgezogen und stärkt dies nur die Disziplin im Betrieb. Wird der Vorgang, welcher jetzt bei Gehaltsregulierungen und Verbesserung der Automatik im k. k. Eisenbahnministerium plattgreift, weiter praktiziert und das alles korrumptierende außertourliche Avancement nicht abgeschafft, dann ist es kein Wunder, wenn wir Diener der Mittelstufe jetzt schon sehen, daß ein Diener, welcher ein Jahr definitiv dient und das Glück hat, außertourlich beschriebene zu werden, mehr an Gehalt hat als jene Diener, welcher zu einer Zeit der Eisenbahn dienen, in der den ersteren noch das A-B-C in der Schule gelehrt wurde. Wo bleibt da die vom k. k. Eisenbahnministerium im Eisenbahndienst geschätzte gesammelte Erfahrung, welche gerechterweise geschätzt werden soll?

Wo bleibt da die Achtung, die der jüngere Diener vor einem älteren haben soll, um ein ersprießliches Nebeneinanderarbeiten zustande zu bringen? Der ganze bisher praktizierte Vorgang führt nur zur Demoralisation unter den Dienern und gehört beseitigt. Jetzt aber wird es Sache des k. k. Eisenbahnministeriums sein, diese Uebelstände dadurch abzuschaffen, daß endlich das außertourliche Avancement beseitigt und der dadurch freiwerdende Betrag zur Verkürzung der Vorrückungsfristen den Dienern der Mittelstufen Gelegenheit bietet, in die ihnen nach Dienstjahren gebührenden Gehaltsstufen einzurücken. Dieser Antrag wird es sein, der bei der nächsten Zentralausschusssitzung einheitlich und standhaft vertreten werden muß und dem ein hohes k. k. Eisenbahnministerium endlich vom Standpunkt der Gerechtigkeit Gewährung leisten soll.

Von der Abria. Seit Eröffnung der Strecke Klingen-Triest — und das ist nicht gar so lange her — haben die Triester Güterzugspartien das zweifelhafteste Vergnügen gehabt, in der Station Klingen von einer Kaserne in die andere nicht weniger als fünfmal zu übersiedeln. Und wer da meint, daß jede neue besser war als die frühere, der täuscht sich sehr! Auf diesem Leidenswege kam dieses Personal oft in Räume, die eher Stalungen als Kasernen ähnlich sahen. In Cien und den Mazedonierbaracken war das Personal übrigens gezwungen, das Logis mit anderen Schlafgefahrten zu teilen, die zwar wenig Raum für sich in Anspruch nahmen, aber um so freier sich gebärdeten,

nämlich mit einer Kategorie von Blausünderen schlimmster Sorte. Selbst diesen Beschäftigten scheint eine Bahnkaserne nicht der angenehmste Aufenthaltsort zu sein, denn viele von ihnen benötigten die Gelegenheit, um ohne Transportchein unter dem Schutze der Bediensteten eine freie Fahrt nach Triest zu machen und sich dort im Heim des betreffenden Bediensteten einzurichten.

Alle diese „Unbequemlichkeiten“ hat das Triester Lastzugpersonal geduldig ertragen, in der Hoffnung, daß es nach Fertigstellung der neuen Kaserne durch die Unterbringung in derselben entschädigt werden wird. Es sollte aber nur um eine Entschädigung reicher werden! Für dieses am schwersten geplagte Personal, das bei einer Tour nicht weniger als 42 Tunnel voll Rauch und Stidluft passieren muß, hat sich in der neuen, in der Nähe des Bahnhofes liegenden Kaserne kein Platz gefunden und wurde ihnen die weit vom Bahnhof entfernte Heizhauskaserne zugewiesen. „Für diese vom Rauch geschwärtzten weißen Sklaven,“ so scheint man sich an kompetenter Stelle zu denken, „ist auch das Schlimmste gut genug!“ Und man weist ihnen eine Stelle zu, wo außer anderen Unzulänglichkeiten vor allen der große Nachteil für sie besteht, daß sie zu einer gründlichen Reinigung keine Gelegenheit haben. Und gerade diesen Bediensteten hätte man in der neuen Kaserne Platz machen sollen! Die k. k. Staatsbahndirektion gibt selbst zu, daß die Heizhauskaserne für die Güterzugspartien zu weit entfernt ist, tut aber nichts, um diesem Uebelstande abzuhelfen. Sie weiß auch sehr gut, daß das Personal zu seinem Unterhalt nichts mehr als Reis, Kaffee und Del mitnehmen kann, und daß es sich alle anderen Bedarfsartikel in Klingen besorgen muß, was wieder infolge der Entfernung der Heizhauskaserne mit Nachteilen verbunden ist. Will so ein armer Teufel in der Kaserne etwas zu essen haben, so muß er, um den weiten Weg nicht zweimal zu machen, gleich vom Zuge, schwarz wie er ist, mit der Tasche in der Hand von Greisler zu Greisler laufen und dann erst in die Kaserne gehen. Nicht besser geht es denjenigen, die sich mit dem Kochen nicht abgeben, sondern auf Gasthaus oder Restauration angewiesen sind.

Auch der Dienst selbst ist dadurch bedeutend erschwert und es ist zu wünschen, daß die k. k. Staatsbahndirektion die Sache einmal genau bezieht. So muß zum Beispiel der Zugführer nach Anbruch des Zuges von Triest vom nördlichen Ende der Station zurück in die Station gehen, um dort alles zu übergeben und hierauf wieder den weiten Weg in die Heizhauskaserne zurücklegen. Beim Dienstantritt wiederholt sich die Sache, denn erst muß der Zugführer in die Station, um sich beim diensthabenden Beamten zu melden und dann wieder zurück bis zum Signalwagen gehen, von wo aus der Zug aufgenommen wird. Es ist ganz unbegreiflich, daß an maßgebender Stelle nicht eingesehen wird, daß die Heizhauskaserne für das Triester Lastzugpersonal gänzlich ungeeignet ist. Es ist höchste Zeit, daß diese Erkenntnis auch dort einbringt, wo man so gern Personalfreundlichkeit mimt und daß man dem Triester Güterzugpersonal die untere Kaserne zuweist, denn nur da kann es sich von dem in 42 Tunneln reichlich erworbenen Schmutz reinigen und zugleich eine kleine Dienstleistung gewinnen. Zu bemerken wäre noch, daß diesbezüglich eine Deputation bei der Direktion bereits vorgeschrieben hat, der versprochen wurde, daß das Personal mit der Zuglokomotive ins Heizhaus gebracht werden wird, aber in Klingen rührt sich nichts, und so wird es denn noch etwas dauern, bis die Direktion die Erfahrung gewinnen wird, daß dieses halbe Mittel die Kasernenfrage nicht löst.

Noch eine Angelegenheit soll hier besprochen werden. Die Direktion hat außer der Kasernenaufräumerin noch einen Hausmeister angestellt, was aber auf Kosten der Aufräumerinnen geschieht, denn diese werden durch den Hausmeister in ihrem Einkommen geschmälert. Wenn schon ein Hausmeister in der Kaserne nötig ist, so soll ihn doch die Direktion bezahlen und nicht auf Kosten anderer leben lassen! Es wäre auch angezeigt, daß diese Kosten mit entsprechenden Leuten besetzt werden. Hausmeister von der Sorte Pisek sind nichts wert, denn sie machen selbst Aramall in der Kaserne, statt für Ruhe und Ordnung zu sorgen. Es wäre zu wünschen, daß die Direktion diesen Trunkenbold (der seine Frau und sein Kind mißhandelt hat) ebensolange aus dieser Kaserne entfernt und seine Wohnung für Zugbegleiter, die einen kurzen Aufenthalt in Klingen haben, verwendet. Dann würde auch das Triester Lastzugpersonal in dieser Kaserne Platz finden. Die Dampfheizung könnte dann sehr gut ein Arbeiter besorgen und die übrige Arbeit des Hausmeisters würden die Aufräumerinnen für eine entsprechende Entschädigung übernehmen. Wir wollen hoffen, daß dieser Vorschlag geprüft und ausgeführt werden wird.

Die Bahnärzterfrage bei der k. k. Nordbahn. Aus Rojeten schreibt man uns: Mit der Verstaatlichung der k. k. priv. N. B. hat sich vieles bei dieser Bahn geändert. Unter anderem hat auch der Sanitätsdienst eine große Veränderung erfahren. Ob zugunsten des Personals, wollen wir nachstehend erläutern. Bei der k. k. priv. N. B. hatten auf ärztliche Behandlung und kostenloser Verabreichung von Medikamenten nur die Krankentassenmitglieder Anspruch. Unter diesen Umständen waren die Bediensteten mit der Behandlung seitens der Bahnärzte bis auf einige Ausnahmen zufrieden. Nach der Verstaatlichung jubelte das Personal. Es wurden ja auch die Angehörigen der Krankentassenmitglieder der Benefizien einer kostenlosen Behandlung seitens der Bahnärzte und kostenlosen Bezug der verordneten Medikamente teilhaftig.

Wald hat der Jubel ein Ende genommen und macht nur einer Enttäuschung, ja sogar Entrüstung Platz.

Bei den meisten Bahnärzten trat eine Veränderung in der Behandlungsweise der Krankentassenmitglieder ein.

Die Behandlung der Angehörigen kann alle anderen Namen, nur nicht „ärztliche Behandlung“ führen. Nun fragt ein jeder, warum eine solche Veränderung in der Behandlung bei den Bahnärzten eingetreten ist? Wir wollen hier unsere Ansicht mitteilen. Erstens sind die Bahnärzte vom Staate nicht entsprechend honoriert. Mit der Einführung der Instruktion XXI haben selbe 70 Prozent mehr Ordinationen und 100 Prozent mehr Schreibarbeit, aber kein größeres Honorar außer den im Artikel II, XXIX, XXX und XXXI enthaltenen Pauschalen. Zweitens ist diese Instruktion selbst schuld an der Behandlung der Krankentassenmitglieder und deren Angehörigen.

Diese Instruktion wird von den Ärzten gelesen und nicht gelesen, verstanden und nicht verstanden.

Zum Beispiel nur einiges, wie unser Bahnarzt die einzelnen Artikel gelesen und verstanden hat: Artikel II, XXIX, XXX und XXXI überhaupt, Punkt 339 des letzten Artikels hat er gelesen und scheint selbst gut zu verstehen. Kommt ein Krankentassenmitglied mit Krankheiten, welche die letzten drei Artikel betreffen, in die Ordination, dann wäre der Bahnarzt die Freundlichkeit selbst.

Die Bediensteten werden sich aber überlegen, ob sie die Freundlichkeit des Bahnarztes mit einem Fuß oder Hand oder zerquetschten Finger erkaufen sollen. Im übrigen verlangen selbe für sich keine Freundlichkeit, sondern nur eine richtige Behandlung, wie selbe von einem gewissenhaften Arzte am Plage ist. Dagegen protestieren sie gegen eine barbare, gefühllose Behandlung ihrer Angehörigen.

Ein Arzt soll vom Patienten Vertrauen genießen. Kann er es von einer schwerkranken Frau genießen, wenn sie ihm nicht lange vor ihrem Tode sagt: „Herr Doktor, ich fühle mich alle Tage schwächer.“ Als Antwort: „Sie werden noch viel schwächer werden,“ erhält oder wenn er einer Frau, die er für schwer krank erklärt, sagt, sie möge zu ihm in die Ordinationsstunde kommen, wo er doch bei ihr gewesen ist und ihr Kind behandelt hat.

Nun zum anderen Artikel der genannten Instruktion, Artikel XXXVI ist eine harte Nuß, welche am besten als geknackt erscheint, wenn man dem Kranken entweder nichts oder solche Medikamente verschreibt, welche die Krankentasse nicht bezahlt, sondern die sich die Kranken selbst kaufen müssen, und zwar Mineralwasser und die in den Zeitungen als Mittel gegen alle

Krankheiten gepriesenen Extrakte und Emulsionen, damit derselbe Arzt nicht mit Artikel XL, Punkt 429, in Konflikt gerät.

Wird der Bahnarzt befragt, warum er den Patienten nichts verschreiben will, antwortet er, trotzdem er keine Dausapothek hat, mit Artikel XXXIX, indem er auf Absatz 413 zeigt: „Ich kann nur für eine Krankheit ein Medikament für Kr. 1.60 verschreiben.“ Daraus resultiert: er muß warten, die Krankheit krankheit sein lassen, und ein Medikament, damit er den Kredit nicht überschreitet und doch der Instruktion gemäß (seiner Ansicht nach) handelt, und damit der Kranke nicht zu kurz kommt, ihm vor seinem letzten Atemzug für Kr. 1.60 verschreiben.

Daß die Krankentassenmitglieder, welche in die Krankentasse zahlen müssen, sich ein solches Behandeln nicht lange werden gefallen lassen, ist klar. Bei solch einem Vorgang der Bahnärzte sind sie gezwungen, andere Ärzte zu rufen, was bis dato in den meisten Krankheitsfällen, insbesondere ihrer Angehörigen, geschehen ist.

Es sind aber hier Fälle vorgekommen, daß ein anderer Arzt die Hilfeleistung, trotzdem er bezahlt wird, mit dem Hinweis, daß wir einen Bahnarzt haben, auch in einem gefährlichen, dringenden Fall verweigert hat. Gerade in diesem Fall war der Bahnarzt verreist und hat für sich keinen Ersatz bestimmt.

Den Krankentassenmitgliedern von Rojeten ist der Artikel VI wohlbekannt und werden dieselben hieron demnächst Gebrauch machen, denn es liegen hier nicht nur die angeführten Fälle, sondern noch viele und anderen Charakters vor, welche sie nicht vor die Öffentlichkeit, wohl aber vor ein anderes Forum vorbringen werden und hoffen, daß der Punkt 30 dieses Artikels nicht nur pro forma existiert.

Das Personal geht von dem Standpunkt aus: Es ist allerdings eines Arztes unwürdig, die ärztliche Praxis für ein (seiner Meinerung nach) Tagelöhnerhonorar auszuüben; aber es ist noch unwürdiger, sich zur Erhöhung dieses Honorars durch Provozierung der zu behandelnden Kranken verhalten zu wollen.

Eines Arztes würdig wäre, entweder den Bahnarztposten mit dem bedingenen Honorar pflichtgemäß zu versehen oder das ihm gebotene Honorar abzulehnen und auf den Posten zu verzichten.

Das Sprichwort: „Für wenig Geld wenig Musik!“ paßt für einen Musikanten, aber nicht für einen Arzt. Wir sind fest überzeugt, daß solche Zustände nicht nur in unserem Bahnarztbezirk, sondern auch in vielen anderen Bezirken herrschen und ersuchen unseren Rechtschutzverein, sich dieser Sache anzunehmen. Unserer Ansicht nach wäre eine Abhilfe damit geschaffen, wenn die Bahnärzte entsprechend honoriert, die probeweise eingeführte Instruktion XXI gründlich umgearbeitet und die Wahl der Bahnärzte dem Personal selbst überlassen werden möchte. Es handelt sich um das Teuerste, was wir haben, um unsere und unserer Lieben Gesundheit.

Zur Verstaatlichung der böhmischen Nordbahn.

Trotz der bereits am 15. November 1908 erfolgten Verstaatlichung der B. N. B. sind die Bediensteten bis heute noch nicht in die Rechte der k. k. Staatsbahn eingereiht. Dafür genießen dieselben aber vollständig die Pflichten derselben. Am 20. Jänner wurde von dem Vershubpersonal und den Wagenführern der Station Bodenbach, welche Nachtdienst versehen, ein Besuch überreicht um Gewährung der Nachtdienstzulage, wie sie bei den k. k. Staatsbahnen schon seit 1. Oktober ausgezahlt wird, doch ist bis heute eine Antwort noch nicht herabgelangt. Trotzdem von Seiten des Herrn k. k. Direktors Dr. Vaudiz bei jeder Gelegenheit versichert wurde, daß alles, was bei der k. k. Staatsbahn eingeführt ist oder wird, wenn es eine Verbesserung für die Bediensteten bedeutet, auch bei uns sofort Anwendung finden sollte. „Ein Kaiserwort soll man nicht drehn noch deuteln,“ heißt es in den Weibern von Weinsberg, aber wie es scheint, soll dieses Zitat in Bezug auf Verhalten unseres Herrn Direktors keine Anwendung finden. Nicht nur sein gegebenes Wort, sondern auch die erfolgte Verstaatlichung dieser Bahn sollten maßgebend sein, um den Bediensteten sofort diese Zulagen, wie sie bei der k. k. Staatsbahn bestehen, zuzuwenden. Aber das kostet halt Geld und wie wollte denn der Herr k. k. Direktor für die B. N. B. seinen sozusagen Ministergehalt rechtfertigen, wenn er nicht die Bediensteten noch recht lange nordbahnmäßig weiter darben lassen will. Deshalb mag wohl auch die Ueberleitung des Personals so lange als nur irgend möglich hinausgeschoben werden, denn jede im Nordbahnzustande zugebrachte Stunde bringt ein ansehnliches Stück Geld. Wenn nur die Pflichten der Staatsbahner auf die Bediensteten gewälzt sind, mit den Rechten hat es ja keine Eile. Bringt man ein Gesuch ein, so muß dasselbe mit einem Kronenstempel belegt sein. „Ja, wir sind doch verstaatlicht“, heißt es da. Wo bleiben denn aber unsere Nachtdienstzulagen? Ja, wir sind eben noch nicht verstaatlicht. Fragt man, warum uns am Ersten jedes Monats der Betrag für Quittungsstempel abgezogen wird, so heißt es: Ja, wir sind doch Staatsbahner. Wo bleibt denn unsere 30prozentige Erhöhung der Fahrgebühren? Ja, wir sind eben noch nicht Staatsbahner. Warum tragen wir denn aber die Krone auf der Nasse und die Adlerndöpfe? Ja, weil wir doch Staatsbahner sind. Wenn wir Staatsbahner sind, so müssen wir doch auch die Wechselzulagen bekommen wie die k. k. Staatsbahner, sagen die Wächter. Gott bewahre, wir sind ja noch nicht verstaatlicht. Die Direktion hatte es mit ihrer Verstaatlichung eilig genug, aber mit den Bediensteten da hat es eben noch lange Zeit.

Wohl wissen wir, daß diese Einreihung nicht in einigen Stunden vollzogen ist, aber ebenso gewiß ist auch, daß zumindest die Gleichstellung in den Bezügen hätte in Angriff genommen werden können. Aber wie es scheint, wird das eine wie das andere absichtlich verzögert. Aber bedenkt die Direktion und das Eisenbahnministerium nicht, daß es unter dem hiesseitigen Personal eine große Unzufriedenheit erwecken muß, wenn die Kollegen der k. k. Staatsbahn nicht nur in Bezug auf Gehalt bei gleichem Dienstalter viel vorous sind, sondern auch die Nebengebühren derselben entbehren müssen. Und ist es für die richtige Abwicklung des Verkehrs nicht vorteilhafter, wenn das Personal zufriedener ist?

Die Unzufriedenheit hat bereits ihren Höhepunkt erreicht und es ist hoch an der Zeit, daß der Herr Direktor Vaudiz sein Wort einlöst. Bereits beginnt es in allen Kreisen zu gären. Die Personalkommission wird nicht einberufen, Gesuche bleiben unerledigt und keine Aussicht, daß die Bediensteten in absehbarer Zeit zu ihren Rechten gelangen können. Wir machen unsere Bemerkungen auf der Strecke aufmerksam, daß in nächster Zeit Versammlungen oder ein allgemeiner Bedienstetentag stattfinden wird, wo wir unsere Stellung zu diesem unhaltbaren Zustande präzisieren werden und eventuell Beschluß fassen, was zu geschehen hat, damit die Bediensteten und Arbeiter endlich auch einmal neben den Pflichten auch die Rechte der Staatsbahner genießen können. Seit einiger Zeit liegen die Listen zur Einzeichnung als Mitglied des Pensionsfonds auf. Hierdurch wird

ein langgehegten Wunsch der provisorischen Bediensteten und Arbeiter entsprochen. Aber ist es denn möglich, von dem ohnehin so kargen Lohn von Kr. 2.20 oder Kr. 2.40 die Einzahlungen für diesen Fonds zu leisten.

Schon seit Monaten erliegt bei der Direktion ein Gesuch der Magazinarbeiter der Station Bodenbach um Aufbesserung ihrer Löhne. Dieselben beziehen Kr. 2.20 bis Kr. 2.80 und haben wochenweise abwechselnd, also sechs Nächte hintereinander Dienst zu leisten. Aber von einer Erledigung auch dieses Ansuchens kein Spur. Ja, sollen diese Leute mit Gewalt zum Stehlen gezwungen werden? Hunger tut weh! Es ist geradezu zum Erbarmen, wer einmal Selbstehre und in ein solches Familienleben hineinblickt. Die B. N. B. durchfährt, besonders was die nördlichen Strecken anbelangt, die in Bezug auf Lebensmittel und Wohnungen teuersten Gegenden. Aber die Löhne reichen kaum an die der galizischen Eisenbahnen hinan. Von sämtlichen definitiven Verschleibern bezieht nicht einer einen höheren Gehalt als 800 Kr. und gibt es unter diesen Leuten mit 16 Jahren anstandslos Leistung. Zur Verschleibung werden nur die bestqualifizierten Verschleiber verwendet. Den Dienst als Nachmeister versehen ein Oberverschleiber und zwei Verschleibsaufsicher. So wie diese versteht es eben keine andere Direktion zu sparen, wenn man das nicht knausern nennen will. Was sagt aber das Eisenbahnministerium dazu, daß zu sechs Verschleibpartien nicht ein Oberverschleiber gestellt ist. Wir sind neugierig, wie lange dieser ungerechte Zustand noch bestehen bleiben soll.

Zum Schluß sei nochmals aufmerksam gemacht, wenn der Ruf zum Bedienstetentag ergeht, alle Mann am Platze zu sein und gegen die bestehenden Ungerechtigkeiten energisch zu protestieren und zu zeigen, daß wir nicht gesonnen sind, uns stets als Stiefkinder behandeln zu lassen.

Das muß endlich einmal ein Ende nehmen.

Die Präterierung der Manipulanten und des Ranges bei den Ernennungen. In dem Zirkular der Staatsbahndirektion Wien (Z. 2135—1, 13. Februar 1908) wird zufolge des Erlasses des Eisenbahnministeriums (Z. 70.736/13 ex 1908) prälautbart, daß die Unterbeamtenposten beim Zugbegleitungsdiens ausschließlich für die Zugführer bestimmt sind. So sehr es nun zu begründen ist, daß der Rang, der über diesen Ernennungen eigenmächtigerweise im Direktionsbezirk Wien*) geschwehrt hat, gebrochen ist, so sehr sind doch alle jene Umstände zu bedauern, die eine solche ungerechtfertigte Grenze festsetzen und als schärfste Maßregel zum Ausdruck kommen. Es ist gewiß richtig, daß die Norm, nach welcher alle Zugführer zu Oberkondukteuren ernannt werden, eine in unseren Intentionen gelegene Erweiterung erfahren hat, doch wurden Voraussetzungen, die nur nach Maßgabe vorhandener freier Zugführerposten eine Ernennung ermöglichen, die Befegung dieser freien Posten aber ohne Rücksicht auf den Rang vorgenommen werden kann, vom Personal nicht gewünscht. Die Bestimmung, daß von nun an solche erledigte Zugführerposten zur Ausschreibung gelangen, halten wir für bloße Augenwischerei. In jeder Domizilsation werden sich genug Zugbegleiter finden, die den Mindestgehalt von 1100 Kr. erreicht haben, die Unterbeamtenprüfung bestanden und die entsprechende Qualifikation aufweisen, so daß nie ein solcher Posten zur Ausschreibung gelangen wird. Es wäre auch traurig genug, wenn ein Vorstand unter seinen Zugbegleitern nicht jene Kräfte herangezogen hätte, die für einen solchen Posten tauglich wären, so daß er sie erst von wo anders beziehen müßte. Auf jeden Fall wird sich kein Zugbegleiterdomizil so etwas nachsagen lassen. Das aber ist die Schranke, die man gegen jene alten Manipulanten aufgerichtet hat, die verdammt sind, in großen Domizilen Dienst zu verrichten, und in welchen erst eine Seuche, die alle Zugführer dahintrafft, Platz machen kann, damit diese Manipulanten vorrücken können. Ansonsten aber sind sie verhindert, das Ziel zu erreichen, auf welches sie ranggemäß die Anwartschaft haben, nicht erst vielleicht durch die Qualifikation, sondern durch ihre jahrelange, mühevollen Dienstverrichtung. Wir meinen doch jene Manipulanten, die von der Stufe des Bremsers normal die verschiedenen Dienstzweige durchlaufen haben, weshalb sie die Direktion keineswegs als Protektionskinder klassifizieren wird. Leider müssen wir im Gegensatz darauf hinweisen, daß es eigenmächtigerweise Zugbegleiter gibt, die durchaus nicht in den verschiedenen Dienstzweigen gearbeitet haben, die als sie die Bahn aufnahmen, das „G. l. d.“ hatten, Revisionskondukteure zu sein und als solche auch zum Oberkondukteur ernannt wurden, eine Sache, die uns sehr bedenklich scheint. Ohne die entsprechende praktische Schule des Lastzuges durchkosten zu haben, ohne irgendwelchen Dunst von der Arbeit eines Manipulanten und des Stückgutsystems zu besitzen, werden gegenüber den alten Manipulanten solche Leute als Zugführer fungieren, die auch in Hinblick natürlich außerordentlich qualifiziert werden, weil sie ja durch ihr sprunghaftes Werden ihre Fähigkeiten bewiesen haben. Was aber haben die Manipulanten verschuldet, daß man sie so gewaltsam präteriert? Nichts, als daß sie ihren mühevollen Dienst wirklich mustergerällig versehen, einen Dienst, durch welchen sie zwar im Magazin aufsteigen könnten zum Unterbeamten, weil dort die nötigen Räumlichkeiten zur Arbeit zu haben oder zu beschaffen sind, während sie im Mittelwagen eingengt und präzisiert und den Bitterungsverhältnissen ausgelegt den Dienst eines Magazinsunterbeamten zwar verrichten müssen, aber nicht Unterbeamte werden können, weil sie auch bei Vorhandensein aller übrigen Voraussetzungen ohne Rücksicht auf ihren Rang von der Ernennung zu Unterbeamten ausgeschlossen bleiben! O, das ist gewiß ganz sinngemäß, wenn man präterieren will. Es ist auch sinngemäß, einen Rang aufzustellen, um ihn nicht einzuhalten. Es ist um so mehr sinngemäß, wenn man konsequenterweise von Disziplin spricht und schärfstens vorgeht, die eigenen Vorschriften und Befehle aber völlig mißachtet. Die Organisation ist aber nicht dazu da, um einer solchen Anarchie, die hier einreißt, ruhig gegenüberzustehen. Wir empfinden, daß speziell die Wiener Staatsbahndirektion stets auf die Gelegenheit paßt, durch Zugeständnisse an die Organisation die Protektionskinder im besonderen zu berücksichtigen. Was nützt uns da die Errungenschaft des endlich aufgestellten Ranges und das unbedingte ranggemäße Vorwärtsschreiten der Bediensteten, wenn die diesbezüglichen Be-

stimmungen, so oft es gefällig ist, umgestoßen werden? Wir sind überzeugt, daß das Zirkular die ganze Gehässigkeit jener Persönlichkeiten aufweist, die so lange Zeit die Macht gehabt haben, ihre ganze Wille auf die Zugbegleiter auszusüßten. Denn es ist uns noch sehr in Erinnerung, wie man feinerzeit bei Ernennungen zu Oberkondukteuren bei jenen Zugführern geögert hat, die jahrelang als Personenzugführer fungiert hatten und die, wenn sie schließlich doch ernannt wurden, diese Ernennung als bloße Gnade hinzunehmen gezwungen waren. Wir werden uns den letzten Vorgang der Staatsbahndirektion Wien zur Wigung sein lassen. Wir werden es als unsere heiligste Aufgabe betrachten, dafür schärfstens einzutreten, daß der Dienststrang unbedingt erhalten wird. Die großen Errungenschaften der Organisation dürfen auch durch solche elende Machinationen nicht geschmälert werden!

Fr. S.

Nationale Agitationsarbeit der Prager Staatsbahndirektion. Die Prager Staatsbahndirektion ist, wie es scheint, mit dem Abflauen der nationalitätlichen Bewegung nicht zufrieden und so unternimmt sie wieder einmal einen Schritt, der tatsächlich die tiefste Erbitterung erzeugen muß. Obwohl im Feizhaus in Bodenbach kein Bedarf nach neuen Arbeitskräften vorhanden ist und solche auch von keinem Menschen verlangt wurden, werden doch Lokomotivführerlehrlinge von Laun nach Bodenbach verlegt und sollen dadurch einige Ausfallsheizer brotlos gemacht werden. Wie weit und in welcher Beziehung die Verlegung der Launer Arbeiter nach Bodenbach mit der Interpellation der Tschechischradikalen zusammenhängt, können wir natürlich nicht beurteilen, erklärt muß aber werden, daß man mit aller Entschiedenheit gegen das Vorgehen der Prager Direktion Front machen muß. Die Werkstätte Bodenbach, die gewissermaßen auf den Aussterbeort gesetzt wurde, hat im Laufe der Jahre eine bedeutende Reduzierung ihrer Arbeiterzahl erfahren. Die Zahl der Arbeiter in der Launer Werkstätte wurde stark vermindert und dürfen dort heute ausschließlich nur tschechische Arbeiter beschäftigt werden. Daß in einem rein tschechischen Gebiet nur tschechische Arbeiter Aufnahme finden, ist gewiß nicht zu verurteilen, wird doch dadurch nationalen Reibungen aus dem Wege gegangen. Was aber für Laun recht und billig angesehen wird, kann für Bodenbach nicht als unbillig bezeichnet werden. Nicht, daß wir sagen wollten, die jetzt beschäftigten tschechischen Arbeiter sollen verlegt oder gar entlassen werden, insbesondere gegen letzteres müßte entschieden protestiert werden, sondern wir wollen nur in unzweideutiger Weise zum Ausdruck bringen, daß nicht jahrelang bedienstete Arbeiter entlassen werden und fremden, erst herbeigezogenen Arbeitern Platz machen müssen. Die Veranziehung fremder Arbeiter, die der tschechischen Nation angehören, muß immer eine gewisse Erregung auslösen, die den nationalen Haß haben und drüben immer wieder aufflammen läßt, der weder den Arbeitern, noch der übrigen hiesigen deutschen Bevölkerung, sondern einzig und allein jenen nützt, die aus der Uneinigkeit der Arbeiter ihren Vorteil ziehen. Durch den Stillstand der nationalen Kräfteverschiebung tritt langsam nationale Ruhe und damit allmählich eine Assimilation der eingewanderten fremdnationalen Menschen ein. Nationale Ruhe behagt nun den radikalnationalen Politikern nicht, sie behagt aber auch jenen Personen nicht, die die Einigkeit der Arbeiter zu fürchten haben. Aus diesem Grunde interpellieren die Freisil und Genossen und aus diesem Grunde ist die Prager Direktion so gern und schnell bereit, auf die Intentionen dieser Leute einzugehen und zu verfügen, daß tschechische Arbeiter nach Bodenbach beordert werden. Sagen wir es also offen heraus, die Prager Direktion sendet tschechische Arbeiter nach Bodenbach, um dem nationalen Haß neue Nahrung zu geben, die Arbeiter gegen einander aufzubringen und die Kraft derselben um die Erringung ihrer Rechte zu schwächen. Bei nationaler Ruhe wird sicherlich die sozialdemokratische Organisation Mitglieder gewinnen, wird stärker werden, da der Arbeiter über seine soziale Lage nachdenkt. Gehen die Wogen der nationalen Bewegung hoch, wird der Blick des indifferenten Arbeiters von seiner eigenen Lage abgelenkt und die sozialen Kräfte erscheinen ihm als nationale Kräfte. Der deutsche Arbeiter wird im tschechischen Arbeiter einen Feind erblicken, den er dadurch am besten zu bekämpfen glaubt, indem er keine Gemeinschaft mit ihm pflegt und ihm seine Verachtung zum Ausdruck bringt. Dem tschechischen Arbeiter, der aus Laun nach Bodenbach verlegt wird, ist diese Verlegung gewiß auch nicht angenehm. Wird er doch aus alten, liebgehabten Verhältnissen herausgerissen, wird er doch seine Freunde verlieren und wird er doch höhere Lebensmittelpreise und Mietzinsen bezahlen müssen als in der tschechischen Gegend. Der hierher verlegte Arbeiter wird seinen Dienst ebenfalls nicht ohne Erbitterung antreten können, und so sehen wir, daß die Direktion sowohl die Interessen der deutschen, als auch der tschechischen Arbeiter schädigt, und daß es ihr im Grunde nur darum zu tun ist, Verbitterung zu erzeugen, die Flamme des nationalen Hasses zu schüren und somit das Anwachsen der sozialdemokratischen Eisenbahnorganisation aufzuhalten. Daß damit gleichzeitig der Kampf der Eisenbahner erschwert und direkt eine Anzahl von älteren Arbeitern entlassen und der Not preisgegeben werden, kümmert die Herren von der Direktion nichts. Ersteres wollen sie direkt erreichen und für letzteres haben sie kein Verständnis, da sie selbst der Gehalt, den sie beziehen, ausreichend schätzt. Wenn die deutschbürgerlichen Zeitungen über die Tschechisierung schreiben, so geben sie den eigentlichen Ursachen nicht nach und die oberflächliche Behandlung, die sie der Sache zuteil werden lassen, ist nicht dazu angetan, den Arbeitern irgendwie zu nützen. Wenn man den Arbeitern nützen will, muß man ihnen die Wurzel des Übels aufdecken und man muß das Kind beim richtigen Namen nennen. Wenn die Wahrheit unverblümt gesagt wird, dann werden auch jene Herren des Lokomotivführerstandes, die leztlich ganz sonderbare Ansichten äußerten, dazu kommen, der Vernunft mehr zu huldigen, als sie es heute tun. Wir haben im vorliegenden nachgewiesen, welche Gründe die Prager Direktion zu ihrer Verfügung hat und damit haben wir wohl klar genug den Beweis geliefert, daß nicht das Interesse einiger, sondern das Interesse aller Arbeiter am Spiele steht. Gemeinsam haben die Arbeiter gegen die Art und Weise, wie die Prager Direktion den Arbeitern in den Weg tritt, Stellung zu nehmen, nicht als Deutsche, nicht als Tschechen, sondern als Arbeiter gleicher sozialer Lage. Wenn die Arbeiter gemeinsam handeln, entziehen sie den radikalnationalen Phrasen, gleichgültig, ob sie Buriwal oder Kroy heißen, das Mandat der Vertretung und die Direktion wird losgelöst von den nationalitätlichen Einflüssen und einzig und allein unterworfen dem Eindruck der geeinten Macht der sozial gleichgestellten Arbeiter.

Die Verhaftung eines Kondukteurs am Franz Josefsbahnhof. Ein sehr eigentümlicher und für die Verhältnisse am Franz Josefsbahnhof sehr bezeichnender Fall, die Verhaftung eines Kondukteurs über Veranlassung seines eigenen Vorstandes, spielte sich kürzlich in der Kanceli des Vorstandes Serini ab und zwar, wie hier gleich bemerkt sein soll, trotz dieser Verhaftung den Kondukteur ganz unschuldig. Der Sachverhalt möge in kurzen Worten nicht nur der vorgelegten Dienststelle, und den Bediensteten, sondern auch dem reisenden Publikum mitgeteilt sein. Am 15. Februar 1908 erfuhr ein Reisender den Zug Nr. 17 begleitenden Revisionskondukteur Franz Multrus, ihm einen Handkoffer bis Hohenleisch mitzunehmen und dem Wächter zu übergeben, während der Reisende schon in der vorhergelegenen Station Würbach-Schrems ausstieg. Für diese Gefälligkeit erhielt der Kondukteur 20 S.

Am 21. Februar war die Zugsparte, der Multrus angehört, zum Vorstand Serini (in dessen Kanceli sich bereits ein Mädchen befand) zwecks Einvernahme vorgeladen. Sofort beim Eintreten des Multrus schritt das Mädchen mit den Worten auf diesen zu, dieser sei der Kondukteur, der den Koffer übernommen habe. Dem Kondukteur wurde die Aufklärung zuteil, daß er den am 15. übernommenen Handkoffer in Hohenleisch nicht abgegeben habe, weil man dort von einem solchen nichts weiß. Multrus konnte sich jedoch auf einen solchen Fall nicht erinnern und zwar aus dem Grunde, weil ihm das Mädchen unbekannt war und ihm überhaupt keinen Koffer übergeben hat. Nachdem aber die Aussage des Mädchens so bestimmt und sicher schien, das Nichterinnern des Kondukteurs hingegen einem Zeugnen gleich, ordnete der Herr Vorstand ohne weiteres an, einen Wächmann zu holen, von welchem Multrus über Zustimmung des Vorstandes zur weiteren Amtshandlung abgeführt wurde. Den vorher stattgehabten Wortwechsel und die eigentümlichen Ausdrücke des Herrn Dienstvorstandes Serini wollen wir lieber verschweigen.

Die Polizei verfügte eine Konfrontierung mit dem Bruder des Mädchens und sprach sich für eine Hausdurchsuchung bei Multrus aus. Als jedoch Multrus den Bruder des Mädchens erblickte, erkannte er in ihm sofort jenen Herrn, der ihm den Handkoffer übergeben hatte und er versicherte, daß von ihm unbedingt der Koffer dem Wächter in Hohenleisch übergeben wurde. Zur Vereinfachung des Verfahrens schlug Multrus vor, in Hohenleisch telegraphisch wegen dieses Koffers anzufragen, was auch geschah. Es traf von dort nach zwei Stunden die Depesche ein, daß der Handkoffer tatsächlich dort abgegeben worden sei, daß aber derselbe behufs Abholung noch von niemand beanprucht worden sei. Daraufhin wurde nun endlich Multrus für frei erklärt. — Wegen 20 S. Trinkgeld hatte also der Kondukteur für ein allen Reisenden gegenüber geübtes und sonst von der Verwaltung geduldetes Verhalten aller Revisionskondukteure einige qualvolle Stunden durchleben müssen, da er während dieser Zeit doch für einen Dieb betrachtet und dem Reisenden und Mädchen gegenüber auch als solcher behandelt worden war. Wäre jedoch der Herr Vorstand Serini fähig, seinen Posten voll und ganz auszufüllen, dann hätte er das einzig richtige Mittel einer telegraphischen Verständigung angewendet, um dem Reisenden die Versicherung zu geben, daß der Handkoffer sich tatsächlich in Hohenleisch befindet und nur durch einen Irrtum des Wächters oder auch durch die Schuld des Reisenden selbst nicht ausgefolgt wurde. Wenn wir aber sagten, der Fall sei sehr eigentümlich und jedenfalls für die Vorgänge am Franz Josefsbahnhof sehr bezeichnend, so haben wir nur sehr milde Ausdrücke gebraucht — nein! Der Fall ist schändlich und kann in der Tat nur auf diesem Bahnhof vorkommen, einem Domizil, das unter den Bediensteten durch solche Behandlungsmethoden als Strafkolonie verurteilt ist. Die Vertrauensmänner der Bediensteten von Wien II, hauptsächlich jene des Zugbegleitungspersonals, glaubten durch Hinarbeiten auf stramme Pflichterfüllung sowohl der im Volk sehrzeit verbreiteten Titulatur einer Jesus Maria und Josefsbahn zu begegnen, als auch den oberen Dienststellen durch mustergerällige Haltung die gebührende Achtung abzubringen. Allein ein solches Wunder kann eben darum nicht vollbracht werden, weil solche Vorgesetzte sehr weit hinter ihren untergeordneten Bediensteten in Bezug auf Bildung und Intelligenz zurückgeblieben sind.

Und alle Bediensteten von Wien II haben Ursache, mit ihren Vorgesetzten unzufrieden zu sein, nicht nur durch eine allzu grobe Behandlung, sondern auch durch loshafte Verletzung in materieller Beziehung. Wir haben hier besonders die durch unsere Darlegungen berichtigt gewordenen Qualifikationsbeschreibungen dieses Domizils hervor und wir sehen dies wieder bei den kürzlich erfolgten Ernennungen. Man spiele nicht mit den Funken der Erregung, die leicht zu Flammen entzündet werden können. Wir erachten, daß insbesondere die Zugbegleiter in Hinsicht des Dienstes genug ausstehen müssen, als daß sie noch durch solche ganz unqualifizierbare Schikanen und in ganz unverantwortlicher, ihre Ehre tangierender Weise gestraft und vor dem Publikum herabgesetzt werden. Wer aber die Ehre des ihm unterstellenden Personals nicht schätzt, ist auch der seinigen verlustig. F. S.

Zu der Zeit der Feuerung und sogenannten sozialpolitischen Fortschritte auf den österreichischen Eisenbahnen dürfte nachstehende Darstellung in ihren Hauptpunkten für die benannten Kategorien der Wirklichkeit entsprechen und das Eisenbahnministerium etwas zum Nachdenken veranlassen:

Söhre Beamte	Gehalt	Arbeit	Urlaub
Mittlere Beamte	Gehalt	Arbeit	Urlaub
Untere Beamte	Gehalt	Arbeit	Urlaub
Diener	Gehalt	Arbeit	Urlaub
Zum Taglohn stehende Arbeiter	Lohn	Arbeit	

Fürsorge bei der Oesterreichischen Nordwestbahn. Im September vorigen Jahres erfuhren die Bediensteten der Privatbahnen, daß das k. k. Eisenbahnministerium die Bewertung der Naturalwohnungen ihren Bediensteten, wie auch die Auszahlung der Differenzen an dieselben bewilligt habe.

Gleichzeitig wurde verlautbart, daß alle Verbesserungen, die bei den k. k. Staatsbahnen eingeführt werden, soort auch bei den Privatbahnen durchgeführt werden: doch bei der D. N. B. bleibt es nur beim Versprechen! Es wurde weder eine Bewertung der Naturalwohnungen durchgeführt, noch wird den Bediensteten eine Differenz

*) Schon lange vorher führen in den Direktionen Prag und Pilsen Manipulanten, welche Oberkondukteure waren und die verunglückte Nordbahn hatte sogar Oberkondukteure, welche als Revisionskondukteure fungierten.

ausbezahlt, im Gegenteil, von dem normierten Quartiergeld, das der Bedienstete — da er Naturalwohnung hat — niemals in die Hand bekommt, werden ihm noch 2 Prozent Krankengeld abgezogen! Wenn schon bei den üblichen Bahnverwaltungen in allem so gespart wird, so könnte auch dem Kassier die Arbeit erspart werden, daß er erst am Lohnzettel das Quartiergeld unter die Bezüge schreibt, um es dann für Naturalwohnung unter die Abzüge zu schreiben. Oder muß das sein, damit die Bahnverwaltung weiß, wie viel sie für Zins einnimmt, um dann davon die staatliche Zinssteuer entrichten zu können?

Vom Quartiergeld für Naturalwohnungen werden jedenfalls die 2 Prozent Krankentassenbeitrag aus dem Grund abgezogen, weil in vielen Fällen die Naturalwohnungen stark dazu beitragen, daß deren Bewohner die Krankentasse häufiger in Anspruch nehmen müssen. Es sollte da wirklich abgeholfen werden, sonst könnten die Bediensteten der O. N. W. W. nochmals jenes Schauspiel erleben, wie selbst sie vor Jahren mit der alten Krankentasse zugetragen hat.

Die Nachdienstzulage der Wächter. Man schreibt uns aus Wächterkreisen: Mit Freuden begrüßten die Wächter im Juli vergangenen Jahres die Ueberführung derselben in die Gruppe III der Diener. Aber wie groß war die Täuschung, zu glauben, mit einem Schlage den anderen Bediensteten gleichgestellt zu sein und endlich nicht mehr so am Hungertuche nagen zu müssen wie vorher. Sofort zeigte man uns bei der Aufteilung der Nachdienstzulage, daß die Wächter hierbei ungerechterweise übergegangen wurden.

Ja, für einen Wächter 1 Krone Zulage, dies wäre eine kolossale Verschwendung, aber für gewisse Herren Tausende von Kronen an Pauschalien und Diäten hat man zur Genüge. Warum das Eisenbahnministerium gerade die Wächter von der Nachdienstzulage ausgeschlossen hat, ist uns nicht erklärlich; oder hat der Wächter während des Nachdienstes keinen Hunger? Wie oft kommt es vor, daß so ein Wächter nicht einmal ein Stück trockenes Brot zum Essen hat und mit knurrendem Magen seinen verantwortungsvollen Nachdienst versehen muß, und was ist die Folge? Daß er oft vor Ermattung seines Körpers einschläft und in Strafe gerät.

Da aber der Wächterdienst sehr verantwortungsvoll ist und der Wächter sehr oft in die Lage kommt, selbständig zu handeln, sei es bei Verkehrsstörungen, Unglücksfällen und dergleichen mehr, so würde es nur als eine Gerechtigkeit anzusehen sein, wenn diese für ihre Dienstleistung bei Nacht gleich den anderen die Nachdienstzulage beziehen könnten.

Bei solchen Befolgungen findet man den schlichten Wächter nicht!!

Die Gegner an der Arbeit. Immer, wenn die Generalversammlung des Lebensmittelmagazins in Wien vor der Tür steht, spürt man die Gegner und erträgt sie gelegentlich bei ihrer Ministerarbeit. In einer Zuschrift an das k. k. Eisenbahnministerium ersucht die „ergebnis-gestaltende Hauptleitung des Reichsbundes der Eisenbahner Oesterreichs“, daß die Legitimationen der Mitglieder zur Generalversammlung jedem einzelnen zugesandt werden sollen, und knüpft daran die weiße Argumentation, daß der bisher gepflogene Vorgang zu allerlei Unzulänglichkeiten geführt hat. Die ärgste Unzulässigkeit scheint allerdings die Wahl von den „Teutschen“ nicht genehmen Kandidaten gewesen zu sein.

Das Eisenbahnministerium hat nun durch die k. k. Staatsbahndirektion Wien diese Eingabe dem Vorstand des Lebensmittelmagazins mit dem Bemerkten „der tunlichsten Berücksichtigung des Wunsches“ übersendet.

Notwendig ist es aber, den Herren Ertl und Wittmann, den Zeichnern dieser Eingabe, zu sagen, sie möchten sich doch nicht immer und immer wieder blamieren. Hätten sie nur einen Blick in das Statut geworfen, so hätten sie das Unsinnsige und Blamable ihrer Eingabe erkannt haben. Oder haben sie dies absichtlich übersehen? Soll dies vielleicht gar mit Berechnung geschehen sein? Ist die Generalversammlung vielleicht Mittel zum Zweck? Wer nur ein klein wenig Verständnis für die Administration eines solchen Geschäftes hat, wird wohl eine Ahnung haben von der ungeheuren Anforderung, die an die Geschäftsführung bei Realisierung dieses Wunsches gestellt würde, und wie wenig es möglich wäre, auch nur den geringsten Teil der Mitglieder, tatsächlich zu verständigen.

Bei aller Hochachtung vor den Herren Ertl und Wittmann, aber das erleben sie nicht!

Nun aber ein ernstes Wort an die Genossen. Die bisher beobachtete Gleichgültigkeit gegenüber der Konsumentenorganisation muß in unseren Reihen ein Ende haben.

Entweder wollen wir auch in ökonomischer Beziehung frei sein oder wir wollen allen Arbeitern auf diesem Gebiet gleichgültig zusehen und warten, wie die Lebensmittelwucherer uns den Erfolg auf der einen Seite, im doppelten Ausmaße auf der anderen Seite weg-schnappen.

Wir haben die Pflicht, auf allen Gebieten die vollständige Emanzipation durchzuführen und müssen daher auch in diesem Institut unseren Einfluß heben und dazu helfen, dem Eisenbahner gute und billige Waren zu verschaffen. Dies können wir nur, wenn wir auch hier mit aller Kraft dem vereinten Gegner uns entgegenstellen und unseren Stolz dareinsetzen, Männer, die das Vertrauen der Majorität besitzen, auch in den Vorstand hinein-zuwählen.

Die am 28. März im Galeriesaal des Hotel „Union“ stattfindende Generalversammlung soll und muß neuerdings beweisen, daß alle Finten und alle Hinterlist der Gegner unserer Emanzipation an dem festen, unbeweglichen Willen der Eisenbahner zerschellen.

Korrespondenzen.

Schredenstein. Wenn die Arbeit der Kohlenarbeiter schon im allgemeinen eine körperlich sehr anstrengende ist, so trifft dieses besonders in Schredenstein zu, weil in dieser Station nicht die geringsten Vorrichtungen geschaffen wurden, durch welche diesen Arbeitern ihre schwere Beschäftigung wenigstens teilweise erleichtert werden könnte.

Da keine Rampe vorhanden ist, so müssen die Arbeiter bei Auslösung der Maschinen die Kohlen von der Erde auf die Maschine hinaufheben. Dabei sind sie allen Unbilden der Witterung ausgesetzt, von welchen sie sich aber auch durch starke Kleidung nicht schützen können, da eine solche sie in der Arbeit hindern würde.

Diese Arbeiter leiden deshalb nicht nur unter der unnötigen Plage, sondern es ist auch ihre Gesundheit auf das äußerste gefährdet, da sie oft in sehr ersticktem Zustand schußlos dem ungemessenen Wetter ausgesetzt sind.

Welche Leistungen von den Arbeitern verlangt werden, ist daraus zu ersehen, daß der tägliche Verbrauch an Kohle und Braunkohle allein bei schwachem Verkehr 70 bis 80 Tonnen, bei starkem Verkehr sogar 100 bis 120 Tonnen beträgt.

Wenn in den anderen Stationen — wie Teschen, Rim-burg, Groß-Wosel — Kohlenrampen schon gebaut wurden, so ist gar nicht einzusehen, daß die Schaffung einer solchen Rampe in Schredenstein unmöglich sein sollte.

Weiters leiden die Kohlenarbeiter sowie das übrige Heizhauspersonal darunter, daß die Trinkwasserleitung nicht bis ins Heizhaus geleitet wurde.

Das Heizhauspersonal ist deshalb gezwungen, beim Holen des Trinkwassers die gesamten Geleise zu überschreiten, was für die Betreffenden äußerst gefährlich und aus diesem Grund auch verboten ist.

Als vor circa zwei Jahren die Trinkwasserleitung in der Station angelegt wurde, so sollte die Leitung auch ins Heizhaus gelegt werden. Nach dem Urteil des Herrn Heizhausleiters war aber auf der einen Stelle kein Platz, auf der anderen war die Mauer zu schwach, so daß die Ueberleitung des Trinkwassers ins Heizhaus unterblieb.

Ob nun die vom Herrn Heizhausleiter angeführten Gründe so weitgehend sind, daß die Ueberleitung des Trinkwassers ins Heizhaus für alle Zukunft unterbleiben soll, wollen wir doch bezweifeln, obwohl der Herr Heizhausleiter auch bei der Ueber-leitung eines Geflechtes der Kohlenarbeiter im August vorigen Jahres, in welchem dieselben um Schaffung einer Rampe, um Ueberleitung des Trinkwassers ins Heizhaus und um bessere Beleuchtung ihres Arbeitsplatzes bittlich wurden, der Meinung war, daß es nicht geht, die überreichten Wünsche der Erfüllung zuzuführen.

Vielleicht finden sich doch noch andere Vorbesetze, welche die Einsicht haben, daß für die Verwaltung die Pflicht besteht, der-artig gerechtfertigte Wünsche und Witten des Personals zu erfüllen.

Bei dieser Gelegenheit soll noch des Auswaschens der Maschinen erwähnt werden. In letzterer Zeit wurde in verschie-denen Stationen die gewiß anerkanntswerte Einrichtung ge-schaffen, daß zum Auswaschen der Maschinen besondere Arbeiter bestimmt wurden, so daß das Maschinenpersonal nicht mehr ge-zwungen ist, das Auswaschen während seiner dienstfreien Zeit selbst besorgen zu müssen.

Nun wurde auch in Schredenstein ein Arbeiter zum Aus-waschen der Maschinen aufgenommen. Aber trotzdem mußte sich das Maschinenpersonal diese Arbeit selbst verrichten, weil der betreffende Arbeiter ein junger Mensch war, welcher vom Aus-waschen der Maschinen nicht das geringste Verständnis hatte.

Dann wurde dieser Arbeiter auch zu allen anderen Ver-schäftigungen verwendet, nur nicht zu jener Arbeit, zu welcher er angeblich aufgenommen wurde.

Wenn in Wirklichkeit für das Maschinenpersonal durch die Beistellung eines Arbeiters zum Auswaschen eine Erleichterung geschaffen werden soll, so wäre es dringend notwendig, daß zu dieser Arbeit ein Mann bestimmt wird, welcher so viel Erfahrung besitzt, um das Auswaschen selbständig vornehmen zu können.

Unter den Kohlenarbeitern wären einige, die diesen Posten annehmen würden und auch die nötige Eignung dazu besitzen möchten. Nur müßte ein solcher Arbeiter einen Tagelohn erhalten, von welchem er auch leben könnte und nicht 2 Kr. 40 h., welcher Lohn dem zum Auswaschen bestimmten Arbeiter gezahlt wurde.

Buch. (k. k. Staatsbahnen.) Wir haben hier in un-serer Station einen Vestigeltüchter mit Namen Bigler, der nebenbei auch den Stationsvorstand markiert. Als sparsamer Mensch ist derselbe bestrebt, auf alle mögliche Art zu sparen und abzuwickeln. Die Diensthütten, welche früher von den Wächter-frauen gereinigt wurden, werden jetzt von dem Dienstmädchen oder der Bedienerin des Herrn Vorstandes gereinigt.

Das Petroleum und Brennöl für die Wächter wird in einer Weise abgeführt, die jeder Beschreibung spottet, daher die Laternen und Wechselkörper immer eine miserabile Beleuchtung geben.

Kommt ein Wächter um Beleuchtungsmaterial, dann sagt der Herr Vorstand: „Ich hab' keines“, doch wurde uns versichert, daß er schon bereits einige hundert Kilo erspart haben soll. Wir zweifeln, daß das Dienstmädchen für die Reinigung der Diensthütten extra entlohnt wird. Oder sind zur Instand-haltung der Geflügelzucht größere Summen erforderlich, die durch dieses Sparsystem heringebracht werden müssen? Für alle Fälle wäre es im dienstlichen Interesse gelegen, wenn Herr Bigler sich mehr um seine Funktionen als Vorstand küm-mern möchte und den Zuträgern verschiedener Klatschbasen kein williges Ohr mehr bieten möchte.

Wir brauchen hier einen strengen, jedoch unparteiischen und gerechten Vorstand, der den untergeordneten Bediensteten in dienstlicher Eigenschaft fördernd als Vorbild dienen soll.

Mittelfeld. Es diene den werten Mitgliedern des Lebens-mittelmagazins für Bedienstete der k. k. Staatsbahn in Mittelfeld zur Kenntnis, daß in der Ortsgruppe Mittelfeld des Allge-meinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsvereines für das freiver-dende Mandat im Vorstand, Genosse Thomas Schläger, Werksgelhilfe in Mittelfeld, in Vorschlag gebracht wurde, und eruchen wir die Genossen und Freunde bei der Generalversamm-lung ihre Stimmen auf diesen Genossen zu vereinigen.

Die Ortsgruppenleitung.

Ring. (Materialmagazin.) Daß in diesem Blatte schon lange Zeit nichts von der k. k. Materialmagazinleitung Ring zu lesen war, dürfte vielleicht bei manchen unserer Genossen den Glauben erweckt haben, bei genannter Dienststelle wäre etwa ein kleines Paradies, worin jeder Bedienstete lebt wie es ihm selbst am besten dünkt. Aber weit gefehlt; auch hier gibt es wie überall „Licht und Schatten“, was durch nachfolgende Zeilen gezeigt werden soll. Im Jahre 1897 waren hier 5 Magazins-meister, 6 Magazinsaufseher und 15 Magazinsdiener, wovon 5 der letzteren ständig bei den 3 Berladepartien à 6 Mann ein-geteilt waren. Die nicht eingeteilten 10 Magazinsdiener waren ausschließlich mit dem Deponieren des ausgeladenen Materials beschäftigt. Heute, nachdem sich das Arbeitsfeld durch verschiedene Bahnbauten ganz bedeutend vergrößert hat, wo außerdem die hiesige Werkstätte einen fast um die Hälfte größeren Personal-stand gegen 1897 hat, wo nebstdem noch die Haupttreife für mehrere neu hinzugekommene Heizhäuser und Reparaturwerk-stätten geführt werden muß, zeigt auch der Personalstand ein ganz verändertes Bild, leider nicht zugunsten der untersten Bediensteten. Heute im Jahre 1909 sind: 11 Magazinsmeister, 7 Magazinsaufseher und 6 Magazinsdiener, ferner 3 Arbeiter-partien, aber nicht wie vor 12 Jahren zu je 6 Mann sondern nur 5 Mann. Diese einseitige Verschöpfung der Bediensteten-kategorien zugunsten des Aufsichtspersonals beweist, daß sich die Arbeitsleistung bedeutend erhöht hat, indem zur Verrichtung der administrativen Arbeiten der Unterbeamtenstand bedeutend erhöht wurde, während für die ungleich anstrengendere Verlade- und Depotarbeit der Arbeiter beziehungsweise Magazinsdiener-stand erheblich verringert wurde. Die natürliche Folge davon ist, daß die Arbeiterpartien grenzenlos ausgeschunden werden, und außer den ihnen autonomen Arbeiten auch noch den Magazins-dienern bei den Aufbaumarbeiten behilflich sein müssen. Unter der Zeit des früheren Inspektors Mayer wurden eine Anzahl Aushilfsmagazinsarbeiter entlassen. Doch wußte es In-spektor Mayer so einzurichten, daß bei größerem Arbeits-andrang Oberbauarbeiter zur Aushilfe herangezogen wurden. Heute, wo die zu leistende Arbeit sich verdoppelt hat, muß diese von den drei ständigen Partien bewältigt werden, Aus-hilfe gibt es nicht mehr. Wieder ein sprechender Beweis für die Rücksichtslosigkeit gewisser Herren, die wohl papierene Erlässe hervorbringen können, für die Leistungen der Arbeiter aber kein Verständnis aufbringen. Hier muß unbedingt Wandel geschaffen werden, einerseits dadurch, daß die Arbeiterpartien ver-stärkt, andererseits, daß eine größere Anzahl von Magazinsarbeitern zu Dienern ernannt werden. In allen anderen Dienstzweigen wurde eine Vermehrung sowie Neuanstellungen durchgeführt, nur hier im Materialmagazin rührt sich nichts. Daran sind aber nur wir selbst schuld. Warum helfen wir uns nicht selbst, indem wir uns einer starken und mächtigen Organisation an-

schließen? Die Herren Christlichsozialen, die ja hier seit langen Jahren die führende Rolle spielen, zeigen für die untersten Be-diensteten kein Verständnis oder wollen uns nicht helfen. Was nützt es der Allgemeinheit, wenn einzelne Protektionisten durch den Verkehrsminister Herrn Fischl hier aufgenommen werden, und denselben eine baldige Verbesserung in Aussicht gestellt wird? Damit ist nur dem einzelnen geholfen, den langjährigen, verdienstvollen Arbeitern wird nur geschadet. Darum Magazins-arbeiter, wenn ihr cure Lage verbessern wollt, dann alle hinein in die Organisation. Dem neugeborenen Magazinsmeister Brandstätter wollen wir heute nur nahelegen, er möge sich im Umgang mit seinen Untergebenen etwas bessern, da wir sonst mit anderen Mitteln kommen müßten.

Gmünd. (Werkstätte.) Wir haben in den letzten Nummern des „Eisenbahner“ das beschwerliche Treiben des sachkenntnislosen Werkmeisters Hoffmann einer gebührenden Beleuchtung unterzogen und daran Erwartungen geknüpft, deren sich sonst die k. k. Staatsbahndirektion beseheigt.

Daß das nicht geschah, erhöht den Verdacht des Vorhanden-seins eines großen Schutzpatrons, dessen Verantwortungsgefühl der Dauer nicht mehr Stand halten könnte, wenn die Serie der Unsinnsigkeiten von seiten des Gmündlings fortgesetzt wird.

Herr Hoffmann hat im „Deutschen“ oder besser gesagt gelben „Eisenbahner“ unseren Artikelreiber zu seiner Rech-tfertigung ohne Anführung von Beweisen in Bausch und Bögen einen Lügner bezeichnet, welches deutlicher gesagt nur eine Ver-stätigung unserer Angaben ist. Nachdem wir die in dem er-wähnten Artikel vorgebrachten Angaben vollkommen aufrecht er-halten und hierfür Beweise erstellen können, fällt naturgemäß das Wort Lügner auf Herrn Hoffmann zurück.

Zur Vervollständigung der Artikelserie über diesen pugigen Herrn Werkmeister ist zu erwähnen, daß er, da er sich geniert immernährend Arbeiter um Rat zu fragen, einen in Gmünd wohnhaften Maler und Anstreichermeister zu Rate ziehen mußte, auf welche Art Mischungen von Lacken erfolgen, daß dieselben nach dessen Verwendung nicht Sprünge zeigen.

Wie wir erfahren haben, soll Herr Hoffmann diese Auskunft ziemlich teuer gekommen sein und dies alles nur, wenn man Butter am Kopfe hat und nichts verliert.

Schon in diesen unsinnigen Verfügungen verrannt, ließ Herr Hoffmann den mit Halbseide ausgekleideten Wagen A 2099 mit Leimfarbe streichen. Als nach Trocknen derselben die Wände das Aussehen eines Reibens gewonnen hatten und Herr Hindikus Hoffmann den gemachten Witzbiss bemerkte, ließ er dieses Kunstwerk schnell wieder entfernen und erst mit neuem Stoffe überziehen. Dies ist alles bei Herrn Werkmeister Hoffmann und Ingenieur Fink keine Verschwendung, weder an Material noch an Arbeitszeit.

Ein solcher Werkmeister dessen Verhalten gegenüber seinen Mitbürgern in der Öffentlichkeit die größte Mißbilligung selbst bei seinen Parteianghörigen eintrug, im Dienste durch derartige sinnlose Anordnungen Material und Arbeitskraft zu Tausenden verschwendet, will Diktator einer Abteilung über verständnisvolle, sachmännlich ausgebildete Vorgesetzte und Arbeiter sein, im Dienste gleichzeitig die Führerrolle eines deutschen Eisenbahners spielen und andere seiner Partei Nichtangehörige schikanieren.

Das Verhalten des Abteilungsleiters Herrn Ingenieur Fink läßt in diesem Falle in Bezug auf Erfahrung und Gerechtigkeit viel zu wünschen übrig.

Wir werden darüber wachen, daß, wenn die Werkstätten-leitung, an deren Adresse die Mahnung gerichtet ist, keinen Wandel schaffen sollte, diese dem Betrieb und die Arbeiter schädli-genden Verhältnisse ans rechte Licht gerückt werden.

Leoben. (Staatsbahnen.) Der Ausschluß der Orts-gruppe Leoben hat beschloffen, einen Vorschlag mehrerer Mit-glieder versuchsweise zur Durchführung zu bringen. Den Kandi-daten für die Fachprüfung soll die Ablegung derselben (vor allem die für Güterzugs- und Personenzugsfondakteur) dadurch wesent-lich erleichtert werden, daß Unterrichtsstunden eingeführt werden, in denen ältere, erfahrene Kondukteure und Oberkondukteure der Kandidaten das nötige Wissen nach Möglichkeit beibringen, be-ziehungsweise ergänzen sollen.

Alle Bediensteten (auch nichtorganisierten), die an diesem Unterricht teilnehmen wollen, haben sich bei einem der Nachbe-nannten zu melden: Gletta, Pösch, Pratschbacher, Böschmig, Sternath Karl, Edlinger, Brandl Johann, Pirker.

Beginn und Verlauf der Unterrichtsstunden wird nach dem Dienstturnus der sich meldenden Teilnehmer angepaßt und geregelt.

Anmeldungen werden von obgenannten bis längstens 17. März entgegengenommen.

Mittelfeld. Vor einigen Tagen saß der Lokomotivführer Opitsch in Wiesers Galhaus und schimpfte dort nach Herzens-lust. Die Ausbrüche: „Das ist auch so ein roter Hund, den werde ich noch waschen“, oder „wenn der Kerl zu unfreiem Klubmitglied gekommen wäre, so hätte ihn der Czerny hinausgeschleift“, bildeten zumeist den Inhalt seiner geistreichen Ausführungen. Daß dieser Opitsch ein Kaba-donai ist, ist an den kräftigen Ausdrucksweise erkennlich, und daß er sich auf seinen Klubobmann Czerny beruft, ist seiner würdig. Denn wer kennt nicht den Czerny? Jenen Czerny, den vom Führerverein jedes Ver-trauen abgesprochen, und über den in aller Öffentlichkeit der Stab gebrochen, den Czerny, der unter den anständigen Führern nicht leicht einen Freund finden wird, den noblen Herrn, welcher in den letzten Tagen unbekümmert der Vereinbarung der Führerorganisation auf eigene Faust, natürlich hinter dem Rücken seiner Berufskollegen zum Ministerium fahren wollte. Was er dort wollte, ist weder ihm noch seinen engsten Klubkollegen bekannt. Wichtig machen, das ist alles. Jedoch dem Ministerium war diese Handlungsweise selbst zu schlecht und im letzten Moment, wo er schon zur Abfahrt bereit, wurde er vom Mini-sterium über die Meinung belehrt und zu Hause zu bleiben be-zamträgt. Nun wird er sich wohl bei der Führerkonferenz am 8. März einfinden, wo ihm hoffentlich das notwendige Entgegen-kommen zuteil wird. Also, solche Leute fählen sich berufen, andere zu ohrfeigen, die selbst — bar jedes Anstandsgefühls sind. Solche Noble könnten sich bei uns allerdings nicht halten und würden aus der Organisation der Arbeiter ohne viel Umstände hinaus-siegen. Für uns ist es ein Beweis mehr, was für Leute sich dort aufzusammeln; für dieselben ist es charakteristisch und ein un-leugbarer Stempel ihrer Echtheit. Wolle jeder von dem Einbruch solcher Handlungsweise die Ueberzeugung gewinnen, was für Leute sich alle zusammenschleichen, um über die Sozialdemokraten zu schimpfen. Mögen sie sich ereifern wie sie wollen, eines haben sie doch zur Kenntnis nehmen müssen, daß sich die Behörden mit solchen Schnaderklubs nicht beschäftigen können.

Böhlarn. (O santa simplicitas.) Daß die Uniform einen Zauber auf gewisse Menschen ausüben kann, ist bekannt. Es gibt solche, die den Träger, andere, welche die Montur be-wundern. Es soll nach der Ansicht des Oberkondukteurs Konrad sogar etwas Erhabenes sein und jeden Nichtuniformierten Respekt einflößen, wenn ein aufgeblähter Frosch in der Unterbeamten-uniform, geziert mit den erforderlichen Distinktionen unter dem Äßel in Zivil erscheint. Sollte so ein respektloser Nichtunifor-mierter sich unterziehen, vor der Uniform und den mit den Flugrad-gezierten Knappen den geforderten Serbus ostentativ zu ver-weigern, so folgt die entsprechende Bekehrung in Form einer herablassenden Zurückweisung. Zur Entschuldigun führt der Mann an, daß nicht dem Träger, sondern der Uniform der Respekt gebührt.

Für Herrn Konrad hat die dunkelblaue Montur noch den Vorteil, daß er in jeder Westentasche 6 bis 8 Maschinenhewer herumtragen kann, die angeblich auf sein Kommando hinein- und herausspazieren müssen.

Unsin! wird jeder Vernünftige sagen und wenn seine Taschen ebenso groß wie sein Mundwerk wären, so könnte dieser Mantel diese Prozedur nicht vornehmen. Ja, warum trägt

Konrad diese Maschinführer immer in der Westentasche herum? Wir sind sehr neugierig, wenn der auf seine Uniform so stolze Herr einmal seine Westentaschen entleeren wird, damit man weiß, wo und was mit den 6 oder 8 Maschinführern eigentlich ist. Also Konrad, Träger des Flugrads mit der Klappe, lauf dir ein Stampel, stell dich in Position und laß endlich den Inhalt deiner Westentasche auf die Neugierigen los.

Jglau. (Österreichische Nordwestbahn.) Wie die Heilbrüder die Interessen der Eisenbahner retten. Der Personalkommissionsmitglied-Stellvertreter Genosse Jakob Kießling hat für den 23. Februar eine Zugbegleiterbesprechung einberufen. Aus diesem Anlaß mußte der „Reichsbund“ auch zeigen, daß er auch noch auf der Welt ist, und die Mitglieder desselben haben es auch in recht bühnlicher Weise gezeigt: sie haben nämlich die Einladung des Genossen Kießling ganz einfach heruntergerissen.

Um aber für das Zugbegleiterpersonal doch etwas zu machen, haben die „Ehrenfesten“ folgenden Aufruf an ihre Mitglieder herausgegeben:

An das Zugbegleiterpersonal des R. d. E.
In Anbetracht die Personalkommission hat zweimal einberufen war und die Station Jglau in der Lage ist, ein Mitglied der Kommission zu entsenden, um Anliegen diesbezüglich vorzubringen, daselbe nicht tut, sondern, sich über alles hinwegsetzend, mit ihm gleichgesinnten Kollegen beriet, um gelegentlich nur persönliche Vorteile zu erwirken, so stellen wir an die Mitglieder des R. d. E. das Ersuchen, die am 23. Februar 1909 in der Versammlung behufs Beratung zu der nächsten Personalkommissionssitzung nicht zu besuchen und an maßgebender Stelle über die bisher gepflogenen Vorbereitungen zu den oben erwähnten Sitzungen Bericht erstattet und Protest eingebracht werden.

**Die Vertrauensmänner
des Zugbegleiterpersonals des R. d. E.**

Abgesehen von der Hinfälligkeit dieser Aufforderung, welche die Mitglieder von dem Besuche der Besprechung abhält, stellen sie den Protest an maßgebender Stelle auf jeden Fall in Aussicht.

Nach der Schrift des Aufrufes zu urteilen, ist das ein „Ehrenfesten“ von dem vierblättrigen Kleeblatt, welches im Jahre 1903 — wahrscheinlich auch im Interesse des gesamten Zugbegleiterpersonals — ein Gesuch an die Direktion gemacht hat, wo nur die Kondukteure (alten Stils) mit den Personenzügen fahren dürfen, denn sie können doch mit den Bremsern nicht auf eine Stufe gestellt werden.

Die Aufregung dieser „Ehrenfesten“, daß man sie zu wichtigen Funktionen nicht zuläßt, läßt uns ganz kalt und auf ihre letzte Tat werden ihre Mitglieder hoffentlich die gebührende Antwort erteilen.

Unsruck. (Wie Zugbegleiter behandelt werden.) Vor einiger Zeit mußte ein Zugbegleiter der Sommerzielten Vertretung in Innsbruck mit Zug 13 als Verstärkungsbremser nach Bregenz fahren. In Bregenz angekommen, kommandierte man ihn zu Zug 30 als Verstärkungsmann nach Bludenz, wo er um 8 Uhr 5 Minuten abends ankam und somit eine Dienstzeit von 14 Stunden 15 Minuten hinter sich hatte. Nun hat dieser Mann den diensthabenden Beamten in Bludenz um eine Unterkunft. Der diensthabende verwies ihn aber in die Beschiebertajerne, dort stehende eine Pritsche zur Verfügung. Als nun der Zugbegleiter um ein Bett ersuchte, da er nach einer so langen Dienstzeit auf den harten Brettern nicht ausruhen könne, sagte dieser Herr, er habe kein Bett, er soll in den Wartesaal gehen. Man ersuchte der Verwiesene um Eintragung der Uebernachtungsgebühr, weil er zufolge des fünfständigen Aufenthaltes Anspruch darauf hatte. Darauf jagte dieser noble Herr den armen ermüdeten Teufel aus der Känglei, ohne das gerechte Verlangen des Zugbegleiters zu erfüllen.

Wir machen nun diesen noblen Adjunkten, der in der Nacht vom 22. auf 23. Februar in Bludenz Dienst machte, darauf aufmerksam, daß er sich schleunigst an das Studium des § 77 der Dienstordnung heranmachte, sonst könnte es ihm einmal passieren, daß ihm so ein verachteter Zugbegleiter den Standpunkt noch näher klarmachen würde. Wir Zugbegleiter sehen absolut nicht ein, warum wir uns von so einem gefühllosen Menschen jollen um unser Recht bringen lassen.

Landes. Seitdem der Schulbeamte Herr Klein in der Station Landes ist, wird die Wahl der zwei Vertrauensmänner für die Lurnuskommission in einer nicht ganz einwandfreien Form vollzogen und wollen wir diesen Vorgang in Kürze schildern. Die Wahl der zwei Vertrauensmänner wird erst ein bis zwei Tage, bevor die Lurnuskommission zusammentritt, ausgeschrieben, daher es ganz unmöglich ist, daß die Vertrauensmänner einen Lurnus ausarbeiten können, um denselben den Zugspartien zur Begutachtung vorzulegen. Hier in Landes werden die einzelnen Zugspartien, wenn sie in der Station antkommen, einfach in die Känglei gerufen und die Wahl ohne jede weitere Aufklärung und Verständigung vorgenommen.

Während in den anderen Domizilstationen der Staatsbahndirektion Innsbruck die Wahl vier Wochen früher ausgeschrieben wird, die hierzu erforderliche Wahlzettel erstellt und öffentlich aufgelegt erscheint, wo nach reichlichem Ueberlegen eine zumeist zustimmende Antwort aller Zugspartien erfolgt, unterbleibt diese beruhigende Einleitung hier vollständig. Ebenso werden die Vertrauensmänner zum Strimmium der abgegebenen Stimmen nicht zugelassen. Da die meisten Zugbegleiter gegen eine solche Art von Wahlen ein berechtigtes Mißtrauen entgegenbringen müssen, so ersuchen wir auch in der Station Landes jenen Vorgang bei derartigen Wahlen zu beobachten, wie er vorgeschrieben und in den anderen Domizilstationen eingehalten wird.

Herrn Schulbeamten Klein empfehlen wir, sich in seinen Kraftausdrücken gegen die Kondukteure zu mahigen und nicht wegen eines beschmutzten Amtsblattes sämtliche Kondukteure „Schweineferts“ zu nennen. Die Arbeit der Kondukteure über den Reibberg sowie der Verpfleber in der Station bringt mit sich, daß die Hände schmutzig werden, und da man nicht immer Gelegenheit zum Waschen hat, so kann dies eben vorkommen, deshalb braucht man nicht mit Schweine e. l. herumzuwerfen. Gardon, Herr Klein, können Sie sich auf einen Spitznamen erinnern, den Sie von Ihren Herren Kollegen, sowohl in Welsdorf als auch in Saalfelden, oftmals zu hören bekamen und wenn wir nicht irren L... sepp lautete?

Selzthal. Wenn der Bettler aufs Hof kommt, kann ihn kein Teufel mehr reiten. Dieses uralte Sprichwort, das man in der Regel für aufgeblähte Emporkömmlinge anwendet, trifft vollständig auf den Maschinenmeisterassistenten F. J. Scherberger in Selzthal zu. Dieser eingebildete Mensch, selbst ein Arbeiter, erschreie sich, seine jüngeren Kollegen Schweine und Hunde zu beschimpfen.

Innsbruck die Lokomotivführeranwärter werden von F. J. Scherberger in der unflätigsten Weise angegriffen, da dieser haben will, daß die Führer und Heizer nach der Nachreferenz ins Heizhaus kommen und die Maschinen putzen sollen. Werzig, Reinlichkeit ist eine schöne Tugend, doch bei einer Maschine ist neben dem Reinigen auch die Reparatur und die Instandhaltung höchst notwendig.

Der Heizer braucht nach einer zwölfständigen Referenz eine entsprechende Ruhezeit und zu was sind denn eigentlich die Puzer und Schloffer im Heizhaus angestellt?

Es wäre angezeigt, wenn Herr F. J. Scherberger sich mehr um seine Leute kümmern möchte, daß die Maschinen gepuzt und Reparaturen gewissenhaft durchgeführt werden. Oder ist bei diesem dübelhaften Wandrührer die Herstellung eines Modellschiffens zu Sportwägen notwendiger als die Reparatur der Maschinen oder das Nachsehen einer Tenderbremse?

F. J. Scherberger hat sich den Kohlenarbeitern gegenüber des Bitteren gedankt, man solle ihn doch einmal in die Zeitung geben; wahrscheinlich will er damit sagen, man soll die Resent-

lichkeit auf seine grenzenlose Dummheit aufmerksam machen. Wenn F. J. Scherberger Dummheiten begehen will, um von diesen Posten, auf den er nach seiner Aussage gepecht wurde, wegzukommen, so soll er sich wohl in Acht nehmen, daß er nicht etwa an die unrichtige Adresse kommt und sich ein Bediensteter im Zorn vergessen und diesem Menschen das Schimpfwort Schweine und Hund in grüßlicher Weise austreiben würde.

Wir ersuchen die Staatsbahndirektion, auf Herrn F. J. Scherberger ein wachsames Auge zu haben und denselben in kürzester Zeit eine ausreichende Belehrung über den Umgang mit Menschen zukommen zu lassen, bevor er seine angefündigten Dummheiten ausführen kann.

Klosterneuburg-Kierling. Da diese Station so nahe an Wien liegt und unmittelbar an die landesfürstliche Stadt Klosterneuburg grenzt, so könnte man sich der Hoffnung hingeben, daß hier in dieser Station menschenwürdige Zustände herrschen.

In dieser Station gibt es keine Dienst- oder Arbeitseinteilung, denn da wäre es möglich, dem Personal Gelegenheit zu geben, sich einmal einen freien Tag zu verschaffen. Dies will man aber nicht und so hat dieses Personal fortwährend Dienst ohne die geringste Ruhezeit.

Nachdem zu wiederholtenmalen bei den Herren Verkehrs- und Transportkontrolloren sowie bei der Staatsbahndirektion um Erteilung einer Diensterteilung des Personals das Ersuchen gestellt wurde, jedoch immer nur vertröstet wurden, so wäre es angezeigt, das L. E. Eisenbahnministerium möge sich in dieser Angelegenheit informieren und der L. E. Staatsbahndirektion und deren Organen den Auftrag erteilen, auch für diese Station eine annehmbare Diensterteilung zu geben.

Klosterneuburg (An den Herrn Vorstand der Bahnerhaltungssektion Wien II.) Im Monat Oktober 1908 hatten die Wächter der Bahnerhaltungssektion Wien II ihre schon längst fälligen Monturen gefacht.

Natürlich war die Mühe ohne Rosetten am Kragen und die Klappe wie bisher mit der Schweinslederborste geziert, worüber sich das betroffene Personal beschwerte.

Zunfolge dieser Beschwerde sah sich der Inspektor Zita veranlaßt, sofort einen Zettel herauszugeben, worauf der § 22 der Instruktion XIV in Erinnerung gebracht wird. Wenn der Herr Inspektor der Meinung ist, daß dieser § 22 auf die gegenwärtige Fassung, beziehungsweise Beteiligung der Wächter mit Uniformblößen anzuwenden sei, so können wir ganz ruhig erwidern, daß sich der Herr Inspektor im Irrtum befindet.

Durch das Zirkular 181 im Amtsblatte LI sei zitiertes Paragraph vollständig illusorisch gemacht, oder lebt Herr Inspektor Zita in der Hoffnung, das Wächterpersonal werde sich fernernhin mangelhaft ausgestattete Monturen aus eigenen Mitteln gebrauchsfähig herstellen lassen. Dies wird künftighin nicht mehr der Fall sein, sondern das Personal wird unvollkommen ausgerüstete Montur zurückweisen.

Als Herr Inspektor Zita seine Inspektionsreise unternahm, war sein Hauptaugenmerk auf das Wächterpersonal gerichtet, aber nicht vielleicht auf die abgehärmten Gestalten und darüber nachzudenken, wie da Wohlthätig geschaffen werden könnte, sondern sein Augenmerk richtete sich nur auf die Wäfen der Wächter, wie viele Rosetten so ein Wächter auf seinem Krage trage.

Sofort nach Vereisung der Strecke erhielten die Bahnmeister folgendes Schreiben:

K. L. Bahnerhaltungssektion Wien II.
An alle Bahnmeister der L. E. Bahnerhaltungssektion Wien II!
Bei meiner letzten Vereisung habe ich wahrgenommen, daß die Wächter vielfach Uniformierungsstücke mit Distinktionszeichen tragen, welche ihnen nicht gebühren.

Ich bringe deshalb die betreffenden Bestimmungen des Zirkulars 181, Amtsblatte LI ex 1908 und Instruktion XIV in Erinnerung und beauftrage Sie, den vorgefundenen Unfug sofort abzustellen.

Zirkular Nr. 181.
Abänderung der Instruktion XIV, Zahl 19819/10, des L. E. Eisenbahnministeriums.

- B. Diener:**
Die Ausschüßdiener und solche Arbeiter, welche als Zugbegleiter verwendet werden, in die IV. Uniformklasse.
Die Gehaltsstufen von jährlich 800 bis 1000 Kr. in die III. Uniformklasse.
Die Gehaltsstufen von jährlich 1100 bis 1200 Kr. in die II. Uniformklasse.
Die Gehaltsstufen von jährlich 1300 bis 1800 Kr. in die I. Uniformklasse.
Instruktion XIV, § 34, lautet:
Die Distinktionszeichen bestehen für Diener der I., II. und III. Klasse in Rosetten, und zwar:
- I. Klasse mit 3 Rosetten
 - II. " " 2 "
 - III. " " 1 Rosette

Diener der IV. Klasse erhalten am Krage ihrer Uniformstücke keine Rosetten, sondern lediglich nur das gefüllte Rad. Nach vorliegendem hat daher von unseren Wächtern keiner das Recht, mehr als zwei Rosetten zu tragen, da keiner von diesen mehr als 1000 Kr. Gehalt bezieht. Die Ausschüßwächter sind nur zum Tragen des gefüllten Rades ohne Rosetten berechtigt.

Der Bahnerhaltungssektionsvorstand Zita.

Herr Inspektor Zita dürfte es ganz übersehen haben, daß es auf der zweiten Seite des Zirkulars 181 heißt: „Gleichzeitig wird verfügt, daß jene im gegenwärtigen Zeitpunkt bereits in aktiver Verwendung stehenden Unterbeamten und Diener, welchen nach den bisherigen Einreichungsnormen eine höhere Uniformklasse zugesprochen wurde, auch fernernhin berechtigt sind, die Uniform der betreffenden höheren Uniformklasse zu tragen.“

Nachdem die Wächter schon am 1. Juli 1908 in die Gruppe III der Diener eingereiht wurden und zu dieser Zeit jeder Diener im Gehalt von 1000 Kr. berechtigt war, zwei Rosetten zu tragen, so haben jene Wächter, welche vor dem 10. Oktober 1908, das ist vom Erscheinen des Zirkulars 181, in der Gehaltsstufe von 1000 Kr. gestanden sind, das Recht, zwei Rosetten zu tragen.

Gerade so, wie Herr Inspektor Zita bei der Einreichung des Wächterpersonals in die Gruppe III der Diener im Juli 1908, so konnte auch das Wächterpersonal es nicht wissen, daß am 10. Oktober 1908 ein Erlass herab gelange, in welcher der § 34 der Instruktion XIV eine teilweise Aenderung erhalte.

Diese Aenderung bezieht sich aber nur auf die neuernannten Wächter und steht daher Herrn Inspektor Zita kein Recht zu, die Wächter zu degradieren.

Waidhofen a. d. Ybbs. Anlässlich der Verlegung des Genossen Rupert Kesslitz nach Penk (Zauernbahn) rufen wir ihm samt seiner Frau ein herzlichliches Lebewohl nach. Nicht nur pflichttreu in dienstlicher Beziehung war Genosse Kesslitz auch ein eifriger Verehrer unserer guten Sache.

Die Ortsgruppe, deren jahrelanges Mitglied und Vertrauensmann Kesslitz war, verliert an ihm einen tüchtigen Genossen und einen unterhaltenden Kameraden. Kesslitz ist der Mann, der auch im neuen Heim seiner Ueberzeugung treu bleiben wird.

Sinz. (Zur Konferenz der Kohlenarbeiter.) Seit zehn Jahren stehen die Eisenbahner im Kampfe, um ihre wirtschaftliche und soziale Lage zu verbessern. Es wurde so manches erreicht, wenn auch nicht alles, was wir Eisenbahner wünschen, denn um dies zu erreichen, brauchen wir in erster Linie eine große und starke Organisation; wo diese fehlt, sind Verbesserungen für die Arbeiter in den seltensten Fällen anzutreffen. Zu jenen Arbeitern, die heute noch unter traurigen Verhältnissen ihr Dasein fristen, gehören die Kohlenarbeiter bei den L. E. Staatsbahnen. Unmenschliche Ausbeutung verbunden mit roher Behandlung sowie Strafzölle bilden noch heute den

Inhalt der von den Kohlenarbeitern verfassten Beschwerdeschriften. Trotzdem stehen die Kohlenarbeiter auf dem Standpunkt, daß sie dem Staate nur ihre Arbeitskraft für schändlichen Hungerlohn verkauft haben, nicht aber ihre Gesundheit und Vermögen. Es ergeht daher der Ruf an sämtliche Kohlenarbeiter des ganzen Reiches, bei der am 17. März 1909 in Wien stattfindenden Kohlenarbeiterkonferenz zahlreich zu erscheinen.

Bei dieser Konferenz jollen Mittel und Wege gefunden werden, um unser Sklavenjoch abzuschütteln, daher es notwendig erscheint, eure besten Vertreter zu entsenden, da es nicht eine Zusammenkunft zum Spiele sein wird, sondern es soll eine Arbeit geleistet werden zum Wohle der Kohlenarbeiter in Oesterreich.

Teichstatt. (Von der verstaatlichten Böhmischem Nordbahn.) Am 17. Februar L. J. hatten die Oberbauarbeiter der Sektion IV noch keinen Lohn erhalten. Da diese Leute am 1. Februar nur eine Kontozahlung von 9 bis 22 Kr. erhielten, so ist es doch selbstverständlich, daß dieselben schon mit Schmerzgen am 15. Februar auf die paar Kronen warteten. Da aber am 17. Februar mittags diese Arbeiter noch kein Geld hatten, so bemächtigte sich ihrer eine große Aufregung und der Vertrauensmann Genosse J. A. L. in Teichstatt konnte die Arbeiter nur dadurch beruhigen, daß er den Genossen Brodsky in Prag über den Sachverhalt telegraphisch informierte und um seine sofortige Intervention bei der Direktion ersuchte. Genosse J. A. L. selbst bestellte die Arbeiter nach Arbeitschluss zu einer Versammlung nach Niedergund, um so viel wie möglich vor unüberlegten Schritten zu warnen. Nach Schluss derselben führen die Teilnehmer, anstatt wie gewöhnlich mit Zug 510, erst mit Zug 526 nach Hause. Diesen Umstand mußte der Kondukteur Karl Jakob, ein treudeutscher Reichsbändler, sofort auszunutzen und mit einem gewissen Behagen (manche Leute bezeichnen es als Denunziation) frug er in Warnsdorf den Herrn Inspektor Löw, ob die temporären Freifarten der Oberbauarbeiter auch Gültigkeit haben, wenn die Leute Versammlungen besuchen. Es ist uns nicht kund geworden, was der Herr Inspektor darauf geantwortet hat, vielleicht war das Reichsbundmitglied Jakob damit nicht zufrieden, denn auch in Teichstatt machte er dem diensthabenden Beamten Herrn Herfort sofort Mitteilung, welcher dem Vernehmen nach zur sofortigen Anzeige riet. Wir müssen hier fragen, haben denn die Arbeiter dadurch, daß sie einen späteren Zug benötigten, mit ihren Freifarten Unfug getrieben? Nach unserer Ansicht nicht, da es sich doch gleich bleiben muß, ob die Leute früher oder später fahren, wenn nur nicht unnütz hin und her gefahren wird und das war hier nicht der Fall. Weil wir nun einmal in Teichstatt sind, so können wir nicht umhin, dem Assistenten Herrn Herfort zu sagen, er möge sich ein Beispiel an seinem Amtskollegen Herrn W. A. L. nehmen, welcher gewiß auch streng ist mit den Untergebenen, aber dieselben doch immerhin auch als Menschen behandelt. Zu diesem Herrn haben die Bediensteten eine gewisse Liebe und der Dienst wird auch stets ohne Anstand abgewickelt, man hört den ganzen Tag kein solches Geschrei auf der Station, als wie wenn Herr Herfort dem Dienstherrn, welcher er sich abgeplückt hat und das dem Ruhmeskranz der Reichsbändler eingefügt werden wird, einsteilen ausruhen.

Poltska. Der Stationsmeister J. A. Noufel in der Station Krouna dürfte wahrscheinlich an Verfolgungswahn leiden, da er bei den einfahrenden Zügen bemerkt haben will, daß sämtliche Zugbegleiter ansatt der normalen Gesichtsergrünende Teufelsstrahlen zeigen. Um ja in seiner Illusion sicher zu sein, ruft er seinen Arbeiter herbei und zeigt demselben die angeblich in der Luft zappelnden Männlein. Selbstverständlich muß der Arbeiter die Mäuren dieses mitunter wütenden Sonderlings bestaunen, da er es sonst in dessen Gesellschaft nicht aushalten könnte. Ist der Zug in die Station eingefahren, geht die Komödie an. Ohne Rücksicht auf das reisende Publikum wird der erste, oft ahnungslose Kondukteur mit Schimpfnamen belegt, so daß selbst Reisende sich darüber entrüsten. Durch das Schimpfen kommt der hochgradig nervöse Mann in große Aufregung und da mittlerweile der Zug mit den beschimpften Kondukteuren weiterfährt, so bleibt dem Stationsmeister nichts anderes übrig, als eine mit übertriebenen Wahndeeen ausgestattete Anzeige an die L. E. Betriebsleitung in Prohnsky zu senden. Auf die Beschwerden des Stationsmeisters J. A. Noufel sagt die L. E. Betriebsleitung: „Aber lassen Sie ihn, der J. A. Noufel ist halt ein nervöser Mann, aber seine Instruktion kann er auswendig.“ Weil J. A. Noufel krank ist und seine Instruktion auswendig kann, sollen wir uns die Grubheiten gefallen lassen. Wir haben bis jetzt Rücksichten genug mit diesem Menschen gehabt, da wir jedoch bemerken, daß sich sein Zustand mit der Zeit mehr und mehr verschlechtert, so bitten wir eine L. E. Betriebsleitung in Prohnsky um baldige Abhilfe.

Komotan. (Wuschthrad Eisenbahn.) Zu wiederholtenmalen wurde das Lokomotivpersonal bei seinen Vorgesetzten wegen der allgemein herrschenden Mängel bittlich, leider bis heute in den meisten Fällen ohne Erfolg. Eine das Lokomotivpersonal und insbesondere den Heizer drückende Last bedeutet das Brennmaterial. Der Herr Inspektor Günzl ist zwar einen großen Teil des Jahres auf der Strecke und in den Heizhäusern, leider scheinen die Diäten den Herrn mehr zu interessieren als das Personal und seine menschenwürdige Existenz. Die Hauptrolle ist zu allem eher, nur nicht zum Brennen geeignet. Was die Orisfogle, die zu 80 Prozent beim Valtzug zur Verbrennung gelangt, betrifft, so spottet dieselbe hinsichtlich des Brennwertes jeder Beschreibung. Stark mit Asche, Sand oder lehmiger Erde gemischt und zum Ueberfluß durch das unsinnige Deponieren zu Kubimeter großen Klumpen gefroren, dürfte jeder Fachmann eine Ahnung bekommen, wie ein Feuer ausieht, das mit diesen mühselig zerhackten Klumpen befeuert wird, die unmittelbar nach der Beschickung zerfallen und pyramidenartige Haufen zurücklassen. Die Folge ist, daß heute mehr denn je Klumpen oder Ausschmelzen der Bleischauben oder massenhaftes Reizen der Stellschrauben an der Tagesordnung sind. Eine den gesetzlichen Bestimmungen der Kesselbedienungsgeradezu höhnische Maßnahme, zu der das Lokomotivpersonal bei der schlechten Kohle gezwungen ist, dürfte wohl nicht allgemein bekannt sein. Um bei der Passierung von Gefäßbrücken oder bei der Einfahrt in Stationen, die nach einer längeren Bergfahrt erreicht werden, des zumeist niederen Wasserstandes wegen die Bleischaube nicht auszufahren, wird kurz zuvor das Feuer durch hartes Auftragen dieses erdartigen Mittels buchstäblich abgedödet. Welche Apparate treten zumeist solange in Funktion, bis der Ton der Mundpfeife des Zugbegleiterpersonals in Bezug auf Stärke den der Dampfpeife übertrifft. Zuweilen muß mit offenem Regulator, um den Wasserpiegel zu heben, im Gefälle gefahren werden. Daß unter solchen Verhältnissen die Heizer vollständig zusammengebrochen werden, dürfte jeder, nur nicht die dazu in erster Linie berufenen Organe begreifen. Wenn sich ein Führer wegen der gefrorenen Klumpen beschwert, bekommt er vom Heizhausleiter Benesch die geistreiche Antwort: „Fahren Sie nach China zum Aufstauen.“ Dieses Geschick, Herr Inspektor, überlassen wir Ihnen, wir sind überzeugt, daß Ihnen die Chinesen als einer Art Nationalheiligen huldigen würden. Der Herr Oberinspektor trachtet ganz einfach durch seinen Humor die Leute zu beruhigen, und der Herr Inspektor Günzl schreit über, besser gesagt, hinkt über die Beschwerden der Bediensteten erhobenen Hauptes hinweg, woraus wieder zu ersehen ist, daß die Diäten bei ihm die Hauptrolle spielen. Wir möchten dem Herrn den guten Rat geben, die Kohle in Ruhe zu lassen und lieber für bessere Kohle an maßgebender Stelle einzutreten, denn bei diesem Miße ist jede technische Verbesserung im Verbrennungsprozess umsonst. Es wäre viel angezeigt, und für diese Gelder eine entsprechende Verbesserung der variablen Bezüge zu geben, damit wir von der unwürdigen Schinderei zumindest etwas haben und nicht wie die Zigeuner herumlaufen müssen. Wir sind der festen Ueberzeugung, wenn sich der Herr Oberinspektor Z. A. B. öfter einmal 24 Stunden in Warta, Wit-

wird oder Schlackenwert oder vielleicht Domina aufhalten würde, um sich dieses Theater anzusehen, da müßte er ein schlechter I. I. Prüfungs-Kommissar sein, wenn nicht Ordnung geschaffen und der alte Säuber von Kapitäl zur Verantwortung gezogen würde. Sollte keine Besserung eintreten, so sind wir heute schon überzeugt, daß das Lokomotivpersonal zur Selbsthilfe greifen muß. Wir erlauben uns zugleich die Anfrage an Herrn Oberinspektor zu richten, wann wir Heizer eigentlich unter zweites Gewand bekommen, nachdem wir trotz der Versicherung, es sei (das Gewand nämlich) nicht zum Umbringen, schon lange mit dem ersten fertig sind. Wann wird auch das Komotauer Personal einmal vom Siederohrpuppen befreit werden. Was in anderen Bezirken bereits eingeführt ist, könnte in Komotau zumindest ebenfalls eingeführt werden. Charakteristisch ist, daß in Komotau Personalreduzierungen stattgefunden haben, so daß besonders in den letzten Tagen der Woche 20stündige Dienstleistungen wieder auf der Tagesordnung stehen und zuweilen Maschinenmeister zur Bewältigung des Verkehrs ausheilen müssen.

Die schönste Ordnung herrscht auf den Kohlenverladestellen für die Lokomotiven, man kann sagen in allen Heizhäusern. Auf der einen Seite wird die Kohle aus dem Wagen entladen, um auf der anderen Seite in einigen Tagen wieder in der Form gefrorener Wagen aufgeladen zu werden. Stundenlang muß das Lokomotivpersonal oft auf der Kohle zuringeln. Ein altes Kapitel ständiger Bestrafung hat sich neuerdings unter veränderter Form etabliert. Während früher unter der Ära Müller die Herren W e s e h und insbesondere der unvergeßliche „Mikolau“ sich im Punkt Bestrafung des Lokomotivpersonals bei den vierteljährlichen Revisionen eine traurige Verhöhnung erworben haben, wurde es unter der neuen Ära S c h n e e d e n b u r g e r mit Freuden begrüßt, daß diese Diätenschinderei auf Kosten genannten Personals aufgehoben wurde. Derzeit hat sich jedoch ein System entwickelt, das, wenn die übertriebene Bestrafung für jede Kleinigkeit nicht wäre, als gesund und im Interesse des Verkehrs liegend bezeichnet werden könnte. Die Lokomotiven werden nach jeder Dienstreise nicht nur vom Lokomotivführer, sondern auch von hierzu beauftragten Schloßern revidiert. Gleichzeitig findet eine Kontrolle durch Ingenieure und Maschinenmeister statt. Im Punkt Verkehrssicherheit muß man derartige Maßnahmen nur begrüßen, denn eine Lokomotive kann im Interesse der Sicherheit nicht oft genug untersucht werden. Leider sinkt diese Maßnahme infolge der Skarität herab, nachdem wegen jeder noch so geringfügigen Kleinigkeit der Führer gestraft wird und die ganze Aufmerksamkeit des unterjüngeren Personals eigentlich nur solchen Kleinigkeiten gewidmet ist. Ob es im Interesse des Lokomotivführerberufes liegt, wenn ein im Dienst ergatterter Führer durch einen erst wenige Wochen im Eisenbahndienst beschäftigten Schloßer wegen Fehlens eines harmlosen Splintes oder wegen einer oft geringfügigen Verletzung des Rauchschammergebietes vom Rahmen zur Bestrafung beantragt wird, überlassen wir den Herren selbst zur Verantwortung. Eine weitere Maßregel, die kleinere Dimensionen annehmen sollte, ist die drastische Bestrafung bei Vergehen im Dienst. Mancher Straftat hat gepöftelt, daß anlässlich des Jubiläumsjahres eine entsprechende Amnestie durch die löbliche Generaldirektion erlassen wird. Eine Sache, die nichts kostet und mancher Familie Freude gemacht hätte. Leider wurden alle in ihren Hoffnungen getäuscht.

Zum Schluß erlauben wir uns einer löblichen Abteilung VII bekanntzugeben, bei der Feststellung der Turnusse die Wünsche des Personals zu berücksichtigen. Man möge insbesondere bei den Schnellzügen erkennen, daß auch Heizer dabei Dienste machen, die ihre Kräfte wenigstens so lange gesund erhalten wollen, solange dieselben Pflichten der Familie gegenüber erfüllen müssen. Die rote Wacht.

Währisch-Osterr. (Wißstände im Heizhaus der I. I. Nordbahn.) Vor kurzer Zeit haben wir unter demselben Titel einen Artikel veröffentlicht, der die Währschaft in unserem Heizhaus an den Pranger stellte. Die maßgebenden Organe aber ließ das scheinbar ganz kalt, da sich bis heute noch gar nichts geändert hat. Für diesmal wollen wir ein anderes Kapitel ansprechen.

Ein altes Sprichwort sagt: „Die Verhältnisse in einer Bauernwirtschaft lassen sich auf den ersten Blick nach dem Misthaufen im Hof beurteilen.“ Bei uns im Heizhaus ist aber alles zusammen ein großer Misthaufen und dementsprechend ist auch die Währschaft. Der Mist ist zwar kein Bauer, sondern ein I. I. Inspektor, doch ändert das an der ganzen Sache nichts. Dieser Herr kümmert sich um alles andere eher, nur um die Ordnung in und außer dem Heizhaus nicht, sonst wäre es unmöglich, daß ein jeder nach Belieben herumkommandiert.

Den Ministerialerlass vom 9. September 1908 betreffend die Dienst- und Anzeigzeiten für das Lokomotivpersonal scheint hier niemand zu kennen, sonst könnte es nicht vorkommen, daß das Lokomotivpersonal 30 Stunden und darüber ununterbrochen im Dienst stehen muß und nach beendeter Dienstleistung zu Hause eine Ruhezeit von 12 Stunden und noch weniger hat, wobei diese Zeit nicht einmal in die Nacht fällt, das Personal somit vier bis fünf Nächte hintereinander im Dienst steht. Versteht sich jemand auf diesen Erlass, so wird ihm ganz kurz zur Antwort gegeben: Derlei hat für die Nordbahn keine Gültigkeit.

Überhaupt scheinen die Anweisungen der I. I. österr. Reichs-Eisenbahnen sich noch nicht bis zu unserer Heizhausleitung durchgearbeitet zu haben, da immer noch die alten Nordbahninstruktionen hervorgeholt werden, die schon lange außer Kurs sind.

Der Dienst wird bei uns im sogenannten amerikanischen Turnus abgewandelt; daher kommt es, daß niemand weiß, wann er in Dienst gehen muß, wozu er fährt und wann er zurückkommt. Die Folge davon ist, daß das Personal sich nicht mit dem nötigen Proviant versorgen kann und gezwungen ist, seine Mahlzeiten in den teuren Bahnhofsrestaurationen einzunehmen oder zur Nachtzeit mit knurrendem Magen auf dem Rumpelkoffen seinen Dienst leisten muß; da aber viele nicht so viel verdienen, um sich bei dieser Lebensweise ordentlich ernähren zu können, sind sie gezwungen, sich krank zu melden, weshalb wir einen so hohen Krankenstand aufzuweisen haben, besonders unter den Heizern. Das Schlimmste ist aber, daß sich ein jeder, der sich krank meldet, den Krankenzettel beim Herrn Inspektor holen muß und es nicht von dem Gutachten des Arztes, sondern vom Herrn Inspektor abhängt, ob der Erkrankte krank sein darf oder nicht. Die Verhältnisse des Dienstes sowie die Schinderei bei dem jetzt zur Verwendung gelangenden Brennmaterial bringen es mit sich, daß der Arzt nicht einmal 20 Prozent vom Lokomotivpersonal bei einer eventuellen Krankmeldung abweisen könnte. Es sind zu Beginn des Winters von verschiedenen Staatsbahndirektionen Führer und Heizer als Substituten bei uns eingetroffen, selbe haben sich aber bald empfohlen, denn obwohl in ihren Domizilstationen nicht auf Kosten gebettet, verzichteten sie doch auf unser Colorado.

Dieselbe Unregelmäßigkeit wie überall herrscht auch in der Auszahlung der Nebengebühren. War schon früher kein Tag bestimmt, an dem die Auszahlung stattfindet, so leistet sich die Heizhausleitung diesmal ein ganz besonderes Stückchen. Für den Monat Februar sollte, analog der übrigen Direktionen, die Auszahlung am 15. Februar stattfinden, doch hatten die Bediensteten am 26. Februar noch keinen Heller bekommen. Es ist ein Skandal, wenn Bedienstete auf die blutig verdienten paar Heller warten müssen und die Familien zum Hungern verurteilt werden. Wir sind überhaupt im Unklaren, wer an dieser Auszahlungsmisere die Schuld hat, indem sich bei jeder diesbezüglichen Intervention die Heizhausleitung auf die Direktion beruft. Es wäre überhaupt die höchste Zeit, daß sich von der kompetenten Behörde jemand für unsere Zustände interessieren würde, sonst könnte es noch zu unliebsamen Folgen führen.

Franzensfeste. (Unfälle.) Aus Franzensfeste wird uns gemeldet: Der in Willach stationierte Kondukteurs-Zugführer Genosse Johann Erath stürzte am 20. Februar in der

Station Franzensfeste so unglücklich von dem ausfahrenden Wiener Schnellzug Nr. 410, daß er bewußtlos liegen blieb. Der nun hinzugekommene Verkehrskontrollor Egg wußte nichts Besseres zu tun, als mit dem auf einer Tragbahre liegenden Bedauernswerten zu schreiten anzufangen: „Stehen Sie auf! Es fehlt Ihnen so nichts!“ u. s. w. Genosse Erath ist aber trotz dieser herzlosen und brutalen Meinung des Herrn Verkehrskontrollors am dritten Tag, ohne das Bewußtsein zu erlangen, im Allgemeinen Krankenhaus in Bozen an inneren Verletzungen gestorben. Wenn irgendwo ein Beamter ist, der herzlos und brutal das Personal behandelt, so hat er, ohne viel Wissen zu besitzen, die günstigsten Chancen, Kontrollor zu werden. Von solchen Herrschaften wird zum größten Teil der Verkehr der Südbahn geleitet; daraus ist vieles erklärlich. Genosse Johann Erath wurde von Bozen nach Willach überbracht und dort in der heimatischen Erde am 25. Februar beigesetzt. Erath war ein ruhiger, aber sehr pflichttreuer und ausgeklärter Parteigenosse, weshalb er von allen, die ihn kannten, geachtet und geschätzt wurde.

Bei der Durchfahrt des Berlin-Magdeburger-Expresszuges durch die Station Graßlitz bei Franzensfeste wollte der Bohemer Lokomotivheizer Leopold Kirchheim durch Hinansbeugen auf der Heizerseite ein Gebrechen an der Lokomotive, beziehungsweise am Geschwindigkeitsmesser konstatieren. Der Arme wurde beim Passieren des Wassertrahns infolge zu starken Hinansbeugens schwer verletzt, so daß er von der Lokomotive hinunterstürzte und unter die Räder des Expresszuges geriet, wobei er buchstäblich zermalmt wurde.

Der Bedauernswerte wurde bis Brünn überführt, da, wie bekannt, die große Station Franzensfeste, welche an Unfällen einzig da steht, kein Leichenhaus besitzt. — Neugierig sind wir auch, wann sich die Südbahn, beziehungsweise die Gemeinde Mittenwald zu diesem Schritte entschließen wird. Der Unglückliche hinterläßt eine Witwe mit drei kleinen Kindern.

Steinach-Forderung. Seit der Abreise unseres Herrn Vorstandes sind wir mit einem Herrn Abjunkt als Vorstandstellvertreter beglückt, dessen dienstliche Ueberacht und sachmännische Eignung als Vorstand viel zu wünschen übrig läßt. Selbstredend macht sich dieser Mangel an einheitlicher Leitung überall bemerkbar und wird am stärksten von den in der Station Steinach-Forderung beschäftigten Bediensteten empfunden.

So müssen die Beschäftigten die Arbeiten für einen erkrankten Kollegen hereinbringen und mit zwei Mann den ganzen Versuch fertig machen. Der Vorstandstellvertreter stellt für den erkrankten Verschieber keinen Ersatz, infolgedessen muß die Arbeit durch Jagen und Haken erschwert werden und dabei verlieren die Verschieber noch den dienstfreien Tag. Im Magazin befindet sich wohl ein Mann, der bereits durch 17 Monate beim Versuch tätig war, doch diesen gibt der Magazinmeister und Sportsman nicht heraus. Hier dürfte vielleicht der Reid um die Nachdienstzulage mitwirken, da dieser Magazinmeister sich einstens wie folgt äußerte: Die Verschieber, diese Luder, gehen nachts in die Schnellzüge, um die Notdurft zu verrichten, legen sich ruhig nieder, schlafen bis in den Früh und bekommen dafür 1 Kr. Nachzulage. „Den bezeichneten Magazinmeister wurde der dienstfreie Tag, den sein Vorgänger immer hatte, auf einen halben Tag und nur zum Streckenbesuch gekürzt, während der Magazinmeister mit einem Magazinbediener abwechselnd alle Sonn- und Feiertage dienstfreie Tage feiert.“

Weiters beherbergt unsere Station einen neugebackenen Plakmeister, der nicht nur gut bräunen, sondern noch besser drangsalieren kann und der in puncto Parteimahne für seine Verwandten Großartiges leistet.

Wir verweisen auf den § 8 unserer Dienstordnung, wo es heißt: „Personen, welche untereinander in auf- und absteigender Linie verwandt oder verschwägert sind, dürfen ohne besondere Bewilligung nicht berant angestellt sein, daß sie einander unmittelbar über- und untergeordnet sind oder sich zu kontrollieren haben.“

Nun kommen wir zu den Kohlenarbeitern, die sich der besonderen Fürsorge des Vorstandstellvertreters erfreuen und bereits täglich kontrolliert und oft mit unbedingbaren Aufträgen beehrt werden.

Gibt es bei den Kohlenarbeitern nur den geringsten Anstand, zum Beispiel eine Maschine muß kurze Zeit auf Kohlen warten, so macht der gewaltige Herr ein furchtbares Donnerwetter, schimpft und brüllt über diese angeblich faule Brut. Bei den letzten starken Schneefällen kamen die meisten Züge mit zwei Maschinen und großen Verspätungen an. Da jedoch auf den Rampen nur für eine Maschine Kohlen waren, mußten natürlich die zweiten Maschinen einstweilen warten.

Doch würde die I. I. Staatsbahndirektion keine Einwendungen gemacht haben, wenn für die Zeit des gesteigerten Kohlenbedarfes der Vorstandstellvertreter mehr Arbeiter zur Bewältigung der Mehrarbeit zugewiesen hätte. Insbesondere einem sehr fleißigen Kohlenarbeiter sikt der Herr fortwährend am Genick und droht dem armen Teufel mit der Entlassung.

Wir könnten noch eine Reihe solcher Tatsachen ansprechen, doch wir wollen für heute dieses traurige Kapitel schließen und einmal ernstlich fragen, ob wir dem Regiment des Herrn Adjunkten gegenüber vollständig machtlos sind und dieser Herr mit uns schalten und walten kann nach seinem Belieben. Geschulte und verlässliche Leute werden vom Versuch ins Magazin gesteckt und zum Versuchsdienst ungehulft, nicht einmal mit den nötigen Instruktionen ausgerüstete Personen herangezogen.

Wer wird im gegebenen Fall die Verantwortung übernehmen? Um derartigen Mißständen eine starke Abwehr entgegenzusetzen, ist es notwendig, daß alle Bediensteten, Mann für Mann, in die Organisation hineinkommen, um endlich menschenwürdige Zustände auch in der Station Steinach-Forderung zu schaffen.

Verwaltungsberichte.

Vienn. Am 3. d. M. fand im Vereinslokal eine von Zugbegleitern sehr gut besuchte Besprechung nach § 2 des V.-G. statt, in welcher die Forderungen der Zugbegleiter besprochen wurden.

Genosse S c h e i b e i n aus Innsbruck besprach die von den Innsbrucker Zugbegleitern ihm als Personalkommissionsmitglied überreichten Forderungen. Genosse S c h r e r beantragte folgende Resolution zur Annahme:

„In Erwägung des Umstandes, daß schon bei der Gehaltsregulierung im Jahre 1907 das Zugbegleitungspersonal zu wenig berücksichtigt wurde, wo doch das Zugbegleitungspersonal den schwersten und aufreibendsten Dienst zu leisten und die größte Verantwortung zu tragen hat.“

In weiterer Erwägung, daß seit dieser Zeit andere Kategorien wieder bedeutende Verbesserungen erungen haben, zum Beispiel die Bahnmänner das Streckenpauschale, die Nachdienstzulagen die Beamten, Buskappentien, Stationsausseher, Telegraphisten, Wagenkloster, Wagenmeister, Stuppler u. s. w., das Zugbegleitungspersonal aber nichts erhalten hat, so fordert die heutige, am 3. März 1909 in Vienn abgehaltene Versammlung die Zentrale wie die neugegründeten Personalkommissionsmitglieder auf, unverzüglich eine Zugbegleitertagung in Warburg, Magensfurt oder Willach einzuberufen und nachstehende von der Ortsgruppe Vienn aufgestellten Forderungen einer eingehenden Besprechung zu unterziehen:

1. Anrechnung der anderthalbfachen Dienstzeit in die Pension, gleich dem Lokomotivpersonal der Südbahn und gleich dem Zugpersonal der I. I. Staatsbahnen.
2. Anfangsgehalt der Kondukteure mit 900 Kr., Endgehalt der Oberkondukteure mit 3000 Kr., erreichbar in 26 anrechenbaren Dienstjahren, da der Dienst eines Oberkondukteurs der viel gefährlicher, anstrengendere und verantwortungsvollere als der eines Bahns-, Telegraphen- u. s. w. Meisters ist.
3. Sofortige Einverleibung derjenigen Zugbegleiter in die ihnen gebührende Rang- und Gehaltsklasse, welche in früheren

Jahren zurückgeblieben sind, da es doch einer Bahnverwaltung ganz unwürdig ist, daß man eine Reihe von Zugbegleitern herausgreift und sie in ihrem Einkommen verkürzt, da sie doch ihren Dienst ebenso genau machen, wie die anderen.

Auch bekommen die Verkürzten die Lebensmittel nicht billiger als die anderen.

4. Gleichstellung der Stundengelder bei allen Zügen und in allen Stationen, und zwar: Oberkondukteur 32 H. per Stunde Dienst, 12 H. Aufenthalt auswärts, Kondukteur 26 H. per Stunde Dienst und 10 H. per Stunde Aufenthalt auswärts. Regiefahrten sind im Dienst zu verrechnen, ebenso die Bespätungen und wenn es 10 Minuten sind. Da jeder Werkstätten-, Oberbau- wie Fabrikarbeiter heute jede Ueberstunde doppelt bezahlt bekommt, so sehen wir nicht ein, warum wir umsonst Dienst machen sollen.

5. An Stelle der Nachdienstzulage fordern wir Anrechnung der anderthalbfachen Stundengebühr von 6 Uhr abends bis 6 Uhr früh, da bei dem Zugbegleitungspersonal eine fixe Nachdienstzulage infolge der verschiedenen Abfahrtszeiten der Züge schwer zu berechnen ist.

6. Regelung des verrichteten Strafsystems. Heute wird der Zugbegleiter bestraft ohne Einvernahme, ob schuldig oder nicht.“ Genosse O b l e t e n bemerkte, daß die Zugbegleiter seit ihrer die Pioniere der Organisation waren und mit Dinstanzsetzung ihrer Kategorie für die Organisation arbeiteten. Jetzt, da bereits alle anderen Kategorien bedeutende Aufbesserungen erhalten, sehen die Zugbegleiter ihre sittemütterliche Behandlung ein und jetzt kommt erst die Gärung zum Ausbruch.

Genosse O b l e t e n stellte noch folgende Forderung zur obigen Resolution: „Das Avancement der Zugbegleiter soll von zwei zu zwei Jahren ausnahmslos erfolgen. Die Dienstwagen, wie die Bremsen sollen den hygienischen Anforderungen entsprechend ausgebaut und in Stand gehalten werden.“

Nachdem Genosse S c h e i b e i n die Situation und die Möglichkeit der Durchsetzung dieser Forderungen besprochen, Genosse L a d n e r die Versicherung gab, das Möglichste für die Zugbegleiter zu tun, wurde die Resolution einstimmig angenommen und die Besprechung geschlossen.

Aus den Organisationen.

Sporitz. Am 14. Februar l. J. fand in Herrn Franz S t u p s Gasthaus die ganzjährige Generalversammlung der hiesigen Ortsgruppe statt. Nachdem zu dieser Versammlung der Referent nicht erschienen ist, eröffnete Obmann Genosse F e i l e r die Versammlung um 8 Uhr nachmittags mit folgender Tagesordnung: 1. Berichte der Funktionäre. 2. Neuwahl der Ortsgruppenleitung. 3. Vereinsangelegenheiten. 4. Anträge und Anfragen. Nachdem sämtliche Berichte zur Kenntnis genommen wurden, wurde zum zweiten Punkt, „Neuwahl“ geschritten und folgende Genossen gewählt: F e i l e r, Obmann, K a n d l e r und M a h n e r, Stellvertreter; R u b n e r, Schriftführer, Franz V a n g e r, Stellvertreter; P o n i g, Kassier, V a h n, Stellvertreter; A d. D a n g h a u s, Bibliothekar; W i l r i c h und Z i g, Revisoren; F o r s t e r, S c h u b e r t, P o s p i s i l, Franz, B e r l, M o d e r l a t, Ausschüsse. Sämtliche Genossen nahmen ihre Wahl an. Die Kontrolle berichtigte zum ersten Punkt, daß alles in bester Ordnung angetroffen wurde. Nachdem noch verschiedene Anfragen zur Zufriedenheit der Anfragersteller erledigt wurden, schloß der Obmann F e i l e r um 6 Uhr abends die Versammlung mit einem Appell an die Anwesenden, sich reger zu beteiligen und besprach die Notwendigkeit der Organisation sowie deren Leistungen.

Die Monatsversammlungen bleiben nach jedem 17. des Monats um 8 Uhr abends aufrecht.

Ferner ergeht an sämtliche Ortsgruppen die dringende Bitte, die junge Ortsgruppe Sporitz mit alten Büchern betreffs Errichtung einer Bibliothek zu unterstützen und sprechen wir im vorhinem unseren Dank aus.

Krems a. d. Donau. Sonntag den 7. Februar d. J. fand in Krems die konstituierende Versammlung der neugegründeten Ortsgruppe statt, wobei Genosse S p i e s aus Wien einen Vortrag über die Sozialversicherung hielt.

Aus dem Bericht der Funktionäre konnte man mit freudiger Genugung ersehen, daß die Genossen der früheren Bahnstelle eine rege organisatorische Tätigkeit im Interesse der Mitglieder entfaltet haben, um die Organisation in jeder Beziehung zu fördern und auszubauen. Der Erfolg ist den unerschrockenen Genossen für ihre Mühewaltung treu geblieben und hoffen die Funktionäre, durch gemeinsames, kameradschaftliches Arbeiten noch weitere Erfolge zu erzielen.

Schleibsdorf. Sonntag den 28. Februar 1909 fand die ganzjährige Generalversammlung statt, welche trotz des schlechten Wetters einen guten Besuch hatte. Zum ersten Punkt der Tagesordnung erriete der Kassier W i e n e r den Jahresbericht über die Kassengebarung. Einnahmen Kr. 1159-27, Ausgaben Kr. 1068-69, bleibt Kasstsaldo Kr. 95-58. Aufgenommen 11, ausgetreten 10 Mitglieder, derzeitiger Mitgliederstand 67. Versammlungen wurden 6, Ausdusstellungen 4 abgehalten, welche einen guten Besuch aufwiesen. Die Bibliothek umfaßt 141 Bände, gelesen wurden 83 Bände.

Obmann Genosse B a u e r gab einen kurzen Rückblick über die Bewegung, Aktionen und Fortschritte in der Zukunft, welche in der Einigkeit und Geschlossenheit der Mitglieder zum Ausdruck kommt, worauf nach kurzer Debatte der Bericht zur Kenntnis genommen wurde.

Zum zweiten Punkt wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: B a u e r, Obmann; W i e n e r und M a j e r, Kassiere; P e a c h e n b e r g e r, Schriftführer; W a a r, Bibliothekar; R e u d e l und G n a d e n b e r g e r, Kontrolle; R e i t g e b, S c h a n d e r a, B o s t und V e r m a n n, Ersatzmitglieder.

Zum dritten Punkt wurde beschlossen, den Beitrag zur Franzkollekte getrennt halbjährig im vorhinem an den Franzkollektekassier V e r m a n n abzuführen.

Zum vierten Punkt wurde beschlossen, daß jenen Mitglieder, welche ein zweites Monat unentlohrt im Rückstand bleiben, die Zeitung eingestellt wird und das dritte Monat, wenn sie nicht nachzahlen, gestrichen werden. Auch wurde beschlossen, den Delegationsfondsbeitrag für Zentralpersonalkommissions- und Arbeiter-Zentralauschussmitglieder halbjährig, den Solidaritätsfondsbeitrag ganzjährig einzugeben.

Ferner wurde beschlossen, für das Denkmal für Genossen G l a j e r in Brünn 10 Kr. zu Lasten der Bahnstellenkasse zu widmen, worauf nach kurzen, anerkennenden Worten für den guten Besuch und Aufforderung zur rajlosen Weiterarbeit wie bisher, die Versammlung vom Obmann Genossen B a u e r geschlossen wurde.

Die Musikkapelle B a u e r in Garth wurde als Vereinskapelle aufgenommen, welche bei Sterbefällen und Festlichkeiten die Musik beistellen wird, und wurde beschlossen, am Ostermontag in demselben Lokal ein Eisenbahner-Frühlingsfest abzuhalten.

Sobann wurde zu Gesangsvorträgen und Deklamationen geschritten, was unter Mitwirkung einiger Mitglieder und ein paar gespenderer Kumpen guten Hervorgens vom Birt B e c h m e i s t e r in animierter Stimmung verlief.

Budweis. Am 14. Februar, 9 Uhr vormittags, fand im Budweis im Vereinslokal „zum roten Herzen“ die Generalversammlung der hiesigen Ortsgruppe statt. Die Rechenchaftsberichte der Funktionäre wurden zur Kenntnis genommen und nach dem Revisorenbericht dem stehenden Ausschuss das Abschlusprotokoll erteilt. In den neuen Ausschuss wurden folgende Genossen gewählt: Karl N o v a t, Wagenausseher, Obmann; Franz M o d l, Oberkondukteur, Obmannstellvertreter; Johann K o n o p a, Heizer, Josef J i n d r a, Schloßer, Obmannstellvertreter; Johann B e r s o n a, Verschieber, Schriftführer; Johann P e t e r, Heizer, Schriftführerstellvertreter; Gottlieb S c h u b e r t, Dampf-, Schriftführer; Ludwig S u c h y, Schloßer, Schriftführerstellvertreter; Jakob W o r a w e c h, Magazinbediener, Kassier; Franz M i l e s, Wächter, Franz

Josef Wächter, Josef Spital, Kontrollwächter, Johann Souček, Maschinenbegleiter, Revoren; Jakob Petrovič, Leiter, Inventarverwalter; Adalbert Paner, Beschließer, Jakob Kaiser, Beschließer, Jaroslav Starek, Beschließer, Václav Hlaváček, Josef Prucha, Kondukteur, Johann Bouzar, Oberbahnarbeiter, Franz Kadeřka, Kondukteur, Johann Novotný, Beschließer, Josef Chalupný, Revoriemann, Wenzel Krotký, Kohlenarbeiter, Johann Capel, Revoriemann, Ausschussmitglieder. Genosse Josef Schuch, Kondukteur in Saltau, wurde als Substanzier und Vertrauensmann für die Strecke Saltau-Budweis gewählt. Sämtliche Ausschüsse in Bezirksangelegenheiten sind an den Obmann Karl Novák, Anstaltsleiterstraße Nr. 425, in Geldangelegenheiten an den Kassier Jakob Morawetz, Hainhauserstraße 213 zu richten. Die Ausschussversammlungen finden jeden 1. und 3. Dienstag im Monat, die Mitgliederversammlungen jeden 1. Sonntag nach dem 1. Feiertag, und zwar die Ausschussversammlungen um 8 Uhr abends, die Mitgliederversammlungen um 9 Uhr vormittags. In diesen Versammlungen können Monatsbeiträge bezahlt, Bücher entliehen und rückhaltlos werden und finden Aufnahmen von neuen Mitgliedern statt. Für Einkassierung der Vereins- sowie auch Reichensfondsbeiträge wird auch der Vereinskolporteur und der Kassier im Verstehtafel berechtigt. Die Bibliothek steht jeden Sonntag von 10 Uhr vormittags bis 12 Uhr mittags den Mitgliedern zur Verfügung und bittet um regen Gebrauch zu machen. Unterhaltungen wurden von der Ortsgruppe in 32 Fällen im Verlaufe von Nr. 339/80 an hilfsbedürftige Mitglieder gewährt. Die Genossen werden erucht, durch pünktliche Zahlung der Monatsbeiträge sich ihre Mitgliederrechte zu wahren, durch guten Besuch der Versammlungen und rege Agitation den Ausschuss zu unterstützen, damit auch dieser seine Verpflichtungen gegenüber den Mitgliedern, der Zentrale, dem Sekretariat und der Gesamtpartei im vollsten Maße erfüllen kann.

Klein-Schwechat-Niederung. Am 1. März 1909 fand in Witzg's Restauration in Klein-Schwechat die diesjährige Generalversammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Bericht der Funktionäre. 2. Erteilung des Absolutariums. 3. Vortrag. 4. Neuwahl des Obmannes. 5. Neuwahl der Funktionäre. 6. Eventuelles. Nachdem Genosse Göpphard einen Bericht über die Kasseneuerung gebracht hatte, wurde ihm das Absolutarium erteilt. Von der Zentrale war Genosse Speich erschienen, welcher einen sehr lehrreichen Vortrag über die Sozialversicherung hielt, wofür Redner großen Beifall erntete. Als Obmann wurde einstimmig Genosse Theodor Giffler, Plagemeister, gewählt. Die Wahl der anderen Funktionäre ergab folgendes Resultat: Obmannstellvertreter Ludwig Schreiner, Schriftführer Johann Karger, Kassierer Heinrich Schafert, Karl Dörmann, Ausschüsse Hugo Spöner, Anton Seblacek, in die Kontrolle Johann Dienstl und Johann Priegl. Alle Zustchriften sind an den Obmann Genossen Theodor Giffler, Plagemeister, Niederung 33, Post Oberlaa, zu senden. Ausschüsse werden nach Bedarf einberufen. Die Monatsversammlungen finden wie bisher am 1. Montag im Monat statt.

Jglaun. Am 17. Jänner 1909 fand in Jglaun die Generalversammlung unserer Ortsgruppe statt. Der Bericht der einzelnen Funktionäre für das abgelaufene Vereinsjahr weist eine rege Tätigkeit auf und wurde denselben für ihre aufopfernde Tätigkeit einstimmig das Vertrauen ausgesprochen.

Bei der Neuwahl wurden folgende Mitglieder in den Ausschuss gewählt: Anton Swoboda, Johann Neola, Johann Neugebauer, Josef Wastl, Josef Jambasil, Obmann; Anton Fuchs, Kassier; Franz Schent, Josef Druza, Subkassierer.

Darauf hielt Genosse Baronsch einen mit Beifall aufgenommenen Vortrag über Zweck und Nutzen der Organisation. Weiter dient den Mitgliedern zur Kenntnis, daß die Monatsversammlungen wieder jeden ersten Montag im Monat, die Ausschussversammlungen jeden zweiten Montag im Monat abgehalten werden; fällt auf diese Tage ein Feiertag, so werden die Versammlungen den darauffolgenden Tag abgehalten.

Ferner wurde beschlossen, zur Leidensfeier eigene Gedenkanzuschüsse, wozu jedes Mitglied einen Beitrag von 60 H. freiwillig zu entrichten hat.

Alle schriftlichen Angelegenheiten sind an den Obmann Anton Swoboda, Dohlgasse 17, in Geldangelegenheiten an den Kassier Anton Fuchs, Stürzergasse 256, zu richten.

Wien-Meidling. Dienstag den 2. März 1909, um 6 Uhr nachmittags, fand in Herrn Dus Gasthaus die gut besuchte Jahresversammlung der Ortsgruppe Meidling des Allgemeinen Reichsschutz- und Gewerkschaftsvereines statt. Die Berichte der einzelnen Funktionäre wurden beifällig zur Kenntnis genommen und dem Ausschuss das Absolutarium erteilt, wozu folgende Genossen in den neuen Ausschuss gewählt wurden: Josef Dondl, Kondukteurzugsführer, Obmann, Ferdinand Scherzer, Oberkondukteur, Stellvertreter; Rudolf Grillenhofer, Kondukteurzugsführer, Schriftführer, Georg Bauer, Kondukteurzugsführer, Stellvertreter; Heinrich Engert, Kondukteurzugsführer, Kassier, Ernst Hopp, Kondukteurzugsführer, Stellvertreter; Johann Besobara, Kondukteurzugsführer, und Matthias Heisinger, Kondukteurzugsführer, Kontrolle; Wenzel Filip und Matthias Panhölzel, Bibliothekar. Alle Ortsgruppenangelegenheiten und Briefe sind an den Obmann Josef Dondl, XI., Eichenstraße 6, in Geldangelegenheiten an den Kassier Heinrich Engert, XI., Eichenstraße 11, zu richten.

Wiener-Neustadt. Sonntag den 28. Februar um 3 Uhr nachmittags tagte im hiesigen Arbeiterheim die ganzjährige Generalversammlung mit folgender Tagesordnung: 1. Verlesung des Protokolls der letzten Generalversammlung. 2. Bericht der Funktionäre. 3. Neuwahl der Ortsgruppenleitung. 4. Vortrag der Referenten Genossen Weigl und Bill aus Wien. 5. Anträge und Anfragen. Der Vorsitzende Genosse Herzog begrüßte die sehr zahlreichen Anwesenden und eröffnete die Generalversammlung mit der oben angeführten Tagesordnung und eruchte den Schriftführer um Verlesung des Protokolls der letzten Generalversammlung. Nach Beendigung desselben brachte Genosse Herzog als Obmann der Ortsgruppe seinen Tätigkeitsbericht, wozu er auch eine Zusammenfassung wegen Abhaltung einer Konferenz für die Kohlenarbeiter in Wien und die Abhaltung einer Konferenz der Pöschhaus- und Werksstättenarbeiter in Marburg Schwann berichtete der Kassier: Unsere Ortsgruppe ist im Besitze von 3 Stück Anteilscheinen à 25 Kr., zusammen 75 Kr., Ortsgruppenkassenstand vom Vorjahre Kronen 116.49, Einnahmen im heurigen Vereinsjahr Kr. 4623.38. In die Zentrale abgeführt Kr. 3424.34, Gesamtaufgaben im heurigen Jahre Kr. 986.88, somit verbleibt ein Kassenstand von Kr. 5217. Mitgliederstand vom Vorjahre 348, beigetreten sind 108 Mitglieder, ausgetreten sind 115, somit verbleibt ein Mitgliederstand von 339 Mitgliedern. Der Bibliothekar gab bekannt, daß unsere Bibliothek aus 89 Bänden besteht, davon wurden im Vorjahre 43 Bände ausgeliehen, 35 wurden zurückgestellt, somit sind noch 8 Bände ausständig. Strafgebühren sind eingelaufen Kr. 172. Im Namen der Kontrolle berichtete Genosse Kaiser, daß er versieht mit den übrigen Revisoren die Kassensücher und sämtliche Belege geprüft und alles in Ordnung befunden hat, woraus dem schreibenden Ausschuss das Absolutarium erteilt wurde. Genosse Herzog verlas nun die vom Wahlkomitee vorgeschlagenen neuen Funktionäre und ließ sodann über den vorgeschlagenen Obmann und Stellvertreter separat abstimmen und wurden dieselben einstimmig gewählt; über den übrigen Ausschuss wurde ein Bloß abgestimmt und wurden folgende Genossen in den neuen Ausschuss gewählt: Engelbert Sagemester, Obmann, Josef Edl, Michael Stefaner, Franz Dopler, Stellvertreter; Johann Wallermann, Schriftführer, Johann Dirschler, Franz Pöschler, Stellvertreter; Franz Knoll, Kassier, Franz Dobronik, Stellvertreter; Leopold Kaiser, Bibliothekar.

Anton Kraker, Josef Weidinger, Anton Neumann, Pretori, Dipsa, Grabner, Burinkowitsch, Reifmann; Ballermann, Dirschler, Weidner, Faly, Grabner, Graupner, Subkassierer. Genosse Herzog ersucht den neuen Ausschuss, seine Pläne einzuschleusen, wozu Genosse Sagemester dem Genossen Weigl das Wort erteilt. Derselbe gab vorerst bekannt, daß Genosse Bill freizüglicher nicht kommen konnte. Sodann besprach er die einzelnen Punkte vom Zirkular Nr. 385 a, wobei er betonte, daß wohl einzelne von den Mängeln beseitigt werden, jedoch dürfen man sich keiner großen Hoffnung hingeben. Er beleuchtete auch die finanzielle Lage der Südbahn und kam in seinen Ausführungen auf die Lage der Wächter zu sprechen, wobei er betonte, daß der Generaldirektor versprochen hat, für dieselben etwas zu tun. Sodann streifte er die geplante Verkleinerung der Renten durch die neue Regierungsvorlage. Nachdem noch mehrere Anfragen an Genossen Weigl gerichtet wurden und sich nach Aufklärung derselben niemand mehr zum Worte meldete, dankte der Vorsitzende den Anwesenden für ihr geduldiges Anhören und schloß die wichtige Versammlung um halb 6 Uhr abends.

Trient. Am 27. Februar d. J. fand im Arbeiterheim in Trient die Generalversammlung der Ortsgruppe statt, wozu von der Zentrale Reichsratsabgeordneter Genosse Avancini delegiert wurde.

Nach einem ausführenden Referat des Genossen Avancini wurde die Neuwahl der Ortsgruppenleitung vorgenommen und folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Fanella, Selli, Nicolussi, Decarli Luigi, Tomasi, Costa, Rigotti, Derello und Segala. Gleichzeitig wurde der neugewählte Ausschuss beauftragt, den von der Versammlung beschlossenen Antrag behufs Gründung einer Bibliothek ehestens durchzuführen, um den Mitgliedern Gelegenheit zu bieten, durch Lesen entsprechender Bücher sich auch auf geistlichem Gebiet ausbilden zu können. Nach Besprechung einiger interner Angelegenheiten und nachdem sich Genosse Avancini das Besondere ausgesprochen hatte, jederzeit für das Eisenbahnpersonal einzutreten, wurde die Versammlung geschlossen.

Wien II, Nordbahn. Bei starker Beteiligung der Mitglieder fand am 27. Februar l. J. im Arbeiterheim „Carl Marx“ die ordentliche Generalversammlung statt. Der Obmann Genosse Baron bot in seinem Bericht einen kurzen Rückblick an die im Berichtsjahr von der Gesamtorganisation unternommenen Aktionen, die auch auf die Ortsgruppen ihre Wirkung äußerten. So wurden im Berichtsjahr 9 Konferenzen abgehalten, 42 Versammlungen, 11 Vertrauensmännerversammlungen und 14 Ausschussversammlungen abgehalten. Besondere Aufmerksamkeit wurde dem Ausbau des Vertrauensmännersystems zugewandt und sei mit Befriedigung zu konstatieren, daß diese Einrichtung sich auf das Treffliche bewährt. Durch die vom Bezirksinterkommunikationsausschuss veranstalteten Vortragszyklen ist den Bildungsbestrebungen der Mitglieder ein weites Feld geboten und sei zu wünschen, daß die Bildungsmittel reger in Anspruch genommen werden. Der vom Kassier Genossen Gramel vorgelegte Kassenbericht weist eine Gesamteinnahme von Kr. 4110.46 auf, der Ausgaben in der Höhe von Kr. 4232.07 gegenüberstehen. Der Mitgliederstand beträgt Ende Februar 1909 412 Mitglieder.

Für die Kontrolle berichtet Genosse Bill, daß bei den wiederholten Prüfungen stets vollste Ordnung gefunden wurde. Sämtliche Berichte wurden mit Befriedigung zur Kenntnis genommen und das beachtete Absolutarium einstimmig erteilt. Bei der hierauf vorgenommenen Neuwahl wurden folgende Genossen in die Ortsgruppenleitung gewählt: Josef Baron, Obmann, XI., Engertstraße 155; Franz Gramel, Heinrich Diner, Josef Jirovsky, Hermann Stöhr, Josef Zuhas, Wlad. Grün und Franz Dumas, Ausschüsse; Jakob Wastl und Johann Urbanc, Kontrolle. Als Schlafmänner, beschlussfähige Ordner wurden nominiert folgende Genossen: Anobloch, Schadet, Grojer, Kouzaret, Schnell, Wiedan und Kreiskler.

Lundenburg. Am 28. Februar d. J. fand in Danis Gasthaus in Bernhardtthal eine von der Ortsgruppenleitung Lundenburg einberufene Versammlung aller Kategorien von Eisenbahndienstleuten aus der Station Lundenburg und den zu dieser Ortsgruppe gehörigen Stationen statt. In Vertretung des seitens der Zentrale nach Orosowitz dirigierten Genossen Dolasek war Genosse Josef Dusch, Stationsmeister, als Referent erschienen. Es wurde dem Wunsche des in Bernhardtthal wohnhaften Personals entsprochen und die Versammlung erst um 8 Uhr eröffnet, so daß es den Genossen beider Dienstorten möglich war, die Versammlung zu besuchen, nämlich den dienstfreien und den abends aus dem Dienst kommenden. Die äußerst gut besuchte Versammlung sowie das allgemeine Interesse, welches den Ausführungen des Genossen Dusch begegnung wurde, ist ein sprechender Beweis, daß die Erkenntnis der guten Sache sowie das Gefühl der Zusammengehörigkeit unter dem Personal wieder Platz greift. Es ist gerade in diesem Moment, wo unsere Gegner wiederholt versuchen, das Personal zu entzweiten und unsere Organisation zu schwächen, das erfolgreichste Zeichen, daß das Personal die Ueberzeugung und ein richtiges Urteil über den wirklichen Wert der gewerkschaftlichen Organisation gewinnt. Es wurde allgemein begrüßt, daß die Genossen endlich auch ihre Frauen mitbrachten, und haben dieselben mit freudigster Anerkennung des Gehörten versichert, stets sehr zahlreich in den Versammlungen zu erscheinen.

In unerwarteter Ausdauer begeisterte Genosse Dusch die Versammlung durch seine direkt aus dem Eisenbahnerleben gebrachten Ausführungen und gewann die Herzen aller Anwesenden, so daß derselbe einstimmig zum Vertrauensmann des gesamten Stationspersonals der Station Lundenburg und Bernhardtthal gewählt wurde.

Heiligenstadt. Bei der am 3. März abgehaltenen Generalversammlung hielt Genosse Gustav Langer einen sehr lehrreichen Vortrag über die Geschichte der menschlichen Wirtschaft. Bei der hierauf vorgenommenen Neuwahl wurden folgende Genossen gewählt: Franz Laboritzky, Obmann; Karl Czermak, Dominik Dremo, Johann Marek, Waierhofer, August Nawratil, Adolf Langmaier, Thomas Urbanc, Alois Pavese, Stephan Trejcher und Wofel Krotka, Ausschussmitglieder. Sämtliche Zustchriften sind zu richten an: Franz Laboritzky, Wien, 19/2, Diemgasse 3, III/16.

Kapfenberg. Montag den 1. März d. J. fand im Konsumvereinsaal eine gutbesuchte Versammlung der Lokalbahn statt, wozu Genosse Weigl aus Wien sowie die Delegierten der Lokalbahn einen ausführlichen Bericht über die beim Landes-eisenbahnamt in Graz unternommenen Schritte brachten.

Die Anwesenden erklärten sich mit der Tätigkeit der Zentrale als auch der gewählten Vertrauensmänner einverstanden und versprachen, Mann für Mann in die Organisation einzutreten. Nachdem Genosse Koller noch den Wert der Organisation besprochen, wurde die Versammlung geschlossen.

Penzing. Am 1. Februar fand in Kaulers Saal der Eisenbahnerball der Ortsgruppe Penzing, verbunden mit einer Siegesfeier über die Errungenschaften der Organisation statt. Der große Saal war bis auf das letzte Plätzchen besetzt und herrschte unter den Anwesenden eine frohliche Stimmung, die noch durch eine von Genossen Hanslil gehaltenen Ansprache an die Genossen Sommerfeld und Partl erhöht wurde. Wäge diese Unterhaltung noch lange ihren Eindring auf die Anwesenden wirken lassen, um daraus die Lehre zu ziehen, daß durch eine starke und gut geleitete Organisation vieles zu erreichen ist.

Mitteilungen der Zentrale.

Vergütungskomiteeentscheidung am 4. März 1909. — Diese Sitzung bezog sich in der Hauptsache mit der Erledigung der zahlreichen Zustchriften und Berichte der Ortsgruppen und Sublokstellen. Auf Grund des Berichtes des Genossen Administrators über administrative Angelegenheiten werden die geeigneten Beschlüsse gefaßt.

Sprechsaal.

Offene Anfragen.

An die löbliche Generaldirektion der ausschließlich privilegierten k. k. Staatsbahnen in Prag.

Am 20. November 1908 haben die Wagenführer der Station Komotau ein Gehör bezüglich Einführung des 12stündigen Dienstes mit einer darauffolgenden 4stündigen Ruhezeit, wie dieser bei den k. k. Staatsbahnen bereits eingeführt ist, im Dienstweg vorgelegt.

Da sich der Verkehr von Jahr zu Jahr steigert, die Arbeiten von dem jetzigen Personalstande kaum mehr zu bestreiten sind, so ersuchten dieselben um Ueberprüfung des Dienstes.

Am 22. und 23. Dezember 1908 ließ eine löbliche Generaldirektion durch Herrn Residenten Tomaschek den Dienst prüfen, doch ist seit dieser Zeit von einer löblichen Generaldirektion keine Antwort herabgelangt.

Die Wagenführer der Station Komotau ersuchen daher in Anbetracht des gegenwärtigen sehr starken Zugverkehrs, indem mit Ausnahme des Montags alle Ortorderbzüge: 157 a, 175, 761, 767 u. s. w. täglich eingeleitet werden, dieselben ihren Arbeiten nur mit großer Anspannung durch volle 24 Stunden nachkommen können und die schlechten Witterungsverhältnisse ihre Gesundheit stark beeinträchtigen, um schleunigste Regelung des Dienstes, anderenfalls sie jede Verantwortung für alle vorzunehmende Ablehnen müssen. Die Betroffenen.

An die k. k. Nordbahndirektion.

Das löbliche Verschubpersonal der Station Friedek-Mistel ersucht eine löbliche Direktion um Einführung einer den dortigen Verkehrsverhältnissen entsprechenden (gleich den in anderen Stationen, zum Beispiel Dittau, Witzg u. s. m.) Dienstverteilung mit 12stündigem Dienst und 4stündiger Ruhepause. Da das Personal schon durch eine Deputation unter Herrn Hofrat Koller am 19. September 1908 vortrag und demselben auch zugesagt wurde, bittet dasselbe in Anbetracht des starken Verkehrs und der schlechten Witterung um baldige Erfüllung ihrer Bitte, da selbst Personal jede Verantwortung für etwaige Unglücksfälle ablehnen möchte.

Da auch das Lokomotivpersonal beim Verschubdienst schon über zwei Jahre, die Wochenwächter auf der Südseite gleichfalls bereits ein Jahr die 12stündige Dienstzeit und 4stündige Ruhepause haben, ausgenommen im Zurm 2 und 3, wo noch immer eine löbliche Dienstverteilung ist, wie bei den betreffenden Verschubpartien.

Das Verschubpersonal der Station Friedek-Mistel.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Olmütz.

Sind einer k. k. Staatsbahndirektion die sanitätswidrigen Zustände in der Kaserne am Staatsbahnhof in Olmütz bekannt. Einzelne Betten und Leuten sind dem Zusammenfallen nahe, aus den Erhöhen fällt bereits das Stroh heraus. Infolge des geringeren Verkehrs können die Betten nicht ordentlich gelüftet werden und die angelaufene Zugpartie muß die noch warmen Betten der anderen Partie benützen. Auch werden die Zugpartien durch den unter den Fenstern vorgenommenen Verschubdienst, andererseits durch das vorhandene Ungeziefer in der so notwendigen Ruhe gehindert.

Auch ist eine Frau zur Reinigung und Instandhaltung zu wenig und sollte eine zweite Aufwärmerin angestellt werden. Die Unbestände in der Kaserne könnten dadurch abgeholfen werden, daß man sämtliche Kassen in das Wohnungsbau der Bahnerhaltung verlegen würde. Wir bitten die k. k. Staatsbahndirektion in Olmütz, diese Kassenräume einer baldigen Revision zu unterziehen und eine bessere Unterkunft für die ruhebedürftigen Zugpartien zu schaffen.

An die k. k. Staatsbahndirektion Linz.

Ist es einer löblichen k. k. Staatsbahndirektion Linz bekannt, daß seit 1. März 1909 die Verschubpartien der Station Pöfpass um je zwei Mann im Nachdienst reduziert wurden, so daß jetzt immer nur ein Platzmeister und ein Verschieber den Nachdienst machen, bei einem Turnus von 16 Stunden Dienst, 16 Stunden frei?

Wenn die löbliche Direktion davon Kenntnis hat, so ersuchen die Betroffenen um Bekanntgabe, in welcher Weise das Verschieben bei Nacht weniger geworden ist und damit die Personalreduzierung gerechtfertigt erscheint.

Um Belassung der Verschubpartien in der Stärke von einem Platzmeister und drei Verschiebern im Tag- und Nachdienst ersucht das gesamte Verschubpersonal.

An die k. k. Staatsbahndirektion Olmütz.

Die Magazins- und Oberwächter des Direktionsbezirk Olmütz erlauben sich anzufragen, wann die versprochene Arbeitsordnung den Bediensteten zur Kenntnis gebracht wird, da dieselben ohne eine gültige Arbeitsordnung in puncto Arbeitszeit und Behandlung der Militär eigener gewissermaßen Personen angezogen sind. Nachdem die Oberwächter bereits mit einer besseren Arbeitsordnung beauftragt wurden, so bitten die Obgenannten um gütige sowie baldige Berücksichtigung, damit die Schamperci und damit die Ursache vieler Zwistigkeit abgeseht werde.

An die k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck.

Ist es der löblichen k. k. Staatsbahndirektion bekannt, daß bei der Oberwächterinspektion Arzbühl für das Streckenpersonal Lohnsätze ausbezahlt werden, ohne ausgefällt zu sein, so daß kein Bediensteter weiß, was die Bezüge und Abzüge ausmachen?

Weiters erlauben sich die Wächter der Strecke Tiberbrunn-Börgl an die k. k. Staatsbahndirektion die Anfrage zu richten, wann endlich einmal den Streckwächtern alle Monat ein freier Tag bewilligt wird, da viele Wächter das ganze Jahr keine Stunde Spantagsruhe bekommen? Was bei der Staatsbahndirektion billiger ist, kann auch bei der Staatsbahndirektion Innsbruck billig sein. Es wäre nur ein Gebot der Billigkeit, wenn uns Streckwächtern alle Monat ein freier Tag analog wie bei der Staatsbahndirektion Bilsch bewilligt würde, da diese Wächter nur jede Woche einmal eine ganze Nacht zum Schlafen haben. Die Wächter der Strecke Tiberbrunn-Börgl.

Allgemeiner Reichsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Ortsgruppe Jomazina. Sämtliche dienstfreien Magazinsmeister, Magazinsaufseher, Magazinsdiener als auch Magazinsarbeiter mögen sich am 14. März, um 4 Uhr nachmittags, behufs Besprechung ihrer Lage im Klubus (Balmhof) einfinden. Die Anwesenheit aller Kollegen ist dringend wünschenswert.

Leset und abonniert die „Arbeiter-Zeitung“

Ortsgruppe II, Crisli-Str. Andra. Am 13. März 1909, um 8 Uhr abends, findet im Arbeiterheim eine Vereinsversammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Stellungnahme gegenüber den hohen Mietpreisen der aus den Mitteln des Provisionsfonds erbauten 13 Personenhäuser; 2. Angelegenheiten des Zeichenbestattungsvereines in Trieste; 3. Anträge und Anfragen.

Ortsgruppe Vorderberg. Wegen momentan eingetretener Hindernisse findet die Generalversammlung der Ortsgruppe Vorderberg nicht am Samstag den 13. März, sondern Samstag den 20. März, 8 Uhr abends, in Herrn Leopolds Gasthaus statt. Die Genossen samt Frauen werden ersucht, zahlreich zu erscheinen.

Ortsgruppe Salmisch-Tepla. Donnerstag den 25. März (Freitag), um halb 3 Uhr nachmittags, findet die ganzjährige Generalversammlung im Vereinslokal „Central“ statt. Tagesordnung: 1. Verlesung des Protokolls und Bericht der Funktionäre. 2. Neuwahl der Ortsgruppenleitung. 3. Beschlussfassung über die Errichtung eines Sterbefonds. 4. Anträge und Verfassungen.

Es ist dringende Pflicht jedes einzelnen Genossen, die Generalversammlung zu besuchen, um sich von der Gestaltung für das verfloßene Vereinsjahr zu überzeugen und fördernd für das neue Vereinsjahr mitzuwirken. Von besonderer Wichtigkeit ist der dritte Punkt der Tagesordnung. Der Ausschuss hat in letzter Zeit diese Angelegenheit eingehend behandelt und wird das ganze Elaborat bekanntgeben und der Generalversammlung bestimmte Anträge unterbreiten. Im Interesse unserer auswärtigen Mitglieder wurde die Generalversammlung auf den Nachmittag verlegt, damit die Möglichkeit des Besuchs derselben gegeben ist, und hoffen wir mit Bestimmtheit auf einen zahlreichen Besuch jener Mitglieder, denen es im Laufe des ganzen Vereinsjahres kaum möglich ist, die Ortsgruppenversammlungen zu besuchen.

Zahlstelle XVI, Linnhaus. Es diene den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis, daß die diesjährige Generalversammlung der Zahlstelle XVI am 19. März 1909, um halb 8 Uhr abends, in Salomons Gasthaus, XV., Gasgasse 3, stattfindet. Tagesordnung: 1. Verlesung des Protokolls. 2. Berichte. 3. Neuwahlen.

Ortsgruppe Jussa. Sonntag den 21. März 1909 findet im Restaurant „Reitmerger Bürgerbräu“ (vormals „Deutsches Haus“), Kaiser Franz Josephstraße 38, um 7 Uhr abends, die diesjährige Generalversammlung statt.

Die Tagesordnung ist: 1. Verlesung des Protokolls der letzten Generalversammlung. 2. Berichte: a) des Obmannes, b) des Bezirksverbandes delegierten, c) der Kontrolle. 3. Neuwahl: a) des Obmannes, b) der übrigen Ausschussmitglieder, c) des Vergütungsausschusses. 4. Anträge und Anfragen.

Die Genossen werden ersucht, die Versammlung recht zahlreich zu besuchen. Ferner machen wir die Genossen aufmerksam, daß auch heuer wieder jedes Mitglied einen gedruckten Mitgliedschaftsbericht bekommt. Derselbe ist bei jedem Subskripter zu haben.

Ortsgruppe Steyr. Sonntag den 21. März 1909, um 12 Uhr mittags, findet in Pflegs Gasthaus, Eisingerstraße 34, die ganzjährige Generalversammlung statt, wozu sämtliche Mitglieder auf das freundlichste eingeladen werden.

Ortsgruppe Bodenbach. Den geehrten Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß die Generalversammlung am 14. März 1909, 2 Uhr nachmittags, in der „Volksballe“ in Bodenbach stattfindet. Die Mitglieder werden aufmerksam gemacht, recht zahlreich zu erscheinen, da bezüglich einer Unterstützungsfrage in Sterbefällen ein Beschluss gefasst werden soll.

Ortsgruppe Linz. Es ist der Vereinsleitung gelungen, für die Mitglieder und Angehörigen folgende Vergünstigungen zu erzielen:

1. Grand Cine-Phono-Theater, Linz, Walterstraße. Ermäßigte Eintrittskarten: II. Platz 40 Sch., Kinder 30 Sch.; III. Platz 30 Sch., Kinder 20 Sch. Die Karten haben nur an Wochentagen Gültigkeit.
2. Für das Kunstreisetheater „Stereoglobe“, Linz, Spittelwiese. 2 Platzkarten zum ermäßigten Eintrittspreis per Besuch 14 Sch.

Die Mitglieder werden ersucht, von obigen Vergünstigungen lebhaften Gebrauch zu machen. Karten sind erhältlich im Vereinslokal und beim Obmann Genossen Weiser.

Zahlstelle Mähling. Den geehrten Mitgliedern der Zahlstelle Mähling diene zur Kenntnis, daß die Bibliotheksausgabe jeden Montag und Samstag in der Zeit zwischen 7 und 9 Uhr abends im Arbeiterheim, 1. Stock, stattfindet. Außerdem finden jeden Samstag im Arbeiterheim wichtige Vorträge statt und liegt es im eigenen Interesse der Mitglieder, die reichhaltige Bibliothek fleißig zu benutzen und die Vorträge pünktlich zu besuchen.

Zahlstelle Straßwalchen. Die Zahlstelle Straßwalchen gibt bekannt, daß von nun an Genosse Müller mit der Leitung der Zahlstelle betraut wurde.

Sämtliche Zuschriften sind daher an folgende Adresse zu richten: Matthias Müller, Stationsaufseher in Steindorf bei Salzburg.

Ortsgruppe Krems an der Donau. Die Mitglieder dieser neu errichteten Ortsgruppe werden hiermit zur Kenntnis gesetzt, daß die erste Monatsversammlung am 14. März 1909, 6 Uhr abends, in Mayers Glasfabrik abgehalten wird, wozu besonders die organisierten Wähler erscheinen mögen, weil ihre Vertreter in der Personalkommission in dieser Versammlung über ihre Lage und Forderungen sprechen werden.

Zur Entgegennahme von Monatsbeiträgen und Einschreibgebühren sind für Krems folgende Funktionäre berechtigt: Für die Station Genosse Alois Graf, Oberverwalter; für das Heizhaus Genosse Matthias Worel, Werkmann und außerdem der Hauptkassier Genosse Karl Watsch, Kondukteur; für Dabersdorf am Kamp und Etzdorf ist Genosse Franz Seif, Wächter substituiert in Dabersdorf am Kamp für die Strecke Wagram-Grasenegg-Weidhof Genosse Johann Falt, Bahnrichter in Kirchberg am Wagram und für die Strecke Langenlois bis Horn Genosse Franz Stibor, Wächter in Altenhof-Strieggeweiche berechtigt, Vereinsgelder einzufassen und bis längstens 5. jeden Monats an den Hauptkassier abzuliefern.

Ferner werden jene Mitglieder, welche trotz wiederholter Aufforderung ihre Mitgliedsbücher oder Interimskarten bisher noch nicht an die Ortsgruppenleitung eingeeicht haben, abermals dringend ersucht, dieselben unverzüglich einzusenden, damit eine genaue Revision vorgenommen und dieselben abgestempelt werden können.

Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an den Obmann Genossen Johann Wögebauer, Oberkondukteur, Krems-Weingüter Nr. 57, zu adressieren.

Die Ortsgruppenleitung.

Ortsgruppe Stadlau. Es diene allen Eisenbahnern von Stadlau und Umgebung zur gefälligen Kenntnis, daß die diesjährige Generalversammlung Sonntag den 21. März 1909, um 8 Uhr nachmittags, in Herrn J. Janis Gasthaus, Stadlau, Hauptstraße 42, stattfindet. Tagesordnung: 1. Bericht der Funktionäre. 2. Neuwahl des Ausschusses. 3. Vortrag über die Stellungnahme der Ortsgruppenleitung zur Verstaatlichung der St. G. S. Referent Genosse Dusek. 4. Anträge und Anfragen.

Ortsgruppe Bodenbach. Den geehrten Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß die ganzjährige Generalversammlung am 28. März 1909, 2 Uhr nachmittags, in der Volksballe in

Bodenbach stattfindet. Es ist dringend notwendig, recht zahlreich zu erscheinen, weil die Frage der Unterstützung der Familien von verstorbenen Genossen unbedingt geregelt werden muß.

Zahlstelle Harberg. Sonntag den 21. März, 3 Uhr nachmittags, findet in Herrn Koglbauers Gasthaus in Hartberg die diesjährige Generalversammlung statt. Tagesordnung: 1. Bericht über das abgelaufene Vereinsjahr 1908. 2. Neuwahl. 3. Referat im Fallversicherung. 4. Anträge und Anfragen. Mitglieder, erscheint samt euren Frauen zahlreich zu dieser Versammlung.

Ortsgruppe Zellweg. Die Mitglieder der Ortsgruppe Zellweg werden ersucht, ihre Mitgliedsbücher sowie die aus der Bibliothek entlehnten Bücher bis 1. April abzugeben, damit vor der Generalversammlung eine genaue Revision vorgenommen werden kann. Ebenso wird ersucht, bis dahin eventuelle Rückstände zu begleichen.

Ortsgruppe Sudweis. Die Mitglieder des Zeichenfonds werden aufmerksam gemacht, daß am 21. Februar 1909 Theresia Ehrasta, Gattin des Mitgliedes Nr. 492, Josef Ehrasta, gestorben ist. Mitglieder des Zeichenfonds sind verpflichtet, 20 Sch. zum Zeichenfonds zu erlegen.

Ortsgruppe Steinbrunn. Behufs Abstimmung der Mitgliedsbücher und Interimskarten werden die Mitglieder freundlichst ersucht, die Bücher oder Karten beim Genossen Pefnik abzugeben und die etwa rückständigen Monatsbeiträge nachzahlen. Diejenigen Mitglieder, welche länger als zwei Monate im Rückstand sind, werden als ausgetreten behandelt. Es diene den Genossen zur Kenntnis, daß die Bibliotheksbücher jeden Samstag um 6 Uhr abends ausgegeben und eingenommen werden.

Ortsgruppe Floridsdorf. Unsere p. t. Vereinsmitglieder wollen zur Kenntnis nehmen, daß mit Rücksicht auf den Märzgang der Wiener Arbeiterchaft am Sonntag den 14. März die angekündigte Generalversammlung der Ortsgruppe auf Sonntag den 21. März verschoben wird.

Abgehalten wird die Generalversammlung im Saale des Arbeiterheimes, Wien, XXI., Floridsdorf, Angererstraße 18, und zwar mit folgender Tagesordnung: 1. Verlesung des Protokolls der vorjährigen Generalversammlung. 2. Berichte. 3. Neuwahl des Ausschusses. 4. Vereinsangelegenheiten. Beginn präzise 9 Uhr vormittags.

Die Mitglieder werden ersucht, sich an derselben zahlreich zu beteiligen.

Ortsgruppe Meran. Am 2. Februar d. J. fand im Vereinslokal „Englischer Hof“ in Meran die ganzjährige Generalversammlung statt, wobei Genosse Scheibelin einen Vortrag über Zweck und Nutzen des Vereines hielt.

Bei der hierauf vorgenommenen Neuwahl wurden folgende Genossen gewählt: Matthias Mayer, Obmann; Josef Kuppelwieser, Kassier; Josef Salcher, Schriftführer; Schöpfthal, Stanzl und Unterrainer, Ausschussmitglieder; Subskripteure für die Strecke: für die Station Meran Zimmernann, für das Heizhaus und Werkstätte Rangl, für Rinschlag Einbömayr in Raas, für die Strecke Leopold Weiser, für Lana Unterrainer; als Vertreter in der Bezirksorganisation Franz Hubner, Zeilner, Dorfner, Glud und Reigenstein, Revisoren.

Die Versammlungen finden am 5. jeden Monats und wenn der 5. auf einen Sonntag oder Feiertag fällt, am 4. eines jeden Monats, um 8 Uhr abends, im Vereinslokal „Englischer Hof“ statt.

Ortsgruppe Preganz. Den geehrten Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß am Samstag den 13. März 1909, 8 Uhr abends, im Gasthaus „Quellenhof“, Borkloster, die diesjährige Generalversammlung stattfindet. Tagesordnung: 1. Bericht der Funktionäre. 2. Neuwahl. 3. Vortrag. 4. Eventuelle. Parteipflicht eines jeden dienstfreien Mitgliedes ist es, samt ihren Frauen pünktlich zu erscheinen.

Partei Freunde, Kollegen sind zu dieser Versammlung freundlichst eingeladen.

Ortsgruppe Landau. Es diene den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis, daß die Generalversammlung Sonntag den 14. März, 3 Uhr nachmittags, im Gasthaus „zum Strauß“ in Landau stattfindet.

Am zahlreiches Erscheinen sowie Mitnehmen der Frauen wird ersucht.

Ortsgruppe IX Alergrund. Den geehrten Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß Mittwoch den 24. März 1909, 8 Uhr abends, in Herrn Lürks Restauration „zum Strobelhof“, IX., Porzellangasse 50, die diesjährige Generalversammlung mit folgender Tagesordnung stattfindet: 1. Berichte: Obmann, Schriftführer, Kassier, Bibliothekar. 2. Bericht der Kontrolle und Antrag auf Erteilung des Abkulturations. 3. Neuwahlen a) Obmann, b) Ausschuss und c) Kontrolle. 4. Eventuelles.

Die geehrten Mitglieder werden ersucht, in ihrem eigenen Interesse sowie in Bezug der Beschäftigung sehr zahlreich zu erscheinen. Im Falle der Beschäftigung findet um halb 9 Uhr abends derselben Tages und in demselben Lokal sowie mit derselben Tagesordnung eine zweite Generalversammlung statt, welche ohne Rücksicht der vorhandenen Mitglieder beschlussfähig ist.

Zahlstelle Priesen. Sämtlichen Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß die Monatsversammlungen immer am 1. Sonntag im Monat stattfinden, wo auch die Einzahlungen der Monatsbeiträge entgegengenommen werden. Die nächste Monatsversammlung findet am 4. April d. J. im Gasthaus „zur Stadt Priesen“ um 3 Uhr nachmittags statt, wozu alle dienstfreien Eisenbahner eingeladen werden.

Ortsgruppe Wels. Die Ortsgruppe Wels hält am 20. März d. J. im Gasthaus „zu den drei Kronen“ eine öffentliche Vereinsversammlung mit folgender Tagesordnung: Bericht der Delegierten von der Lokomotivführer- und Kohlenarbeiterkonferenz. Um vollständiges Erscheinen aller dienstfreien Mitglieder sowie sämtlicher Bediensteten wird mit Rücksicht auf die Wichtigkeit freundlichst gebeten.

Freie Eisenbahnerversammlungen.

Brothnitz. Sonntag den 28. März, 2 Uhr nachmittags, findet im Arbeiterheim eine Eisenbahnerversammlung statt. Tagesordnung: 1. Wahl der Zahlstellenleitung, beziehungsweise Gründung einer Ortsgruppe. 2. Soll die Eisenbahnerorganisation national oder international sein? 3. Eventuelles. Genossen! Erscheint alle samt Frauen und bringt eure Kollegen mit.

Ortsgruppe Hainfeld. Am Sonntag den 21. März, um 8 Uhr nachmittags, findet in Herrn Hiebmuellers Gasthaus in Hainfeld eine freie öffentliche Eisenbahnerversammlung statt. Tagesordnung: Die vom Eisenbahnministerium im Jahre 1908 gemachten Zugstänbnisse und deren Durchführung. Referent: Reichratsabgeordneter Genosse Tomschitz.

Eisenbahner, Kollegen, Genossen! Erscheint zahlreich zu dieser für alle wichtigen Versammlung.

Marienbad. Am Sonntag den 14. März 1909, um 9 Uhr vormittags, findet in Robls Viehhalle, Bahnhof Marienbad, eine freie Eisenbahnerversammlung mit folgender Tagesordnung statt: Die Durchführung der Zugstänbnisse auf den k. k. Staatsbahnen. Referent: Genosse Josef Sommerfeld, Mitglied der Zentralpersonalkommission. Eisenbahner von Marienbad und Umgebung, erscheint zahlreich in dieser wichtigen Versammlung.

Briefkasten der Redaktion.

J. Reichardt. Das Gedicht ist nicht druckreif. Ueber Tatsachen berichten Sie uns doch lieber in Prosa, denn das Dichten ist nicht so leicht, wie Sie sich das vorstellen.

Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung. Immer geartete Verträge antwortung. 0

Inserate

Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung. Immer geartete Verträge antwortung. 0

Grammophonkäufer! Achtung!



Nebenstehender Apparat, Kasten 30x19x14 cm mit prachtvollem, schwebendem Blumenschnitt von 50x45 cm, ganze Höhe zirka 70 cm, mit Präzisionslaufwerk, während des Spielens seitwärts aufziehbar, große und kleine Platten geschlos und gleichmäßig ziehend, mit Tonarm, Konzert-Membrane von kräftigster, reinsten Wiedergabe kostet jetzt nur

HK 30.-
beziehungsweise mit 10 doppelseitigen, 25 cm grossen, garantiert neuen Hartgummiplatten (also kein Papiermaché) **HK 55.-** gegen Nachnahme. Kolossales Platten- und Zubehörlager. Für Wiederverkäufer erste und billigste Bezugsquelle. — Konkurrenzlos.

Landstrasser Grammophon-Versandhaus
Wien, III/1, Thomasplatz 8.

Schuhpreise aus Mähren!

1 Paar hohe Patentstiefel, Indantelber, Kerschele K 18.50; 1 Paar Schuhstiefel, Indantelber, Kerschele K 7.00; 1 Paar Herrenstiefeln, Halbleber, Kerschele K 8.50 und noch viele andere Sorten erzeugt und liefert nur nach eingehenden Mähren (keine Lagerstühle), auch einzelne Paare, per Nachnahme

L. BAUER in Lomnitz (Mähren).
Ausführliche Preisliste samt Anleitung zum Selbstmaßnehmen gratis und franko. Nichtpassendes wird zurückgenommen, der volle Kaufpreis zurückgegeben. Dem gesamten Bahnpersonal wird ein fünfprozentiger Rabatt bewilligt.

Dankfagung.

Für die zahlreiche Beteiligung an dem Zeichenbegangnis meines Gatten spreche ich allen Teilnehmern, insbesondere der Ortsgruppe des Rechtschutz- und Genossenschaftsvereines sowie den übrigen Bediensteten für die schönen Krankspenden meinen innigsten Dank aus.
Marie Pichler,
Sofomothelergattin in Braunau am Inn.

EISENBAHNER

rauchen nur aus Pfeifen mit ihrem Abzeichen „Flugrad“ samt Wappenspruch, wie am Kopfe des „Eisenbahner“.
Solche erzeugt sein in Farben ausgeführt
JOS. O. KÖBLER, Porzellanmalerei in Braunsdorf,
Post Ghdau in Böhmen.
Preisliste gratis und franko.

Ehrenerklärung.

Ich Josef Caganek, Feizer der De. N. B. W., erkläre, daß ich die am 16. September 1908 in der Restauration des Herrn Karlichy, Wien, XX., Rauscherstraße 5, gegen die Herren Emanuel Knapi und Josef Schwab gebrauchten ehrenrührigen Worte mit Bedauern zurücknehme, danke beiden Herren für die gütige Zurückziehung der Klage gegen mich und verpflichte mich, die Kosten der Veröffentlichung dieser Erklärung zu tragen.
Wien am 8. März 1909.
Josef Caganek.

Lebensmittelmagazin

Für Bedienstete der k. k. österr. Staatsbahnen in Gmünd, Niederdorfsteil und registrierte Genossenschaft mit beschränkter Haftung.

EINLADUNG
Sonntag den 21. März 1909 um 8 Uhr vormittags im Speisesaal der k. k. Staatsbahnen-Werkstätte in Gmünd

ordentliche Generalversammlung

- TAGESORDNUNG:**
1. Vorlesung und Genehmigung des Generalversammlungsprotokolls.
 2. Bericht über die am 9. April 1908 vorgenommene Revision durch den Verbandsrevisor.
 3. Bericht des Vorstandes über die Geschäftsbearbeitung pro 1908.
 4. Entlastung des Vorstandes auf Bericht des Aufsichtsrates.
 5. Genehmigung des Gewinnverteilungs-Vorschlages.
 6. Statutenänderung.
 7. Ersatzwahl in den Aufsichtsrat und den Vorstand auf Grund der Statuten.
 8. Anträge und Anfragen.

Die P. T. Mitglieder werden aufmerksam gemacht, dass nach § 43 der Statuten jede ordnungsmäßig einberufene Generalversammlung beschlussfähig ist. Frauen als Gäste willkommen.
Für den Aufsichtsrat: J. Wousteufel, Vorsitzender.

600 Dutzend fertig gesäumter Leintücher ohne Naht

160 Ztm. breit, 2-Meter 25 Ztm. lang, garantiert Leinon, aus den besten Leinengarnen verarbeitet, werden infolge Reduzierung der Produktion um 2 Kronen 50 Heller per Stück abgegeben. Dasselben Leintücher, jedoch in hochprima Qualität, aus den edelsten Leinengarnen verarbeitet, verwendbar für feinste Brautausstattungen, à 2 Kronen 80 Heller per Stück. Mindestabnahme 6 Stück gegen Nachnahme. Für Nichtpassendes sende das Geld samt Spesen retour.

Achtung! Bitte, meine Ware mit der der Konkurrenz nicht zu verwechseln, da ich nur das Beste versende oooooo und ein jeder die Ware nachbestellt. oooooo

S. Stein, Leinenweberei, Nachod in Böhmen.

Erklärung.

Ich Gefertigter, Eduard Wurbs, Kesselschmied der B. E. B. in Oberdorf bei Komotau, bedauere hiermit, dem Herrn Eduard Baier, Bromser der B. E. B. und dessen Frau Emma Baier, beide wohnhaft in Oberdorf Nr. 156, fälschlich unehrenhafter Handlungen beschuldigt zu haben, leiste denselben hierfür Abbitte und danke ihnen, dass sie über mein Krächchen von einer strafrechtlichen Verurteilung meiner Person Abstand genommen haben.
Oberdorf, am 1. März 1909.
Eduard Wurbs
Kesselschmied.

