

DER EISENBAHNER



Zentralorgan

des Oesterreichischen Eisenbahn=Personales.

Redaktion: Wien, V/1, Bentagasse 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.

Infektionspreis:

Die dreimal gespaltene Kuponzeile oder deren Raum 40 Heller, bei Jahresauftrag Rabatt.

Telephon Nr. 2325.

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

Abonnements-Bedingungen:

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

Wahlpruch:

Was wir begehren von der Zukunft fernem:
 Daß Brot und Arbeit uns gerettet sehen,
 Daß unsere Kinder in der Schule lernen
 Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.
 G. Serwegß.

An das arbeitende Volk aller Nationen Oesterreichs!

Arbeiter und Arbeiterinnen! Wähler!

Wiederum ist die Tagung des Reichsrates geschlossen worden, ohne daß die Volksvertreter auch nur die geringste Ergrübelung dem arbeitenden Volke bringen können. Nichts hat das Parlament gegen die furchtbare Verteuerung der Lebensmittel getan, nichts zur Milderung der Wirtschaftskrise, keinen Fortschritt der Arbeiterschutzesgebung können wir verzeichnen, die Verhandlung der Sozialversicherung ist über die ersten Schritte nicht hinausgekommen. Voll des Jornes der enttäuschten Hoffnung berichten wir euch über die letzte Tagung des Parlaments.

Wir standen im Parlament einer Regierung gegenüber, die es geduldet hat, daß die Heeresverwaltung Hunderte Millionen Kronen für das bosnische Abenteuer vergeudet hat, ohne die Volksvertretung zu fragen, und die die Mittel dazu durch ein verfassungswidriges Gesetz mit den Rothschild-Banken beschafft hat; einer Regierung, die die armen böhmischen Bauern dem Budapester Wucherkapital ausgeliefert hat; einer Regierung, die das Recht der Volksvertretung mißachtet und die alten Methoden des Polizeistaates zu neuem Leben erweckt. Wir sind

im heftigsten Kampfe gegen diese Regierung

gestanden und haben ihre schlimmsten Pläne vereitelt. Es ist ihr nicht gelungen, die Steuervorlagen durchzupfeilschen, durch welche den Armen der Armen unerhörte Lasten aufgebürdet werden sollen, und trotz der feigen Knechtlichkeit der deutschen, polnischen und italienischen bürgerlichen Parteien, die allen Schandtaten dieser Bureaukratenregierung die Mauer gemacht haben, ist sie nur mit einer erbärmlichen Fünftimmennmehrheit dem verdamnenden Urteil der Volksvertretung entgangen.

Aber auch im Kampfe gegen die Regierung haben wir alle Mühe daran gewendet, dem Parlament seine Arbeitsfähigkeit zu erhalten. Nachdem der Staatsvoranschlag verfassungsmäßig verhandelt worden war, sollte eine ganze Reihe von wichtigen Gesetzesentwürfen auf die Tagesordnung gesetzt werden.

Die Regierung hat dem Abgeordnetenhaus einen Gesetzesentwurf vorgelegt, durch den die Handelsbeziehungen zu Rumänien und zu den slawischen Balkanstaaten geregelt werden sollten. Durch neue Handelsverträge soll erstens die Einfuhr von Fleisch aus diesen Ländern gestattet und dadurch die Lebensmittelteuerung bekämpft, durch dieselben Verträge soll zweitens unserer Industrie die Ausfuhr ihrer Waren in diese Länder erleichtert und dadurch Tausenden arbeitsloser und Tausenden ungenügend beschäftigter Arbeiter Arbeit und Verdienst geschaffen werden. Diese Handelsverträge sollte das Parlament nach der Beendigung der Budgetdebatte beraten.

Wir haben im Parlament schon während der Budgetberatung einen Antrag gestellt, durch welchen die Regierung aufgefordert wurde, die Getreidezölle aufzuheben, um der furchtbaren Verteuerung des Getreides und der Futtermittel, des Mehles und des Brotes entgegenzuwirken. Damals hat der deutsch-nationale Berichterstatter durch einen Verschleppungsantrag, der von der christlich-sozial-agrarischen Mehrheit angenommen wurde, die Abstimmung über unseren Antrag vereitelt. Jetzt sollte auch dieser Antrag, dessen Annahme den Lebensmittelwucherern und Getreidespekulanten freilich nicht sehr erwünscht war, nochmals auf die Tagesordnung kommen.

Der Verwaltungsgerichtshof hat viele Tausende von Bauarbeitern aus der Unfallversicherung ausgeschlossen. Etwa tausend Zimmerer, Bauschlosser, Bautischler, Bauspengler erleiden alljährlich Unfälle bei der Arbeit, ohne einen Heller Rente zu bekommen. Wir haben im Parlament den Antrag gestellt, daß diese Arbeiter in die Unfallversicherung einbezogen werden, und der Volkswirtschaftliche Ausschuß hat diesen Antrag angenommen. Auch dieses Gesetz sollte jetzt vom Parlament beschlossen werden!

Das Handlungsgehilfengesetz und das Gesetz über die Arbeitszeit im Handelsgewerbe sind vom Herrenhause abgeändert worden. Auch diese Gesetzesentwürfe sollten im Parlament jetzt nochmals beraten werden, damit sie endlich Gesetzeskraft erlangen.

So harrten des Parlaments wichtige Arbeiten, die im Interesse des arbeitenden Volkes hätten geleistet werden müssen.

Und in diesem Augenblick haben die tschechischen Agrarier und die slowenischen Merkanten mit der Obstruktion begonnen und dadurch zur Freude der hochfeudalen Feinde des gleichen Wahlrechtes jede Arbeit im Parlament unmöglich gemacht!

Sie haben nicht Obstruktion gemacht, als der Regierung ihre Steuern und ihre Rekruten bewilligt werden sollten. Als aber die Handelsverträge, die Aufhebung der Getreidezölle, die Sorgen armer Bauarbeiter, Handlungsgehilfen und Handelsreisender, die Ordnung der Petroleumindustrie beraten werden sollten, haben sie mit hundert Dringlichkeitsanträgen alle Arbeit im Parlament verhindert! Keine Obstruktion gegen die Regierung, aber Obstruktion gegen die Volksforderungen — das ist die Politik der tschechischen Agrarier und der slowenischen Merkanten, und diese Politik haben auch die tschechischen Kadikalen, der Ruthenenklub und die polnische Volkspartei unterstützt!

Seit dem 3. November liegt die Vorlage über die

Sozialversicherung

im Parlament und noch immer stockt die Arbeit an dem großen Werke. Wir haben verlangt, daß endlich während des Sommers der Sozialversicherungsausschuß fleißig arbeite, damit im Herbst das Abgeordnetenhaus die letzte Hand an das große Werk legen könne. Aber auch diese Arbeit ist durch die tschechisch-agrarische Obstruktion verhindert worden!

Die Schuld an diesem Verbrechen tragen zunächst

die Agrarier.

Was kümmert es sie, daß Tausende von Arbeitern die unerschwinglich teuren Lebensmittel nicht mehr kaufen können, daß die durch die agrarische Absperrungspolitik eingeschnürte Industrie Tausenden Arbeitern keine Arbeit geben kann? Sie wollen nicht, daß Fleisch aus Rumänien eingeführt werde, damit die Vieh- und Fleischpreise noch weiter steigen; sie wollen nicht, daß die Getreidezölle aufgehoben werden, damit sie die Preise des Getreides und des Mehles noch weiter in die Höhe treiben können. Darum haben sie die Arbeit im Parlament verhindert! Gegen billiges Brot und billiges Fleisch haben sie obstruiert!

Die Regierung hat es anfangs versucht, den Agrariern die Zustimmung zu den Handelsverträgen abzukaufeln. Für hungernde Schulkinder, für die Spitäler unserer Kranken, für unsere Witwen und Waisen, für unsere Arbeitslosen hat der Staat kein Geld — den Agrariern aber hat man für alle möglichen Subventionen und Prämien

vierundfünfzig Millionen Kronen

angeboten, damit sie gnädigst gestatten, daß das Parlament die Handelsverträge annehme. Aber auch das war den überfütterten Brotmucherern nicht genug; das Geschäft ist nicht perfekt geworden. Darum muß das Volk auf die Erfüllung seiner Forderungen warten!

Mit der agrarischen Teuerungspolitik hat sich weiter die erbärmlichste

persönliche Streberei

verbündet. Einige bürgerliche Abgeordnete können es nicht erwarten, den Ministerfrack und den Ministergehalt zu bekommen; sie wollen das Parlament an aller Arbeit hindern, bis das Ziel ihrer Sehnsucht erreicht ist!

Sie behaupten, daß ihre Obstruktion aus nationalen Gründen notwendig gewesen sei. Die chauvinistische Gehe der Nationalisten haben und drüben hat uns so weit gebracht, daß sich die erbärmlichste Selbstsucht der Teuerungspatrioten und die niedrigsten Mäule der Ministerstreber hinter nationalen Vorwänden verstecken können!

Dieser frivolsten Obstruktion gegenüber haben sich die Regierung und die bürgerlichen Parteien gleich unfähig gezeigt. Wir haben verlangt, daß das Parlament den Kampf gegen die Obstruktion aufnehme. Nach langem Schwanken und Zögern, als schon die Regierung das Parlament mit der Schließung der Session bedrohte, haben sich in der allerletzten Stunde schließlich auch bürgerliche Parteien unserer Forderung angeschlossen. Da sich die Regierung als unfähig erwiesen hatte, die Arbeit des Parlaments zu führen und zu fördern,

nahm das Parlament seine Sache selbst in die Hand. Alle Parteien ohne Unterschied der Nationalität, der sozialen und politischen Tendenzen vereinigten sich der Volksvertretung ihre Arbeitsfähigkeit wiederzugeben. Bei dieser einmütigen Kundgebung des ganzen Parlaments wurde den clerikal-agrarischen Obstruktionisten vor ihrem eigenen Treiben bange. Sie suchten nur noch nach

einem Vorwand,

um die Dringlichkeitsanträge, mit denen sie den Weg zur Arbeit verrammelt hatten, wieder zurückzuziehen. Es war keine Rede mehr von wirtschaftlichen, politischen oder nationalen Zugeständnissen an die Obstruktion — für ein paar Redensarten über die Bosnische Agrarbank wollten die Obstruktionisten ihre Obstruktion aufgeben. Im letzten Augenblick aber, in dem ein Ausweg bereits so gut wie gefunden schien, verweigerte die Regierung ihre Zustimmung, weil sie mit Recht annahm, daß ihr Ende gekommen ist, wenn das Parlament sich ermannet.

Nicht weniger als die Obstruktionisten ist auch die Regierung an der Lahmlegung des Parlaments schuld! Sie will nicht, daß das Parlament arbeite! Herr v. Bienerth findet es viel bequemer, ohne die Kontrolle der Volksvertretung zu regieren!

Mitschuldig an der Lahmlegung des Parlaments sind aber auch

die Christlichsozialen und die Deutschnationalen.

Sie hatten sich bereits mit den Obstruktionisten geeinigt. Dann aber sind sie zu Bienerth gelaufen, und weil der Ministerpräsident den Frieden nicht wollte, haben die feigen Regierungsknechte ihre Zustimmung zurückgezogen. So ist das Parlament gescheitert!

Arbeiter! Wähler!

Wir Sozialdemokraten glauben unsere Pflicht getan zu haben. Deutsche und Tschechen, Polen, Ruthenen und Italiener, sind eure Abgeordneten treu und einig zusammengestanden gegen die Volksfeinde auf der Regierungsbank wie gegen die Volksfeinde auf den Banken der Abgeordneten, gegen die Torheit von

links wie gegen den Bahnwitz von rechts, gegen die industriellen Scharfmacher wie gegen die agrarischen Brotwucherer, gegen die deutschen Regierungsmamelucken wie gegen die slawischen Obstruktionisten. Aber wir bilden nur ein Sechstel des Parlaments! Unser Versuch, das Parlament zu fruchtbringender Arbeit zu bringen, ist an dem Widerstand der Regierung und an der Unfähigkeit der bürgerlichen Parteien gescheitert.

Die bürgerlichen Parteien haben sich als unfähig erwiesen, diesen Staat zu regieren!

Sie haben es versucht, sich gegen die Sozialdemokratie zu vereinigen — aber sie konnten sich miteinander nicht vertragen. Dann haben sie begonnen, einander zu bekämpfen — nun können sie nicht arbeiten. Das Volk fordert Arbeit und Brot — sie vergeuden die Zeit mit unfruchtbarem Zanf. Sie können nicht miteinander und nicht gegeneinander regieren, der Nationen Recht nicht erstreiten und den nationalen Frieden nicht herbeiführen, und wenn ihr von ihnen fruchtbare soziale Arbeit fordert, antworten sie euch mit unfruchtbaren nationalen Phrasen. Von ihnen könnt ihr keine Hilfe erwarten!

Hilfe kann uns nur werden aus den Massen des arbeitenden Volkes selbst.

Jeder von euch muß nun zum Agitator werden, der seine Nachbarn, seine Arbeitskollegen die Ursachen des Scheiterns des Parlaments verstehen lehrt!

Ihr müßt die Schuldigen zur Verantwortung ziehen.

Ihr müßt das ganze Volk erkennen lehren, daß nur eine Partei den Kampf führen kann

gegen die agrarische Wucherpolitik!

gegen die Zerstörer des Parlaments!

gegen die volksfeindliche Regierung!

Sammelt euch unter der roten Fahne zum Kampfe für Brot und Arbeit, für das Recht unserer Greise und Krüppel, für der freien Völker freien Bund

Soch die internationale Sozialdemokratie!

Der Verband der sozialdemokratischen Abgeordneten im österreichischen Reichsrat.

Der Wahnsinn des Kapitalismus.

Wir wissen aus früheren Zeiten, da das Kapital noch Handelskapital war und seine Zusammensetzung aus Raub und Wucher offen auf der Münze trug, daß die holländischen und englischen Kolonialgesellschaften große Mengen Gewürze verbrannten, um ihre Preise hochzuhalten. Die Industrie brachte einen anderen Grundsatz auf: die billige Ware, den Massenabsatz. Das Geschäft erwies sich als vorteilhafter.

Aber im 20. Jahrhundert kehrt das Kapital zu seinen alten Methoden zurück. Die Preistreiberie ist in vollem Gange. Durch ein ausgeklügeltes System von Schutzzöllen werden die Waren planmäßig verteuert, durch Kartelle werden sie „hoch“ gehalten, durch förmliche Verschwörungen auf der Börse wird der Preiswucher organisiert. Und nun sehen wir, daß das Kapital zu seiner ältesten Methode zurückkehrt — der Vernichtung von Konsumartikeln.

Die brasilianische Regierung hat in Aussicht genommen und ihr europäisches Gläubigerkomitee hat diesem Plan zugestimmt, den zehnten Teil der in Brasilien angesammelten Kaffeevorräte zu verbrennen. Es soll damit eine Preissteigerung des Kaffees erzielt werden, da Brasilien den weitaus größten Teil des Kaffees für den Weltmarkt liefert.

Der Vorgang ist interessant schon wegen der charakteristischen Weltzusammenhänge des modernen Kapitals. Die Kaffeevorräte sind Privateigentum der brasilianischen Pflanzer. Und wer verfügt über sie? Die brasilianische Regierung. Von wem hängt die Gültigkeit des Beschlusses ab? Von einem europäischen Bankkonsortium. Und auf wessen Kosten wird das Geschäft gemacht? Auf Kosten der europäischen Konsumenten!

Die äußere Veranlassung dieser tollen Maßregel ist das Sinken der Kaffeepreise. Wie kam es dazu?

Die brasilianischen Kaffeepflanzungen beruhen auf Sklavenarbeit. Es war eine elende Regerschinderei — so groß, daß die Plantagenbesitzer überzeugt waren, freiwillig würden sie nie die genügende Anzahl Arbeiter erhalten können. Lange Jahre verstanden sie es, die Aushebung der Sklaverei zu hintertreiben. Erst 1871 kam es zu einem Gesetz über die „Freiheit des Mutterlandes“, das heißt, die Neugeborenen sollten nicht mehr Sklaven sein. Die Grundherren setzten es aber durch, daß diese Neugeborenen bis zu ihrem 21. Lebensjahr unter ihrer Vormundschaft verbleiben sollten. Obwohl sie frei geboren wurden, blieben sie also doch Sklaven. Im Jahre 1888 wurden die letzten Sklaven in Brasilien freigegeben — es waren ihrer noch immer 700.000. „Jede Hoffnung, eure Kulturen (Kaffeekulturen) zu wahren, ist nunmehr verloren!“ rief dazu ein brasilianischer Landjunker im Parlament. Es wurde aber ganz anders. Die Kaffeeproduktion Brasiliens, die 132.500 Tonnen im Jahre 1870, dann 330.000 Tonnen im Jahre 1880 betrug, stieg auf 490.000 Tonnen im Jahre 1890 und erreicht jetzt fast eine Million Tonnen jährlich. Wie wurde das ermöglicht?

Die Regier verließen tatsächlich die Plantagen; sie kannten das Land und siedelten sich deshalb in den Wäldern an, wo sie ein armseliges, aber unabhängiges Dasein führen. Doch an Stelle der Regier kamen die Weißen. Sie kamen freiwillig und in Scharen. Es

war der große Zug europäischer Auswanderer. Die Einwanderung nach Brasilien war in der ersten Hälfte des vorigen Jahrhunderts rund 3000 Personen jährlich, 1855 bis 1885 dagegen 16.066 und von 1886 bis 1892 sogar 98.415 im Durchschnitt jährlich! Die Plantagen füllten sich mit Arbeitern, die Grundherren hatten keine Sorge.

Die Kaffeepflanzungen sind wahre Latifundien. Die Arbeiter werden in ganzen Familien angesiedelt, wobei die gesamte Familie Arbeit leisten muß. Ein Reisender, der jene Gegend in den Neunzigerjahren besuchte, faßt seine Eindrücke wie folgt zusammen: „Das Personal, das zu den landwirtschaftlichen und industriellen Arbeiten der Latifundie gebraucht wird, umfaßt Hunderte von Familien, die in Dörfern wohnen, deren gewöhnliches Aussehen an die schlimmsten Tage der Sklaverei erinnert.“ Dagegen erwiesen sich die Lohnsklaven aus dem zivilisierten Europa — es sind meistens Italiener — viel intelligenter als die Neger Afrikas und ermöglichten deshalb die weitgehende Anwendung des maschinellen Betriebes. Die Ernten stiegen, die Produktionskosten des Kaffees sanken.

Doch dieselben europäischen Verhältnisse, die den brasilianischen Plantagenbesitzern billige Arbeitskräfte lieferten, verhinderten es, daß der europäische Kaffeekonsum den steigenden brasilianischen Ernten folgen konnte. Obwohl die kapitalistische Ausbeutung der Bauernfamilie die Milch entzog, um sie an die Molkerei abzuliefern, und sie durch einen Kaffeeausguß ersetzte, obwohl man in der Arbeiterhaushaltung die Milch überhaupt nur noch als Färbungsmittel für den Kaffee kennt, obwohl für die Ladnerinnen, Fabrikmädchen und oft für den erwachsenen Arbeiter der Kaffee das Mittagmahl ersetzte, so mußte man doch auch an dem Kaffee sparen, und es fanden sich auch noch für diesen Ersatz eines Nahrungsmittels durch ein Reizmittel billigere Surrogate, die zum Teil sogar nahrhafter sind; das billigste ist freilich der Wasserausguß, der auch reichlich angewendet wird. Uebrigens wurde der Kaffee auch andernorts gepflanzt, zum Teil durch europäische Auswanderer, an denen es nirgends fehlt, zum Teil durch angelernte Eingeborene. Und ein Uebrigens geschah durch die Kaffeezölle, die die Entwicklung des Konsums hemmten und die jetzt noch erhöht werden sollen.

Um die Kaffeepreise hochzuschrauben, schuf man in Brasilien ein Handelsmonopol und eine Kontingentierung der Kaffeerausfuhr, so daß nur eine bestimmte Quantität jährlich ausgeführt werden durfte. Die europäischen Banken halfen mit, den Preiswucher zu organisieren, indem sie der brasilianischen Regierung Geld vorschossen und sich dafür die Kaffeevorräte verpfänden ließen. Allein es half nicht. Die Opulenz der Kaffeereicht ist zu groß und die Armut der Massen in Europa ist noch größer. Man konnte die Preise nicht in dem gewünschten Maße in die Höhe bringen und die Pflanzler klagen — gerade so als wären sie deutsche Agrarier. Deshalb entschloß man sich jetzt zu einer radikalern Maßnahme und will den Kaffee verbrennen.

Die Arbeiter auf den Plantagen werden bis aufs Blut ausgebeutet, ein Konsumartikel wird vernichtet — es sollen fast eine Million Säcke Kaffee, 60 Kilogramm jeder Saß, zu Asche gebrannt werden — das alles geschieht, um die Plantagenbesitzer in Brasilien und die Banken in Europa zu bereichern.

Das ist die kapitalistische Welt.

Von der Nordsee zur Adria.

Zur Eröffnung der Tauernbahn.

(Eigenbericht des „Eisenbahner“.)

Salzburg, 8. Juli.

Am 5. Juli wurde das letzte Stück jener kühnen Alpenbahnen eröffnet, die zwei Meere und zwei Weltreiche verbinden und die bisherige Verbindung zwischen Hamburg und Triest um 250 Kilometer abkürzen. Es ist der kühne Geist der Neuzeit, der mit dem Adlerflug wetteifert und ein Riesenvolk vollbracht, wie es in der Geschichte der modernen Technik selten überholt wurde. Drei neue Bahntrecken waren notwendig, die Bocheiners-, Karawanen- und Tauernbahn, um das stolze Werk durchzuführen. Und jede dieser Strecken wetteiferte mit der anderen in der Fülle der Schwierigkeiten, die sich dem Bau entgegenstellten. Hunderte von Menschenleben sind durch den Bau der Tunnel am Bosruck, des Karawanendurchbruches bei Aßling und des Bäckstein-Mallnitzer Durchbruches der Berwüstung durch Wasser, schlagende Wetter, Felsstürze und Lawinen zugrunde gegangen, und wie viele als Krüppel und Sieche vom Schlachtfeld dieser Arbeit zurückkehrten, das hat der Kapitalismus nicht gebucht. Bevor jedoch die Naturgewalten die Vollbringung des Werkes hinderten, widerstrebt der heilige Bureaucratismus der Durchführung desselben und länger als dreißig Jahre mußte überhaupt gekämpft werden, bevor der Bau mit dem Gesetz vom 6. Juni 1901 endlich sichergestellt werden konnte.

Einer im Ministerium stand mit ganzer Seele für die große Idee ein und seine schöpferische Kraft und treibende Energie sichert ihm ein bleibendes Angeben. Es ist dies der verstorbene Sektionschef Wurm, der dem aufreißenden Schaffen und den Widerwärtigkeiten, die ihm im Ministerium bereitet wurden, erlag und mitten in seinem Werke dahingerafft wurde.

Wenn dieser warmherzige und geniale Mann seine Leiden erzählen könnte, wir würden so manches darüber erfahren, wie man die Pläne des weitsehenden Technikers den militärischen Interessen und bürokratischen Schranken opfert und wie so manches an dem Werke noch besser und den allgemeinen Interessen zuträglicher geworden wäre. Endlich wurde das Werk doch vollendet und am 5. Juli wurde die letzte Strecke der Gesamtlinie, die Tauernbahn, mit großen Feierlichkeiten eröffnet.

Ein Hofzug und vier Sonderzüge aus Wien, Salzburg und Klagenfurt führten den Kaiser, die Minister, Landesherren und hohen Staatsbeamten über Willach nach Spittal an der Drau und von hier über die neue Strecke bis nach Salzburg.

Schaugepräge und Vorstellungen, Ansprachen und Toaste wechselten in schier endloser Reihenfolge. Vom Bau zur Eröffnung hatte sich das Bild vollständig verändert. Verschwunden war das weiterharte Heerlager der Arbeit, das mit Bohrer, Spigen und Schaufeln, mit Sprengmaterial und Maschinen gegen die furchtbaren Gewalten zu Felde zog und mutig das Leben hingab für kargen Lohn.

Verschwunden und — vergessen. An seine Stelle traten die Goldträger und die ordensgeschmückten Herren in Frack und Uniform und machten sich gegenseitig Komplimente.

In der Presse ließen sich die Politiker, die sonst jede neue Idee auszutreten gewohnt sind und den Fortschritt von hinten anfangen, als die Erfinder und Förderer des Werkes feiern und in den Neben strudelten sie von der großen Tat, kaum daß einer der Ingenieure gedachte, geschweige denn der Arbeiter, die in Blut und Rauch, in Wasser und giftigen Dämpfen nahezu ein Jahrzehnt den mörderischen Widerständen getrogt hatten.

Wir mußten den 79jährigen Kaiser, trotz seines frischen Aussehens, bedauern, als er am herrlichen Morgen, mitten in der schönen Alpenlandschaft in die Eröffnungstation Spittal einfuhr und schon von allen Seiten zur Anhörung so vieler Förmlichkeiten erwartet wurde. Wie einen Gefangenen nimmt ihn die Welle der Redner auf und läßt ihn nicht los, bis er sich endlich vor die malerischen Trachten der Kärntner und Kärntnerinnen flüchten und das bunte Bild frischen Volkslebens wie einen taufreichen Blumenstrauß auffrischen kann. Vielleicht die erste Erleuchtung nach langer Fahrt und nach den vielen Reden. Und wären es nur diese ersten! In Bockstein und in Badgastein erwartet ihn ein neuer Bestrom, Politiker drängen sich vor, darunter der widerlich greinende Dr. Stözel aus Salzburg, die alle in die Zeitung kommen wollen, die den „denkwürdigen“ Augenblick festhalten, wo der armselige Winkelpolitiker vom Kaiser durch eine Ansprache ausgezeichnet wurde und mit seinem Sprech staatsmännisch antworten konnte.

Die Tauernbahn wird dadurch vielleicht zur kompliziertesten Bahn Europas, daß sich auf einer Strecke von 82 Kilometern eine Flut von Hindernissen entgegenstellen, wie sie wohl noch bei keinem Bahnbau anzutreffen waren. Der alte Römerweg von Benedig in die Ebenen des Rheins ist wieder hergestellt, aber er geht jetzt nicht mehr über die mit ewigem Eis und Schnee bedeckten Alpen, sondern hat sich eine Bahn durch dieselben geböhrt! Siebzehn Tunnel mußten auf der kleinen Strecke durchgeschlagen werden, darunter jenes 8520 Meter lange Tauern-tunnel, dessen Vollendung erst nach ungeheuren Opfern, wie sie bisher kein zweiter Bau erforderte, möglich war. Nicht minder schwierig gestalteten sich die anderen Kunstbauten, deren Zahl die Höhe von 440 erreicht. Trotzdem hat die Bahn von ihrem Ausgangspunkt Schwarzach-St. Veit bis Badgastein eine Steigung von 25,3 Promille zu überwinden, bildet von Bockstein durch den Tauern-tunnel bis Mallnitz die Scheitelschleife und fällt von hier in rapider Senkung aus einer Höhe von 1200 Metern an der Molltaler Lehne hinab auf 600 Meter bis zur Talsohle bei Spittal. Die Bahn, welche die Alpenriesen durchbohrt, beschreibt durch ihre aufsteigende durch den Tauern-tunnel gerade rollende und durch das Molltal tief fallende Linie selbst einen Bogen, der die Gestalt eines Gebirges annimmt. Die Eröffnungszüge gingen nicht von der nördlichen, bereits eröffneten Ausgangsstation, sondern von der später fertiggestellten Südseite Spittal an der Drau aus. Dadurch erhielten die Mittelfahrenden den gewaltigen Einbruch des Molltales auf. Eine federe Anlage kann es für wahr nicht geben und was hier Österreichs Technik geschaffen hat, kann sich den kühnsten Schöpfungen der Neuzeit an die Seite stellen. Die Bahn verläßt von Spittal aus gehend bei Lehdorf die Postertallinie der Südbahn und steigt zu der 140 Meter über der Talsohle liegenden Station Kolbnitz auf. Zur rechten Seite über dem Wellachtal steigen die Berggipfel empor.

Zunächst der 2493 Meter hohe Sulzkojel, dann der 2697 Meter hohe Kreuzer, der Schroned und Schramed. Gegen die Station Penk zu übersteigt die Bahn die tiefe Schlucht des Rückenbades, zahlreiche Tunnel überwinden die Gebirgsformation, bis wir die Station Obervelech erreichen, die bereits 360 Meter über dem Molltal liegt.

Noch gilt es aber zu dem nahen Mallnitz nahezu 800 Meter zu überwinden. Immer kühner wird der Bau. In der östlichen Lehne des Mallnitzbades übersteigen wir zunächst einen Riesenviadukt, der zu den größten Werken der Technik gezählt werden kann, blicken in den von hohen Bergen umgebenen Döfengraben hinein und gelangen durch den 786 Meter langen Döfentunnel auf den Boden des Mallnitzer Tales. Immer reichere Aus- und Ansichten

in nah und fern eröffnen sich. In der Richtung, wo der Mollnitzbach in den Mollfluh mündet, erhebt sich der 2780 Meter hohe Polnitz, diesem gegenüber, zur rechten Seite des Bahnkörpers, steigt der 3253 Meter hohe Anzogl und neben diesem der 2775 Meter hohe Plattenkogel auf, wir sind in der Region der Gletscher angelangt!

Am besten zu erfassen sind die weißstrahlenden Firnen des 2855 Meter hohen Feldsee- und des 2958 Meter hohen Geißelkopfes.

In Mallnitz steht noch das Baradendorf und mahnt die ordnungsgemäßen Festgäste in gepolsterten Züge an die Arbeit derjenigen, die mit ihrer Hände Fleiß das gewaltige Werk, das sie loben bewundern, geschaffen haben.

Die meisten der Arbeiter sind forgezogen um denselben Kampf mit den Titanen in anderen Gebieten aufzunehmen, und nur ein letzter Rest von ihnen feiert heute im schlichten Sonntagskleide den Eröffnungstag. Italienerinnen mit ihren Kindern an den Geländern und rufen den Vorüberfahrenden laut ihr „Cviva!“ zu. Dasselbe Bild haben die Gäste in allen Stationen reizende Kindergruppen und wetterharte Männer und Frauen des Kärntnerlandes standen in allen Stationen und brachten den einfahrenden Eröffnungszügen ihr „Hoch!“ dar. Gleich hinter der Station Mallnitz donnert der Zug in die Finsternis hinein. Wir fahren durch den berühmten Tauern-tunnel, das schwierigste Werk der ganzen Tauernstrecke. In der Ausstellung im Salzburger Bahnhofspalast ist ein Kunstwerk zu sehen: die Zeichnung eines Ingenieurs, der die möderische Arbeit im Bilde festgehalten hat. Arbeiter lenken in der durch Berglampen erleuchteten Finsternis die Bohrmaschine ins harte Gestein. An den halb entblößten Leibern tritt die ganze Muskulatur hervor und in den Mienen spiegelt sich die Furchtbarkeit der Arbeit.

Unter gewaltiger Detonation plötzlich und unerwartet herabstürzendes Knallgestein, jähe Wassereinträge. Dynamitsprengungen und eine Hitze von 36 Grad Celsius bei anstrengender Arbeit haben die Schaffenden dezimiert. Schlechtes Lager führte zum Ausbruch einer Epidemie auf der Müllnitzer Seite und als der Tunnel nach jahrelanger rastloser Arbeit bereits durchbrochen war und die letzten Minierungen durchgeführt wurden, löstete eine Schneelawine bei Bockstein siebenundzwanzig Menschen auf einen Schlag, die nach wochenlangen Vergungsarbeiten von den Kameraden und unter dem Geleit ihrer Brüder zu Grabe getragen wurden. Nun rauschen wir gefahrlos durch die Finsternis. Bei der Stelle, die zwischen Kärnten und Salzburg die Grenze bildet, leuchtet es plötzlich auf. Sind es die Geister der Dahingeshiedenen, die einen Gang durch die Stätte ihres Unterganges antreten? Nein, kein ruheloser Geist schreckt unsere aufgekürzte Zeit mehr, ein Doppeladler, zusammengesetzt aus Glühlampen, flammt in der Finsternis auf, während vielleicht über dem Wilde und den schneebedeckten Firnen ein lebender Genosse schwebt.

In 8 1/2 Minuten haben wir den 8 1/2 Kilometer langen Tunnel durchflogen und als uns die lachende Sonne wieder umfängt, sind wir im Salzburger Lande angelangt, der Zug braust an der Station Bockstein vorüber und über das Stuhlsplaviadukt, von welchem noch an den Spuren des durchbrochenen Bergwaldes die Stelle wahrnehmbar wird, an welcher die verhängnisvolle Lawine die 27 Arbeitsgenossen begrub, herunterbrach. Es war Kriegsgefahr im Reiche und die Arbeiten mußten beschleunigt werden, um im Ernstfälle unsere Brüder im Soldatenrock auf dieser neuen Strecke zum graufigen Waffentanz zu führen. . . .

Doch es ist keine Zeit zu weiteren Betrachtungen, schon sind wir in die Station Badgastein eingefahren,

in jenem Wellkurorte, wo sich inmitten einer unagbar prächtigen Natur die radiumhaltigen Heilquellen in die in allen Hotels aufgestellten Fangarme ergießen, und Hunderten Kranken die Genesung bringen. Bisher war dieses Sommerparadies nur der Anziehungspunkt der Mächtigen und Reichen, die uns die reichen Goldquellen, welche sich um Gastein im Mittelalter sammelten, nicht ersehen konnten. Hoffentlich bringt uns die neue Verkehrsader den allgemeinen Fremdenstrom und den Armen die Möglichkeit, für weniger Geld hier Heilung zu suchen! Die Endstrecke von Gastein bis Schwarzach-St. Veit, die bereits vor 1 1/2 Jahren dem Verkehr übergeben wurde, bot ebenfalls große Schwierigkeiten. Sie führt durch das Angerer- und Gasteinertal mit der großartigen Aussicht auf dem Gamsstarkogel über kühne Viadukte an dem durch Geschichte und Sage berühmten Weitmoseerschloß vorüber nach dem Kurorte Gastein.

Vor dem Orte Dorfgastein übersteigt die Bahn den Zugauerbach, wobei sich die Aussicht auf den Jodkopf eröffnet und gelangt bei der Haltestelle Klammstein in die wildromantische Klammenschlucht durch Tunnel und über Brücken im starken Gefälle in das Tal der Salzach nach Schwarzach-St. Veit.

So schwer das Werk der Vollendung war und so gewaltige Summen investiert werden mußten, so steht doch sicher zu erwarten, daß diese gewaltige Verkehrserschleicherung für unsere Volkswirtschaft Früchte tragen wird. Der Aufschwung unserer Handelsschiffahrt wird den Triester Hafen endlich aus seinen kranken Zustände befreien und unserer gesamten Volkswirtschaft neue Wege ebnen.

Wie notwendig eine Hebung des Handelsplatzes Triest ist, verweist die Tatsache, daß Triest von 1860 bis 1889 seine Güterförderung nur verdoppelt hat, während Venedig diese Seeförderung verdreifacht, Genua vervierfacht, Trieste seit 1870 verfünffacht und Hamburg versiebenfacht hat.

Triest war am Gesamtverkehr der genannten Häfen 1860 noch mit 11,5 Prozent beteiligt. Heute ist es auf 6 Prozent herabgesunken. Dagegen steigen:

Genua	16	17
Hamburg	17	20

Nach dem Regierungsberichte über Handel und Schifffahrt vom Jahre 1906 betrug der Gesamtverkehr in Triest 47 Millionen Kubikmeter im Werte von zwei Millionen Kronen.

Die Einfuhr betrug 19, die Ausfuhr jedoch nur 18 Millionen Kubikmeter, worin nach dem Berichte das Geminnis für die gesunde Entwicklung liegt. Es fehlt an Ausfuhr. Die Schiffe, die Güter bringen, müssen mit wenig Fracht oder leer ausfahren, wodurch sich der Seetransport verteuert. Die neue Verbindungslinie dürfte die Ausfuhr erheblich steigern und damit unserer Handelsflotte einen neuen Impuls geben.

Es ist aber auch eine industrielle Hebung der volkswirtschaftlich darniederliegenden Alpenländer zu erwarten, die mit einer Hebung des Fremdenverkehrs der Arbeiterschaft neue Erwerbsquellen und den Alpenländern dadurch eine allmähliche politische Umgestaltung bringen dürfte.

Wo die Eisenbahn eindringt dort verschwindet ein Stück des alten Adams, der durch die verkümmerte Wirtschaftslage der Bevölkerung anhaftet. Neue Menschenmassen werden in dem allgemeinen Verkehrsstrom hineingerissen, der ihnen neue Gedanken bringt. Wir begrüßen die neue Verkehrsader im Namen des menschlichen Fortschrittes, der uns in die sonnigen Gefilde einer höheren Kultur führt.

Feuilleton.

Die elektrischen Bahnen.

Eins der Gebiete, auf das die Fortschritte der Verteilung elektrischer Energie den größten Einfluß ausgeübt hat, ist sicherlich das der Personen- und Güterbeförderung. Eine kurze, interessante Betrachtung über die heute auf diesem Gebiete herrschenden Bestrebungen gibt der bekannte französische Physiker L. Poincaré in seinem vor den deutschen Uebersetzung erschienenen gemeinverständlich geschriebenen Werke „Die Elektrizität.“ *)

Die städtischen Straßenbahnneue entwickeln sich mit staunenswerter Schnelligkeit. Mehr als 100.000 Kilometer sind gegenwärtig in Amerika im Betrieb, und wenn auch in anderen Ländern die Fortschritte etwas bescheidener sind, so bleiben sie dennoch im höchsten Grade bemerkenswert.

Die Lösung des Problems ist überall nahezu die gleiche; der Strom, und zwar Gleichstrom von 500 bis 600 Volt, wird entweder mittelst frei durch die Luft geführte Oberleitungen zugeführt, oder durch Leiter in unterirdischen Kanälen, oder endlich durch Kontakte im Straßenniveau, sogenannte Blockkontakte (plots), die nur in dem Augenblick Strom führen, wo der Wagen sie passiert. Der Strom, welcher durch die Trolley-Rolle oder durch Schleifbügel entnommen wird, kehrt zurück durch die Schienen, die durch einen möglichst kleinen Widerstand verbunden sein müssen und häufig sogar aneinander geschweißt werden. Die Motoren sind Hauptstrommotoren, deren Vorzug darin besteht, daß ihr Drehmoment proportional der Belastung ist, daß sie sich selbsttätig regulieren, geringen Umfang und mäßiges Gewicht haben und einen guten Wirkungsgrad besitzen. Im allgemeinen führt jeder Wagen eine Ausrüstung mit zwei Motoren von ungefähr 30 Pferdestärken. Da die Unter viel zu schnell rotieren, so werden sie nicht unmittelbar auf die Wagenachse gesetzt, sondern wirken auf diese durch Vermittlung eines verlangsamenen Zahnradvorgeleges.

Zur Regulierung der Geschwindigkeit benutzt man Apparate, welche den Namen Fahrschalter oder Kontroller führen und die durch einfaches Drehen einer Handturbel die Zusammen-

schaltung der beiden Motoren hintereinander oder parallel, mit oder ohne Hinzufügung von Widerstand ermöglichen.

Nachdem die Elektrizität auf kurzen Strecken die Probe bestanden hatte, ließ man sie, anfangs nicht ohne mancherlei Widerstand, weiter in das Gebiet des Transportwesens einbringen, und sie begann nunmehr sich auch auf längeren Linien einzurichten. Zuerst spielte sie schüchtern die bescheidene aber nützliche Rolle des Zwischenhändlers; so werden zum Beispiel bei der Heilmannschen Lokomotive, von der vor einigen Jahren viel gesprochen wurde, die Räder durch Elektromotoren bewegt, die ihre Energie von der Dampfmaschine der Lokomotive entnehmen. Bei vielen Automobilen findet man heute noch ein analoges System; der Wagen besitzt eine stromliefernde Maschine, die von einem Petroleummotor in Bewegung gesetzt wird.

Man sah sich jedoch bald vor die Frage gestellt, ob es nicht in den Fällen, wo die Benutzung von Dampfmaschinen erste Unannehmlichkeiten mit sich bringt, zum Beispiel bei Untergrundbahnen, möglich sei, längs der Linie entlanggeführten Strom zu benutzen. Natürlich wählte man bei den ersten Anlagen das System, welches sich bei den Straßenbahnen so gut bewährt hatte. Handelt es sich jedoch darum, einen Zug auf weitere Entfernungen laufen zu lassen, so braucht man eine viel größere Energiemenge, und um in diesem Falle die Lösung von wirtschaftlichen Standpunkt aus brauchbar zu machen, muß man notwendigerweise hohe Spannung benutzen.

Da aber solch hohe Spannungen schwer direkt zu verwerten sind, so muß man zu dem Hilfsmittel der Unterstationen greifen. In fast allen Anlagen, die schon durch einige Jahre alt sind, wird die Energie diesen Unterstationen mittelst einfachen oder dreiphasigen Wechselstromes hoher Spannung zugeführt. Hier erniedrigen Transformatoren die Spannung, und rotierende Umformer liefern Gleichstrom, der alsdann einer parallel den beiden Fahrleitungen liegenden und sehr sorgfältig isolierten Leitungsschiene zugeführt wird. Breite, federnde Bürsten nehmen von diesem biden Leiter den starken Strom ab, den eine gewöhnliche Speiseleitung nicht aushalten könnte.

Jedoch werden die Anlagen- und Unterhaltungskosten dieser Unterstationen, deren Maschinen dauernd in Bewegung sind und ständige Ueberwachung erfordern, sehr hoch, sowie die Linie einigermaßen lang ist, und infolgedessen ergibt sich natürlich das Problem, den fahrenden Zügen direkt den hochgespannten Strom zuzuführen.

Seit dem Jahre 1893 kann man bei Lugano, nicht ganz so lange auch bei Coian mit Dreiphasenstrom getriebene Motorwagen fahren sehen; aber erst von 1902 ab bürgerte sich das System wirklich in der Praxis ein und wird gegenwärtig mit Erfolg auch im Veltlin- und beim Simplontunnel benutzt.

Es schien im Prinzip zunächst sehr kühn, die zur Bewegung eines ganzen Zuges nötige beträchtliche Leistung mit Schleifbügel von den Leitungsdrahten abnehmen zu wollen; erst die berühmten Versuche auf der Militärbahn von Berlin nach Jossen zeigten, daß die Lösung nicht unmöglich ist. Bei diesen Versuchen erhielt jeder Motorwagen Strom mit einer Spannung von 10.000 Volt; dieser wurde im Wagen selbst in Strom von 3000 Volt Spannung transformiert und trieb direkt die auf den Achsen sitzenden Dreiphasenmotoren an. Bekanntlich erreichte man auf diese Weise die unheimliche Geschwindigkeit von 200 Kilometer in der Stunde. Um in dieser Weise zu fahren, braucht man eine gewaltige Leistung, schon allein um den Widerstand der Luft zu überwinden, die vor den Wagen einen Druck von ungefähr 200 Atmosphären ausübt.

Das Dreiphasensystem hat unbestreitbare Vorzüge; es scheint sich ganz besonders für Gebirgsbahnen zu eignen wegen der Leichtigkeit, mit welcher die Motoren als Generatoren arbeiten und auf abfallender Strecke Energie wieder gewinnen können. Es hat aber auch seine Nachteile; es macht drei Leitungsdrähte nötig und erfordert zur Erzielung eines guten Leistungsfaktors Motoren mit schmalem Interferium, also von ziemlich empfindlicher Konstruktion; außerdem haben diese Motoren fast unveränderliche Geschwindigkeiten und man muß recht komplizierte Anordnungen treffen um die Fahrgewindigkeit zu ändern.

Daher bemerkt man auch seit zwei bis drei Jahren ein ziemlich ausgeprägtes Bestreben, die Bahnlitien mit Einphasenstrom auszurüsten; die Erfindung der neuen Motoren für gewöhnlichen Wechselstrom hat dies System praktisch brauchbar gemacht.

Die erste derartige Anlage ist in Amerika ausgeführt worden; gegenwärtig gibt es in Deutschland und Belgien ziemlich viele, die sehr befriedigend funktionieren. Dabei ist nur ein einziger Draht erforderlich, da die Rückleitung durch die Erde erfolgen kann; in gewissen Fällen wird freilich die Rückleitung durch einen zweiten Draht vorgeschrieben. Die Energie kann unter sehr hoher Spannung zugeführt werden, und zur Ver-

*) Geheftet M. 3.80, in Originalleinenband M. 4.40. Verlaag von Quelle u. Meyer in Leipzig.)

Eine Spezialausstellung der Tauernbahn.

(Originalbericht des „Eisenbahner“.)

Wer in dieser Sommerferien zum erstenmal Salzburg aussucht und in den Bahnhof einfährt, wird auf das angenehmste überrascht sein. Das alte, den steigenden Verkehrsverhältnissen längst nicht mehr entsprechende Bahnhofgebäude, das 1860 errichtet wurde, ist verschwunden und an seiner Stelle steht ein den modernsten Anforderungen entsprechender Verkehrsplatz, der schönste Bahnhof Oesterreichs.

Allerdings sind die inneren Einrichtungen für das Hotel- und Bahnpersonal nicht so praktisch und fehlerfrei wie das Äußere, denn es haben auch bei den Bauanlagen die Bureauftraten mehr zu reden als die Praktiker. Der Passagier, der jedoch in diese Einzelheiten nicht eingeweiht ist, kann sich aber der angenehmen Empfindung über den gerechtfertigten Bau ganz hingeben.

Der Frachtwortverkehr entwickelt sich auf einer eigenen Anlage außerhalb der Bahnhofsanlagen, der bayrische Verkehr ist vom österreichischen getrennt, die Geleise für Ankunft und Abfahrt laufen nicht mehr durcheinander, ein prachtvolles Vestibüle, in dem die Kassen untergebracht sind, macht jedes Gedränge überflüssig. Die Aufgänge ersparen den Raum für einen großen Perron, die Restaurationslokale und Wartehäuser sind stylvoll und mit luxuriöser Pracht ausgestattet. Lustige Räume umfassen den müden Gast. Bis auf den Mitteltrakt, der als Neugebäude emporragt, dient das geschmackvoll restaurierte alte Bahnhofgebäude dem Stangleiwortverkehr.

In demselben ist nun auch seit Eröffnung der Tauernbahn die Spezialausstellung untergebracht, die uns den Werdegang des nun vollendeten Niesenwertes unserer Ingenieure und Baukunst veranschaulicht.

Die Tauernbahn! Nun begeben sich die Begnadeten dieser Erde bei einer Fahrt von Salzburg nach dem sonnigen Triest in ihre Salomwagen und rollen dahin über rauschende Wildbäche, gährende Abgründe, durch wildromantische Hochtäler und durch Gletscherberge den laufenden Gestirnen der Adria entgegen, ohne der Niesenarbeit zu gedenken, welche die angenehme Reise möglich macht.

Um dieses Werk der Deffentlichkeit in seiner Größe verständlich zu machen, sie in die enormen Schwierigkeiten des Bauens einzurweihen und den Genius der Arbeit näherzuführen, ist wahrlich ein verdienstliches Unternehmen. Der Geist Wurms ist noch einmal umgegangen in unserem Eisenbahnministerium, das sonst und namentlich in Personalfragen einen so engstirnigen Gesichtskreis hat und schuf diese Spezialausstellung.

Die Raumgestaltung derselben oblag dem Architekten und Inspektor Ladislaus B. Dioszeghy, das Ausstellungsarrangement hatten Professor Ludwig Michalott, Oberinspektor Karl Jezcymienowski und Ingenieur Richard Biekarst.

Im ersten Raume, rechts vom Eingang der Ausstellung sind Bohrmaschinen und Modelle aufgestellt, welche uns die gewaltige Arbeit des Tunneldurchbruches veranschaulichen. Unterstützt durch eine Kreidezeichnung, die einen Tunneldurchschlag festhält, begreifen wir die mühselige Arbeit und die Gefahren, mit welcher der Durchbruch erkämpft wurde.

Die neue österreichische Tunnelbaumethode wird uns durch ein Modell gezeigt.

Das in 1:30 der natürlichen Größe ausgeführte Modell stellt den Arbeitsvorgang beim Bau des Wocheiner-, Karawanken- und Tauertunnels vor und wurde nach dem Entwurfe des Oberreferenten der k. k. Eisenbahnbauverwaltung Oskar Miler für die Weltausstellung St. Louis 1904 angefertigt. Das Modell veranschaulicht in seinen einzelnen verschiebbaren Teilen die Ausbruch-, Gerüstungs- und Mauerungsstadien von der Inangriffnahme bis zur Vollendung des Tunnels.

Zahlreiche Detailzeichnungen von Michalott vertheilung lassen sich gewöhnliche feststehende Transformatoren benützen.

Zur gleichen Zeit, da der gewöhnliche Wechselstrom auf diese Weise wieder in Günst kam, erhielt auch der Gleichstrom dank den Verbesserungen, welche die Benützung hoher Spannungen gestatten, in den Augen seiner Anhänger die Ueberlegenheit wieder, die er verloren zu haben schien. Im Jahre 1908 baute Thury in Frankreich die Linie von Saint-Georges des Commiers nach La Mure, bei der ein Strom mit 2400 Volt Spannung Schleifbügel vier hintereinander geschalteten Motoren zugeführt wird; die beiden Leitungsdrähte und die Fahrstienen bilden zusammen ein Leitungsbündel mit zwei Ueberbrückungen. Seitdem sind noch andere Linien in Adln, in Saint-Marie-aux-Chenes und in Bellinzona in gleicher Weise ausgebaut worden.

Bei mehreren dieser Anlagen hat man, gleichviel welche Stromart im übrigen benützt wird, die von einer einzigen Lokomotive bewegten Züge durch solche aus lauter Motorenwagen zu ersetzen begonnen. Die Vorteile dieses Tausches sind zahlreich und ganz augenfällig; man vermehrt auf diese Weise die nutzbare Adhäsion, vermindert das Zuggewicht beträchtlich und verteilt die gesamte erforderliche Leistung auf mehrere Motoren, die leichter zu regulieren sind als ein einziger übermäßig großer und kräftiger Motor allein.

Unverläßlich ist es, daß die Regulierung für alle diese Maschinen zusammen ganz gleichmäßig erfolgt; man hat deshalb mittels Melais wirkende Fahrstalter angebracht, die ziemlich einfach funktionieren und mit welchen jeder dieser Wagen versehen ist; diese Fahrstalter können, da sie nicht mehr direkt auf den Betriebsstrom wirken, geringe Abmessungen haben und man kann dabei nur bewundern, daß sich eine so große Leistung mittels so kleiner Apparate regulieren und verteilen läßt.

So scheint es, daß dank den Fortschritten der Elektrizität die Transportmittel, die durch die Erfindung der Dampfmaschine bereits einmal von Grund aus umgestaltet waren, in eine neue Phase lebhafter Entwicklung eingetreten sind; nicht nur in besonderen Fällen wie im städtischen Verkehr oder bei Eisenbahnen in Tunnels tritt die elektrische Beförderung an die Stelle der Dampfkraft, das Problem der vollständigen Elektrifizierung der Eisenbahnen macht sich heute bereits in seinem ganzen Umfange geltend.

anschaulichen die verschiedenen Arten von Bohrungen. Die verschiedenen Werkzeuge und Transportmittel ergänzen den Einblick in die Arbeitsmethoden.

In ausgezeichneten Photographien sind die einzelnen Episoden des Baues der Wocheiner-, Karawanken- und Tauernstrecke festgehalten, worunter besonders die Bilder über Tunneldurchschläge zu erwähnen sind.

Ueber den Brückenbau liegen die Pläne zur Einsicht auf.

Außerdem sind hierüber zahlreiche äußerst gelungene Zeichnungen in der Ausstellung aufgelegt.

Alle Hindernisse, die furchtbaren Wirkungen des Knallgesteins, die Wassereinträge und die Gegenmaßregeln sind in Bildern festgehalten. Die geologische Formation zeigt eine reiche Sammlung von Gestein.

Entzückende Landschaftsbilder machen uns mit den großartigen Szenerien der Bahnstrecke bekannt. Eine Reihe von Gemälden in Del, Tempera, Pastell und Guache von Ludwig Michalott, Gustav Jahn, E. T. Compton, Otto Barth, G. Solub, Otto Heilmann, F. Mühlbacher, Bilder nach Aquarellen von S. Darnaut, zwei gewaltige Dioramen der Karawanken-Weekoenerbahn und der Tauernbahn mit den Ansichten von Triest und Badgastein, angefertigt von den Wiener Künstlern Georg Janny, Leopold Rothaug (Maler) und Fr. Josef Patrides (Bildhauer) nehmen unser Auge gefangen.

Haben wir die Details des Bahnbaues bewundert, so versetzen wir uns in die Längenprofile und Situationspläne des Ganzen.

Jeder Blick bereichert unsere Einsicht in das schöne Werk. Wir finden auch die Personalstabellen der bei dem Bau in Verwendung gestandenen Bediensteten der k. k. Staatsbahn. Der geniale Schöpfer des Wertes, Dr. Ing. Karl Wurmb nimmt einen wohlverdienten Platz unter den Ausstellungsobjekten ein. Wir sehen ihn auf einem Gemälde Michalotts, wir schauen seine Totenmaske, kleinere Arbeiten über ihn und eine Ausstellung der zahlreichen Ehrendiplome der verschiedenen Städte und Höhenorte sowie das Diplom der k. k. Universität Wien, die ihn zum Ehrendoktor erloht.

In der Ausstellung ist auch eine reiche Eisenbahnliteratur vertreten, so die Geschichte der Eisenbahnen der österreichisch-ungarischen Monarchie. Zum Schluß sei noch erwähnt, daß auch zahlreiche Bilder aus dem Volksleben, Bilder aus dem Leben der Eisenbahnarbeiter die Ausstellung schmücken und deren Reiz erhöhen. Wer nicht nur als flüchtiger Wanderer durch die Ausstellung geht, sondern eine Genüßstimmung aus den Hunderten von Einzelheiten herauszuziehen vermag, der wird ergriffen von der Größe und Tragik der Arbeit, die aus all diesen Darstellungen spricht.

Es ist's, die Meere überwand,
Die alle Elemente spannt
In starke Eisenstoch.

Bevor sie aber die gewaltigen Hindernisse bezwingt, fallen auf ihren Schlachtfeldern Tausende Opfer. Auch dieser Weg ist mit warmem Menschenblut gezeichnet. Ergreifend wirken die im Bild festgehaltenen Katastrophen, wie das Lawinenunglück von Bockstein, das Begräbnis von 27 gefallenen Kämpfern und andere traurige Erinnerungszeichen.

Viele sind ins Grab gesunken, weil die Fürsorge fehlte und viele unserer Eisenbahner, welche nun die neue Strecke befahren und auf ihr schuften, werden noch dahinsinken.

Ein Trost bleibt uns aber: wo solche Werke möglich sind, da werden auch die Vorbedingungen geschaffen für die Befreiung der Arbeit. Jedes große Menschenwerk ist ein Schritt näher zur Verwirklichung unserer Menschheitsziele.

Ein Eisenbahnertag der Nordbahnbediensteten.

Zwecks Beschleunigung der Einreichung des Personals der B. N. B. in den k. k. Staatsbahnenstatus sowohl als auch einer Protestkundgebung gegen die Verschleppung der Regelung der Nebengebühren analog den k. k. Staatsbahnen auch bei den Bediensteten der ehemaligen B. N. B. berief die Organisation auf Wunsch des Personals der B. N. B. für den 11. Juli I. J. nach Böhmisches-Leipa einen Bedienstetentag des oben erwähnten Personals.

Den eigentlichen Verhandlungen der Kundgebung ging vormittags eine Konferenz der Personalkommissionsmitglieder mit den Vertrauensmännern und den Vertretern der Organisation voran. Bei dieser Konferenz wurden nach einem ausführlichen Referate des Abgeordneten Genossen Tomšik alle in den Bereich der Einreichung gehörenden Fragen eingehend diskutiert und die Taktik des Vorgehens der Personalkommission für die baldnächste Zeit beschlossen.

Nachmittags um 3 Uhr wurde im großen Sommerfaale der bürgerlichen Bogenschützen in Böhmisches-Leipa die eigentliche Kundgebung eröffnet. Circa 1000 Bedienstete der ehemaligen B. N. B., alle Bedienstetengruppen Angehörigen sind hier eingetroffen, um gegen die unwürdige Verlängerung in der Entscheidung der Existenzfragen des Personals zu protestieren.

In das Präsidium wurden folgende Mitglieder gewählt: Genosse Knöchel (Böhmisches-Leipa), Genosse Schwab, Obmann der „Gewerkschaft“ (Wien) und Herr Prell (Wien) für den Eisenbahnbeamtenverein. Tagesordnung: 1. Die Durchführung der Zugeständnisse auf den k. k. Staatsbahnen und die Durchführung derselben auf der B. N. B. 2. Die Einreichung des Personals der B. N. B. in den Status der k. k. Staatsbahnen. 3. Anträge und Anfragen zu obigen Punkten.

Nachdem die zwei ersten Punkte der Tagesordnung zusammengezogen wurden, ergriff zur Tagesordnung als erster Referent, mit Bravourufen und Händclatschen begrüßt, das Wort

Reichsratsabgeordneter Genosse Tomšik. Der Referent bespricht eingehend die Frage der Einreichung des Personals der verstaatlichten B. N. B. in den k. k. Staatsbahnenstatus und hebt einige speziell markante Ungerechtigkeiten hervor, die mit der Einreichung beseitigt werden müssen. Der Redner freist dann die Frage der Regelung der Nebengebühren bei den k. k. Staatsbahnen und kommt zum Schlusse, daß die Einreichung des Personals der verstaatlichten B. N. B. in den k. k. Staatsbahnenstatus, so auch die Regelung der Nebengebühren analog den k. k. Staatsbahnen bei dem Personal der

B. N. B. rückwirkend auf den 1. Jänner 1909 durchgeführt werden muß. Nachdem der Abgeordnete Tomšik noch in einer treffenden Weise auf einige künstliche und natürliche Schwierigkeiten hingewiesen hat, die den Bestrebungen der Organisation nach einer Beschleunigung der Regelung der Verhältnisse der Bediensteten in Weg gesetzt werden, endet er unter großem Beifall der Anwesenden mit einem Appell an die Stärkung der Organisation.

Koalitionsauschussmitglied Herr Prell aus Wien bespricht den Vorgang der Einreichung bei den Bediensteten hinsichtlich der automatischen Borrückung, die bei den k. k. Staatsbahnen nur innerhalb der Gehaltsklassen existiert, beim Uebergang von einer niedrigeren in eine höhere Gehaltsklasse aber verschwindet und rät deshalb zur Vorsicht und zur festen Zusammenhaltung des gesamten Personals unter dem Banner der Koalition ohne Unterschied der Kategorie. (Beifall.)

Genosse Brodecky (Prag) behandelt eingehend die Arbeiterfrage bei den Bahnen, erklärt den Vorgang der Organisation in dieser Frage und spricht die feste Hoffnung aus, daß es nun schließlich gelingen wird, die Verhältnisse sämtlicher Arbeiter bei den Bahnen zu festigen und sich einer festeren Existenzsicherheit des gesamten Eisenbahnpersonals zu nähern. Der Redner ging dann zu der Frage der Taktik der Eisenbahner bei den österreichischen Bahnen über und schließt seine Ausführungen unter dem Beifall der Versammelten mit dem Appell zur Mobilmachung aller Organisationskräfte.

Mitglied der Personalkommission der B. N. B. Janisch (Bodenbach) erklärt, daß sich die Personalkommissionsmitglieder verpflichten, die Interessen sämtlicher Verwendungskategorien der Bediensteten und Diener zu vertreten, wenn auch zufälligerweise einzelne dieser Kategorien eine direkte Vertretung in der Personalkommission nicht haben. Der Redner weist weiters auf die unehrliche Art und Weise hin, mit welcher die an der Spitze der Bewegung stehenden Genossen seitens der Gegner für ihre ehrliche und aufopfernde Tätigkeit betämpft werden, und verurteilt unter allgemeinem Beifall solche Vorgangsweise, die nicht nur geeignet ist, das Leben und die Arbeitslust der einzelnen Vertrauensmänner des Personals zu vergiften und zu unterbrechen, sondern die für das gesamte Personal, ob organisiert oder indifferent, einen enormen Schaden mit sich bringt. Diese Vorgangsweise muß als eine schädigende auf das schärfste verurteilt werden. (Beifall.)

Im gleichen Sinne spricht auch der Genosse Schiller (Bodenbach), der, gestützt auf konkrete Fälle, die schädigende Wirkung der Hezereien der „Nationalen“ darlegt. Unter anhaltendem Beifall fordert der Redner die Anwesenden zur eifrigen Organisationsarbeit auf.

Vorsitzender Genosse Knöchel resumiert dann die Ausführungen der Redner und gibt einzelne Aufklärungen auf die an das Präsidium gerichteten Anfragen und bringt zum Schluß folgende Resolution zur Verlesung:

„Der am 11. Juli 1909 in Böhmisches-Leipa stattgefundenen, von sämtlichen Bedienstetengruppen der ehemaligen B. N. B. besuchte Bedienstetentag verurteilt auf das schärfste und einstimmig die Verschleppung der Einreichungsfrage. Mit Rücksicht darauf, daß die B. N. B. mit 15. November 1908 in Staatsbetrieb übernommen wurde, den Bediensteten alle Pflichten der k. k. Staatsbahnen aufgebürdet wurden, während wir die Rechte bis heute vermissen, beauftragt der heutige Eisenbahnerstag die Personalkommission hinsichtlich ihrer ersten Tagung am 19. Juli 1909:

1. die Einreichungsgrundsätze zur Kenntnis zu nehmen und ihre Gutachten erst nach Anhörung der Vertrauensmänner abzugeben;
2. der Einreichung der Bediensteten der ehemaligen B. N. B. nur mit Rückwirkung vom 1. Jänner 1909 zuzustimmen, mit welchem Datum auch selbstredend die Nebenbezüge der k. k. Staatsbahnen rückwirkend in Recht zu treten haben, und ersucht weiter die anwesenden Vertreter der Koalition, beziehungsweise die Abgeordneten, diese Forderungen an maßgebenden Orten mit Nachdruck zu vertreten.“

Diese Resolution wurde bei der Abstimmung einstimmig angenommen. Nach Beantwortung einzelner an das Plenum gestellter Anfragen seitens der Referenten schließt der Vorsitzende die in allen Hinsichten gelungene Manifestationskundgebung mit einem warmen Appell zur weiteren Arbeit an die Anwesenden.

Die Lage des Zugbegleitungs-personals der k. k. Nordbahn.

Diese unleidlichen Zugverspätungen, sie bilden einen Teil, der sich immer tiefer und tiefer zwischen die Zugsexpedienten und Zugbegleiter treibt. Und doch hätten gerade diese beiden Kategorien alle Ursache alles anzubieten, um ein gedeihliches Zusammenarbeiten nicht nur im Interesse der glatten und raschen Abwicklung des Dienstes, sondern vielmehr im ureigensten Interesse zu ermöglichen. Aber um den eigenen Kopf aus der Schlinge zu ziehen, sucht ein leider nicht unbeträchtlicher Teil der Zugsexpedienten immer und immer wieder alle Schuld an Verspätungen mit Entstellung des wahren Sachverhaltes dem Zugbegleitungspersonal aufzubürden. Und die Direktion, sie stellt sich auf die Seite der Zugsexpedienten schon der dreimal geheiligten Autorität willen. So kommt es, daß einem Erlasse, der den dringendsten Wünschen des Zugbegleitungs-personals teilweise entgegenkommt, sofort ein anderer folgt, der den ersten widerruft.

So wurde mit Erlaß der k. k. Nordbahndirektion Nr. 158.965 vom 29. Oktober 1908, einer dringenden Forderung der Lastzugführer Rechnung tragend, die Beistellung eines Dienstwagens bei Güterzügen angeordnet. Am Schlusse des Erlasses war noch ausdrücklich hervorgehoben, daß es gänzlich ausgeschlossen bleibt, Güterzüge ohne Dienstwagen in Verkehr zu setzen.

Das Zugbegleitungspersonal ist gewohnt, alle dienstlichen Anordnungen jederzeit streng zu befolgen, und so verlangten denn auch die Güterzugführer die Beistellung der im zitierten Erlasse angeordneten und laut Artikel Nr. 26 der Instruktion Nr. 21 vorgeschriebenen Dienstwagen. Aber die löbliche Nordbahndirektion denkt und der Herr Zugsexpedient lenkt. „Dieser Erlaß muß unter allen Umständen gebrochen werden, und wenn ihn niemand bricht, ich werde ihn brechen“, so äußerte sich ein Zugsexpedient gegenüber einem Zugführer. Und der Feldzug gegen diesen Erlaß wurde eröffnet. Wenn gleich Dienstwagen zur Hand waren und die Beistellung höchstens

zu zehn Minuten gedauert hätte, wurden Züge bis drei Stunden verspätet, Züge, die zur Abfahrt bereit standen, abgefragt, die Lokomotive ins Heizhaus gestellt und Zugführer abgelöst. Dienstwagen wurden aber trotzdem keine beigegeben. Dafür folgte aber Anzeige auf Anzeige mit Einstellung des wahren Tatbestandes und die Folge war, daß die mit Erlaß 158.965 angeordnete unbedingte Beistellung von Dienstwagen bei Güterzügen dahin abgeschwächt und gleichsam widerrufen wurde, daß nur dann Dienstwagen beigegeben seien, wenn durch die Beistellung desselben eine Verspätung nicht erfolgt. Im sonstigen Falle ist der Zugführer ohne Dienstwagen wegzufahren verpflichtet. Die querulierenden Zugsexpedienten haben nun ihren Zweck erreicht, sie können Dienstwagen beigegeben, wenn es ihnen beliebt. Der Zugführer muß aber zufrieden sein, wenn er eine schlechte Bremse als Leinenwagen beigegeben erhält.

Dasselbe Kapitel bildet die Frage der Dienst- und Ruhezeit des Fahrpersonals. Ueber Einschreiten der Personalkommission und mehrerer Deputationen, welche sowohl bei der Direktion der Nordbahn als auch beim Eisenbahnministerium die bestehenden trassen Mißverhältnisse schilderten und um Abhilfe ersuchten, wurde vom Eisenbahnministerium mit Erlaß Nr. 23.170 vom 18. März 1908 angeordnet, daß dem Zugbegleitungspersonal bei unregelmäßigen Zugverkehre nach einer länger als dreißigstündigen Dienstreue mindestens eine Ruhezeit von achtzehn Stunden und nach zwei nacheinander im Dienste zugebrachten Nächten die dritte Nacht in der Domizilstation freizugeben ist. Auch diese Zugbegleitungsbestimmungen erlassene Anordnung wurde von der Nordbahndirektion widerrufen. Hierbei wurde dem beteiligten Personal bedeutet, daß es nicht berechtigt ist, wenn es nach zwei hintereinander im Dienste zugebrachten Nächten in der früh nach Hause kommt, die darauffolgende Nacht bis nächsten Tag früh frei zu verlangen, da, so heißt es im Widerrufungserlaß weiter, es niemanden einfallen kann, daß ein normaler Mensch, wenn er noch so ermüdet ist, 24 Stunden oder noch länger zum Ausruhen benötigt.

Vom 1. Mai 1908 wurde von der k. k. Nordbahndirektion für einen Teil des Lastzugpersonals im Einvernehmen mit den Betrauensmännern des Personals ein Fahrturnus erstellt. Mit diesem ist nun das Personal zufrieden, es mußte aber zu seinem nicht geringen Leidwesen wieder erfahren, daß auch gegen diesen Turnus von gewisser Seite Einspruch erhoben wurde und daß deshalb die Nordbahndirektion plant, wie im Erlaß Nr. 81.872 vom 21. Mai 1909 bekanntgegeben wurde, mit Rücksicht auf die auf Grund der ab 1. Mai 1909 bestehenden Fahrordnung gemachten Erfahrungen die Fahrturnusse der Güterzüge einer Aenderung zu unterziehen. An der Notwendigkeit einer solchen Aenderung ist natürlich wieder nur das Zugbegleitungspersonal schuld, weil es darauf besteht, daß der ihnen von der Direktion bewilligte Turnus eingehalten werde, was aber natürlich wieder jenen Herren, die jedes zur Aufrechterhaltung des regelmäßigen Verkehrs notwendigen Ordnungssinnes bar sind, nicht recht ist. Sie trachten auch, diesen kleinen Erfolg des Personals zunichte zu machen. Und schon hat die Direktion mit Erlaß Nr. 81.872 vom 21. Mai 1909 angeordnet, daß Turnuspartien auch unregelmäßige Züge führen müssen, wenn hierdurch die vom Eisenbahnministerium festgesetzte Ruhezeit, das ist 10 Stunden Ruhe in der Domizil- und sechs Stunden in der Wendestation, nicht gefährdet erscheint.

Wir fragen nun eine löbliche k. k. Nordbahndirektion: Hat denn das Zugbegleitungspersonal sonst keine Bedürfnisse als Dienst machen, schlafen und wieder nur Dienst machen? Hat der Zugbegleiter der Nordbahn keine Familie, der er sich von Zeit zu Zeit widmen soll? Sämtliches Personal im Staatsbahn- und Staatsdienst hat in seiner Diensterteilung die Ruhezeit derart bemessen, daß er sich auch auszuruhen vermag und außerdem noch einige Stunden zur Erziehung seiner Kinder oder Widmung seiner Familie übrig hat. Will man derart schon im Interesse der Sicherheit des Verkehrs gelegene Notwendigkeiten ganz übersehen und den Zugbegleiter zur toten Maschine machen? Unter dem berüchtigten Regime des Feitelers hatten die Zugbegleiter als kürzeste Ruhezeit in der Domizilstation 12 Stunden festgesetzt. Und nun nach der Verstaatlichung soll diese ohnehin nach einer 24 bis 30stündigen Dienstreue viel zu kurz bemessene Ruhezeit noch um 2 Stunden gekürzt werden?

Nachdem die Instruktion II, Nr. 21, ausdrücklich verlangt, daß nur gesunde und kräftige Leute zum Fahrdienst aufgenommen werden dürfen, so glaubt das Zugbegleitungspersonal, daß die Staatsbahnverwaltung in logischer Folgerung verpflichtet ist, die Gesundheit dieses Personals zu schonen, nicht aber durch Dienstesüberbürdung in kurzer Zeit zugrunde zu richten. Dieser Appell, wie so viele, ist wohl vergebens; aber die Zugbegleiter selbst sind eben auch schon zum Bewußtsein gelangt, was für schweren, verantwortungsvollen Dienst sie zu leisten haben, und im Interesse sowohl der Bahnverwaltung als der ganzen Gesellschaft, insbesondere im ureigensten und im Interesse ihrer Familien werden sie nun nicht früher ruhen, als bis sie menschenwürdige Diensterteilungen und menschenwürdige Zustände überhaupt erringen. Dieses Ziel zu erreichen, würden sie weder einzelne Querulanten noch der Fiskus dauernd zu hindern vermögen.

Protokoll

über die am 7. Juli 1909 abgehaltene Sitzung der Dienersektion des Zentralausschusses für die Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Gegenstand: Einholung eines Gutachtens des Zentralausschusses über die neuen Bestimmungen der automatischen Borrückung der Diener.

Anwesend: Der Vorsitzende: Sektionsrat Dr. Hermann Boeck; als Referent: Ministerialsekretär Dr. Ludwig Paul; sämtliche Mitglieder der Dienersektion des Zentralausschusses; als Schriftführer: Bahnkommissär Dr. Rudolf Feiler.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung mit einer kurzen Ansprache und erteilt sodann dem Referenten Ministerialsekretär Dr. Ludwig Paul das Wort, welcher den Entwurf der neuen Bestimmungen über die automatische Borrückung der Diener den Zentralausschussmitgliedern zur Kenntnis bringt und die von

einzelnen Mitgliedern diesbezüglich gestellten Anfragen beantwortet.

Bei der darauffolgenden Debatte tritt Mitglied Sommerfeld für eine Berücksichtigung der Diener mit längerer Dienstzeit ein, welche Berücksichtigung umso notwendiger sei, als ja eine Erhöhung der Endgehälter im neuen Schema nicht vorgenommen worden sei.

Zu der vom Mitglied Kurtag gegebenen Anregung, daß die Endgehälter erhöht werden sollen, bemerkt der Vorsitzende, daß eine solche Erhöhung mit Rücksicht auf die vorhandenen Mittel dormalen nicht in Aussicht genommen werden konnte.

Zum Antrag des Mitgliedes Kurtag, daß bei Beförderung der Werkführerposten nicht auf die Anzahl der zugeteilten Arbeiter, sondern auf das Dienstalter der für die Ernennung in Betracht kommenden Partieführer Rücksicht genommen werden möge, bemerkt der Referent, daß die Ernennung von Werkführern nach den allgemeinen für die Ernennung zum Unterbeamten gültigen Grundsätzen erfolgen werden. Es werden demnach in erster Linie die rangsälteren Partieführer berücksichtigt werden; die jeweilige dem Partieführer unterstellte Arbeiterzahl könne für die Ernennung nicht ausschlaggebend sein.

Die Mitglieder König, Jdl. Sommerfeld und Kurtag erklären hierauf, daß bei Belassung der dreijährigen Frist in der Gehaltsstufe von 1000 Kr. die vorliegenden Normen unannehmbar erscheinen, worauf die Mitglieder Jdl. und Brabler dafür eintreten, daß diese Kürzung der Borrückungsfrist in der Gehaltsstufe von 1000 Kr. wenigstens den bis zum 1. Jänner 1909 angestellten Dienern, welche die Gehaltsstufe von 1100 Kr. noch nicht erreicht haben, gewährt werde.

Der Vorsitzende erklärt hierauf, daß dieser Antrag vom Eisenbahnministerium nicht abgegeben worden sei, vielmehr sei nur ganz allgemein erklärt worden, daß die Verbesserung der Automatik sich auf die Erhöhung des Anfangsgehaltes der Diener und der erste Anstellungen bildenden Unterbeamtenposten, Abkürzung von Borrückungsfristen und Ueberstellung mehrerer Kategorien in höhere Gruppen erstrecken soll und daß sich das Eisenbahnministerium die nähere Durchführung dieser Maßnahme vorbehalten müsse.

Die Mitglieder König, Jdl. Sommerfeld und Kurtag erklären hierauf, daß bei Belassung der dreijährigen Frist in der Gehaltsstufe von 1000 Kr. die vorliegenden Normen unannehmbar erscheinen, worauf die Mitglieder Jdl. und Brabler dafür eintreten, daß diese Kürzung der Borrückungsfrist in der Gehaltsstufe von 1000 Kr. wenigstens den bis zum 1. Jänner 1909 angestellten Dienern, welche die Gehaltsstufe von 1100 Kr. noch nicht erreicht haben, gewährt werde.

Der Vorsitzende erklärt hierauf, daß dieser Antrag vom Eisenbahnministerium berücksichtigt werden wird und daß dasselbe es sich auch angelegen sein wird, die hinsichtlich des hieraus erwachsenden Mehraufwandes erforderliche Zustimmung der Finanzverwaltung zu erlangen, zu welchem Zweck die nötigen Verfügungen umgehend in die Wege geleitet werden sollen.

Nachdem noch die Mitglieder Sommerfeld, Kurtag, Ehner, Anspach und Ellenovsky über einzelne Details gesprochen hatten, wurde nachfolgendes Gutachten abgegeben:

Die Mitglieder der Dienersektion des Zentralausschusses können sich mit der Einführung der ihnen mitgeteilten Normen über die automatische Borrückung nur unter dem Vorbehalt einverstanden erklären, daß die Borrückungsfrist in der Gehaltsstufe von 1000 Kr. für jene Diener, welche vor dem 1. Jänner 1909 bereits definitiv angestellt wurden und die Gehaltsstufe von 1100 Kr. zu diesem Termin noch nicht erreicht haben, mit zwei Jahren festgesetzt werden.

Die neue Automatik bei den k. k. Staatsbahnen.

Im nachstehenden bringen wir den Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 10. Juli l. J., enthalten im XXXVII. Stück des Amtsblattes zum Abdruck, welcher die neue Regelung bezüglich Ernennungen und Borrückungen der Unterbeamten und Diener der k. k. österreichischen Staatsbahnen enthält. Bekanntlich sah sich die Regierung im Vorjahre durch die tiefgehende Erregung, welche unter dem Staatsbahnpersonal herrschte, weil der 20 Millionen-Antrag des Genossen Dr. Ellenbogen durch die bürgerliche Mehrheit im Parlament abgelehnt wurde, gezwungen, eine Gesetzesvorlage einzubringen, wonach zur Aufbesserung der Bezüge des im Staatsdienst und in staatlichen Betrieben verwendeten Personals ein Betrag von 18 Millionen Kronen in das Budget einzustellen sei. Von diesem Betrag entfielen auf die Eisenbahner 8,3 Millionen Kronen, welcher Betrag als Nachtragkredit für das Jahr 1908 in das Budget des Eisenbahnministeriums eingestellt wurde. Mit diesem Betrag und dem in das Budget des Jahres 1909 eingestellten Betrag von 1,7 Millionen Kronen für die Beamten, wurde seitens des Eisenbahnministeriums eine Reihe von Maßnahmen zur Verbesserung der mangelhaften Lage des Staatsbahnpersonals in Aussicht gestellt, die wir in der Nr. 30 des „Eisenbahner“ am 20. Oktober 1908 zum Abdruck gebracht haben. Darunter war auch die Kürzung der Borrückungsfrist in der Gehaltsstufe von 1000 Kr. von 3 auf 2 Jahre bei den Dienerkategorien in Aussicht gestellt worden. Dieser dringenden und von dem gesamten Dienerpersonal erhofften Verbesserung hat nun das k. k. Eisenbahnministerium bei der Erstellung der neuen Automatik nicht Rechnung getragen. Wie aus dem im nachstehenden zum Abdruck gebrachten Protokoll der Sitzung der Dienersektion des Zentralausschusses der Personalkommission hervorgeht, ließ das Eisenbahnministerium durch den Vorsitzenden der Personalkommission, Sektionsrat Dr. Boeck, erklären, daß eine diesbezügliche Zusage seitens des Eisenbahnministeriums nicht abgegeben worden sei und daß vielmehr nur ganz allgemein erklärt wurde, daß die Verbesserung der Automatik sich nur auf die Erhöhung des Anfangsgehaltes der Diener und der erste Anstellungen bildenden Unterbeamtenposten Abkürzung von Borrückungsfristen und Ueberstellung mehrerer Kategorien in höhere Gruppen erstrecken soll und daß sich das Eisenbahnministerium die nähere Durchführung dieser Maßnahmen vorbehalten müsse. In dieser Erklärung muß eine ganz ungerechtfertigte Ausrede des Eisenbahnministeriums erblickt werden. Denn die vorstehende Erklärung wurde seitens des Eisenbahnministeriums erst im Verlauf der Verhandlungen mit dem Exekutivomitee der koalitierten Organisationen betreffend Punkt 4 der Forderungen des überreichten Memorandums „Verbesserungen der Automatik der Unterbeamten und Diener“ abgegeben.

Auf Grund dieser Erklärung verwahrten sich die beiden Abgeordneten Genosse Tomšič und Genosse Müller sehr energisch dagegen, daß durch diesen Vorbehalt, beziehungsweise durch eine Aenderung der bereits bekanntgegebenen Verbesserungen Verschlechterungen der bereits bekanntgemachten Zugeständnisse erfolgen, worauf die Vertreter des Eisenbahnministeriums, welche die Verhandlungen mit dem Exekutivomitee führten, ihrer Meinung auch dahingehend Ausdruck gaben, daß Verschlechterungen selbstverständlich nicht beabsichtigt sind. Es wäre somit wohl nur

eine billige Ehrensache des Eisenbahnministeriums gewesen, bei der Durchführung der Zugeständnisse betreffend die Verbesserung der Automatik auch diese einmal gemachte Zusage der Kürzung der Borrückungsfrist in der Gehaltsstufe von 1000 Kr. von 3 auf 2 Jahre der Erfüllung zuzuführen.

Der Zentralausschuß unserer Organisation hat sich bereits mit dieser Sache befaßt und haben die Abgeordneten Genosse Tomšič und Genosse Rudolf Müller im Auftrag desselben wegen der ehesten Gewähr der zweijährigen Borrückungsfrist in der Gehaltsstufe von 1000 Kr. für alle Diener im Sinne der gemachten Zusage die nötigen Schritte beim Eisenbahnministerium bereits unternommen und wird selbstverständlich die Organisation alles daransetzen, daß auch diese allgemein erhoffte Verbesserung durchgeführt wird.

Vor Schluß des Blattes kommt uns noch folgende Mitteilung zu: Auf die in den letzten Tagen stattgefundenen wiederholten Interventionen der beiden Abgeordneten Genossen Tomšič und Genossen Müller hat das Eisenbahnministerium die offizielle Erklärung abgegeben, daß es mit allen Mitteln trachten wird, die zur Durchführung dieser weiteren Verbesserung erforderliche Zustimmung des Finanzministeriums zu erlangen.

Wir bemerken zu dieser Erklärung des Eisenbahnministeriums, daß wir mit Sicherheit darauf rechnen, daß die zugestandene Kürzung der Borrückungsfrist in der Gehaltsstufe von 1000 Kr. für die in Betracht kommenden Bediensteten ehestmöglichst, und zwar mit Rückwirkung auf den 1. Jänner 1909 seitens des Eisenbahnministeriums zur Durchführung gebracht wird.

Hier folgt nun die neue Automatik:

Amtliche Anordnungen und Kundmachungen

Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 8. Juli 1909, B. 14.535, an alle Organe, betreffend die Regelung der Bezüge sowie die Ernennungen und Borrückungen der Unterbeamten und Diener der österreichischen Staatsbahnen.

Im Grunde der Bestimmung der §§ 6 (Punkt 2) und 19 des Organisationsstatuts für die staatliche Eisenbahnverwaltung werden nach gepflogenen Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium unter Aufhebung der mit dem Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 30. April 1907, B. 23.200 (verlautbart im XXIV. Stück des Amtsblattes Nr. 1907), getroffenen Bestimmungen die Bezüge sowie die Ernennungen und Borrückungen der Unterbeamten und Diener der österreichischen Staatsbahnen mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1909 geregelt wie folgt:

1. Die Verwendungskategorien der Unterbeamten sowie das für die einzelnen Kategorien festgesetzte Ausmaß des Jahresgehaltes und des Wiener Quartiergeldes sind in der nachstehenden Tabelle enthalten:

Gehaltsschema für die Unterbeamten.

Gruppe	Verwendungskategorie	Kronen	
		Gehalt	Quartiergeld in Wien
A	Werkmeister in Haupt-, Betriebs- und Signalwerkstätten sowie in elektrischen Anstalten, Maschinenmeister	3400	1000
		3200	
		3000	
		2800	
		2600	800
		2400	
		2200	
		2000	
		1800	
		1600	
B	1. Mit einem Anfangsgehalt von 1200 Kr.: Lokomotivführer, Maschinenisten, Offizianten, Schiffsmaschinenisten, Stotzisten, Stationsmeister (Stationsexpedienten), Wagenmeister, Wagenrevisoren, Werkführer, Zugrevisoren	3000	1000
		2800	
		2600	800
		2400	
		2200	
		2000	
		1800	
		1600	
		1400	
		1300	
1200			
C	Beleuchtungsmeister, Dolmetsche, Sakenmeister, Kanalisier, Wagensmeister, Oberkonduktoren, Platzmeister, Steuerwärter, Untersteuerwärter	2600	800
		2400	
		2200	700
		2000	
		1800	
		1600	
		1400	
		1300	
		1200	
		1200	
1200			

An Stelle der bisherigen „Werkmeister in Werkstätten“ treten die „Werkmeister in Signalwerkstätten“; durch die Schaffung der neuen Verwendungskategorie der „Werkführer“ ist die Möglichkeit gegeben, als Partieführer verwendete Oberwärter, beziehungsweise Werkmeister im Rahmen der Normierung und nach Maßgabe der diesfalls freien Posten zu Unterbeamten zu ernennen.

2. Die Verwendungskategorien der Diener sowie das für die einzelnen Kategorien festgesetzte Ausmaß des Jahresgehaltes und des Quartiergeldes in Wien sind in der nachstehenden Tabelle enthalten:

Gehaltsschema für die Diener.

Table with columns: Gruppe, Verwendungskategorie, Gehalt, Quartiergeld in Wien. Rows include categories like Beleuchtungsaufseher, Bahnrichter, and Ladefcheinschreiber.

Die bisher bestandenen Kategorien der Fahrkartendruckers, Stationsmeisteranwärter und Türsteher werden aufgelassen, jene der Brückenschlosser neu geschaffen.

3. Im Wege der Erstanstellung nach Beendigung eines vom Anstellungswerber im Tagelohne zurückzulegenden Vorbereitungs-dienstes werden befehligt:

- a) die in die Verwendungskategorien der Unterbeamten eingereichten Posten der Bahnmeister, Brückenmeister, Dolmetsche, Gebäudemeister, Signalmeister, Stationsmeister, Werkmeister in Haupt-, Betriebs- und Signalmertstätten, in elektrischen, Beleuchtungs- und Imprägnierungsanstalten;
b) die in die Verwendungskategorien der Diener eingereichten Posten der Bahnrichter, Brückenschlosser, Dreher, Hausaufseher, Kanzleidiener, Kanzleigehehilfen, Konduktoren, Ladefcheinschreiber, Lampisten, Lokomotivführeranwärter, Lokomotivheizer, Magazinsaufseher, Magazinsdiener, Maschinen-aufseher, Matrosen, Motorführer, Oberheizer, Pumpenwärtter, Schiffsheizer, Schiffsmaschinistenanwärter, Signal-schlosser, Stabstiftelheizer, Stationsaufseher, Stationsdiener, Verschleber, Wächter, Wagenaufseher, Wagenputzer, Wagen-schreiber, Werkgehilfen und Werkmänner.

Im Wege der Ernennung nach zufriedenstellender Ver-wendung auf einem entsprechenden unteren Posten des niederen Eisenbahndienstes werden befehligt:

- a) die in die Verwendungskategorien der Unterbeamten eingereichten Posten der Beleuchtungsmeister, Hafenmeister, Lokomotivführer, Magazinsmeister, Maschinenmeister, Maschinisten, Oberkonduktoren, Offizianten, Plagemeister, Schiffsmaschinisten, Stotisten, Steuermänner, Unterstener-männer, Wagenmeister, Wagenrevisoren, Werkführer und Zugrevisoren;
b) die in die Verwendungskategorien der Diener eingereichten Posten der Beleuchtungsaufseher, Blocksignalbiener, Ober-verfleber, Oberwerkstätten, Verschubaufseher und Wächterkontrolloren.

Die näheren Bestimmungen über die abzulegenden Dienst-prüfungen enthält die Prüfungsvorschrift.

Die Posten der Kanzlisten sind ohne Prüfung grundsätzlich nur durch solche Unterbeamte zu besetzen, welche, obwohl an sich diensttauglich, den Anforderungen des exekutiven Dienstes nicht mehr gewachsen sind und infolge einer längeren, guten Dienst-leistung besondere Berücksichtigung verdienen; die in die Diener-kategorie reichenden Posten der Portiere im Stationsdienste sind ohne Ausnahme einer besonderen Dienstprüfung der Befehung durch verdiente, den Anforderungen des Fahrdienstes nicht mehr gewachsene, jedoch an sich diensttaugliche Zugbegleiter vor-zubehalten.

Für den exekutiven Dienst untaugliche, jedoch an sich dienstfähige Diener der übrigen Verwendungskategorien sind ohne vorgängige Prüfung nach Möglichkeit in die Verwendungskategorien der Portiere (Stationsdienst ausgenommen), Kanzleidiener, Magazinsdiener (im Materialmagazinsdienste), Hausaufseher, Weg-, Tor- und Nachtwächter einzureihen; im Falle solche Bedienstete nach ihrer Einreihung in diese Verwendungskategorien die Erreichung entsprechender höherer Posten anstreben, haben sie vorerst die vorläufig erlassene Dienstprüfung für die vorbenannten Posten abzulegen.

4. Dienstalterspersonalzulagen werden ge-währt:

- a) den Unterbeamten der Gruppen B und C nach fünf in der für ihre Verwendungskategorie vorgesehenen höchsten Gehaltsstufe vollstreckten Dienstjahren im Betrage von jährlich 100 Kr.;
b) den Dienern der Gruppen B und C nach fünf in der für ihre Verwendungskategorie vorgesehenen höchsten Gehalts-stufe vollstreckten Dienstjahren im Betrage von 100 Kr.

5. Die besonderen, früher mit der Zugehörigkeit zu den einzelnen Gehaltskategorien verbundenen Rechte bleiben an die der bestehenden Einteilung nach Gehaltskategorien entsprechenden Gehaltsstufen geknüpft.

6. Die Einreihung der Aushilfsunterbeamten und Aus-hilfsdiener in die Kategorie der Unterbeamten, beziehungsweise Diener, die Befehung der Unterbeamten und Diener in eine andere Verwendungskategorie, welche die Erreichung eines höheren Endgehaltes ermöglicht, sowie die Befehung der Diener in die Kategorie der Unterbeamten erfolgt im Wege der Ernennung.

7. Die Befehung der Unterbeamten und Diener in eine höhere Gehaltsstufe innerhalb derselben Verwendungskategorie findet im Wege der bestimmt befristeten Borrückung statt, und es sind die Fristen für diese Borrückung aus den nachstehenden Tabellen ersichtlich:

Vorrückungsschema für die Unterbeamten.

Table showing promotion scheme for sub-officials with columns for Gehalt (1000-3400 Kronen) and Jahre (3-5 years) for groups A, B, and C.

Anmerkung: R = Rest der Dienstzeit. Jenen Bediensteten, welche sich vor ihrer Ernennung zu Unter-beamten mindestens fünf Jahre im Dienstanstande befunden haben, werden die drei- und fünfjährigen Fristen um ein Jahr gekürzt.

Vorrückungsschema für die Diener.

Table showing promotion scheme for clerks with columns for Gehalt (900-1800 Kronen) and Jahre (3-5 years) for groups A, B, and C.

Anmerkung: R = Rest der Dienstzeit. 8. Die Borrückungen erfolgen regelmäßig mit dem Ab-laufe der vorstehend festgesetzten Fristen, und zwar gleichwie die Ernennungen nur mit Wirksamkeit vom 1. Jänner und 1. Juli jedes Jahres.

Befristet ein Unterbeamter oder Diener zufolge seiner Quali-fikationsbeschreibung die Eignung zur Borrückung „außer der Rangstou“, so wird die dem Termine dieser Beschreibung nachfolgende Borrückung um ein halbes Jahr früher vollzogen, als dies bei regelmäßigem Ablaufe der Borrückungsfrist der Fall wäre; die Kürzung einer weiteren Borrückungsfrist auf Grund derselben Beschreibung findet nicht statt, jedoch hat in jenen Fällen, in welchen die dem Termine der außertourlichen Befehung nachfolgende Borrückung mit dem regelmäßigen Ablaufe der in Frage kommenden Borrückungsfrist zusammenfällt, die

Einreihung der Unterbeamten und Diener in das ab 1. Jänner 1909 gültige Gehaltsschema.

Large table mapping current positions to the 1909 salary scale. Columns include: Nähere Bezeichnung der Verwendungskategorien, Einreihung (1. Jänner 1909), Normaler Vorrückung (in die Gehaltsstufe von 1000, 1100, 1300, 1500 Kronen), and the resulting date (e.g., 1. Jänner 1911, 1. Juli 1911).

zufolge der außertourlichen Befehung vorzunehmende Kürzung dieser regelmäßigen Frist bei der nächsten, innerhalb der Quali-fikationsperiode in Betracht kommenden Borrückung einzutreten.

Die Borrückung wird insoweit gehemmt, als die Klassi-fikation des Unterbeamten oder Dieners in der Qualifikations-befehung auch nur eine Note des vierten Grades (nicht ge-nügend) aufweist oder sein dienstliches Verhalten nicht entspricht.

Durch jede der im § 91, Absatz 3, Punkt 1 bis 3 der Dienstordnung für die Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen angeführten Disziplinarstrafen werden die zwei- und dreijährigen Fristen für die Borrückung um ein Jahr ver-längert; bei den fünfjährigen Fristen tritt eine gleiche Verlän-gerung nur im Falle der Verhängung der im § 91, Absatz 3, Punkt 3 der Dienstordnung vorgesehenen Disziplinarstrafe ein.

9. Die Ernennung eines Aushilfsunterbeamten oder Aus-hilfsdieners zum Unterbeamten, beziehungsweise Diener, die Ernennung eines Unterbeamten oder Dieners in eine andere Verwendungskategorie, welche die Erreichung eines höheren End-gehaltes ermöglicht, sowie die Ernennung eines Dieners zum Unterbeamten darf nicht vollzogen werden, insoweit das Klassi-fikationsergebnis auch nur eine Note dritten Grades (genügend) aufweist oder das dienstliche Verhalten nicht entspricht.

10. Während der Dauer eines anhängigen Disziplinar-verfahrens darf eine Ernennung oder Borrückung nicht vollzogen werden.

11. Die Vorschriften über die Verleihung von Anstellungen an ausgebildete Unteroffiziere erleiden durch die vorstehenden Bestimmungen keine Änderung.

12. Als Uebergangsbefestimmungen haben zu gelten:

- a) Allen bis einschließlich 1. Jänner 1909 aus dem Dieners-tande hervorgegangenen Unterbeamten werden die drei-jährigen und fünfjährigen Fristen ohne Rücksicht auf die Dauer der als Diener zurückgelegten Dienstzeit um ein Jahr gekürzt, und weiter werden alle bis einschließ-lich 1. Jänner 1909 unmittelbar zu Unterbeamten ernannten Bediensteten hinsichtlich der Dauer der regelmäßigen Borrückungsfristen diesen aus dem Dieners-tande hervorgegangenen Unterbeamten gleich-gehalten.
b) Um die durch die Erhöhung der Anfangs-gehalte eintretende Gleichstellung im Ge-halte länger dienender Unterbeamten und Diener mit rangjüngeren Bediensteten nach Möglichkeit einzuschränken, tritt eine entsprechende Verschie-bung des nächsten regelmäßigen Vor-rückungstermines ein, und ist der Zeitpunkt der nächsten regelmäßigen Borrückung der in Betracht kom-menden Bediensteten der nachstehenden Tabelle zu ent-nehmen, wobei ausdrücklich bemerkt wird, daß dieser Termin durch die Befehung „außer der Rangstou“ entsprechend abgekürzt, beziehungsweise durch mindere Qualifikation oder als Folge einer Disziplinarbestrafung entsprechend hinausgeschoben werden kann.

Nähere Bezeichnung der Verwendungskategorien	Einreichung	Normale Borrückung			
		in die Gehaltsstufe von			
		Kronen			
Stationenmeister	1. Jänner 1909	1000	1100	1300	1600
	in die Gehaltsstufe von	Kronen			
	Kronen	a m			
Stationenmeister	Anstellung am 1. Jänner und 1. Juli 1909 und 1. Jänner 1910	.	.	.	1. Jänner 1914
	Anstellung am 1. Juli 1910 und 1. Jänner 1911	.	.	.	1. Juli 1914
	Anstellung am 1. Juli 1911 und später	.	.	.	nach der neuen Tabelle
Diener im bisherigen Anfangsgehalt von 900 Kr. (außer Stationsmeisteramväter)	welche die Gehaltsstufe von 1000 Kr. am 1. Jänner 1909 nach den bisher gültigen Normen erreicht haben	1000	.	1. Jänner 1912	.
	welche nach den bisher gültigen Normen am 1. Jänner 1909 die Gehaltsstufe von 1000 Kr. nicht erreicht haben, an diesem Termin jedoch länger als ein halbes Jahr in der Gehaltsstufe von 900 Kr. gestanden sind	1000	.	1. Juli 1912	.
	welche am 1. Jänner 1909 noch nicht länger als ein halbes Jahr in der Gehaltsstufe von 900 Kr. gestanden sind	1000	.	1. Jänner 1913	.
Anstellung der in der vorhergehenden Rubrik bezeichneten Bediensteten mit dem neuen Anfangsgehalt von 1000 Kr.	Anstellung am 1. Jänner 1909	.	.	1. Jänner 1913	.
	Anstellung am 1. Juli 1909 und 1. Jänner 1910	.	.	1. Juli 1913	.
	Anstellung am 1. Juli 1910	.	.	1. Jänner 1914	.
	Anstellung am 1. Jänner 1911 und später	.	.	nach der neuen Tabelle	.
Bisherige Drucker, Kanzleigehilfen, Oberbeizer u. Pumpenwärtner	welche die Gehaltsstufe von 1000 Kr. am 1. Jänner 1909 nach den bisher gültigen Normen erreicht haben	1000	.	1. Jänner 1912	.
	welche nach den bisher gültigen Normen am 1. Jänner 1909 die Gehaltsstufe von 1000 Kr. nicht erreicht haben, an diesem Termin jedoch länger als ein halbes Jahr in der Gehaltsstufe von 900 Kr. standen	1000	.	1. Juli 1912	.
	welche die Gehaltsstufe von 900 Kr. am 1. Jänner 1909 nach den bisher gültigen Normen erreicht haben oder an diesem Termin noch nicht länger als ein halbes Jahr in der Gehaltsstufe von 900 Kr. gestanden sind	1000	.	1. Jänner 1913	.
	welche nach den bisher gültigen Normen am 1. Jänner 1909 die Gehaltsstufe von 900 Kr. nicht erreicht haben, an diesem Termin jedoch länger als ein halbes Jahr in der Gehaltsstufe von 800 Kr. standen	1000	.	1. Juli 1913	.
	welche am 1. Jänner 1909 noch nicht länger als ein halbes Jahr in der Gehaltsstufe von 800 Kr. gestanden sind	1000	.	1. Jänner 1914	.
Anstellung der in der vorhergehenden Rubrik bezeichneten Bediensteten mit dem neuen Anfangsgehalt von 1000 Kr.	Anstellung am 1. Jänner 1909 und 1. Juli 1909	.	.	1. Jänner 1914	.
	Anstellung am 1. Jänner 1910, 1. Juli 1910 und 1. Jänner 1911	.	.	1. Juli 1914	.
	Anstellung am 1. Juli 1911	.	.	1. Jänner 1915	.
	Anstellung am 1. Jänner 1912 und später	.	.	nach der neuen Tabelle	.
Diener im bisherigen Anfangsgehalt von 800 Kr. (außer Drucker, Kanzleigehilfen, Oberbeizer und Pumpenwärtner)	welche die Gehaltsstufe von 900 Kr. am 1. Jänner 1909 nach den bisher gültigen Normen erreicht haben	900	1. Jänner 1911	.	.
	welche nach den bisher gültigen Normen am 1. Jänner 1909 die Gehaltsstufe von 900 Kr. nicht erreicht haben, an diesem Termin jedoch länger als ein halbes Jahr in der Gehaltsstufe von 800 Kr. gestanden sind	900	1. Juli 1911	.	.
	welche am 1. Jänner 1909 noch nicht länger als ein halbes Jahr in der Gehaltsstufe von 800 Kr. gestanden sind	900	1. Jänner 1912	.	.
Anstellung der in der vorhergehenden Rubrik bezeichneten Bediensteten mit dem neuen Anfangsgehalt von 900 Kr.	Anstellung am 1. Jänner 1909	.	1. Jänner 1912	.	.
	Anstellung am 1. Juli 1909 und 1. Jänner 1910	.	1. Juli 1912	.	.
	Anstellung am 1. Juli 1910	.	1. Jänner 1913	.	.
	Anstellung am 1. Jänner 1911 und später	.	nach der neuen Tabelle	.	.

Anmerkung: Die im Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 5. Juli 1908, Z. 30.000 (Amtsblatt XXXVIII. Stück ex 1908, Nr. 63), enthaltene Tabelle ist, insoweit sie mit den vorstehenden Normen in Widerspruch steht, entsprechend abzuändern.

13. Insofern durch die Bestimmungen dieses Erlasses eine Aenderung der in Geltung stehenden Personalvorschriften nicht bedingt ist, bleiben dieselben in Kraft. W r b a.

Von der Südbahn.

Bericht über die Personalkommissionsverhandlungen am 8. und 9. Juni 1909. Gruppe der Zugbegleiter.

(Schluß.)

Zu dem Bericht in der Nr. 20 des „Eisenbahner“ vom 10. Juli ist noch folgendes ergänzend nachzutragen:

Am 5. März l. J. wurden von der Zentrale des Allgemeinen Reichsbahn- und Gewerkschaftsvereines die gewählten Personalkommissionsmitglieder (ohne Ersatzmänner) zu einer Besprechung nach Wien in das Arbeiterheim im X. Bezirk einberufen, um sich über die Schritte zu beraten, die einzuschlagen seien, um mit Erfolg die Verhandlungen in der Personalkommission wieder aufzunehmen und fortzusetzen.

Ueber Antrag des Personalkommissionsmitgliedes Genossen

Scherbaum wurde eine Deputation gewählt, welche sich zum Vorsitzenden der Personalkommission, Herrn Direktor der Administration Dr. Alfred Kaizl, zu begeben hatte, um die den Gewerkschaftsvertretern Abgeordneten Genossen Tomshil und Genossen Weigl bereits gesagte Zusage zu verteidigen, damit die Personalkommission noch im Laufe der zweiten Hälfte des Monats März einberufen werde.

Diese Deputation hatte unter Führung des Genossen Scherbaum noch nachmittags am 5. März bei dem obgenannten Herrn vorgesprochen und die Zusage erhalten, daß die Personalkommission zu dem angegebenen Termin einberufen werden wird. Gleichzeitig hat unter Führung des Genossen Grüll eine Deputation die Ausschreibung der Wahl zu Arbeiterausschüssen urgiert, welches auch zugesagt wurde. Mit hoffnungsvoller Druff sahen die Vertreter des Personals nach Hause, daß ihnen bald die Gelegenheit eröffnet werden wird, um über ihre Standeslage vor dem richtigen Forum in Gegenwart der Vertreter der Direktionen ihre berechtigten Klagen, Wünsche und

Beschwerden vorbringen zu können in der Anwartschaft, daß dieselben auch die gebührende Berücksichtigung finden werden.

Dieser Zeitpunkt wurde deshalb gewählt, damit noch genügend Zeit vorhanden sei, die vorgebrachten Wünsche gehörig zu überprüfen und beim Juliananzenent zu berücksichtigen. So wohlgemeint als jedoch die Intention der Personalkommissionsmitglieder war, so kam es doch zu der versprochenen Einberufung nicht im Monate März, auch nicht in den Monaten April und Mai, sondern es wurden die Verhandlungen gegen den Willen der Personalvertreter bis zum 8. und 9. Juni hinausgeschoben. Als Grund dieser Verzögerung wurde angegeben, daß zuerst der Vorsitzende der Personalkommission Herr Direktor Kaizl an einem Fußleiden erkrankte, nach seiner Genesung der Herr Oberinspektor Dr. Domene go rfrankte und dann später wieder eine Deputation der gewählten Beamtenvertreter erschienen sei und die Wahl von Delegierten und Ersatzmännern angebrocht verlangt habe, wodurch sich neuerlich die Ausschreibung der Wahl verzögert habe.

Nachdem dieses Begehren im Sinne des Artikels 16 des Personalkommissionsstatuts begründet sei, so mußte die Wahl von Delegierten und Ersatzmännern in jeder Gruppe vorgenommen werden.

Der Artikel des Personalkommissionsstatuts bestimmt folgendes:

Der Vorsitzende der Personalkommission hat über die an diese gemäß § 6 des Statuts erfolgte Zuweisung einer Angelegenheit zunächst (abgegeben von dem im folgenden Artikel 17 behandelten Fall) nach § 7 des Statuts die Wahl von Delegierten der gewählten Mitglieder zu veranlassen.

Zu diesem Zweck wird derselbe die gewählten Mitglieder und Ersatzmänner derjenigen Gruppen von Angestellten (§ 2, lit. a bis o des Statuts), welche an der betreffenden Angelegenheit interessiert sind, unter kurzer Angabe der wesentlichen Punkte der Verhandlungsgegenstände auffordern, binnen längstens 14 Tagen von der Zustellung ab einen Delegierten und einen Ersatzmann unter sich zu wählen. In jeder Gruppe wird eines der Mitglieder mit der Leitung und Durchführung dieser Wahl vom Einberufer betraut. Jedes gewählte Mitglied und jeder Ersatzmann hat hierbei eine Stimme und es entscheidet die einfache (relative) Stimmenmehrheit, bei Stimmengleichheit das Los.

Das Ergebnis der Wahl wird von den mit der Leitung und Durchführung der Wahl betrauten Mitgliedern unter Anschluß der gesammelten Stimmzettel dem Einberufer bekanntgegeben und wird derselbe im Falle der Stimmengleichheit durch das Los die Entscheidung veranlassen.

Der Vorsitzende der Personalkommission wird die ihm demzufolge namhaft gemachten Delegierten zur Verhandlung, welche in solchen Fällen in Wien stattzufinden hat, einberufen und derselben auch die drei ernannten Mitglieder der Sektion für Beamte, Unterbeamte oder Diener beiziehen, je nachdem Delegierte aus Gruppen der Sektion für Beamte, Unterbeamte oder Diener berufen worden sind. Falls ernannte Mitglieder verhindert sind, treten fallweise deren Ersatzmänner der Reihenfolge nach an ihre Stelle.

Durch eine später mit den Beamtenvertretern gepflogenen Aussprache wurde festgestellt, daß die Wahl von Delegierten nicht von ihnen direkt verlangt, sondern auf Grund eines ihrer Gruppe anlässlich einer Vorprache gemachten Vorschlages nur zugestimmt wurde, um den Verhandlungsapparat zu vereinfachen und um nicht alle Personalkommissionsmitglieder zu den Verhandlungen einberufen zu müssen.

Wiewohl nun feststand, daß der Delegierte und dessen Ersatzmann einberufen werden wird, hat man sich später wieder geweigert, auch den Ersatzmann einzuberufen mit der Motivierung, daß nach dem Statut der Ersatzmann erst nach dem Ausscheiden des Delegierten an seine Stelle zu treten habe.

Alle diesbezüglichen unternommenen Schritte vom Personalkommissionsmitglied Scherbaum und Genossen Weigl als Vertreter der Kontrolle blieben erfolglos.

Diese ablehnende und den Vertretern des Personals nicht im geringsten entgegenkommende Haltung der Südbahnfunktionäre gab gleich nach Eröffnung der Sitzung auch den berechtigten Anlaß zu einer herben Kritik.

Man wollte trotz der den Vertretern gemachten Zusage die Sitzung so lange als möglich hinausschieben und als dies absolut nicht mehr ging, hat man den § 16 des Statuts mit der Wahl von Delegierten entbeht, welcher dieses unaufrichtige Spiel noch etwas verlängern half.

Daß die Südbahnverwaltung im Jahre 1908 nahezu neun Millionen Defizit hatte, ist allbekannt, ebenso daß es bei der heurigen Generalversammlung der Südbahn am 29. Mai sehr stürmisch zugeht.

Ein großer Teil der Aktionäre, unter Führung des Herrn Aktionärs Lucian Bruner, machte bei der Generalversammlung Straval, weil die Herren schon seit Jahren mit Rücksicht auf den schlechten finanziellen Stand keine Dividende erhalten. Der Futtertrog ist daher für alle, die nicht direkt im Verwaltungsrat sitzen, leer und das können die Herren Aktionäre nicht verwinden.

Es ist ziemlich naheliegend, daß die maßgebenden Funktionäre der Südbahn zuerst die Generalversammlung der Gesellschaft hinter ihren Rücken haben wollten, bevor sie sich mit den Vertretern des Personals zusammensetzten und deren Klagen anhören wollten, die ja doch nur wieder darauf hinauslaufen, der Gesellschaft neue Lasten aufzubürden; auch ist ein jeder solcher hoher Funktionär noch lieber Direktor u. in Aktivität als im Pensionsstand. Diese vorstehende Argumentation hat man den Personalkommissionsmitgliedern anlässlich ihres Zusammentritts zwar nicht angegeben, aber es ist unschwer, sich die Sache selbst zusammenzureimen. Allerdings hätte es die Personalvertreter angenehmer berührt, wenn man von vornherein gleich die Wahrheit einbekannt und uns nicht zuerst monatelang gequält hätte.

Daß man bei einem Neun Millionen-Defizit keine großen und umfassenden Reformen schaffen kann, sieht ja auch der Dummste ein, und daß in einer solch kritischen Situation der Verwaltung die Pflicht erwächst, sparsam zu sein und keine unnötigen Ausgaben zu machen, auch das wird ein jeder einflussvolle Mensch begreiflich und berechtigt finden. Unsere unmaßgebliche Meinung über die Betätigung der Sparsamkeit geht nur dahin, daß, wenn man zu diesem Schritt durch die Macht der Verhältnisse gezwungen wird, daß aber diese Sparsamkeit sich gleichmäßig über alle Schichten der Bediensteten erstrecken soll und nicht, daß man zuerst unten bei den Armen der Armen zu sparen beginnt.

Wenn die Verwaltung fortwährend über ihren Geldmangel jammert, dann soll sie eben gleichmäßig bei allen sparen, und es wird dann niemand über eine Bevorzugung eines anderen und seine gleichzeitige Benachteiligung klagen können. Werte Genossen! Am besten haben nur diejenigen abgeschnitten, die bei der allgemeinen Regulierung den Mund am weitesten aufmachen und sich nicht beschämen in die Ecke drücken. Ein altes Sprichwort sagt: „Wohlgemeintheit ist eine Fier, doch weiter kommt man ohne ihr.“ Alles, was nicht auf den ersten Ansturm erungen wurde, sondern nur in einem Versprechen gipfelt, welches innerhalb eines bestimmten Zeitraumes zu regeln versprochen wird, ist nichts wert, wie Sie sich auf Grund des Zirkulars 385 selbst überzeugen können. So heißt es im Punkt 5 der allgemeinen Bestimmungen: Im Laufe des Jahres 1908 wird eine neue Einteilung der Stationen, beziehungsweise Strecken in die einzelnen Quartiergeldgruppen erfolgen, so weit dies durch die gepflogenen Erhebungen begründet erscheint. Eine neue Normierung der Urlaube, Diäten, Ueberließungspauschalen und Gehälter wird im Laufe des Jahres 1908 erfolgen.

Was ist von allen diesen Versprechungen eingelöst worden? Bis auf ein im Vorjahre erschienenen Zirkular, welches die Urlaube neu normierte, nichts Nennenswertes. Welchen Sturm des

Entrüstung dieses neue Urlaubsnormale in allen Kreisen der Be-

Das sich nach einer jeden Regulierung bei einem solch großen Stand von Bediensteten mit allen möglichen Jahrgängen und langen vorherigen Vorrückungsfristen große Mängel, Härten und Zurücksetzungen ergeben, respektive vorzukommen, ist eben unvermeidlich, wenn man nicht einen jeden Bediensteten auf Grund seiner zurückgelegten Dienstzeit in das neue Schema einreißt, sondern ganz schablonenhaft in die nächsthöhere Gehaltsstufe versetzt und dabei die Anzahl der Dienstjahre des in derselben Gehaltsstufe schon länger dienenden Bediensteten unberücksichtigt läßt. So haben alle vom Jahrgange 1882 zurückliegenden Oberkondukteure nur 2000 Kr. Gehalt, ebenso auch die Zugbegleiter bis auf zwei oder drei Ausnahmen. Die 2000 Kr.-Stufe bildet für die Oberkondukteure gegenwärtig überhaupt die höchste erreichte Stufe trotz 37jähriger Dienstzeit. In anderen Dienststufen wird dieser Gehalt in der Hälfte der Dienstzeit erreicht, was wir imstande sind, sofort nachzuweisen. In zehn Jahren hat ein Unterbeamter einer anderen Dienststufenkategorie 1600 Kr. Gehalt erreicht, die Oberkondukteure mit 22 Dienstjahren haben noch 1400 Kr. Dieses Argument, daß die Verwaltung kein Geld hat, klingt daher für die Zugbegleiter wie ein Hohln. Wenn man kein Geld hat, dann soll man eben gerechterweise für alle kein haben, aber nicht nur für eine Kategorie, die den schwersten verantwortungs- und gefährlichsten Dienst leistet.

Die Ausgleichung dieser Härten und Berücksichtigung aller dieser älteren Jahrgänge in den gleichen Gehaltsstufen durch ein außerordentliches Avancement wäre nur ein Gebot der Gerechtigkeit, ohne daß es nennenswerte Lasten der Gesellschaft aufbürden würde.

Die ausständige Regelung der Quartiergelder wurde urgiert, wobei eventuell die Verechtigung dieses Verlangens durch die gezahlten teuren Mietpreise und schlechten Wohnungen kommissionell durch die Beiziehung eines Vertrauensmannes des Personals erhoben werden können. Und nun, Kollegen, fragt euch, warum gerade ihr so stiefmütterlich behandelt worden seid. Die Antwort könnt ihr euch gleich selbst darauf geben. Weil die Organisation der Zugbegleiter viel zu schwach und zu wenig ausgebaut ist. Von den Oberkondukteuren und Zugbegleitern ist nur ein ganz kleiner Prozentsatz in der Organisation, daselbst ist bei den Personenzugkondukteuren der Fall. Gerade diejenigen, die den Monatsbeitrag am ehesten zahlen könnten, die zahlen nichts und überlassen die Aufbringung von Monatsbeiträgen zur Erhaltung und Leistung der Organisation den armen und minderbemittelten Bediensteten des Standes.

Kollegen, wenn ihr haben wollt, daß eure gerechten und berechtigten Wünsche endlich einmal von seiten der Verwaltung Gehör finden, dann gibt es kein anderes Mittel, als daß ihr sofort alle ohne Ausnahme der Organisation beitreten, und zwar diejenigen, die es bis jetzt noch immer verabsäumt haben. Wenn ihr eine feste geschlossene Masse bildet, die hinter euren gewählten Vertretern steht, dann werdet ihr künftighin bei einer kraftvollen energischen Vertretung eurer Interessen gewiß jene Berücksichtigung erfahren, die euch vermöge eures verantwortungsvollen Dienstes gebührt.

Inland.

Sorgen der Südbahnpriorität. Den Herren Südbahnprioritäten erwachsen aus der Defizitwirtschaft der Südbahn schwere Sorgen. Herr Lacombe, der an der Spitze der französischen Geldmänner steht, findet es daher angeeignet, in der „Neuen Freien Presse“ folgenden Stoßseufzer von sich zu geben:

„Ich bin weit davon entfernt, zu glauben, daß die Ausgabenbudgets der Südbahn nicht reduziert werden könnten, man kann vielmehr annehmen, daß die Südbahnverwaltung, wenn sie sich durch die Notwendigkeit gezwungen sehen wird, die Mittel finden wird, um gewisse Ersparungen zu machen, damit auf diese Weise die Opfer vermindert werden könnten, welche man den vierprozentigen Obligationären auferlegen muß.“

Herr Lacombe wünscht also, daß bei der Südbahn gespart werde, damit die Geldmänner am Gotteswillen befriedigt werden. Glücklicherweise wird das organisierte Personal dafür zu sorgen wissen, daß die Spartheorie des Herrn Lacombe nicht allzu reife Früchte zeitigt.

Aus dem Staatsbahnräte. Unter den der letzten Sitzung dieser Körperschaft vorgelegenen Anträgen verlangt auch ein solcher die Auffstellung eines mehrjährigen Programms für die Wohnungsfürsorgeaktion zugunsten des Staatsbahnpersonals unter Bedachtnahme auf die bisherige Rückständigkeit der nordöstlichen Linien und Durchführung dieses Programms nach Sicherstellung ausreichender Geldmittel. Sektionschef Dr. Röll erklärte, daß bisher für die Beschaffung gesunder und billiger Mietwohnungen für das Eisenbahnpersonal der Staatsbahnen ungefähr 12 Millionen Kronen aufgewendet worden seien, und daß die für die Periode 1909 bis 1913 ein umfassendes Programm für die Fortsetzung der Wohnungsfürsorgeaktion aufgestellt worden sei. Dr. Ellenbogen richtete an das Eisenbahnministerium das Ersuchen, in die Direktionsbahnräte auch Vertreter der Arbeiter zu berufen. Sektionschef Dr. Röll erklärte hierzu, daß das Eisenbahnministerium nach Inkrafttreten des Statuts für die Direktionsbahnräte bei Ausübung seines freien Ernennungsrechtes auf die Wahl von Persönlichkeiten Rücksicht nehmen werde, denen der Beruf zuerkannt werden könne, die Interessen der Arbeitererschaft zu vertreten. Zu dem Antrage des Mitgliedes Exner, betreffend Mitteilung über den Stand der vor längerer Zeit mit dem Ministerium für Kultur und Unterricht eingeleiteten Verhandlungen hinsichtlich der zur Vor- und Fortbildung der Eisenbahnbeamten notwendigen Einrichtungen führte Sektionschef Dr. Röll aus, daß die in einer früheren Session des Staatsbahnrates angekündigte Enquete über die Frage der Vorbildung des Personals für den mittleren Eisenbahnbetriebs- und Verwaltungsdienst im Vorjahre stattgefunden habe. Auf Grund der Ergebnisse dieser Enquete sollen einjährige Kurse für Abiturienten der Mittelschulen in der erforderlichen Anzahl, und zwar am Sitze der Staatsbahndirektion errichtet werden. Die sukzessive Errichtung solcher Kurse ist vom Schuljahre 1910 ab in Aussicht genommen.

Der Schluß der Parlamentsession, das ist nun das Ergebnis der tschechischagrarischen Obstruktion. Da die neue Parlamentsession wahrscheinlich erst wieder im November beginnen dürfte, so sind die Hoffnungen der Völker Oesterreichs neuerdings einer längeren Geduldsprobe unterworfen. Daß die Herren Schusterschij und Praxschek in so frivolster Weise alle Volksnotwendigkeiten unterbinden konnten, daran trägt freilich auch die Regierung einen guten Teil der Schuld. Bei einiger Energie und staatsmännischer Klugheit des Herrn v. Wienert hätte es nämlich durchaus nicht dazu kommen müssen, daß

man das Parlament mitten in der Arbeit nach Hause schickt, und die „Arbeiter-Zeitung“ kennzeichnet die Situation zutreffend, wenn sie wie folgt urteilt:

Das Parlament repräsentiert den Willen von mehr als fünf Millionen Wählern und die Partei des Herrn Schusterschij wird, wenn es hoch geht, hunderttausend Wähler besitzen. Und weil Herr v. Wienert die Vor- und Zudringlichkeit des Herrn Schusterschij nachgerade zu viel geworden war, deshalb mußten die Völker ihr Parlament verlieren, um seine schaffende Tätigkeit kommen, ihrer Ansprüche auf die Tätigkeit der Volksvertretung verlustig gehen? Was wäre auf das Begehren des Herrn Schusterschij die richtige Antwort gewesen? Nachgeben? Nein! Davonlaufen? Noch weniger! Sondern ein Ministerpräsident, der sich seiner Verantwortlichkeit bewußt ist und seiner Würde eingedenk, der hätte für Herrn Schusterschij die einzig richtige Antwort wohl gefunden: daß ich in seine unverflorene Obstruktion grundsätzlich heimgezahlt wird. Die ganze Welt sagt es: Eine so mutwillige Obstruktion hat man noch nie erlebt; denn Herr Schusterschij hat, wie wir es gleich definierten, die Dringlichkeitsanträge einfach eingebracht, weil sich ein Preis für die Zurückziehung schon finden werde. Die herausfordernde Freiheit dieser Arbeitsstörung war es ja, die den Herrn Schusterschij immer kleinlauter und kleinmütiger gemacht; er prüft wirklich schon aus dem letzten Loch. Ein Stoß noch, und er wäre fertig gewesen, seine Obstruktion wäre in nichts zerfallen. Hätte Herr v. Wienert, statt das Haus, das doch nichts verbrochen und zu genau siebenundneunzig Prozent für die Arbeit war, statt dieses arbeitswilligen und arbeitsfreundigen Haus nach Hause zu jagen, Herrn Schusterschij den Kampf erklärt: in einer Sitzung wäre diese lumpige Obstruktion zusammengebrochen, wenn sie den Beginn des Kampfes überhaupt abgewartet hätte. Niemals war die Situation für die Arbeitswilligen günstiger. Aus der Obstruktion der Slawischen Union war zum Schluß die Schusterschij-Obstruktion geworden; von den hundertzwanzig Obstruktionisten blieben ausgerechnet siebzehn übrig. Das Obstruktionstheater war desorganisiert und demoralisiert; kein Wunder, denn für eine so ungeheure Sache wie die, die sie vertrat, ist ja Elan, Leidenschaft, Disziplin nicht zu mobilisieren. Dann hätte Herr v. Wienert seine Auffassung wirklich durchgesetzt: der Obstruktion nicht einmal den Finger zu reichen, ihr keinen Fuß breit entgegenzukommen, mit ihr aber doch fertig zu werden. Dann wäre er ein Mann gewesen und hätte sich als Staatsmann erprobt: wenn er der frivolsten Obstruktion den Herrn gezeigt hätte. Das ist nicht immer möglich, denn eine Obstruktion kann auch so stark sein, daß gegen sie weder Entschlossenheit noch die sachliche Notwendigkeit aufkommt. Aber diese Obstruktion war spielend zu bewältigen, diese Obstruktion hätte eben nicht fortgeführt werden können, wenn man nur ein bißchen Ausdauer, nur einen Funken entschlossener Kraft gehabt hätte. Vor der Schusterschij-Obstruktion davonzulaufen: das ist, weiß Gott, eine rechte Affenscheide.

Mit Ausnahmemaßregeln kann jeder Esel regieren, meinte Cavour. Mit der Obstruktion nur fertig werden zu können, indem man das Parlament nach Hause schickt — das trifft auch jeder, dazu muß man nicht Wienert heißen.

Ueber die Bildungsarbeit der Wiener Parteiorganisation veröffentlicht der Sekretär des von der Parteileitung subventionierten Unterrichtsausschusses, Genosse H. Danneberg im „Kampf“ einen sehr interessanten Artikel, dem wir folgendes entnehmen: In Wien existieren heute in 16 von den 21 Bezirken (Stadtteilen) Bezirksunterrichtsorganisationen, von denen 13 eigene (gemietete) Lokale besitzen, die jährlich 20.000 Kr. kosten. Diese Unterrichtsorganisationen haben von den angeschlossenen politischen, gewerkschaftlichen und anderen Organisationen Beiträge ein, die zwischen 1 S. per Mitglied und Monat und 2 S. per Mitglied und Woche schwanken. Wer in einem Bezirk einer den Unterrichtsbeitrag entrichtenden Organisation angehört, ist zum Besuch aller in irgend einem der Bezirke stattfindenden Veranstaltungen berechtigt. Der zentrale Unterrichtsausschuß, der seit November 1908 besteht, bestreitet seine Verwaltungskosten aus den Subventionen der Reichs- und der niederösterreichischen Landesparteivertretung sowie der Differenz zwischen den Vortragshonoraren, die er einhebt und die er auszahlt. So werden auch die Spesen für die den Jugendlichen kostenlos vermittelten Vorträge gedeckt. Der Unterrichtsausschuß, der die Vortragsvermittlung immer mehr „monopolisiert“ hat, vermittelte von Anfang November 1908 bis Ende Juni 1909 insgesamt 1216 Vorträge, wovon 569 an Gewerkschaften, 338 an die Unterrichtsorganisationen und die wenigen noch bestehenden Bildungsvereine, 140 an Jugendorganisationen. Die Vorträge verteilen sich nach Themen: Sozialismus und Sozialpolitik 309, Geschichte und Politik 174, Regitationen 115, Philosophie, Jurisprudenz u. s. w. 103 und so fort. Ferner veranstaltete der Ausschuß 60 Vortragszyklen, wovon 46 in den Unterrichtsorganisationen, 53 in Wien und 7 in der Provinz. An Elementarunterricht, Schmitzzeichen, Stenographiekurse und dergleichen veranstaltete die Wiener Arbeitervereine per Saison etwa 100. Der Unterrichtsausschuß verfügt über 50 bis 60 geschulte und verlässliche Referenten.

Seit 1904 besteht die vom wissenschaftlichen Verein „Zukunft“ gegründete und geleitete Wiener Arbeiterschule, eine Fachschule für Sozialwissenschaften mit sorgfältiger Auswahl der Schüler.

Die Schule wird von der Gewerkschaftskommission und den Gewerkschaften erhalten, die Teilnehmer zahlen 2 Kr. Schulgeld per Semester. Der Kurs umfaßt zwei Jahrgänge — vier Semester, in denen allgemeine Staats- und Gewerkschaftslehre, Volkswirtschaftslehre, Geschichte des Sozialismus und österreichisches Recht gelehrt werden. Als Lehrer fungieren unter anderen die Genossen Abgeordneter Dr. Kerner und Dr. Otto Bauer. Am Unterricht nehmen insgesamt etwa 100 Schüler teil, die im Alter von unter 20 bis zu 60 Jahren stehen. Diese Schüler sind Funktionäre der Partei- und Gewerkschaftsorganisation, auch sind mehrere Gewerkschaftsbeamte darunter.

Man wird dem Wiener Unterrichtsausschuß das Zeugnis nicht versagen können, in der kurzen Zeit seines Bestehens sehr viel für die in Oesterreich doppelt notwendige theoretische Durchbildung der Genossen geleistet zu haben.

Ausland.

Die größte Gewerkschaft der Welt. Der deutsche Metallarbeiterverband in Deutschland zählte am Ende des Jahres 1908 nicht weniger als 362.073 Mitglieder, die in 436 Verwaltungsstellen (Ortsgruppen) organisiert waren. Im Berichtsjahr 1908 erfolgten 98.178 Neueintritte, 6670 Uebertritte und 3459 vom Militär Zurückgekommene, insgesamt ein Zuwachs von 108.407 Mitgliedern. Die Gesamteinnahmen betragen im letzten Jahre 10.254.659 Mk., die Gesamtausgaben 10.914.833 Mk. Das Verbandsvermögen in den Haupt- und Lokalkassen betrug 5.883.290 Mk. oder 16 2/4 Mk. per Kopf und Mitglied.

Infolge der wirtschaftlichen Krise in Deutschland, die im Jahre 1908 ihren Höhepunkt erreichte, verdoppelten sich nahezu sämtliche Ausgaben und stehen natürlich an erster Stelle die Ausgaben für die verschiedenen Unterstützungszweige. So sind die Unterstüngen von 3.917.355 Mk. im Jahre 1907 auf 7.126.544 Mk. im Jahre 1908 gestiegen.

Vor allem ist die Arbeitslosenunterstützung gewachsen; sie stieg von 952.820 Mk. auf 3.093.559 Mk., das heißt auf mehr als das Dreifache und mußte diesmal an 20 Prozent aller Mitglieder gewährt werden, gegen 8 1/2 Prozent im Vorjahr. Die Krankenunterstützung wuchs von 2.152.565 Mk. auf 3.049.748 Mk.

Der wirtschaftliche Kampf unserer deutschen Kollegen stand im Jahre 1908 fast vollständig im Zeichen der Abwehr; die Unternehmer wollten von den Riesengewinnen der verflochtenen Jahre auch im Krisenjahre nichts missen und benutzten die für die Arbeiter schwierige Situation und sperrten in 36 Fällen 21.517 Metallarbeiter aus. Trotz des schlechten Geschäftsganges in der deutschen Metallindustrie und trotz der großen Fluktuation der Verbandsmitglieder konnte der gewaltige Riese „der deutsche Metallarbeiterverband“ nicht niedergezogen werden. Im Gegenteil, durch die verschiedenen Bewegungen des Verbandes wurden im letzten Jahre für 9247 Beteiligte Lohnerhöhungen von insgesamt 15.022 Mk. pro Woche erreicht und Lohnkürzungen in Höhe von 22.834 Mark abgewehrt.

Außerdem wurden aber noch für 6156 Personen Arbeitszeitverkürzungen in Gesamthöhe von 10.130 Stunden pro Woche und für weitere 725 Mitglieder die Abwehr von Arbeitszeitverlängerung um 3258 Stunden wöchentlich erkämpft, das sind 696.176 dem Kapital im Jahre abgerungene Stunden. Nebenbei wurde noch eine ganze Reihe von Erfolgen errungen, respektive Mißstände beseitigt, Tarife geschlossen u. s. w., so daß die Gesamterfolge nahezu 2.000.000 Mk. Lohngehalte betragen.

Noch gewaltiger als die Anzahl der Mitglieder ist die Auflage des allwöchentlich erscheinenden Fachblattes „Metallarbeiterzeitung“, das eine Auflage von 388.800 Exemplaren hat.

Welch kolossale Fülle von geleisteter gemeinsamer Arbeit drücken sich in diesen imposanten Zahlen aus! Eine gut organisierte und gut geleitete Armee von 362.073 Metallarbeitern steht kampfbereit, um für sich und die Seinen Arbeit und Verdienst für die Zukunft zu sichern.

Das türkische Parlament gegen die Gewerkschaften. Mit großer Mehrheit hat die türkische Kammer nach lebhafter Debatte einen Gesetzesentwurf beschlossen, der den türkischen Arbeitern die Gründung von Gewerkschaften verbietet! Die kraftvolle Demonstration, die am 19. Juni in Saloniki von 28 gewerkschaftlichen, sozialistischen und genossenschaftlichen Organisationen veranstaltet wurde, hat auf die jungtürkische Regierung also keinen Eindruck gemacht. Der Minister des Innern, Ferid Pascha, der im Parlament gegen die Koalitionsfreiheit der Arbeiter sprach, hat den Sieg davongetragen über die armenischen Abgeordneten, die sich sofort mit aller Energie gegen Ferid Pascha gewandt hatten.

Die reaktionäre Haltung der Regierung und der Parlamentsmehrheit wird über kurz oder lang schon die erforderliche Korrektur bilden. Dafür bürgt die Kraft, die in der türkischen Arbeiterschaft schlummert. Existieren doch bereits Gewerkschaften der griechischen Zigarettenpapierarbeiter, Seisenarbeiter, Handlungsgehilfen, Schneider, Buchdrucker, Tischler, Marmorarbeiter, Schuhmacher, Tabakarbeiter, Arbeiter der Staatsmonopole, städtische Arbeiter, ferner der jüdischen Seisenarbeiter, Handlungsgehilfen, Schneider, Tischler, Marmorarbeiter, der bulgarischen Buchdrucker, türkischen Eisenbahnarbeiter, Gasarbeiter u. s. w. Den Fortschritt des Proletariats werden Ausnahme- und Snelgesetze in der Türkei ebensowenig aufzuhalten vermögen, wie das in anderen „Kulturländern“ der Fall gewesen ist.

Aus der deutschen Eisenbahnerbewegung. Die Eisenbahner in Baden, die bisher in zwei Verbänden getrennt waren — dem Süddeutschen Eisenbahnerverband (den freien Gewerkschaften entsprechend) und dem Badischen Eisenbahnerverband (unter christlichem Protektorat) — haben jetzt den Weg zu einem gemeinsamen Vorgehen gefunden; die badische Eisenbahndirektion hat es mit ihrer finanzpolitischen Taktik dahin gebracht, daß die beiden sich bisher schärf bekämpfenden Organisationen nunmehr, wenn auch nicht formell, so doch faktisch, zusammengeweiht sind.

Lebhaften Beifall verzeichnet der Bericht an der Stelle, wo vom Genossen Schwall, dem Gauleiter des süddeutschen Verbandes, gesagt wurde: Die Arbeiter müssen wissen, daß sie eine Klasse bilden und als solche den Klassenkampf zu führen haben. Die Freude darüber, daß es den bisherigen proletarischen Widerparten der Berufsorganisation endlich gelungen ist, gemeinsam eine Aktion gegen die Regierung zu unternehmen, lang aus allen Röhren. Und hinweisend auf die empörenden Vorgänge im Volksbrandschlagungstempel zu Berlin, riefen die badischen Eisenbahner: Schreiten wir auf dem gesunden Weg weiter, so bilden die Eisenbahner eine Macht, mit der die Generaldirektion rechnen muß!

Ihr nächstes Aktionsprogramm formulierten sie in nachstehender Forderung:

1. Durch das Festhalten der Großherzoglichen Generaldirektion an dem § 9, Absatz 1, sind eine große Anzahl von Arbeitern gegenüber ihrem jetzigen Einkommen empfindlich geschädigt. Sämtliche Arbeitervertreter bebauern lebhaft diese Stellungnahme der Großherzoglichen Generaldirektion und ersuchen das Großherzogliche Ministerium, einer Schädigung der Einkommen dieser Kategorien seine Zustimmung zu versagen.

2. Trotz der verschiedenen Ausführungen der Großherzoglichen

Generaldirektion über die Möglichkeit der Akkordarbeit auch für die Arbeiter, sind die Arbeitervertreter dennoch der Ansicht, daß für die Eisenbahnwerkstätten als Reparaturwerkstätten das reine Taglohnsystem das vorteilhafteste sei.

Die Arbeitervertreter ersuchen deshalb das Großherzogliche Ministerium, das reine Taglohnsystem ohne Kürzung der derzeitigen Bezüge eintreten zu lassen, solange dieses nicht möglich ist, das neue Akkordsystem unseren Anträgen entsprechend einzuführen.

Diese öffentliche Kundgebung schloß sich unmittelbar an eine Konferenz an, die der Generaldirektion der badischen Staatsbahnen endlich einmal mit den Arbeiterausschüssen aller Eisenbahnwerkstätten in Karlsruhe abgehalten hat, insbesondere um über die Frage der Abschaffung der Akkordarbeit zu verhandeln. Diese wurde von den Arbeitervertretern, nachdem die Direktion in der neuesten Wertstättenordnung das reine Stücklohnsystem als Regel festlegen wollte, als ein Schwindelsystem charakterisiert. Die Regierung hatte nämlich am Schluß des vorigen Landtages wieder einmal — durch die wichtigen Anlagen der seit sechs Jahren gegen die schlimmen Zustände in den Werkstätten kämpfenden sozialdemokratischen Fraktion gezwungen — eine Besserung versprochen. Beim Nichtbegehen entpuppte sich dieser reformierte Akkordtarif, wie er von den Betriebsleitern in der Praxis angewendet wurde, als eine neue materielle Schädigung der Arbeiter. Und welche Antwort gab nun die Generaldirektion den endlich zur Audienz zugelassenen Arbeiterausschüssen? Die micklige Finanzlage des badischen Staates gestatte nicht eine Verbesserung der Einkünfte der Arbeiter. Man mußte hören, wie die Eisenbahner, ohne Unterschied der Partei, die volkswirtschaftliche Unfähigkeit der badischen Eisenbahnverwaltung, für die die Arbeiter büßen sollen, geißelten. Dann wird man verstehen, daß es der Auffassung dieser Proletarier entsprochen hätte, wenn unsere badische Kammerfraktion nach wie vor gegen das Budget gestimmt haben würde. Die Regierung unterließ es sogar, vielen Arbeitern der Betriebswerkstätte selbst denjenigen Teil des zu erhöhenden Einkommens im Effekt zuzuwenden, den selbst die bürgerlichen Parteien zu bewilligen sich bereit erklärten, weil es mit Rücksicht auf die erhöhten Beamtengehälter ein Gebot der Gerechtigkeit war.

Jetzt ist die Arbeiterschaft an der praktischen Arbeit! Die Alterspensionen der Eisenbahner in Frankreich. Der Senat nahm mit 251 gegen 7 Stimmen die Vorlage betreffend Alterspensionen der Eisenbahnarbeiter an. Bei der Beratung eines Abänderungsantrages, der den Arbeitern im Falle eines ungerechtfertigten Kontraktbruchs einen Teil der Pension entziehen wollte, stellte Ministerpräsident Clemenceau unter Hinweis darauf, daß dieser Abänderungsantrag das durch das Gesetz gewährleistete Recht zum Ausstand beschränkte, die Vertrauensfrage. Als infolge dessen der Antrag zurückgezogen wurde, zog auch Clemenceau die Vertrauensfrage zurück.

Aus dem Gerichtssaal.

Karambol auf einer Wegüberführung. Der Streckenwächter Franz Weinzettel der Südbahn hatte am 9. Februar 1909 bei der Wegüberführung nächst Diebling bei seinem Posten Nr. 10 Dienst. In einem Intervall zweier Züge von 6 Minuten öffnete er für einen aus neun Wagen bestehenden Leichenzug den Schranken. Ein mit Schotter beladener Wagen wollte gleichfalls noch über die Wegüberführung herüberkommen, blieb jedoch mit dem hinteren rückwärtigen Rade im Geleise stecken. Weinzettel wollte ihm aufhelfen, doch gelang ihm dies nicht, und er eilte daher dem aus Diebling herannahenden Personenzug entgegen. Er legte, das Haltsignal mit der Fahne gebend, 226 Schritte zurück. Der aus Diebling kommende Zug war zwar noch weit entfernt, doch nahm der Lokomotivführer das Haltsignal nicht wahr, und wurde der Eisenbahnzug trotz Betätigung der Bremse nicht mehr rechtzeitig zum Stillstande gebracht. Der im Geleise stecken gebliebene Wagen wurde von der Lokomotive erfasst und zertrümmert.

Weinzettel wurde nun beim k. k. Bezirksgericht Mödling mit der Beschuldigung angeklagt, er hätte im Sinne des Artikels 47 der Vorschriften für den Weichenwächterdienst sofort den aus Diebling herankommenden Zug bedecken, nicht aber mit der Wehebung des Verkehrsbehindernisses sich weiter beschäftigen sollen. Er wurde vom Bezirksgericht Mödling schuldig erkannt und zur Strafe des Arrestes von 24 Stunden verurteilt.

Bei der Berufungsverhandlung vor dem k. k. Landesgericht Wien wurde jedoch Weinzettel von der ihm zur Last gelegten Liebertretung gegen die körperliche Sicherheit freigesprochen. Im Sinne der vom Verteidiger des Angeklagten, Dr. Leopold Käß, ausgeführten Berufung nahm der Gerichtshof an, daß Weinzettel an dem Vorfall subjektiv kein Verschulden treffe, da er alles tat, um den Eisenbahnzug zum Halten zu bringen, und auch mit Grund annehmen konnte, daß ihm dies gelingen werde. Insbesondere hob das Berufungsgericht hervor, daß Weinzettel auch im Sinne der Instruktion gehandelt habe, als er vorerst, bevor er den Zug zum Halten zu bringen versuchte, sich um die Wehebung des Verkehrsbehindernisses bemühte, da die Instruktion ausdrücklich sagt, daß bei der Verschiedenheit der Verkehrsbehindernisse es dem richtigen Verstande der Bahnorgane überlassen bleiben muß, in jedem einzelnen Falle jene Maßregeln zu ergreifen, durch welche einerseits die Sicherheit des Verkehrs gewahrt, andererseits die Störung so rasch als möglich behoben werden kann.

Streiflichter.

Nachklänge zur Lauenburgeröffnung. Die stolzen thronenden Ansprüche sind verklungen, die Herrschaften sind in ihren bequemen Salonwagen wieder heimgekehrt, nur für die Eisenbahnbediensteten ist neue vermehrte Arbeit und — neues vermehrtes Elend zurückgeblieben. Insbesondere die größeren Domizilstationen bekommen ihren Teil davon ab. Wartet die Gesamtheit der Eisenbahner bereits mit großer Ungeduld auf die Durchführung der vorjährigen Zugständnisse — neue Automatik — endliche Durchführung der Lohnregulierung für das Taglohnpersonal, so harret das Salzburger Personal außerdem noch mit stummer Verzweiflung der endlichen Erledigung einer Lebensfrage: Der Erbauung von Personelhäusern. Seine Exzellenz der Herr Eisenbahnminister hat die schönen großen Hallen des Salzburger Bahnhofes bestiftigt. Er hat in den luxuriös hergerichteten Restaurationsälen, umgeben von einer Schar frohgelauter Festteilnehmer, die Eröffnung dieses großen Bahnhofes gefeiert. Daß aber jene Elemente, die die besten Obliegenheiten hier besorgen, die diesen Hallen erst Leben und Wert geben, in stummer Angst jedem Monats- und Quartalswechsel entgegensehen, weil dies entweder Zinssteigerung oder Kündigung und damit vermehrte Not und Entbehrung bringt, das mag Seiner Exzellenz nicht zum Bewußtsein gekommen sein. Sollte vielleicht doch eine Erinnerung daran, daß

die Salzburger Bediensteten unter dem kräftigen Druck der Verhältnisse seit Jahren mit Petitionen, Gesuchen und Deputationen um Erbauung von Personelhäusern bittlich waren, Seiner Exzellenz gekommen sein? Wahrlich, würdiger könnte die feierliche Eröffnung des Salzburger Bahnhofes nicht gefeiert werden als mit der ministeriellen Erledigung des seit anderthalb Jahren ausständigen Gesuches der Salzburger Eisenbahner im günstigen Sinne. Freilich, um das Unkengeträchze unserer bürgerlichen Politiker darf sich das Eisenbahnministerium hierbei nicht kümmern. Diejenigen sind in ihrem blinden Haß gegen alles, was mit der Arbeiterschaft in Verbindung gebracht werden kann, gegen jeden Fortschritt. Jedes sozialen Empfindens bar sind die Herren Dr. Stölzel und Dr. Sylvester, lediglich auf die Sicherung ihrer Macht bedacht. Während andere Städte die Erbauung von Wohnhäusern mit allen Mitteln fördern, Baugründe herschenken, ja selbst finanzielle Opfer bringen, in der richtigen Erkenntnis, daß dadurch auch die ansässigen Gewerbe- und Handelsleute Nutzen ziehen, stehen die Vertreter Salzburgs und der Vororte der Angelegenheit nicht nur tatenlos, sondern direkt feindselig gegenüber. Das Personal erwartet vom Eisenbahnministerium mehr soziale Einsicht als von Dr. Stölzel und Konsorten und knüpft insbesondere an den letzten Besuch des jetzigen Eisenbahnministers die Hoffnung einer günstigen Erledigung seines Gesuches. Die Mietpreise, hauptsächlich in den in Betracht kommenden Orten Isling und Snißl, steigen von Monat zu Monat und für familienreiche Bedienstete ist es gänzlich unmöglich, eine Unterkunft zu finden. Dabei sind die Eisenbahner den Brutalitäten einzelner Hausbesitzer wehrlos ausgeliefert. Rasche und ausgiebige Hilfe tut not, zumal jetzt durch den vermehrten Verkehr das vermehrte Personal absolut keine Wohnungen mehr finden wird. Möge das k. k. Eisenbahnministerium endlich dieser Misere ein Ende machen, wenn es nicht zur Katastrophe kommen soll. Diese Frage ist überreif zur Entscheidung und bis zur ausgiebigen Erfüllung wird nie der Aufstimmungen: Heraus mit den Personelhäusern! —

Zustände bei der Salzkammergut-Lokalbahn.

Man schreibt uns: In der letzten Nummer des „Eisenbahner“ erschien ein, von einer Frau verfaßter, Artikel, welcher die menschenwürdige Behandlung des Personales der S. K. G. L. B. von Seiten der Vorgesetzten beleuchtete. Es ist für das Personal zwar keine Ehre, daß die Öffentlichkeit erst durch die Mitteilungen einer Frau, von der geradezu an die Sklaverei erinnernde Behandlung der Bediensteten Kenntnis erhält. Daß von Seiten der Bediensteten in dieser Weise bis jetzt nichts geschehen ist, hat seinen Grund darin, daß die Bediensteten bis jetzt noch immer von den Gedanken befeuert waren, es könne doch vielleicht einmal einer der Herren von der Generalinspektion kommen und auch beim Personal Nachfrage halten, wie es eigentlich um die Verhältnisse desselben bestellt sei. Aber leider erwies sich diese Hoffnung als trügerisch. Es waren zwar schon einigemal solche Herren auf einer Inspektions-tour hier, aber ob dieselben, überwältigt von den Naturschönheiten, darauf vergessen haben, oder ob sie derartiges nicht zu ihrem Ressort zu rechnen haben, darüber sind sich die Bediensteten nicht klar. Sicher ist nur das, eine, daß die Bediensteten jedesmal um eine Enttäuschung reicher waren. Nun aber, nachdem schon die Passagiere auf die Zustände aufmerksam werden, sehen sich die Bediensteten veranlaßt, die Öffentlichkeit einigermassen von den Verhältnissen zu unterrichten. Ist die Behandlung von Seiten des Herrn Direktors schon eines Menschen unwürdig, so ist erst die Art und Weise in welcher der noch fast neugeborene Kontrolleur Burck den Bediensteten entgegenkommt, geradezu empörend.

Kommt zum Beispiel ein Bediensteter mit irgend einem Anliegen zum Herrn Direktor, so wird er von demselben, wenn es gut geht, zuerst angehört (was aber nicht immer der Fall ist) und dann auf alle mögliche Art gefrazzelt und schließlich zum Herrn Kontrolleur geschickt, welcher dann einfach, nach einigen hochnasigen Bemerkungen und kurzen barocken Worten demselben die Türe weist.

Vollkommen ungerechtfertigte Abzüge an Kilometergeld, Diäten u. s. sind bei diesen Herren keine Seltenheit und es scheint, als ob der Herr Direktor auch bezüglich der Strafen ganz unter dem Einflusse dieses Herrn steht, da seit dem Regime desselben die Strafen ganz willkürlich und ohne jede Rechtfertigung judiziert werden.

Auch haben sich schon Fälle ereignet, daß ein Bediensteter, wenn er sich schon aufraufte, um sich wegen nicht erhaltenen Diäten u. s. zu beschweren, ihm vom Direktor die Antwort zuteil wurde: „Ja wenn es ihnen nicht paßt, so kündigen sie halt den Dienst, übrigens wenden Sie sich an den Herrn Kontrolleur“. Dieser Ausdruck ist so ziemlich die einzige Antwort, welche man vom Herrn Direktor in jeder Angelegenheit haben kann. Ging dann der Bedienstete zum Kontrolleur und verlangte sein ihm laut Dienstordnung gebührendes Guthaben, so war die Antwort die: „Wissen Sie was, die Dienstordnung ist mir nichts, es wird einfach nichts gezahlt und damit basta. Uebrigens hab ich nicht Zeit, mich mit Ihnen herumzustritten, schauuns daß Sie weiterkommen“.

Ja, ist denn die Dienstordnung überhaupt nur geschaffen, um die Bediensteten bei der geringsten Ursache auf Grund derselben zu bestrafen und zu schikanieren, oder enthält dieselbe auch Rechte für das Personal? Diese Frage zu studieren, wäre für unsere Herren im Interesse des Betriebes viel wichtiger, als vieles andere.

Aus der Bahnerhaltungssektion Friesach. Von Tag zu Tag nimmt die enorme Teuerung aller Lebensmittel und sonstigen Bedarfsartikel zu und allerorts hört man darüber klagen. Man suchte teilweise auch das unter den Arbeitern herrschende Elend durch kleine, natürlich ungenügende Lohnaufbesserung zu lindern. Aber immer, ob es freiwillig oder zwangsweise geschah, immer tat man zu wenig. Und wenn irgend jemand unter den gegenwärtigen Teuerungsverhältnissen zu leiden hat, so die Eisenbahner und unter diesen wieder die Oberbauarbeiter, diese Stiefkinder des gesegneten Rades, ganz besonders. Zu dem wird gerade diese Kategorie von Eisenbahnern oft ganz und gar der Willkür einzelner Sektionsleitungen preisgegeben, wo dann wieder Protektion und Liebedienerei eine große Rolle spielt.

Die Bahnerhaltungssektion Friesach ist eine jener Arbeitsstätten, wo die Oberbauarbeiter unter den herrschenden Teuerungsverhältnissen furchtbar zu leiden haben; und doch finden sie kein Erbarmen. Vom 1. Jänner wurde eine Lohnhöhung auf den 1. Juli verschoben, nur ist der 1. Juli schon vorüber, aber die Arbeiter haben noch

immer nichts erhalten. Die leeren Versprechungen haben in ihnen, wenn auch geringe so doch Hoffnungen erweckt, die schließlich zur furchtbaren Enttäuschung führten. Hier haben die Arbeiter einen Schichtlohn von Kr. 2.20 bis Kr. 2.30. Wie soll damit eine Familie mit mehreren Kindern auskommen? Sind denn die Herren bei den grünen Äschen bei jeder menschlichen Regung? Oder haben sie ganz vergessen zu rechnen?

Und merkwürdig! Während man dem geschulten, einheimischen, deutschen und ständigen Arbeiter bei einer Dienstzeit bis zu 15 Jahren Kr. 2.20 höchstens, Kr. 2.40 an Schichtlohn bezahlt, bekommen die eingewanderten kroatischen Arbeiter, wo oft Leute dabei sind, die das Gleichgewicht eines Schlagkrampens nicht aufwiegen, Kr. 2.80 an Schichtlohn.

Und gerade in dieser Sektion besteht wieder der Mißbrauch, daß in dem seltenen Falle von Lohnaufbesserungen die älteren Arbeiter mit mehreren Dienstjahren leer ausgehen, junge Leute aber, solche, die Protektion haben oder sich zur Liebedienerei hergeben, vorrücken. Das muß den Einbruch erwecken, als wenn die Herren des Glaubens wären, die älteren Arbeiter kaufen die Lebensmittel billiger ein, als die Produktionskinder.

Wie weit gerade in der Bahnerhaltungssektion Friesach die Ausbeutung der Oberbauarbeiter geht, zeigt auch die bestehende Gepflogenheit bei Kampenwacht bei Verkehr von Hofjügen. Diese verkehren in hiesiger Strecke meistens um Mitternacht herum und da müssen die hierzu bestimmten Oberbauarbeiter eine Stunde vor Ankunft des Hofzuges auf dem ihnen zugewiesenen Posten sein. Eine Stunde benötigen sie, um auf ihren Posten zu gelangen, eine Stunde um wieder nach Hause zu kommen, und für diesen die ganze Nachtruhe raubenden Dienst bekommen sie dann drei Stunden geschrieben. Gerade als wäre es für einen Oberbauarbeiter ein besonderes Vergnügen, nach schwerer Tagesarbeit die Nachtruhe für diese miserable Bezahlung zu opfern, um dann wieder an mühevoller Tagesarbeit zu gehen.

Nur selten dringt ein Notschrei der Arbeiter dieser Sektion in die Öffentlichkeit; mögen diese Zeilen Herrn Inspektor Fenzl zu Gesicht kommen, und möge er sich endlich aufraffen und für diese seine Untergebenen, die sich unflügbar in verzweifelter Notlage befinden, einige Verbesserungen schaffen. Dringende Hilfe ist hier wirklich am Platze.

Aus der deutschradikalen Küche in Oberleutendorf. Aus der Stadt S. Gnaden wurde Kroj Inspektor der Salzburger Straßenbahnen, warum soll nun er nicht auch mit seinen Gnaden zu Ruh und Frommen der deutschen Organisation anderen helfen? Und so geschah denn, daß ein Herr Köllner, Sekretär und Landesvertrauensmann des Reichsbundes — seinerzeit einmal Kassier des Arbeiter-Bildungsvereines in Teplitz, noch in frischer Erinnerung wegen seines Unvermögens, zu unterscheiden zwischen Vereins- und Eigengeldern — ein ähnliches Plätzchen erhielt, wie gesagt, zu Ruh und Frommen des Reichsbundes. Denn Herr Köllner kennt überhaupt und braucht auch, dank der Busenfreundschaft des Inspektors Kraus der Bahnerhaltungssektion Komotau mit Kroj, wo ihn dieser unterbrachte, Dienststunden nicht zu kennen. Einmal fängt die Woche um 9 Uhr früh, aber erst Mittwoch, ein andermal gar erst um 1 Uhr nachmittags und dazu am Freitag an. Das richtet sich nach dem Bedürfnis von Regiearten für die nächsten Tage. Ja meist blieb unser deutsche Sekretär gar zirkel ein halbes Jahr krank, natürlich alles zu Ruh und Frommen des Reichsbundes deutscher Eisenbahner und seiner eigenen Tasche, aber zum Schaden der Krankenkassenglieder der k. k. Staatsbahnen. Ingeniert macht er sowohl während seines Krankheitsabendes, als auch während der eigentlichen Arbeitszeit seine Agitationsreisen, nimmt als Berichtserstatter sowohl an Gemeindevertretungssitzungen, die Tage lang dauern, als auch bei verschiedenen Festlichkeiten gldnast teil, trotzdem er schon seit 2. Februar 1909 Krankengeld bezieht. Von einem Oberkondukteur Großmann, Obmann des Reichsbundes, erzählen böse Zungen bezüglich Stundenpaßverrechnung noch schlimmere Dinge!

Da braucht es einem wirklich nicht wundern, daß bei Festlichkeiten Bier- und andere Buden von k. k. Bahnbediensteten gebaut werden. Auf allen Ecken und Enden Korruption. Leute am Oberbau können jahrelang treu dem Staate dienen, sie finden bei diesen Herrschaften keine Aufnahme, aber wenn man Schwiegersohn eines deutschnationalen Magazinmeisters ist, und heiße er auch nur Seemann, da kann man heute noch bei dem Vahr-Unternehmer Thiele in Ofpeg sein, so ist man morgen bei Herrn Kretschmer in Wiesa, der ja auch zu dieser Gruppe gehört, Bremser. Die Herren vertragen sich überall großartig, nur in der Station Eisenberg nicht. Hier belegen sie sich, angeblich mit Berechtigung, mit allen möglichen schönen Titulaturen, klagen sich bei Gericht, leisten gegenseitig demütig Abbitte, um sich vom frischen wieder zu beschimpfen. Aber den bekannten Kuhhandel betreiben auch sie alle zu Ruh und Frommen des Reichsbundes und der eigenen Tasche fröhlich und einig fort.

Zum diesjährigen Avancement auf der Südbahn wird uns fast gleichlautend von mehreren Lokomotivführern geschrieben: Wer das letzte Avancement näher betrachtet, kommt unwillkürlich zur Ueberzeugung, daß man höhererorts absichtlich bemüht ist, den alten Lokomotivführern, die jederzeit sehr wässerige soziale Fürsorge in der nachdrücklichsten Weise fühlbar zu machen.

Soviel uns aus den Berichten der Personal-Kommissionsmitglieder bekannt ist, waren diese immer bestrebt, den alten Dienern, die noch in den Jahren 1884 und 1885 angestellt wurden und die bei den Regulierungen in den Jahren 1897 und 1907 übergangen wurden, einige Vorteile in der Anrechnung von den zugebrachten Dienstjahren zu sichern, um den erlittenen Schaden wettzumachen. Trotz aller Bemühungen und förmlicher Bittgänge wurden wir abermals bitter enttäuscht. Dies alles als Dank und Lohn, daß wir uns durch das ganze Leben ehrlich für die Südbahn geplagt haben und bei dem aufreißenden Dienst in Ehren grau und alt geworden sind.

Bei einer demnächst stattfindenden ärztlichen Untersuchung wird man uns mit den demaligen kleinen Bezügen pensionieren und sehen wir infolgedessen einer traurigen Zukunft mit unseren Familien entgegen.

Dieses Kapitel der so oft gerühmten „väterlichen Fürsorge“ der Südbahngesellschaft, die gerade durch das diesjährige Avancement so recht zum Ausdruck gebracht wird, zwingt uns, den Kollegen allerorts, insbesondere den jüngeren Kollegen folgendes zuzurufen: Verlaßt euch

nicht auf Bitten und auf das Wohlwollen, sondern scharf auch viel ernster um die Fahne der Organisation.

Nehmt euch an uns ein Beispiel und daraus könnt ihr euer Urteil fällen.

Lacht euch nicht durch kleinliche Spenden und dergleichen weiter täuschen, denn es könnte euch in den alten Tagen dann genau so ergehen, wie es uns gegenwärtig geschieht.

Wenn man alt und ausgepreßt ist, dann ist man für die Südbahn wertlos. Unser letzter Ruf muß sein: Alles hinein in die Organisation!

Der Streik bei dem Bahnbau Friedberg-Aspang. Bei der Wechselbahn haben zirka 500 Arbeiter der Bauunternehmung Chicrici und Picha die Arbeit eingestellt, weil denselben bei der Auszahlung von den ohnedies niedrigen Löhnen noch Abzüge gemacht wurden, wozu die Firma nicht berechtigt ist.

Sparsystem bei der Südbahn. Vor uns liegt ein vom Dezember des Vorjahres datierter Erlaß der Bauverwaltung der Südbahn, bei welchem es sich um eine seitens einer Bahnerhaltungssektion angeführte Erhöhung der normierten Oberbaukosten handelt.

I. Oberbau. Die angeführte Erhöhung der Normierung wird nicht genehmigt und werden Sie namens der Bauverwaltung angewiesen, im Hinblick auf die vorgeschriebene Winterperiode nur mehr die allerdingen und unaußschießbarsten, lediglich im Interesse der Instandhaltung der Betriebssicherheit gelegenen Erhaltungsarbeiten vorzunehmen.

Sollte sich wider Erwarten eine größere Ueberschreitung des genehmigten Normierungsbetrages ergeben, so haben Sie sich stichhaltig zu rechtfertigen, wobei die Bauverwaltung schon heute bemerkt, daß in jenen Fällen, wo eine ershöpfende, beziehungsweise stichhaltige Begründung hierfür nicht erbracht werden kann, sie mit den strengsten Maßnahmen vorzugehen bemächtigt sein wird.

Die Bauverwaltung bemerkt ferner, daß sie bedauerlicherweise wiederholt wahrnehmen mußte, daß die Oberbaunormierung vielfach dadurch in unzulässiger und nicht zu verantwortender Weise belastet wird, daß die Erhaltungsarbeiten selbst bei vorgeschrittenster Winterzeit, somit in überaus unwirtschaftlicher Weise fortgesetzt werden, dies nur aus dem Grunde, um die Arbeiter überhaupt beschäftigen zu können, deren Stände in Verlehnung des tatsächlichen Bedürfnisses und in zu weit gehender Rücksicht gegenüber eventuellen, aus dem Winterbetrieb sich ergebenden Vorkommnissen größtenteils viel zu hoch bemessen werden.

Sie wollen daher die im Interesse der Deconomie zur unabwiesbaren Notwendigkeit gewordenen tunlichsten Reduktionen der hohen Arbeiterlöhne bewirken.

Nächstlich der von Ihnen angeführten Erhöhung der Oberbaunormierung wird bemerkt, daß dieses Verlangen jeder Verechtigung entbehrt, weil Ihre Sektion nicht die geringste Streckenvermehrung erfahren hat, und werden Sie daher namens der Bauverwaltung hiermit angewiesen, tunlichst sparsam vorzugehen.

Sichtlich der von Ihnen beantragten Umfontierungen gewisser a conto normierter Erhaltung bereits verrechneter Beträge auf das Baukonto (H. Geleise Wogen-Branzoll und Aspang-Blumau) behält sich die Direktion vor, noch vor dem diesjährigen Rechnungsabschluss hierauf zurückzukommen.

II. Hochbau.

Der Vortage der detaillierten Kostenanschläge für den Hochbau rücksichtlich derjenigen unaufschiebbaren Arbeiten, welche aus Betriebs- und Sicherheitsrücksichten dringend geboten sind, sieht die Direktion entgegen.

Die Bauverwaltung wünscht also, daß der Arbeiterstand im Winter reduziert wird. Sie weiß sich frei von humanitären Gefühlen und findet, daß die Arbeiter überhaupt nur fortgesetzt werden, um die Arbeiter beschäftigen zu können. Jedenfalls sind solche Erlasse wert, auch vom reisenden Publikum gelesen zu werden, damit es weiß, wie es mit der Verkehrssicherheit auf einer Bahn aussieht, wo nach solchen Grundrissen vorgegangen wird.

Zur Lohnverbesserung der Oberbauarbeiter der Oesterreichischen Nordwestbahn der Strecke Wien-Stockerau. Unter diesem Titel brachte „Der deutsche Eisenbahner“ in der „Folge“ vom 10. Juni 1909 unter „Eingesendet“ eine Notiz, nach der unser Genosse Engelmann, Obmann der Ortsgruppe Stockerau, in verschiedenen Versammlungen über die Bahnmeister wüßte geschimpft und den Oberbauarbeitern Gesuche „um Lohnreduzierungen“ (!!) zur Unterschrift vorgelegt hätte, was selbstverständlich auch bewilligt worden wäre, wenn nicht durch Einflußnahme von einer anderen Seite (natürlich deutschnationaler) eine Schädigung der Oberbauarbeiter hintangehalten worden wäre.

Diese von Anfang bis Ende erlogene, verleumderische Notiz wird samt dem Einsender selbst von der Schriftleitung des „Deutschen Eisenbahner“ am besten charakterisiert. Ihr mußte wohl der Inhalt schon von vornherein nicht ganz zimmerrein vorgekommen sein, und obwohl sie, wo es gilt, unsere Genossen zu beschimpfen und zu verleumden, nicht gerade wählerisch ist, ließ sie diese Notiz wohl auch mit nicht geringer Würdianna der

Charaktereigenschaften des ihr bekannten Einsenders nur unter „Eingesendet“ einrücken, für welche Rubrik die Schriftleitung keine Verantwortung übernimmt. Es ist klar, die Schriftleitung hatte den Wert der Notiz erkannt, um aber dem Einsender dem Gefallen dennoch zu erweisen, brachte sie sie zum Abdruck, indem sie gleichzeitig beteuerte, weder moralisch noch sonstige eine Verantwortung für die Verleumdung zu übernehmen. Dies würde den ganzen Fall schon genügend illustrieren.

Natürlich ist auch aus der famose Berichterstatter des „Deutschen Eisenbahner“ bekannt. Wir wissen auch, daß der Zweck der Notiz eigentlich eine kleine Denunziation aus persönlicher Nachsicht ist. Sonst hätte der seine Herr doch auch in den Versammlungen, wie es Männern geziemt, offen gegen Engelmann auftreten können. Nein, aber dazu war doch keine Ursache, denn, wie schon gesagt, die Notiz ist an A bis Z erlogen. Wie aber der Einsender diese Lügen erfand, ist nicht uninteressant. Genosse Engelmann besprach in der Versammlung in Korneuburg einen besonderen drastischen Fall von Arbeiterfreundlichkeit (!) eines deutschnationalen Streikbrechers in Stockerau, der tatsächlich ein Besuch um Lohnreduzierung verfaßte und einige unwissende Arbeiter zur Unterschrift bewog, mit dem Bemerkten, daß sie (natürlich die deutschnationalen Streikbrecher) eine Organisation nicht brauchen und sich selbst zu helfen verstehen; und in diesem Falle mußte erst das Eingreifen anderer die armen Teufel vor Schaden bewahren. Das die Wahrheit, aus der der deutsche Kecke eine so famose Verdrehung zu fabrizieren versteht. Wirklich, er dürfte zu den Jesuiten in die Schule gegangen sein. Natürlich schimpfte Genosse Engelmann auch nicht über die Bahnmeister im allgemeinen, die ja mit uns koalitiert sind, sondern unterzog nur das Benehmen einiger in der Umgebung Stockeraus bekannter deutschnationaler sein wollender Bahameister gegenüber ihren Untergebenen einer verdienten Kritik.

Und nun der Schluß: der Beamte Rieder in Spitzleren entblödet sich natürlich nicht, den ganzen verleumderischen Kohl dieses „Eingesendet“ aufzugreifen, um damit die Oberbauarbeiter das Gruseln vor Genossen Engelmann zu lehren. Es ist ja schließlich seine Sache, wie er dies macht, aber wir meinen, daß diese Art zur Hebung seiner Achtung wohl nicht beitragen wird. Denn erstens waren ja die meisten Arbeiter in den Versammlungen und haben mit eigenen Ohren die Ausführungen Engelmanns gehört und zweitens hat die Direktion Genossen Engelmann, der auf der ganzen Oesterreichischen Nordwestbahnstrecke bekannt ist, durch Verfertigungen und andere Maßregelungen ja förmlich geeicht. Baut aber der Herr Beamte auf die Dummheit der Arbeiter, dann hat er eben schlecht gerechnet — und sich nur an sich allein ein Beispiel genommen.

Wie Unglücksfälle entstehen können. Ein Reisender schreibt uns: Ich fuhr Sonntag früh mit Zug 313 von Wien weg; um mein Fahrziel zu erreichen, mußte ich in der Station Hadersdorf Lokalbahn auf Zug 3614 umsteigen, um ins Haupttal zu gelangen. Als Zug 313 von der Richtung Wien aus in die genannte Station einfuhr und die Passagiere im Aussteigen begriffen waren, ertönte der Ruf „Achtung!“ von einem Konduktor des Zuges 313. Im selben Moment fuhr der Zug, der von Krems kommt, auf das Geleise ein, das von den Reisenden des Zuges 313 unbedingt überschritten werden muß. Ich hatte meine zwei kleinen Töchter mit und außerdem noch Gepäck zu tragen. Die Folge war, daß ich, um die Kleinen vor einem Uebersahren zu schützen, das Gepäck zur Seite schleuderte und die Kinder aus dem Geleise reißer mußte. Der Assistent, der zur Zeit auf dem Bahnhof Dienst machte, gab, als ich ihn auf diesen Vorfall aufmerksam machte, daß es doch nicht erlaubt sein kann, daß zwei Züge zugleich einfahren dürfen (Meines Wissens ist es nach der Instruktion verboten oder nur dann gestattet, wenn ein Begleiter im Schritt dem Zuge vorausgeht), mir folgende Antwort: „Dann machen Sie Verkehrsdiene!“ Diese Antwort kann man als Reisender erhalten. Damit wird die Sache abgetan, ohne Rücksicht darauf, daß ich zwei Tage infolge der erlittenen Aufregung krank war.

Ich glaube, daß bei einer vernünftigen Anordnung, und zwar, daß der Zug, welcher von Krems kommt, der doch im ganzen 9 Kilometer von seiner Ausgangstation zurückzulegen hat, gewiß zur Zeit in Hadersdorf eintreffen kann, wenn seine Fahrzeiten um zwei Minuten nach vorne verlegt werden. Es wird dadurch vermieden, daß sich die dienstmachenden Beamten mit dem Publikum herumstreifen müssen, aber auch den Reisenden werden dadurch viele Aufregungen erspart, welches gewiß im Interesse des Verkehrs gelegen ist. Wir hoffen, daß eine löbliche k. k. Generalinspektion diese Kalamität endlich einmal abschaffen wird, da wir wissen, daß sich in dieser Station der gefährlichste Vorfall wiederholt ereignet.

Postbeförderung durch Manipulationskonduktoren. Die Manipulationskonduktoren von Leoben (Staatsbahn) überreichten am 26. Mai 1909 ein Gesuch an die Direktion Willach mit 32 Unterschriften. Es enthielt die Bitte um die Anordnung, daß der Postwagen in der Strecke Kleinreising-Annstetten wie im Winterturnus bei Zug 918, auch im Sommer bei diesem Zug beigestellt werde und nicht bei Zug 928. Hierdurch würde der Manipulationskonduktor von der Postmanipulation befreit.

Die Direktion Willach erkannte die Notwendigkeit der Entlastung des Manipulationskonduktors von der Post an und ordnete mit Zirkular Nr. 20019/5, vom 30. Mai an, daß in der Strecke Kleinreising-Annstetten die Post durch den Leobener Zugsführer besorgt wird.

Im Winterturnus lief wieder wie alle Jahre der Postwagen in dieser Strecke bei Zug 918 und heuer im Mai wieder bei Zug 928. Nun erhielten aber die Annstettener Zugsführer den Zug 918. Diese setzten alles daran, die leidige Post wieder abzuschütteln. Und siehe da, was voriges Jahr angeordnet wurde, wird heuer mit Zirkular Nr. 1010/5a, vom 26. Juni, wieder nahezu annulliert, obwohl die Verhältnisse ganz dieselben geblieben sind. Dieses Zirkular sagt: daß die Manipulationskonduktoren in genannter Strecke die Post zu besorgen haben. Nur in der Hochsaison, während welcher Zeit der Manipulant durch Gepäck und Eilgut voll in Anspruch genommen ist, wird die Postbeförderung dem Zugsführer übertragen. Die Zeit, in welcher die letzte Verfügung in Kraft tritt, bestimmt der Bahnamtsvorstand von Annstetten.

„Wasch mir den Pelz und mach ihn nicht naß,“ so kann man den letzten Passus bezeichnen. Der Herr Verkehrsinspektor I und der Vorstand von Annstetten haben dies zustande gebracht, letzterem sind die Manipulanten von Leoben ganz sicher so schimpfte, daß er es nicht schwer zuwege bringt, diese „Zeit der Hochsaison“ zu überleben. Kann er überhaupt beurteilen, ob der Manipulant im Zuge neben seinem Dienste der Eilgut- und Gepäckmanipulation die Post noch anstandslos besorgen kann?

Ihm ist es gewiß die Hauptsache, daß er die alljährlich von der Post bewilligte Remuneration sicher bekommt, welche die anderen verdienen müssen. Wir erkennen den Vorstand von Annstetten nicht als unparteiisch an und erwarten von der Staatsbahndirektion Willach die Aufhebung des Zirkulars 1010/5 vom 26. Juni 1909. Auch den Zugsführern soll die Post nicht aufgebürdet werden, der Postwagen mit Postorgan soll auch im Sommer mit Zug 918 laufen und hiemit würde die Sache am besten erledigt.

Dieses Hin- und Herhanteln der vorgelegten Dienststelle in ihren Anordnungen bei sonst gleichbleibenden Verhältnissen macht unter dem Personal einen sehr üblen Eindruck, es scheint dort nur auf den Zufall anzukommen, wie die Sache erledigt wird und welcher Beamte eine Zuschrift von der Strecke zu erledigen hat; das hat sich in diesem Falle deutlich gezeigt.

Die Forderungen des Verschubpersonals. Das Verschubpersonal bei den Eisenbahnen ist das am schlechtesten bezahlte, trotzdem gerade diese Kategorie von Angestellten einen ebenso anstrengenden wie gefährlichen Dienst hat und nur allzuhäufig ihr Leben riskieren muß. Die Unzufriedenheit unter ihnen ist deshalb groß. Am 15. Mai d. J. hat eine Abordnung des Verschubpersonals der Staatsbahnen beim Eisenbahnminister vorgesprochen, um ihre Wünsche und Forderungen darzulegen. Mittwoch den 7. Juli d. J. fand im Hotel Union in Wien eine sehr zahlreich besuchte Eisenbahnerversammlung statt, in der das Deputationsmitglied Obervercheiber Decker über das Resultat der Unterredung mit dem Eisenbahnminister berichtete.

Der Referent gab bekannt, daß am 11. April eine Konferenz des Verschubpersonals stattgefunden habe, die beschloß, einzelne Forderungen des Verschubpersonals, deren Durchführung heute ganz gut möglich wäre, aus den allgemeinen, in einem Memorandum niedergelegten Forderungen loszulösen und dem Eisenbahnminister zu unterbreiten. Es sind dies: Gewährung einer Diensteszulage von 24 Kr. für jeden Mann, Anrechnung der anderthalbjährigen Dienstzeit für die im Ersatzdienst zugebrachten Dienstjahre, Verbesserung der Normierung der Posten für das Verschubpersonal, Verringerung der Prüfungsvorschriften analog denen der Konduktoren, Kürzung der Tragzeit für die einzelnen Uniformstücke und endlich Einführung eines Tuch- und eines Regenmantels. Der Eisenbahnminister erklärte der Deputation, wie der Referent berichtete, daß die Kredite für das Personal erschöpft seien und eine Diensteszulage derzeit deswegen nicht gegeben werden könne. Die Forderung nach der anderthalbjährigen Dienstzeit bezeichnete er gleichfalls als nicht diskutabel. Bezüglich der Normierung der Posten für das Verschubpersonal erklärte er, daß eine solche im nächsten Jahre in ausreichendem Maße erfolgen soll. Was die Prüfungsbedingungen anlangt, so meinte er, daß in dieser Sache das letzte Wort noch nicht gesprochen sei. Der Referent legte dann dar, wie befrühdet die einzelnen Forderungen des Verschubpersonals sind. Er verwies auf den harten und schweren Dienst, auf die große Zahl der Unfälle, die dabei vorkommen und von denen nicht wenige einen tödlichen Ausgang nehmen. Seine Ausführungen wurden mit Beifall aufgenommen.

Abgeordneter Müller bezeichnete die vorgebrachten Forderungen des Verschubpersonals als gerecht und billig. Wer den harten Dienst dieser Angestellten kennt, wird sich nur wundern, daß die Oberbehörden noch nicht in ihrem eigenen Interesse darangegangen sind, das traurige Los dieser Leute zu mildern. Dabei wird die Verkehrssicherheit auf den Bahnen immer größer, das Personal aber bleibt dasselbe. Es gibt Bahnhöfe, die man direkt als Mördergruben bezeichnen kann. Würde das Verschubpersonal besser gestellt werden, so könnte es auch seinen Dienst ruhiger und mit mehr Ueberlegung verrichten. Die Staatsverwaltung würde dabei nur gewinnen. Denn was sie auf der einen Seite ausgeben würde, würde sie auf der anderen Seite durch größere Schonung des Eisenbahnmateriale beim Verschubdienst zehnfach gewinnen. (Stürmischer Beifall.)

Nachdem sodann noch mehrere Redner gesprochen hatten, wurde eine Resolution angenommen, in der bedauert und dagegen protestiert wird, daß der harte und lebensgefährliche Dienst des Verschubpersonals so wenig gewürdigt wird. Es heißt dann darin weiter, daß schon manche Argumente dem Eisenbahnministerium gezeigt haben, daß der Verschubdienst dem Verkehr aufrecht erhält. Wenn das Verschubpersonal gezwungen wird, die Instruktionen einzuhalten, so kann es ihn auch stören. Es fordert daher in Bezug der Zulage die Zentralpersonalkommission und bezüglich der anderthalbjährigen Anrechnung der Dienstzeit den Ausschuss des Provisionsfonds auf, alles daran zu setzen, um die Forderungen des Verschubpersonals zu verwirklichen.

Die Versammlung glaubt daher, daß das Verschubpersonal dem Eisenbahnministerium keine anderen Beweise mehr erbringen muß, um die Wichtigkeit sowie die Anstrengungen dieses Dienstes glaubwürdig zu machen. Weiter spricht sich die Versammlung dahin aus, daß das Verschubpersonal nach wie vor auf der Erfüllung der genannten Forderungen bestehen muß.

Aus dem Bereich der k. k. Staatsbahndirektion Olmütz. Wie die k. k. Staatsbahndirektion Olmütz das Zugspersonal steifmütterlich behandelt, soll folgendes beweisen: Im Amtsblatt Nr. 16 vom 31. März 1909 sind ausgeschrieben:

- 1. Posten eines Magazinmeisters, beziehungsweise Magazinsaufsehers beim k. k. Bahnbetriebsamt Olmütz Stadt mit Naturalwohnung.

Die Befegung erfolgt mit Anspruch auf Ueberstellungsgebühren.

Im gleichen Amtsblatte wurden 20 Zugsführerposten ausgeschrieben, bei diesen 20 Posten steht es ausdrücklich, die Befegung dieser Posten erfolgt ohne Anspruch auf Ueberstellungsgebühren.

Im Amtsblatt Nr. 29 vom 7. Juni 1909 heißt es wieder: Erledigte Posten.

- 1. Posten eines zugeteilten Beamten bei der k. k. Staatsbahndirektion, Abt. 7.

Die Befegung erfolgt mit Anspruch auf Ueberstellungsgebühren. Zirkular Nr. 31 im D. V. Bl. 7 1907 genau zu beachten.

- 2. Um den rangälteren Konduktoren, welchen in diesem Amtsblatt keine Zugsführerposten verliehen wurden, die Gelegenheit zu bieten, sich nochmals um Zugsführerposten bewerben zu können, gelangen nachstehende Zugsführerposten neuerdings zur Ausschreibung:
- | | |
|---|---|
| 1 | beim k. k. Bahnbetriebsamt Mährisch-Schibberg |
| 2 | " " " " " " " " |
| 1 | " " " " " " " " |
| 1 | " " " " " " " " |
| 1 | " " " " " " " " |
| 2 | " " " " " " " " |
| 1 | " " " " " " " " |
| 2 | " " " " " " " " |

Den Bewerber wird nahegelegt, sich um mehrere Posten zu bewerben, damit der k. k. Staatsbahndirektion die Möglichkeit geboten wird, unter Berücksichtigung der individuellen Verhältnisse sämtlichen sich meldenden rangälteren Konduktoren Zugsführerposten zu verleihen.

Die Befegung dieser Posten erfolgt ohne Anspruch auf Ueberstellungsgebühren. Bewerber sind berechtigt binnen acht Tage anher namhaft zu machen. Zirkular Nr. 31 im D. V. Bl. Nr. 7 ex 1907 genau zu beachten.

Im Amtsblatt Nr. 33 vom 23. Juni 1909 ist ein Bahnmeisterposten in Grulich ausgeschrieben, wo es wieder heißt:

Die Befetzung erfolgt mit Anspruch auf Ueberhebungsgebühren.

Aus diesen Postenausschreibungen wird jeder Laie ersichtlich, daß es die k. k. Staatsbahndirektion Dmüty nur auf das Zugbegleitungspersonal abgesehen hat, daselbst stiefmütterlich zu behandeln, sonst würden entweder sämtliche Posten ohne Anspruch auf Ueberhebungsgebühren oder sämtliche Posten mit Anspruch auf Ueberhebungsgebühren ausgeschrieben werden, nicht daß bei dem Zugbegleitungspersonal eine Ausnahme gemacht wird.

Zu beurteilen, wie streng es die k. k. Staatsbahndirektion Dmüty mit ihrer Gerechtigkeitsliebe nimmt, überlassen wir getrost unseren geehrten Lesern.

Konferenz der Bahnrichter der k. k. Staatsbahnen und der k. k. Nordbahn. Am Dienstag den 29. Juni tagte in Wien im Arbeiterheim eine von 46 Delegierten besetzte Konferenz der Bahnrichter unter dem Vorsitz des Personalkommissionsmitgliedes Genossen Holzer.

Zum ersten Punkt der Tagesordnung: Die Lage der Bahnrichter erstattete Genosse Samitsch das Referat, in welchem er die Entwicklung der Kategorie der Bahnrichter, sowie die Dienstverhältnisse als auch die materielle Lage in eingehender Weise besprach. Nach einer lebhaften Debatte wurde folgende Resolution einstimmig angenommen:

Resolution.

Die am 29. Juni 1909 in Wien, X., Lagenburgerstraße Nr. 8-10, im Arbeiterheim tagende Konferenz der Bahnrichter der k. k. Staatsbahnen und der k. k. Nordbahn beschließt: In Bezug auf die Verbesserung der sozialen Lage der Bahnrichter hält die Konferenz fest an jenen Wünschen und Forderungen, welche durch die Personalkommissionen bereits eingebracht und begutachtet wurden. Nachdem jedoch die Durchführung aller dieser Wünsche und Forderungen eine längere Zeit in Anspruch nehmen wird, stellt die Konferenz das Verlangen, daß nachstehende, binnen der kürzesten Zeit durchführbare Verbesserungen noch in den Bereich der per 1909 in Aussicht genommenen Reformen einbezogen werden:

1. Ueberstellung der Bahnrichter von der II. in die I. Dienekategorie;
2. Einführung eines Streckenpauschales von jährlich 300 Kr.;
3. Festsetzung einer genauen Diensterteilung, ebenso der freien Lage und volle Bezahlung der geleisteten Ueberstunden;
4. Ausfolgung von Zwischkleidern ohne Verlängerung der Tragdauer der anderen Montur;
5. Ausfolgung der Amtsblätter;
6. Zulassung zur Bahnmeisterprüfung bei 1200 Kr. Gehalt nach einjähriger Einschulung als Bahnmeisteranwärter und Ernennung zum selben nach abgelegter Prüfung.
7. Einbeziehung der Wisture in die Kategorie der Bahnrichter.
8. Die Stabilisierung soll bei der Nordbahn in demselben Maße wie bei den übrigen Staatsbahnen vorgenommen werden, und zwar mit Berücksichtigung der Dienstjahre.

Zum zweiten Punkt der Tagesordnung, „Organisation und Vertrauensmännersystem“, erstattete Genosse Adolf Müller das Referat, in welchem er bemerkte, daß die vorher besprochene schlechte Lage der Bahnmeister darin auch seine Ursache habe, daß sich der größte Teil der Bahnrichter niemals gekümmert hat und es nötig ist, daß diese Gleichgültigkeit, die bereits zum großen Teile einem regeren Interesse Platz gemacht hat, behoben werde. Nach erfolgter Debatte wurde nachstehende Resolution einstimmig angenommen:

„Die heute in Wien tagende Konferenz der Bahnrichter der k. k. Staatsbahnen und der k. k. Nordbahn erklärt mit Rücksicht auf die dringend notwendige Verbesserung der Lage der Bahnrichter, daß sofort unter der Kategorie der Bahnrichter an einen entsprechenden Ausbau der Organisation zu schreiten ist. Demgemäß wird die Zentrale beauftragt, ehestens im Einvernehmen mit allen Ortsgruppen und Zahlstellen, wo sich Bahnrichter befinden, durch geeignete Maßnahmen dafür Sorge zu tragen, daß das Vertrauensmännersystem analog wie bei den übrigen Kategorien, wo selbes bereits eingeführt ist, ausgebaut, beziehungsweise eingeführt wird. Nur mit einer kräftigen Organisation wird es möglich sein, die berechtigten Forderungen der Bahnrichter zu einer entsprechenden Durchführung zu bringen und erachtet deshalb die Konferenz den Ausbau der Organisation, beziehungsweise die Einführung des Vertrauensmännersystems zur Schaffung der Organisation unter den Bahnrichtern für unbedingt notwendig.“

Zum Schluß der Tagesordnung wurde eine Deputation gewählt, welche die allfälligen Schritte zu unternehmen hat.

Zugzusammenstoß in Feldkirchen. Am 4. d. M. um 5 Uhr nachmittags stieß der leere Postzug, welcher zur Dekorierung für die Eröffnung der Tauernbahn bestimmt war, mit einer Personenzugmaschine bei dem Einfahrtswechsel zusammen. Der Anprall war derart, daß der im Dienstwagen des leeren Postzuges befindliche Adjunkt Paisch und der Zugführer Brunst ein schweres Verletzungen erlitten. In dem leeren Postzug befanden sich auch ein Kondukteur und drei Wagenwärter aus Wien, welche glücklicherweise mit dem Schrecken davonkommen sind, ebenso ein Kondukteur, der sich im letzten Salonwagen befand. Der Feiger der Personenzugmaschine ist am 5. d. M. seinen Verletzungen erlegen. Der Feiger des Postzuges und die beiden Maschinenführer haben Nervenschlag und der Adjunkt schwere innere Verletzungen erlitten. Der Materialschaden ist sehr groß, da ein Salonwagen, beide Maschinen und ein Dienstwagen sehr stark beschädigt sind. Nur der Geistesgegenwart beider Maschinenführer ist es zu danken, daß kein größerer Schaden entstanden ist, da sie beide sofort Kontradampf gegeben haben und der Maschinenführer des Postzuges (Nr. 1007) die Vakuumbremse in Tätigkeit setzte, sonst wäre eine Explosion der Dampfessel unvermeidlich gewesen, die wahrscheinlich allen Bediensteten des Postzuges das Leben gekostet hätte. Warum muß der Stationsvorstand von Feldkirchen den Verkehrsdienst gestellen, ohne daß ihm das notwendige Personal zur Verfügung gestellt wird? Wenn der Mangel an geschultem Personal in Feldkirchen bloß aus Sparwitz vorhanden ist, dann ist es von der Direktion unverantwortlich, denn die Bediensteten müssen diese Sparwitz mit dem Leben bezahlen. Abhilfe tut dringend not. Das Zugpersonal fuhr mit dem Zuge 916 in ihr Domizil nach Mittelteufel und Leoben.

Korrespondenz

Wiener-Neustadt. (Heizhaus). Wir befasen uns sonst nicht gerne mit Leuten, denen Verleumdung und Demagogie zum Lebenszweck geworden sind, doch wenn eine gewisse Grenze überschritten wird, wirft jeder dem klaffenden Hund zur Abwehr einen Stein entgegen.

Ein solch aus der Art geratener Charakter ist der Lokomotivführer Friedrich Fuchs, selbstredend ein frummer Christlichsozialer.

Abgesehen, daß er einer jener Wenigen ist, die jeden Erfolg unserer Organisation bekritteln, doch immer wie ein hungriges Raubtier sich gierig auf die von den anderen erlangten Verbesserungen lebendig stürzt, ist er ein Meister der Denunziation und Verdrehten.

Zwar wäre es für seine Person sehr notwendig, wenn er sich hübsch ruhig verhalten würde, denn er hat so viel am Kerbholz, daß die Direktion, falls sie davon Kenntnis hätte, kurzen Prozeß machen würde.

Herr Fuchs fuhr bis vor kurzem im Sekundärpersonen-zugsturnus. Dieselben haben eine tägliche Dienstleistung von zwölf Stunden. Dies war Fuchs zu wenig und er wurde deshalb beim Heizhause bittlich, nur jeden zweiten turnusmäßigen freien Tag, das ist jeden zwölften Tag, einmal frei zu sein und den dazwischenliegenden freien Tag außerordentlich fahren zu dürfen. Dies wurde ihm selbstverständlich bewilligt, da hierdurch ein Führer erspart wird.

Am zweiten Tag seiner außerordentlichen Fahrt hatte er schon das Maßlein, bei der Station Sauerbrunn ein Fuhrwerk zusammenzuführen, wobei der Feiger schwer verletzt, das Pferd getötet und der Wagen ganz zerbrochen wurde. Außerdem wurde die Lokomotive stark beschädigt.

Es ist ja auch nicht anders denkbar. Wie kann ein Lokomotivführer, der volle elf Tage im Dienste stand, am zwölften Tage noch jene Aufmerksamkeit und Geistesgegenwart besitzen, um im gegebenen Moment einen Unfall verhüten zu können? Hierbei können wir nicht umhin, jenen Vorgesetzten, welche dem wucherischen Treiben, somit dem Verbrechen, Vorstoß leisteten, einen gewissen Teil an dem Unfall zuzuschreiben.

Weiters wurde Kollege Preis, welcher auf eine anstandslos Dienstzeit von 32 Dienstjahren als Lokomotivführer zurückblicken kann, in der Restauration in einer unkollegialen Weise herumgezerrt. Als ihn Kollege Preis auf die Unanständigkeit seiner Handlungsweise aufmerksam machte, gerieten selbe in einen Wortwechsel, in welchem ihn Kollege Preis einen Schuft nannte. Dieser Bezeichnung für seine Handlungsweise schloßen sich sämtliche Kollegen des Heizhauses Wiener-Neustadt an.

Nun setzte Fuchs dem Ganzen die Krone auf, ging zum Heizhause und verleumdete Kollegen Preis in einer derartigen Weise, daß selbes zur protokollarischen Einvernahme führte und beide an Ort und Stelle vom Herrn Oberinspektor Krauß vom Personenzugsdienste entfernt und zum Lastzug eingeteilt wurden. Nun, wir wissen ja, daß hinter dieser Maßregelung der Herr Heizhause Duhy mit Herrn Oberinspektor Krauß steht.

Wir fragen die löbliche Maschinendirektion: Ist sie mit dieser Maßregelung eines alten Führers, wie es Kollege Preis ist, der sich 25 Jahre beim Lastzug abgewandert hat und nun neuerdings zu selbem eingeteilt wurde, einverstanden? Wir glauben alle, daß dieselbe höchst ungerecht ist und nur dem Herrn unersetzlichen Heizhause Preis entspringen konnte. Wir ersuchen den Herrn Maschinendirektor, diesen Maßregelungen, wie sie nun unter dem Herrn Oberinspektor Krauß auf der Tagesordnung sind, Einhalt zu tun, denn die Erregung unter dem Lokomotivpersonal ob dieser Zustände ist schon derart, daß sie für die Folgen nicht mehr verantwortlich gemacht werden können.

Neberdies verweist wir auf den Reserveturmus, bei welchem außer den langen Dienstreisen noch 20 bis 21 Nächte im Monat entfallen.

Dieser Reserveturmus erfordert eine notwendige Erleichterung.

Wir lehnen jede Verantwortung für diese Dienstleistung ab und ersuchen um Abänderung, widrigenfalls wir uns an die Generalinspektion wenden mühten. Denjenigen Kollegen, welche heute noch der Organisation fern stehen, rufen wir zu: Ginein in die Organisation, damit derartige Sachen ein Ende finden.

Attnang-Puchheim. Durch die Verlegung des Wagenmeisters Genossen Wenzel Jaze nach Passau verliert die hiesige Ortsgruppe einen der tüchtigsten und fähigsten Mitarbeiter. Genosse Jaze war nicht bloß bestrebt, seinen Dienst in der gewissenhaftesten Form auszuführen, sondern hat in seiner freien Zeit die oft zahlreichen Arbeiten der Organisation stets mit Aufopferung verrichtet.

Seinem nie rastlosen Eifer haben wir manches Gute zu verdanken.

Während seiner mehr als zehnjährigen Tätigkeit ist die hiesige Ortsgruppe von 20 auf 300 Mitglieder gestiegen. Wir rufen dem Genossen Jaze und seiner Familie ein herzliches Lebewohl nach und erwarten und wünschen, daß es denselben in Passau ebenso gelingen möge, die Achtung seiner Kollegen und Freunde zu gewinnen, wie es hier in Attnang der Fall war.

Wiener-Neustadt. (Dienstjubiläum.) Begünstigt vom herrlichen Wetter fand am Sonntag den 4. d. M. im Arbeiterheim von Wiener-Neustadt die Feier des 40jährigen Dienstjubiläums unseres Genossen Franz Deimel des Heizhauses Wiener-Neustadt statt.

An dieser Feier beteiligten sich von Seiten der Maschinendirektion die Herren Oberinspektoren Riber und Krauß und der Heizhause von Wiener-Neustadt Herr Duhy.

Eingeleitet wurde diese Feier durch die vorzüglichsten Leistungen der Musikkapelle Janitsch und durch die außerordentlichen Leistungen des Arbeiter-Gesangvereines „Freiwilliger“. Hierauf hielt Abgeordneter Genosse Bernertorfer seine mit großem Beifall ausgenommene Festrede, in welcher nicht allein die Verdienste des Jubilars, sondern der Wert der Arbeit und der Organisation überhaupt in sehr treffender Weise zum Ausdruck gebracht wurde. Anschließend an diese Festrede sprach Genosse Franz Hill, welcher als Vertreter des Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsvereines erschienen war, und schloß mit kernigen Worten die offizielle Feier.

In Anerkennung seiner 40jährigen Dienstzeit erhielt der Genosse Deimel von der Maschinendirektion den Tag vor der Feier im Heizhaus in Anwesenheit der Vertrauensmänner eine Spende von 100 Kr. in Gold.

Der Besuch des Festes war ein außerordentlich zahlreicher, und dankt das Komitee allen jenen, welche zur Verschönerung dieses Festes beigetragen haben, aufs beste.

Dmüty (k. k. Staatsbahnen). (Die Verkehrsverhältnisse auf der ehemaligen Mährisch-schlesischen Zentralbahn.) Ueber diese Zustände könnte man Wände schreiben, aber wir begnügen uns nur mit einem kleinen Auszug, um den kompetenten Stellen vor Augen zu führen, wie bei uns gemittelt wird. Als voriges Jahr auf der Nordbahn die Erweiterungen und die neuen Geleise gelegt wurden, da hieß es bei uns, jetzt kommt die ganze Frucht zu uns, wir werden einen riesigen Verkehr zu bewältigen haben, und es wurden zu dem Zwecke in aller Eile Stationen vergrößert, Geleise gelegt und was die Hauptsache war, eine große Anzahl von Beamten und Maschinen- wie Zugbegleitungspersonal aus allen Direktionsbezirken hierher kommandiert. Dieses Personal mußte kommen, ob es wollte oder nicht. Es gab für sie keine Wohnungen und es gab für sie auch nichts zu tun. Viele wandten sich gleich an uns mit der Bitte, ihnen zu ihrer Rückkehr zu verhelfen. Man ging zur Direktion; da gab man uns zur Antwort, wer zurück will, braucht sich nur bei seinem Dienstortstand zu melden. Und da meldeten sich viele von ihnen, aber sie hätten halt sollen jetzt auf eigene Kosten zurück überfiedeln.

Trotzdem sind einige gleich abgegangen, nur wenige sind noch hier geblieben, die sich schon in das Disproportionsverhältnis hineingelegt haben oder denen hier besonderes Glück leuchtete, zum Beispiel Herr Reissner, der gleich zum Oberkondukteur vorrückte und unseren Kollegen den Platz wegnahm. Allerdings ist das einer von der Jedotta, der kaum nach ein paar Wochen unsere Vertrauensmänner schmutzig anstiel und beschimpfte, wofür er dann allerdings demütig Abbitte leistete. Dies nur nebenbei. Die Hauptsache ist der Vorgang der Direktion. Da es ja gar nichts zu tun gab, wurden drei Parteien aufgelöst, die Leute in alle Winkel verstreut und trotzdem fahren die übrigen wie die Narren in der Welt herum.

Regie hin, Regie her. Trotz der Erhöhung der Stundenlohn ist es ein Glück, wenn da ein Mann beim Güterzug auf 40 Kr. monatlich kommt. Wir würden uns wünschen, wenn unsere Stundenbücher seit September 1908 bis jetzt gründlich untersucht würden, da möchte man finden, daß bei einer solchen Wirtschaft nichts erspart werden kann. Aber unsere Direktion sieht das nicht ein, im Gegenteil, jetzt blüht erst der Weizen für gewisse verachtete Existenzen.

Da sind die ganze Zeit drei bis fünf Beamte herumgefahren und frug man jemanden, zu welchem Zwecke, da erhielt man nur die Antwort: Diäten schneiden.

Wie der Dienst zum Beispiel Dmüty (Zentrale, gemacht wird, soll auch beleuchtet werden. Da werden Züge oft tagsvorher schon abgefragt, dann häuft sich Brutto an, schließlich ist kein Platz u. s. w. Das Personal ist da, die Maschinen sind da, aber der Zug ist bereits abgefragt und darf nicht mehr verkehren. Oder ein anderes Beispiel:

Kam da eines Tages eine Partie Regie von Jägerndorf nach Dmüty zur Uebernahme eines Zuges. Der Zug stand fertig, wurde vom Zugführer ausgenommen, ausgerechnet, Stundenlohn angelegt und vom Beamten abgefertigt. Der Beamte begab sich selber in den Güterwagen und wartete auf die Maschine. Die Abfahrt war da und nun frug der Zugführer, was denn mit der Maschine ist? In einer Weile kam ein Verschleiber mit der Meldung, daß die Maschine kalt steht und Personal überhaupt keines da sei. Nun mußte die Partie wieder in Regie abdrücken. Und solch ähnliche Fälle gab's und gibt's heute noch genug. Aber wie die Direktion koplos im Sacke ist, so barbarisch geht sie gegen jede Lappalie von seiten der Bediensteten vor. Wegen jeder zerfetzten Kuppel oder Kette wird ein förmliches Gericht abgehalten, werden eine Unmasse Akte zusammengeschrieben, zu welchem Zwecke eine stattliche Zahl von Beamten fungiert.

Einer von diesen Herren ist wert ihn zu erwähnen. Herr Verkehrskontrollor Stuz. Sein Wissen und Können bewegt sich zwischen stefferen und angehen. Woher er kam, ist uns fremd, sowie er hier ganz fremd ist, weder Dienst noch Leute kennt und nur darauf ausgeht, die Leute zu provozieren, um sie dann, falls sich einer vergibt, sofort wegen disziplinarer Verwehrens anzuzeigen.

Freitag nachts sollte der Zirkus Sarofani nach Troppau befördert werden, alles war vorbereitet, Abfahrt war da als jemand vom Personal auf eine Brücke aufmerksam machte, die in Reparatur ist. Dort konnte man nicht fahren, da das Profil zu niedrig ist. Nun war der Teufel los. Jetzt wurden alle Teufel aufgetrieben, damit sie Rat schaffen. Schließlich mußte der Zirkus über Prerau nach Troppau fahren, veräumte die Vorstellung und präsentierte der übergeordneten Direktion eine Rechnung auf 30.000 Kr. O du heilige Gutmachersmutter!

Krams an der Donau. (Die Zustände bei dem Verschubpersonal und Stationsarbeitern.) Es ist Tatsache, daß überall dort, wo widerliche, unedliche und unerträgliche Verhältnisse für die Bediensteten bestehen, naturgemäß Erscheinungen zutage treten, welche letztere nachteilige Folgen für die Bediensteten und nicht wenig auch für die Bahnverwaltung in sich bergen, welche aber nur durch einheitliches Vorgehen selbstverständlich bei strenger Dienstleistung beseitigt werden können. So steht es mit den genannten Bediensteten dieser Station. Die Burgen dieser Zustände sind noch unter dem früheren Regime des Herrn Wankl zu suchen. Damals wurde das Personal aus dem ff ausgenützt (obwar dies heute auch der Fall ist) und zwischen Vorgesetzten und Untergebenen herrschte damals eine Umgangsform, welche mit den bestehenden Vorschriften in keiner Weise in Einklang zu bringen war. Herr Wankl kannte und bildete mit Absicht die Schwächen dieses Personals, um gegebenenfalls etwa von dem Personal gestellten Forderungen mit dem Hinweis zu verneinen, daß diesem Personal in Ausübung ihres Dienstes verschiedene Fehler anhaften, daher selber gar nicht berechtigt sei, dies oder jenes zu fordern. Wenn manche Sache zu arg wurde und die Schweinerei des Herrn Wankl nichts mehr half, wurden Strafen diktiert. So bestand dieses Verhältnis zwischen Vorgesetzten und Untergebenen bis zum Ausschneiden Wankls aus dem aktiven Dienstverhältnis.

Die Zeit und der steigende Verkehr, so auch der Vorstandwechsel brachten es mit sich, daß sich so manches geändert hat, und wie immer, nicht zum Vorteil des Personals. Früher herrschte Korporalston in Ausübung ihres Dienstes und jetzt wird die Sache mit mehr Ruhe behandelt und wo notwendig, Strafen diktiert. Jene Bediensteten, welche dies noch nicht einschelen gelernt haben oder wollen, werden dies bei verschiedenen Anlässen direkt oder indirekt zu verspüren bekommen.

Nicht genug oft haben wir unseren organisierten Eisenbahner eingeschärft: „Zuet eure Pflicht und beharrt auf eurem Recht“. Nur eine gut organisierte Eisenbahnerschaft vermag den Anforderungen gerecht zu werden, um nachteilige Folgen abzuwehren. — In jahrelangen Kämpfen hat sich die Eisenbahnerschaft dieses Recht erworben, und diejenigen, welche von diesem Recht nicht Gebrauch machen, haben es sich selbst zuzuschreiben, wenn ihnen kein Recht oder anständige Behandlung zc. zuteil wird. Wenn es heute noch Vorgesetzte gibt, welche sich ein unwürdiges Benehmen gegenüber den Untergebenen zu Schulden kommen lassen, ist dies zwar sehr bedauerlich, und darf überhaupt nicht gebuldet werden, aber Schuld an diesem hat das Personal selbst, weil dieses nicht versteht, ihre Vorgesetzten zu erziehen. Tatsachen beweisen, daß oft Vorgesetzte mit modernen Anschauungen und Wohlwollen gegenüber dem untergeordneten Personal durch die Unverständlichkeit und Indolenz desselben entweder ihre Fürsorge für dasselbe vernachlässigen oder aber die Schwächen des Personals ausnützen, zu dem behärdeten Mittel der Arbeitsüberbürdung und unangebrachter Sparerei mit dem Personal greifen.

Daß das hiesige Verschubpersonal besonders jetzt während des Bahnhofsumbaues nicht zu beneiden ist, ist jedermann einleuchtend, um so mehr, da mit unzulänglichen Einrichtungen und Mitteln der Dienst versehen werden muß, überdies mit nicht ausreichendem und auch nicht praktisch geschultem Personal und obendrein mit nicht hinlänglicher Ruhezeit.

Dann wird das Verschubpersonal noch zu anderen Diensten, wie zum Beispiel Nachtwächter, Wagenpuffer u. s. w., herangezogen.

In der Reichskonferenz der Verschieber wurden Beschlüsse gefaßt, welche als Richtschnur zu dienen haben und es wäre traurig bestellt ob im 20. Jahrhundert mit einem System, das dem Personal zum Nachteil ist, nicht gebrochen werden könnte. Das Personal selbst hat es in der Hand und die Organisation steht schuldig hinter selbes. Mit Gewalt läßt sich unter Umständen nichts erreichen, auch das stöckige Aufdröhn ist verwerflich aus dem Grunde, weil der Untergebene sachfällig wird. Wenn etwas vorkommt, was nicht in Ordnung ist, ist bei der Organisation um Abhilfe zu ersuchen.

Voitsberg. (Ein ungemütlicher Stationschef.) Zu wiederholten Malen sind die unedlichen Verhältnisse in den Stationen der Graz-Köflacher und Witschach-Wieser Linie gekennzeichnet worden. Trotzdem tauchen immer wieder Herren auf, die, wie es scheint aus lauter Langeweile, nicht's Besseres zu tun wissen, als ihre Bediensteten auf die unnützigste

Leset und abonniert die „Arbeiter-Zeitung“

Art und Weise zu schikanieren. Hierbei fehlt auf dieser Linie nur noch das Ohrspeisgenisse, wie es auf der Hauptlinie schon bereits modern geworden ist. Ob der Herr Stationschef in Voitsberg auch noch zu diesem Mittel greifen wird, kann zwar heute noch nicht bestimmt gesagt werden. Die Anlage hierzu scheint er aber zu haben. An Schimpfen in Gegenwart des Publikums läßt er nichts zu wünschen übrig. Die Folge davon ist, daß in Voitsberg immer neue Leute, die in keiner Weise geschult sein können, vorhanden sind. Diese werden zu allen möglichen Dienstverrichtungen herangezogen und macht dann einer oder der andere irgend aus Unkenntnis der Vorschriften einen Fehler, dann begnügt sich der Stationschef nicht damit den Betreffenden zu verzeihen, sondern er macht auch das angestellte Personal dafür verantwortlich. Es ist auch begreiflich, wenn den Arbeitern jede Lust zur Arbeit fehlt, weil sie doch täglich über die normale Arbeitszeit am Bahnhof bleiben müssen und Arbeit verrichten, wofür sie keinen Heller an Entschädigung bekommen. Die Folge davon ist, daß kein Arbeiter bleibt und das angestellte Personal, welches den Arbeitsständen nicht ausweichen kann, unter den schwierigsten Verhältnissen zu leiden hat. Das sind traurige Stationsvorstände, die die vorhandenen Arbeiten nur durch rohe und brutale Behandlung der Bediensteten zu bewerkstelligen vermögen. Vernünftige Beamte wissen, daß ein Bediensteter oder Arbeiter, der mit Vorliebe und Lust arbeitet mehr richtet, als zwei andere. Es mag sein, daß ein gewisser Druck zur Antreibung auch von oben kommt, aber immerhin sind den Stationsvorständen gewisse Rechte eingeräumt, von die er Gebrauch machen kann. Jedenfalls aber steht fest, daß keiner der Vorstände dazu verhalten wird, das Personal unmäßig zu schikanieren und roh zu behandeln. Gewöhnlich wird das Personal nur von solchen Beamten und Vorständen auf die gemeinste Art behandelt, die ihrer Aufgabe nicht gewachsen sind.

Es ist wirklich eine wahre Schande für die Südbahn, daß diese so wenig Energie aufbringt um ihren Beamtenkörper endlich einmal nahelegen, daß solche barbarische Zustände für ein solches Unternehmen geradezu gefährlich werden kann. Durch das Herumschleppen mit den Leuten werden sie nicht gebessert, sondern zu Anarchisten gemacht. Auch die Beamtenschaft verhält sich damit in der breiten Öffentlichkeit kein Renommee, vielmehr setzen sie sich samt ihrer Unternehmung den größten Spott und Spott aus.

Wir erwarten, daß die Südbahndirektion ihren Herrn Stationschef in Voitsberg anständige Manieren beibringt, wie man Bedienstete und Arbeiter, die ihrer Pflicht in jeder Richtung nachkommen, zu behandeln hat. Daß dies vom Grazer Betriebsinspektorat nicht zu erwarten ist, ist selbstverständlich.

Waidhofen a. d. Ybbs. Laut Direktionsamtsblatt Nr. 31 vom 20. Juli 1908 wurde den Weichen- und Streckenwächtern monatlich ein freier Tag gewährt, das heißt, daß die Weichenwächter eine 48stündige, die Streckenwächter eine 36stündige ununterbrochene freie Zeit im Monat haben. Dieses wurde auch bis jetzt durchgeführt. Nun fiel es dem neuen Herrn Bahnerhaltungsvorstand **Moltke** ein, daß sich durch Entziehung des freien Tages etwas ersparen läßt und so erließ er folgendes Diensttelegramm:

Diensttelegramm.
 K. k. Bahnerhaltungssektion Waidhofen an der Ybbs, 2. Juli 1909.

An alle Bahnmeister!

Infolge des herrschenden Arbeitermangels und wegen der vielen rückständigen Arbeiten auf der Strecke müssen bis auf weiteres die dienstfreien Tage für die Wächter entfallen. Urlaube können nur in dringenden Fällen gegeben werden. Hiervon ist das Wächterpersonal zu verständigen. Auch den Stationen wird mitgeteilt, daß für die dienstfreien Tage der Weichenwächter keine Substituten gestellt werden können.

Moltke.

Wie man sieht, versteht es der Herr Sektionsvorstand sehr gut, das Sparsystem in voller Blüte zu erhalten. Angefichts des so miserablen Dienstverhältnisses, besonders auf der Strecke (16 Stunden Dienst, 12 Stunden frei), und des starken, immer mehr steigenden Zugverkehrs, getraut sich der Herr Sektionsvorstand mit einer Verfügung zu kommen, die dieses bisherige Begünstigung vollständig über den Haufen wirft.

Auf Arbeitermangel wird hingewiesen. Das mag ja richtig sein, aber sollen dafür die Wächter büßen? Wer ist schuld an dem Arbeitermangel, vielleicht die Wächter?

Zahlen Sie die Arbeiter besser und geben Sie ihnen eine Arbeitsordnung, dann bekommen Sie Leute genug. Oder glauben Sie denn noch immer, daß ein Taglohn von Kr. 2.30 angefichts der teuren Lebensmittel und der unerschwinglichen Mietzinsen gar so verlockend ist?

Es ist wirklich nicht zu verwundern, wenn Leute, welche den Lebensweg als Oberbauarbeiter eine Zeitlang gegangen sind, wieder davonlaufen, weil sie als Ochsenknechte beim Bauer oder als Tagelöhner mehr verdienen.

Das sind die Gründe, warum Sie Arbeitermangel haben und diesem Uebel wäre leicht zum abhelfen, nur etwas Menschenfreundlichkeit und dguter Wille gehörten dazu. Wir Wächter müssen gegen die Entziehung des freien Tages protestieren und zwar in unserem eigenen und im Interesse unserer Familie und des Verkehrs. Sollen denn immer wir Bediensteten diejenigen sein, welche die Peche bezahlen müssen? Da hilft ja kein Direktionserlass, wenn ein Streckenvorstand denselben illusorisch machen kann.

Herr Obergeringieur **Moltke**, hier sei Ihnen folgendes gesagt: Wir Wächter wollen nicht büßen für Ihren Arbeitermangel. Lassen Sie uns das bisherige gewohnten freien Tag, denn wir brauchen ihn zur Erholung und für unsere Familie.

Wien (k. k. Nordbahn). Da sich die Arbeits- und Lohnverhältnisse der Wagenpuffer in Wien immer mehr verschlechtern, so wurden in mehreren abgehaltenen Versammlungen die Vertrauensmänner der Wagenpuffer beauftragt, ein Memorandum auszuarbeiten und dies der Direktion behufs rascher Abhilfe vorzulegen. Das Memorandum hat folgenden Inhalt:

Memorandum.

Die Wagenpuffer der Station Wien, deren Afford- und Lohnverhältnisse durch eine vor circa 20 Jahren geschaffene Norm bestimmt werden, die den gegenwärtigen Lebensbedingungen durchaus nicht entspricht, bitten eine k. k. Direktion um Berücksichtigung und Durchführung nachstehender Wünsche:

1. Erhöhung der Minimaltagelöhne von Kr. 2.60 auf 3 Kr. und Gewährung von bezahlten Urlauben in dringenden Fällen (Todesfall in der Familie etc.), wie dies früher üblich war.

2. Die gegenwärtig aus dem Affordverdienst der Wagenpuffer bezahlten

- Schlauchheizger (6 Mann),
- Wagenkuppel (3 Mann),
- Aufsichtspersonen (2 Mann) und
- Schloßschmieder (1 Mann)

mögen fernerhin auf eigenen Listen verrechnet werden, da die Arbeit der vorgenannten Personen nicht als Reinigung der Wagen betrachtet werden kann.

3. Erhöhung des Affordbetrages für Postwagen. Diese Wagen wurden früher nur von außen, müssen jedoch jetzt außen und innen gereinigt werden, ohne daß die hierbei nötige Mehrarbeit entschädigt wird.

4. Gleichstellung des Affordbetrages der zweifachen Klassenwagen neuerer Type mit den dreifachen Wagen, da die Arbeitsleistung der beiden Typen die gleiche ist.

5. Bis zur endgültigen Neuregelung der Dienstzeit möge der heute bestehende 12- und 24stündige Dienst vorläufig in einen 24stündigen geändert werden, da auch während der Nachstunden die Reinigung vorchriftsmäßig durchgeführt werden muß, jedoch zu dieser Arbeitsleistung nur ein Drittel des Personals zur Ver-

fügung steht und durch den 24stündigen Dienst die Arbeitsteilung gleichmäßiger durchgeführt werden könnte.

6. Bei Durchführung der angeführten Wünsche mögen die Vertrauensmänner der Wagenpuffer beigezogen werden.

Die Wagenpuffer der Station Wien.

Tannwald. Aus Tannwald wird uns geschrieben: In der Station **Morchenstern** sind unter dem gegenwärtigen Stationsvorstand Herrn **Petrzillka** Verhältnisse eingerissen, die jeder Beschreibung spotten. Als vor nicht langer Zeit das Personale wegen zwei freier Tage beim Herrn Inspektor intervenierte, ward dies Herrn **Petrzillka** höchst unangenehm und zwei Tage darauf äußerte er sich wie folgt: „dafür werde ich schon Sorge tragen, daß das Personal das nicht erreicht, um was es angeht hat.“

Weiters bißte sich Herr **Petrzillka** ein, daß die Bediensteten seinem nationalen Eigenbüßel huldigen müssen, ja er geht damit so weit, daß er diejenigen, die sein nationales Empfinden nicht teilen wollen, zu protokolllarischen Einvernahmen und eventuellen Strafen bringt. Eine wahrscheinlich auch nationale Einrichtung ist die Heranziehung der Arbeiter in den Zwischenpausen zu den verschiedenen privaten Hausarbeiten.

Unter dem persönlichen Kommando des Herrn oder der Frau Vorstand muß der Bedienstete die Fühner füttern, Küche und Hausflur reinigen, Wäsche gießen u. s. w. Die Leute in **Morchenstern** sagen allgemein: So eine Vorstandsfamilie hat es sehr gut; da stellt die Bahnverwaltung gleich das Stübenmädchen, den Hausknecht, Gärtnern und Aufwärmerin in Form eines oder mehrerer Arbeiter bei.“ Erlaubt sich ein Arbeiter gegen die Verrichtung gewisser häuslicher diskreter Arbeiten nur die geringste Einwendung, so hat er bei dem Herrn mit samt der Frau Vorstand ausgepfiffen. Für heute genug.

Sollte diese Ermahnung dem Herrn Vorstand zu keiner Besserung in der Behandlung führen, dann kommt nächstens bedeutend mehr.

Trautenau. Das Lokomotivpersonal des Heizhauses in Trautenau erlaubt sich auf diesem Wege an die löbliche Direktion die löbliche Anfrage zu stellen, ob die Station **Altpala** (S. N. D. B. W.) mit einem Turnus für das Heizhauspersonal bereitet ist, und wenn ja, warum derselbe nicht respektiert wird. So wird unter anderem verlangt, daß das mit dem Zug Nr. 567 in Altpala ankommende Personal, trotzdem dasselbe eine mehr als zwölfstündige Dienstleistung hinter sich hat, in ganz übersichtlicher Weise zum Besuch herangezogen wird.

Als nun am 19. Mai l. J. nach Antritt des Zuges Nr. 567 in Altpala der Lokomotivführer genannten Zuges, mit Hinweis auf seine vollbrachte Dienstleistung gegen die ganz überflüssige Verschlebung protestierte, und die Einhaltung des genehmigten Turnusses verlangte, war dies Anlaß genug, daß der diensthabende Beamte, ganz in einem Maiechostone schrie: „Von einem Schloßgesellschaften werde ich mir keine Vorschriften machen lassen, ihr Turnus geht mich einen D... an.“ Wir wissen zwar nicht, auf welchem Bauernhof er sich diese Ausdrücke angeeignet hat, aber immerhin hat er bewiesen, daß er dem „Schloßgesellschaften“ an Bildung nicht voraus ist.

Offentlich wird die löbliche Direktion den Standpunkt dieses Beamten nicht teilen, und ihm über den Verkehr mit Untergebenen befehlen.

Nicht genug an dem, der Lokomotivführer wurde, weil er — natürlich ganz fälschlich — gegen den Artikel 8, Punkt 8 der Instruktion XXI handelte „mit Rücksicht“ auf seine gute Konduite mit einem Gehaltsabzug von 4 Kronen bestraft.

Artikel 8 der Instruktion XXI lautet:

Verpflichtungen zur Dienstleistung nach Anordnung der Vorgesetzten.

Punkt 8. Abgesehen von dieser Bestimmung muß aber das Lokomotivpersonal seinen Beruf auch mit erhöhter Anstrengung erfüllen, wenn die Regelmäßigkeit des Zugverkehrs gestört worden ist, oder sonstige Umstände es erheischen.

In solchen Fällen sind Lokomotivführer und Heizer verpflichtet, zu jeder Zeit ohne Verzug auf ihren Posten zu erscheinen, wenn ihre dienstliche Mitwirkung von ihren Vorgesetzten in Anspruch genommen wird.

Also, wenn der Zugverkehr gestört ist, haben Lokomotivführer und Heizer ohne Verzug auf ihren Posten zu erscheinen u. s. w.

Dieser Fall, und auch alle andern Fälle, haben jedoch mit dem oben zitierten Punkt der Instruktion XXI gar nichts zu tun, den genannten Tag und an allen vorhergegangenen Tagen war der Zugverkehr nicht im geringsten gestört, insgedessen die Anordnung bezüglich Durchführung nur einer schlechten Laune entsprungen konnte und eine ganz überflüssige Schikane von seiten des diensthabenden Beamten bedeutet.

Da aber solche Fälle, wie oben erwähnt, sich schon des öfteren wiederholten, und das beteiligte Personal nicht gefonnen ist, sich auf diese ganz willkürliche Art und Weise ihre wohlverdiente Ruhezeit beschneiden zu lassen, erjudt das betroffene Personal, die löbliche Direktion möge im Interesse des Dienstes und des geistlichen Zusammenwohnens, eine strenge, aber gerechte Untersuchung dieses Falles anordnen.

Bruck a. d. Mur. (Zustände im Heizhaus.) In diesem Heizhaus haben sich für die Dauer unhaltbare Zustände eingeknistet und das Personal wird in unerhörter Weise ausgebeutet. Hier einiges zur Illustration:

Zum Reizen der Lokomotivkessel werden in allen Heizhäusern auch auf der Südbahn eigene Kesselpuffer bestellt. Nur in Bruck a. d. Mur nicht. Hier soll der wohl schon auf der Lokomotive genug in Anspruch genommene Heizer noch in seiner freien Zeit auch die Lokomotivkessel reinigen. Käme einer oder der andere diesem Verlangen nicht nach, so hat er seitens des Chef gestrengt, aber leider nicht gerade gerechten Heizhauschefs **Choga** die empfindlichsten Bestrafungen und Abzug vom Jahredienst zu gewärtigen. Auf diese billige Art will man im Heizhaus Bruck a. d. Mur auf Kosten der so gering bemessenen Ruhezeit der Heizer die Reinigung der Lokomotiven bewerkstelligen.

Man könnte glauben, daß man diese in keiner Vorschrift begründete Leistung an Mehrarbeit durch anderweitiges Entgegenkommen auszugleichen wenigstens versucht. Aber nein. Die Heizer werden höchstwahrscheinlich zum Zeichen der Anerkennung ihrer ganz besonderen Qualifikation zur Ausbeutung noch um etwas mehr schikanieren, als das sonst bei Arbeitern der Fall ist. So wird bei Ausfall eines Zuges hier von wohl der zuständige Lokomotivführer, nicht aber der Heizer verständigt. Der letztere hat jedenfalls an Ueberfluß von freier Zeit zu leiden, und das schadet ihm nicht, wenn er eventuell auch bei Nacht, Sturm und Regen auf die Station hat, um zu erfahren, daß sein Zug nicht verkehrt, er also punkt 7 Uhr früh im Heizhaus zur Arbeit zu erscheinen hat.

Den Dienst selbst auf der Lokomotive hat man den armen Teufeln durch Neueinführung der C-Kohle nach Würzschlag erschwert, die aber nicht, wie dies im Heizhaus Graz der Fall ist, von den Kohlenarbeitern zerleinert und auf dem Tender ausgeschleht wird, lediglich um die Vermehrung von Kohlenarbeitern zu ersparen. Ja, eigentlich hätte man die Kohlenarbeiterpartien ohne weiteres entsprechend vermehrt, aber der Lohn müßte aus dem Afford der Kohlenarbeiter gedeckt werden, das heißt mit anderen Worten, daß die Kohlenarbeiter die Verstärkung ihrer Partien mit eigenem Geld bezahlen hätten müssen. Als sie ein derartiges Ansinnen entsprechend zurückgewiesen haben, blieb für den Heizer wieder nichts anderes übrig, als in den saueren Apfel zu heißen und während der Fahrt diese Arbeit zu verrichten. Dabei wird selbstredend der Lokomotivführer seinem Schicksal überlassen, der wieder die Heizerarbeit machen, aber auf die Strecke vergessen muß. Wie es da mit der Sicherheit bestellt ist, kann sich wohl jeder man denken. Aber das macht nichts. Jene, welche daraus resultierende Besehen und Anstände können ja bestraft

werden, und man hat dabei gespart an Geld und bekommt hierzu noch bares Geld an Strafen.

Für all diese und andere Mißstände, die wir nächstens einmal besprechen werden, hat Herr Heizhauschef kein Verständnis, hört auch noch so begründete Beschwerden gar nicht an.

Wir hätten durchaus nichts einzuwenden, wäre Herr **Choga** streng, sehr streng, vielleicht zu streng, aber er sollte auch gerecht sein, strenge Zucht und Ordnung halten. Aber er hat immer ein williges und geneigtes Ohr für alle Zuträger und deren Zuträgerereien, nie aber für berechtigte Beschwerden. Die Zuträgerereien nimmt übrigens schon erschreckende Dimensionen an, daß schon jedem anständigen Menschen unter diesen Individuen zu leben eine Qual wird. Jede noch so harmlose Meufierung wird an den richtigen Ort mit notwendiger Verbredung gebracht. Wie demokratisierend dies auf das ganze Personal wirkt, begreift jedermann, nur Herr **Choga** nicht. „Der größte Schuft im ganzen Land ist und bleibt der Denunziant.“ Dieses Wort ist wahr, paßt auf nur zu viele Individuen im Bruder Heizhaus, es muß aber doch einmal anders werden. Es wird dies eine schwere, aber notwendige Aufklärungsarbeit sein.

Leoben. Seit dem Unglück in der Station Feldkirchen scheint im Willacher Direktionsbezirk eine Aufregung sondergleichen zu herrschen. Die Aufregung in manchen Stationen ist so groß, daß die Güterzüge überhaupt nicht mehr verschoben dürften, sondern die abgestellten und beizugehenden Wagen sollten förmlich auf den Händen auf ihren Platz getragen werden. Die Schuld am Feldkirchner Karawamb bemüht man sich durchaus dem Zugpersonal zuzuschreiben und weicht der wirklichen Ursache konstant aus.

Einen großen Teil der Schuld trägt wohl die Verwaltung selbst, die wegen jeder Inhaltung eines Personen- oder Schnellzuges vor der Scheibe, weil in der Station ein Güterzug manipuliert, mit Mangelnoten und unter der heutigen **Wagnere** Wirtschaft mit empfindlichen Strafen antwortet. Kein Wunder, daß unter solchen Umständen jedes diensttunende Organ aus purer Angst vor Strafen die Einfahrten nur oft zu kurz einleitet und es muß einem Eingeweihten wundern, daß eigentlich nicht noch mehr Unglück geschieht.

Auch der Kontrollor II trägt viel zur kopfloseren Aufregung der Bediensteten bei. Jeden Schmarren zeigt er an und befristet auch gleich für die Außerachtlassung ganz bedeutungsvoller Meldungen 2 Kr., ja sogar, wie manche behaupten, 10 Kr. Strafe. Die Bediensteten sehen demnach in diesen Herren nichts anderes als einen Polizeimann, der trachtet, recht viel und empfindliche Strafen zu erwirken. Daß man auf das Personal zumindest bei ganz kleinem Vergehen viel besser mit Belehrungen einwirken kann, ist natürlich für einen solchen Polizeigeist nicht einleuchtend. Erst kürzlich wurde ein Zugbegleiter wegen Unterlassung einer Meldung, welche er selber krankheitshalber auszuführen nicht instande war, mit 5 Kr. gestraft, vorher ungeschuldig mit 10 Kr. wegen Nichtinhaltens eines Befehls. Das sind gewiß Strafen in einem Ausmaße, das geeignet ist, auch auf das Zugbegleitungspersonal kopfscheu zu wirken, und wenn diese Strafe dazu noch ohne richtigen Grund verhängt werden — denn viel untersucht wird da nicht — so wirkt dies umso schlimmer.

Die wirkliche Sicherheit des Verkehrs ist bei der k. k. Staatsbahndirektion Willach eben Nebensache, dafür Strafen und Sparen Hauptsache. Wie wird es nun mit der Sicherheit bei Güterzügen und Güterzügen, welche keine Manipulationen zugeföhren haben, aussehen, wenn der Zugführer gleich klauweise Berechnungen in Behandlung zu nehmen hat. Von den vier Kondukteuren bei einem solchen Zuge, wenn es auch das letzte fixtural erlaubt, einer zu Manipulationenarbeit zu verwenden, ist doch ein unsinniges Verlangen, das zeigt, daß die Herren vom Falle Feldkirchen nicht viel gelernt haben. Natürlich, wenn der Zugführer infolge Beschäftigung mit den Manipulationspapieren ein Einfahrtsignal überieht und wirklich ein Malheur geschieht, so kann man ja die Schuld immer noch auf diesen wälzen. Opfer zu finden war für unsere Bahnverwaltungen nie schwer, aber die in der Steigerung des Verkehrs bedingte Verbesserung zu schaffen, verstand sie nie. Es wird erst ein größeres Unglück lehren müssen, daß die Zugführer von allen Nebenarbeiten abzuhalten sind und sie nur für die Sicherheit ihres Zuges Sorge zu tragen haben. Zu diesem Zweck ist aber die Einführung der Manipulationen notwendig, was wieder Geld kostet, ergo wird es hinausgeschoben, so lange es eben geht.

Gmünd. (Eine deutschnationale Gemeinheit.) Wie alljährlich veranstalteten auch im heurigen Jahre die Sozialdemokraten ein großes Volksfest, welches trotz der bestigsten Gegenagitation der Christlich-Deutschnationalen massenhaft besucht war und in der schönsten Weise verlief. Das Regenwetter, welches Tage vorher in ausgiebiger Weise sich eingestellt hatte, mußte den heiteren Strahlen der Sonne an diesem Tage weichen und lud mit freundlichen Blicken die Genossen und Gäste zum Besuche des Festes ein.

Der Kerger über den imposanten Zug bei diesem Volksfest und das disziplinvolle Verhalten unserer Genossen, welches diesem Massenzug einen würdigen Eindruck verlieh, artete bei den deutschnationalen Gekmannbrüdern in Gemeinheit aus. Daß dieser maßlose Haß selbst vor Menschenopfern keinen Halt gebot, um ihren gemohnten nationalen Gelüsten freien Lauf zu lassen, beweist nachstehender Vorfall, bei welchem es nur der Geistesgegenwart mehrerer Genossen zu danken war, daß ein großes Unglück verhindert wurde.

Als sich die Festgäste (meistens Eisenbahner) am Abend in einem mächtigen, jedoch geschlossenen Zuge durch Böhmeil nach Wicelands am Heimweg befanden, sprengte plötzlich vom Lokal der deutschnationalen Eisenbahner ein mit zwei feurigen Köffern unbeschulterter Wagen mitten in die Menge, in welcher sich auch eine große Anzahl Kinder befanden.

Je näher die völlig angepöferten Feilbrüder dem Zuge kamen, desto mehr brüllten dieselben und spronten zu einem schnelleren Tempo an. Schon schien ein Unglück unvermeidlich, als es einigen beherzten Genossen noch gelang, die Kinder rasch zur Seite zu drängen und der schnellen Fahrt Einhalt zu gebieten.

Während dieser Szenen „heilten“ absichtlich in provokatorischer Weise die Infassen des Wagens, unter denen sich auch der Staatsanwalt von Gmünd, Herr **Wenzel Schäfers**, befand, weiter und rasten in der Dunkelheit der Stadt zu.

Dieses Benehmen hat neuerdings bewiesen, welche Gemeinheit jene die Kultur fördernde christlichsozial-deutschnationale Partei besitzt, welche vor einer Barbarei selbst an Kindern nicht zurückschrecken. Es ist nur dem außerordentlichen Taktgefühl der Sozialdemokraten zuzuschreiben, daß diesen frechen Herren die nötige Züchtigung nicht sofort zuteil wurde, wie es ihnen gebührt hätte. Für die Folge wird jedoch die Rechnung für solche Herren, wenn es auch Staatsbahnbeamte sind, sehr kurz sein.

Diese Rohlinge waren Besucher des Trugkonzertes der deutschen (!) Eisenbahner, und es mag wohl einem Staatsbetrieb keine besondere Ehre machen, wenn sich unter der Flagge dieser Barbaren nebst unter kuratell stehenden Säufern und Analphabeten auch Obergeringieure und Beamte der k. k. Staatsbahnen befinden, welche sich auch ammaßen, in später Nacht, nach ihrem Saufgelage Mädchen und Frauen auf offener Straße zu beseligen.

Und solche Gesellschaften wollen sich kulturell hochstehend nennen, bei denen Anstand und Bildung eine verlorene Tugend ist. Mit dieser Kampfsart wird das Deutschthum unter der Führerschaft der Herren **Mischalek**, **Hoffmann** (!) und **Wenzel Schäfers** bald im Sumpfe erstikt sein. Heil!

Würzschlag. (Mittung, Eisenbahner von Würzschlag und Umgebung.) Der Wädemeister **Ludwig Fritsch** ist gegenüber seinen Arbeitern verträglich geworden und hat die Vertrauensmänner der Organisation beschimpft und aus der Wohnung geworfen.

Die organisierte Arbeiterschaft von Würzschlag hat daher

In einer jüngst abgehaltenen Protokollversammlung den Beschluß gefaßt, aus dieser Wäckerlei so lange kein Gebäck zu kassieren, bis dieser Streitfall beigelegt wird. Es ergeht daher an die Genossen die Aufforderung, kein Gebäck aus der Wäckerlei Fritsch zu kaufen, so auch in den Gasthäusern, wo Brot oder Semmel von dort zum Verkauf aufliegen, nicht zu verkaufen.

Wir appellieren an das moralische Pflichtgefühl der organisierten Eisenbahner, diesen Beschluß streng zu beachten.

Die Vertrauensmänner
Der organisierten Eisenbahner.

Greifenburg. (Machinationen hinter den Kulissen.) In Greifenburg war bis vor kurzem Herr Stationsvorstand Kofler stationiert, dem ein junges Büschchen namens v. Fritsch als Beamtenaspirant zugeteilt war.

Dieser v. Fritsch muß aber einen tüchtigen Onkel draußen bei der Südbahndirektion haben, der ihn über alles hinweghülft. Dieses kam den Federn entschläpft Büschchen hat noch keine Verkehrsprüfung abgelegt, durfte aber schon selbständig Verkehrsdiens machen. Wie er den Dienst versah, wollen wir an einigen Beispielen zeigen. Wenn Parteien ihr eingelagertes Gut abholen kamen, wußte der Mensch nicht, soll er der Partei den Frachtbrief oder das Aviso beifügen. Bei frankierten Sendungen hatte er das Rezipisse ausgefüllt, ohne Geld einzuholen. Bei Zugkreuzungen kam er aus der Känglei gesprungen und ordnete dem Wächter an, den Kreuzungszug auf ein befestigtes Gleis einfahren zu lassen; die Wächter mußten stets auf der Hut sein, damit nicht Unfälle herbeigeführt wurden. Und so verstand dieser Mensch von der lieben Eisenbahn gar nichts, hatte sehr wenig Interesse daran. Er legte sich des Nachts einfach nieder und beauftragte den Wächter: „Sie, ich lege mich jetzt nieder, wecken Sie mich zur rechten Zeit auf.“

Er äußerte sich selbst: „Sie (die Direktion) können mir nichts machen, ich darf selbständig keinen Dienst machen, weil ich keine Prüfung habe.“ Für all das können wir Zeugen namhaft machen, und doch machte der Mensch selbständig den Verkehrsdiens. Wir fragen die Generalinspektion: „Ob denn die armen Bediensteten der Südbahn wirklich ihre Knochen riskieren müssen, damit so ein Büschchen seine Existenz findet. Müßen wirklich Reisende so unverlässlichen Leuten auf Leben und Tod ausgeliefert werden, damit so ein Protektionskind irgendwo untergebracht werden kann?“

Wir hätten uns nicht gerührt, wenn dieses unwissende Protektionskind nicht Laten vollbracht hätte, die selbst ein dummes Junge nicht tut.

So erlaubte sich dieser Mensch eine Anzeige über den humanen und menschenfreundlichen Stationschef zu erstatten, daß im Frachtmagazin Pulver und Dynamit aufbewahrt werden, was gefährlich unstatthaft ist und was auch nie vorgekommen ist, da sämtliche Bediensteten der Station sich auf einen diesbezüglichen Fall nie erinnern können, was zur Folge hatte, daß der menschenfreundliche Herr Stationschef verfeßt wurde und der Aspirant dort belassen, aber vom Verkehrsdiens abgezogen wurde. Das Protokoll über diesen Fall, welches der Herr Stationschef verlangte und auch aufgenommen wurde, wurde von Seiten des Inspektors in den Papierkorb geworfen. Es sind Gerüchte im Umlauf, daß das Büschchen einen guten Bekannten im Personalbureau der Südbahn hat und diesem einen Brief geschrieben hat, daß er hier Blut schmecken muß, während der Herr Stationschef mit seiner Frau spazieren geht. Es war auch der Kontrollor Polland nach Greifenburg dirigiert, die Station zu kontrollieren, fand aber nichts vor bei der Revision.

Das Personal der Station Greifenburg wie die Zugbegleiter der Station rufen dem Herrn Stationschef Kofler, der wegen der Intrigen des Herrn Fritsch nach Warburg versetzt wurde, ein vom Herzen kommendes „Lebewohl“ nach, und wir werden diese Intrigen, das verschieren wir Ihnen, Herr Vorstand, immer bekämpfen, mögen noch so hohe Soukups, Pitter e tutti quanti daran partizipieren.

Wien. (Aus dem Lager der christlichsozialen Verkehrsverbände.) Am 1. Juli d. J. erschien bei einem unserer Vertrauensmänner ein Mitglied des christlichsozialen „Verkehrsbundes“ und bat, man möge sein Mitgliedsbuch an die Leitung des Verkehrsverbundes nach Wien einfinden. Auf Befragen, aus welchem Grund er dies wünsche, erzählte derselbe, daß er seit 1. September 1904 ununterbrochen Mitglied des Verkehrsverbundes war, seine Mitgliedsbeiträge und die Beiträge für die Sterbeabfertigung stets pflichtgemäß bezahlt hat und jetzt, als er das Unglück hatte, krank zu werden und 97 Tage das Bett zu hüten gezwungen war und um eine Unterstützung bat, sei er nahezu hinausgeworfen worden und deshalb trete er aus dem Verkehrsverbund aus, er habe es satt, sich noch länger zum Narren halten zu lassen. Der Mann erzählte weiter, daß er durch die lange andauernde Krankheit in eine sehr mißliche Lage gekommen sei und sich deshalb an eine Vertrauensperson des Verkehrsverbundes gemeldet habe, man möge ihm eine Unterstützung zukommen lassen. Dieser schickte ihm zum Herrn Kassier Weingrubner, welcher an ihn die Frage stellte, ob er eine Unterstützung beanfrage. Als er diese Frage mit „ja“ unter Berufung auf den § 7, Punkt b, der Statuten beantwortete, schrieb er ihn an: „Schauen Sie, daß Sie hinauskommen, gehen Sie zum Herrn Neuherr nach Eggenberg.“ Den Weg nach Eggenberg unterließ das Mitglied jedoch, weil es sich einen zweiten moralischen Dinauswurf nicht mehr holen wollte. In einer späteren Zeit darauf fand eine Versammlung der Verkehrsverbände statt, und das in Rede stehende Mitglied besuchte auch diese noch im festen Glauben, daß vielleicht in der Versammlung eine Unterstützung für ihn beantragt und beschlossen werden könnte. Auch da war nichts zu holen. Es wurde wohl tüchtig losgeschimpft über die Sozi, daß sie sich ihre Säckel mit den Arbeitertreuzern füllen u. s. w. Ihr Mitglied jedoch wurde auf ein besseres Jenfeits vertrieben, aber von einer Unterstützung geben war keine Rede. Schließlich mußten die Versammlungsteilnehmer von ihrem eigenen Mitglied hören, daß die Sozi doch mehr Menschlichkeitgefühl in sich verbergen als die guten Christen beim Verkehrsverbund, weil die Mitglieder der sozialdemokratischen Eisenbahnerorganisation seines Wissens schon nach vier- bis fünfjähriger Krankheitsdauer Unterstützungen im Betrage von 15 bis 20 Kr. in dringenden Fällen auch das Doppelte, erhalten haben.

Der Mann war 58 Monat Mitglied des Verkehrsverbundes, hat Kr. 40.80 an Mitgliedsbeiträgen und Kr. 31.25 für die Sterbeabfertigung, also zusammen einen Betrag von Kr. 71.85 beigetragen, das ergibt per Monat um 2 H. mehr, als beim Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein bezahlt wird. So schaut's also mit der Unterstützungsmethode bei der christlichsozialen Organisation aus. Ein moralischer Dinauswurf der Petenten und die Geschichte ist abgetan.

Nun, Herr Verkehrsminister Brunnegger in Wien, was sagen Sie dazu? Werden Sie mit diesem Artikel nicht auch haufieren gehen?

St. Pölten. Ein Glückspilz, der sich der besonderen Gunst einiger Vorgesetzten zu erlangen weiß, ist der hiesige Portier Jäger. Freilich ist die Bevorzugung Jägers nur dessen häßlicher Ergebnissen zuzuschreiben. Ueberdies ist er ein Genie im Denunzieren.

Bei Herrn Inspektor Weidner ist er bereits unentbehrlich geworden, da er die Rolle des Kindermädchen spielt, indem er den Sohn des Inspektors spazieren führt und Juckerin lauft. Von der Frau Inspektorin übernimmt er galant die Heisentrassen und schleppt alles in die Wohnung.

Dabei ist dieser vielfeitig verwendbare jederzeit in der Lage, über alles, was in der Station vorkommt, sei es beim Verkehr oder wo immer, ja sogar über die diensthabenden Beamten nach seiner Art zu berichten.

Dafür steht er bei Herrn Inspektor Weidner und Oberoffizial Herr Stipel hoch im Günst und wurde, trotzdem er ein noch junger und kräftiger Mann ist, zum Portier und als Aufsichtsorgan über die Waagenpöcher bestimmt.

In anderen Stationen finden wir ältere, verbienstvolle Bedienstete oder solche, die einen Unfall erlitten haben, als Portier angestellt; hier sind die alten Kondukteure Türstcher, ein junger, gesunder Mann ist Portier.

Diese allzu dicke Freundschaft der beiden Herren Vorgesetzten soll einen besonderen Grund haben und wird über diesen intimen Verkehr bereits vielfach gemunkelt.

Uns geht die Sache vorderhand weiter nichts an, doch warnen wir den Portier Jäger, seine verwerfliche Rolle als Angeber und Denunziant weiterzuspielen, sonst könnten wir dieser Herrlichkeit ein schnelles Ende bereiten.

Olmütz. Die höhere Technik der k. k. Staatsbahndirektion hier hat sich wieder einmal im ganzen Lichte gezeigt. War da der Zirkus Sarafani sieben Tage lang und ging von da nach Troppau. Und zwar sollte er über Jägerndorf, also auf der ehemaligen Mährisch-Schlesischen Zentralbahn, befordert werden.

Es wurden frische Fahrpläne ausgearbeitet, die Strecke darüber in Kenntnis gesetzt, Maschinen sowie Personal wurden von Jägerndorf nach Olmütz requiriert, einige höhere Beamten von der hohen Direktion erschienen am Platze, um als Begleiter zu fungieren. Nun war die Abfahrt da, da sagte einer vom Personal: „Ja wie werden wir mit den Wagen in Lobnig unter der Brücke durchkommen?“

Jetzt war alles hoff. Die Herren Begleiter rannten herum, als wären die Sarafani-Löwen herausgelassen worden. In größter Not wandte man sich an den Herrn Verkehrsdiens Inspektor Latiner, damit er Rat schaffe.

Nach Mitternacht weckte man ihn auf und teilte ihm die neueste Blamage und Hilflosigkeit mit. Jetzt was tun? Da ging's im Galopp aus der Stadt auf den Bahnhof hinaus und wurde wieder der Vorstand der Nordbahnstation geweckt und Himmel und Hölle in Bewegung gesetzt, um die zwei Zirkuszüge über die Nordbahn, das heißt über Brerau, Schönbrunn nach Troppau zu bringen. Und es ging. Leider veräuerte Sarafani die Vorstellung in Troppau an dem Tage, wofür er der hochloblichen Direktion eine schön geschriebene Rechnung auf 30.000 Kr. präsentierte.

Nun fragen wir, was geschieht mit einem armen Teufel, der nur irgendeine Lappalie begeht? Was bekommt derjenige Kondukteur dafür, der die Herren auf die Brücke aufmerksam machte? Er hat ja doch auch die Wahrheit gesagt! Uns ist da ein Fall von Jägerndorf bekannt, wo ein Zugführer einem Kontrollor nur die Wahrheit sagte, einen Beamten wegen falscher Jägerexpedition in den Stundenpaß eintrug und dafür vom Zugführer am Stock zum Güterzug degradiert wurde. Gar mancher Ausschüßbrenner sagte schon: „Man weiß nicht, dient man bei einer k. k. Staatsbahndirektion oder in einem Narrenhaus.“

Jägerndorf. (Wieder ein verurteilter Verleumder.) Bereits in jeder Nummer unseres Blattes finden wir ein oder mehrere Berichte, wo christlichsoziale oder deutsch-nationale Gegner von den Gerichten als Verleumder bestraft werden.

Nach dem in unserer Redaktion eingelaufenen Material und nach den richterlichen Urteilen zu schließen, muß sich schon ein entsprechend höher Prozentsatz gerichtlich gebrandmarkter Ehrenmänner in den Reihen der gegnerischen Organisationen befinden. Und da nun sowohl beim Reichsbund deutscher Eisenbahner als auch beim christlichsozialen „Verkehrsbund“ sehr viel auf den Titel gehalten wird, so könnte doch manchen „ehrenhaften, treudeutschen Kameraden“ oder „streng christlichen Gesinnungsgegnossen“ das Prädikat „gerichtlich gebrandmarkter“ taxfrei beigelegt werden.

Oder sollen nur die Parteigrößen vom Schlage der Wegani oder Wolf darauf ein Unrecht haben?

Dies würde nur eine Zurücksetzung der deutschchristlichen Arbeiterbewegung bestätigen.

Als neuestes Glied zu den Reihen dieser Ehrenmänner ist der Oberverwalter Alois Schäfer in Jägerndorf zuzurechnen, der in einer am 7. Juli l. J. stattgefundenen Gerichtsverhandlung verurteilt wurde.

Dieses schwarze Brüderchen hat es nur der Nachgiebigkeit des Klägers zu danken, daß er für diesmal mit einer dem wehmütigen Ehrenerklärung samt Bezahlung der Kosten davonkam. Für die Herren Denunzianten und Verleumder soll dies als Warnung dienen.

In Zukunft werden wir jedoch die gefelichte Strafe fordern, da diesen Herren das Handwerk gelegt werden muß.

Den Kollegen in Jägerndorf raten wir, den Umgang mit solchen bekannten Individuen zu meiden, da man Gefahr läuft, als Freund oder Parteigenosse eines Verleumders zu gelten, was natürlich anständigen Menschen höchst unangenehm wäre.

Wien. (An die Direktion der Oesterreichischen Nordwestbahn in Wien.) Durch eine öffentliche Schmähung seitens des Saalbiener Saanel in Wien wurde das gesamte Zugbegleitpersonal der D. N. W. beleidigt. Nachdem Saanel wegen dieser Schmähung im dienstlichen Weg nicht zur Verantwortung gezogen wurde und sich das Personal derartige schwere Anschuldigungen durchaus nicht ungestraft bieten lassen kann, so verlangen die Zugbegleiter der D. N. W., daß hier die Direktion gegen den Saalbiener Saanel einschreite und denselben zur Verantwortung zwingen möge.

Leoben. Den Mitgliedern aus dem Zugbegleitpersonal diene zur Kenntnis, daß nachstehende Genossen als Vertrauensmänner in die Turnusangelegenheiten gewählt wurden:

Personenzug: die Genossen Paschbacher und Fritsch; Manipulant: Genosse Linde; Güterzug: Genossen Karl Sternath und Hürndl.

Ferner werden die gesamten Mitglieder aufmerksam gemacht, daß Genosse Vierjacht die Kassierstelle übernommen hat, und Genosse Hürndl mit einem Block bestellt wurde.

Obertraun. Von dort wird uns geschrieben, daß die Bahnerhaltungssektion Aussee eine Arbeiterfrau als Substituten für den Wächterdienst verwendet.

Auf Posten 32, wo sonst ein Wächter den Dienst versah, paradiert nun in der Sommerferien eine Frau. Dabei wird diese Frau als Graspuherin in der Station Steg mit einem Taglohn von Kr. 1.80 berechnet.

Durch diesen Vorgang will die Bahnerhaltungssektion wahrscheinlich beweisen, daß man auch in Aussee zu sparen versteht, denn die Frau kommt doch um 60 bis 70 H. täglich billiger wie ein Wächter.

Da uns ein derartig gleicher Fall aus den Linien der k. k. Staatsbahnen bis jetzt unbekannt ist und die Oberbauarbeiter recht gerne diesen Dienst versehen würden, so ersuchen wir eine k. k. Staatsbahndirektion dieser Verwendung von Frauen als Bahnwächter ein besonderes Augenmerk zu widmen.

Wir bezweifeln, daß die als Bahnwächter fungierende Graspuherin etwas von dem Aufsichtsdienst des Bahnwächters, geschweige von den Signalvorschriften versteht.

Klaus. (k. k. Staatsbahn.) Hier treibt sich ein Individuum namens Wichter herum, dessen Umgangformen gegenüber seinen Untergebenen durchaus nicht im Interesse einer k. k. Staatsbahndirektion gelegen sind. Wichter, seines Zeichens Bahnrichter, brachte es zuwege, daß infolge seiner Anfechtungen so mancher tüchtige Arbeiter den Bahndienst verließ, um diesem Menschen aus dem Wege zu gehen. Daß ein solcher Personalwechsel bei dem hierortigen Mangel an Arbeitskräften nicht zum Vorteil der Bahnverwaltung sein kann, ist augenscheinlich, und kann nur damit entschuldigt werden, daß eine k. k. Staatsbahndirektion über das Tun und Lassen ihrer niederen Aufsichtsborgane in keiner Weise informiert sein kann. Wie alle Leute, die von ihren Pflichten keinen blauen Dunst haben, meist mit großem Benehmen ihren Untergebenen gegenüber ihre Ueberlegenheit zeigen wollen, so auch bei Wichter. Schimpfwörter sind ihm

am geläufigsten, zudem hat sich dieser Bernegroß ein Protektionswesen zurecht gelegt, wie man eines suchen muß. Jedenfalls könnte er selbst so manches über Protektion erzählen; hat er doch einen hübschen Bauernhof mit mehreren Kühen und es ist nicht ausgeschlossen, daß ihm sein Beruf zu seiner heutigen Stellung verholfen hat. Auch über den Vorarbeiter Eichhorn wäre so manches zu berichten, doch davon ein andermal. Für heute wollen wir nur einer k. k. Staatsbahndirektion nahelegen, hier Ordnung zu schaffen, Beschwerden bei dem Bahnmeister oder Bahnerhaltungs Vorstand sind erfolglos und erzielen nur eine erhöhte Seltatur des Beschwerdeführers. Rasche Abhilfe tut hier not, widrigenfalls wir selbst einen passenden Stiel zu dieser Gade suchen müßten.

Wodenbach. (Werkstätte der k. k. Staatsbahn.)

In der letzten Zeit gelangte von seiten der k. k. Staatsbahndirektion in Prag ein Erlass 3. 46.596 herab, welcher inhaltlich das Verbot trägt, daß die Angehörigen der Werkstättenarbeiter auf keinen Fall den Rayon der Werkstätte betreten dürfen. Dieses mag jener Herr, welcher den Erlass zusammenstellte, sehr leicht gemacht haben, aber wie dieses durchgeführt werden soll, kümmert den Herrn, die Direktion und auch die Werkstättenleitung nicht. Gleichzeitg ist auch enthalten, daß jene Arbeiter, welche Mittagessen geschickt bekommen oder sich dasselbe von zu Hause mitbringen, zum Einnehmen desselben das Schulzimmer im Heizhaus, so weit Raum ist, benutzen können; also, so weit als Raum vorhanden ist. Betrachten wir nun einmal dieses Schulzimmer! Dasselbe ist 9 Meter lang und kaum 4 Meter breit, direkt an das Heizhaus angebaut, von allen Seiten mit Rauch und Kohlenstaub umgeben. Dieses soll jenen Leuten als Speiseraum dienen, welche den ganzen Tag so wie so Rauch und Staub genügend verschlucken können. Die Anzahl der Leute, welche nicht nach Hause gehen können, setzen wir nicht fest, aber das eine ist sicher, daß von den über 400 beschäftigten Werkstättenarbeitern ein ziemlich großer Teil gezwungen ist, über Mittag in der Werkstätte zu bleiben. Es ist direkt ein Skandal, daß die löbliche Direktion bei den ganzen Umbauten und Neubauten nie der Arbeiterkassette gedenkt, daß ein Raum für das Mittagessen einnehmen geschaffen würde.

Die Wagenwerkstätte wurde vor einigen Jahren neu erbaut und die Arbeiter hatten sich der großen Doffnung hingeeben, daß mit der Erbauung wirklich etwas Modernes geschaffen und auch bezüglich eines Speiseraumes Rücksicht genommen werden wird. Dasselbe hoffen wir auch bei der Erbauung des Verwaltungsgebäudes vorhanden. Doch alles Hoffen war umsonst.

Trotzdem jahraus jahrein Tag für Tag geandert und repariert wird, müssen immer noch viele Arbeiter im Freien bei jeder Witterung arbeiten und es kommen wiederum jene Plätze zum Vorschein, welche zum Trocknen der nassen Kleidungsstücke gehören. Im Sommer mag es gehen, weil es überall erträglich ist, es ist aber jetzt die Zeit, wo es der Direktion noch möglich wäre, für den Winter diese Uebelstände abzuschaffen. Wenn man für zwecklose Sachen viele Tausende hinauswerfen kann und auch genügend Geld für die Laufende Kronen von Lantienen aufbringt, muß es doch etwas Leichtes sein, für die Arbeiter etwas Vernünftiges zu schaffen.

Zugleich wollen wir heute an dieser Stelle den Herrn Bahnarzt Dr. Menzel noch einmal erinnern, den Arbeitern mit behütlich zu sein, wenn sich die Marobenzahl nicht vergrößern soll. Er möge der Werkstättenleitung und Direktion sein Entachten über die Verhältnisse abgeben. Er möge sich weiters einmal die Mühe nehmen und das Trinkwasser untersuchen. Daß es nicht gut ist, beweist, daß die Herren Vorgesetzten ihr Trinkwasser aus dem Pumpenhaus holen lassen. Hier wäre genügend angefüllt, welches keine großen Summen kosten würde, jedoch der Arbeiterkassette gegenüber wäre etwas Gutes geschaffen.

Klagenfurt. (Eine parlamentarische Aktion in der Quartiergeldfrage.) Die Abgeordneten Lukas und Riese haben einen Antrag betreffend die Erhöhung des Quartiergeldes für die Beamten und Bediensteten des k. k. Bahnbetriebsamtes Klagenfurt in der Sitzung des Abgeordnetenhauses vom 7. Juli 1909 mit folgendem Wortlaut eingebracht: „Die hohen Wohnungsmieten in Klagenfurt und in den umliegenden Orten veranlassen die Beamten und Bediensteten des k. k. Bahnbetriebsamtes in Klagenfurt schon im Jahre 1906 an das k. k. Eisenbahnministerium mit einem Memorandum um Erhöhung der Quartiergeldprozente heranzutreten. Trotzdem die in dem Memorandum angeführte Begründung vollkommen zutrifft, wurde bisher dem berechtigten Verlangen nicht entsprochen.“

Nun sind seit dem Jahre 1906 nicht nur alle Lebensmittel, sondern auch die Wohnungsmieten in Klagenfurt und den umliegenden Orten im Preise ständig und ganz bedeutend gestiegen, so daß sich das Gesamtministerium veranlaßt gesehen hat, mit Verordnung vom 2. August 1908 die Stadt Klagenfurt von der dritten in die zweite Aktivitätszulagenklasse einzureihen. Nach dieser Einreihung beziehen die Staatsbeamten und Staatsdiener ein erhöhtes Quartiergeld, indes die Beamten und Bediensteten des Bahnbetriebsamtes bei ihren früheren 70 Prozent vom Wiener Quartiergeld verbleiben sind.

Daß in Klagenfurt für die Beamten und Bediensteten ganz besonders schwierige finanzielle Verhältnisse bestehen, geht auch daraus hervor, daß auch die Südbahn dem Klagenfurter Personal 80 Prozent des Wiener Quartiergeldes und überdies eine Teuerungszulage von 48 Kr. jährlich zur Auszahlung bringt.

Da das Quartiergeldprozent der Bahnbeamten und Bediensteten bisher stets ortsweise in Uebereinstimmung mit der Aktivitätszulagenklasse für die Staatsbeamten festgelegt wurde, stellen die Unterzeichneten den Antrag:

Das hohe Haus wolle beschließen:

Das k. k. Eisenbahnministerium wird aufgefordert, das Quartiergeld für die Beamten und Bediensteten des Bahnbetriebsamtes Klagenfurt von 70 auf 90 Prozent des Wiener Quartiergeldes zu erhöhen.“

In formeller Hinsicht wird die Zuweisung dieses Antrages an den Eisenbahnausschuß beantragt.

Witten. Eine Schlamperlei sondergleichen ist in Bezug auf Dienstkleiderpraktikulare bei der Bahnerhaltungssektion Innsbruck usuell. Schon seit Jahren erhalten die Streckenwächter nicht mehr zur bestimmten Fassungszeit ihre Dienstkleider, ja sie erhalten bald gar nichts mehr. Auch die Kappen müssen die Leute aus eigenem zahen. Damit die Streckenwächter wenigstens ihre Wöhen bedecken können, werden Inwentardienstkleider verteilt. Es ist uns unbekannt, ob Herr Inspektor Dirheimer oder die Zintenburscheute an dieser Dienstkleiderverteilung schuldtragend sind. Jedenfalls ist etwas faul in diesem Staatsinstitut oder werden für Dienstkleiderverfärgungen auch Remunerationen bezahlt?

Vielleicht gelingt es Herrn Dr. h. t. j. m. i. d. t., k. k. Staatsbahndirektor, auf diesem Gebiete endlich Remedie zu schaffen.

Wiking. Die ganze Welt bewundert das Meisterwerk der österreichischen Ingenieurkunst, die neuen Alpenbahnen, und alles erfreut sich des großartigen hierin geoffenbarten Fortschrittes, nur die dort postierten Eisenbahner nicht; eigentlich auch, nur freuten sie sich auch auf die Eröffnung der letzten Linie der Tauernbahn, in der Hoffnung, daß dann mit Rücksicht auf die steigende Intensität des Verkehrs eine Vermehrung der Personalstandes erfolgen werde. Seit der Eröffnung der Maravantentlinie hat sich für die meisten Kategorien die Arbeit direkt verdreifacht. Und sie suchten deshalb auch schon um Vermehrung des Personalstandes an. Aber man vertrießte sie bis zur Eröffnung der Tauernbahn. Nun ist diese vorüber, aber statt einer Personalvermehrung ist eine empfindliche Personalreduzierung eingetreten. Am 10. Juli wurden zehn Mann entlassen, und man spricht noch von weiteren Reduzierungen in großen Dimensionen. Auch die bestehenden Diensturnisse sollen gehörig zusammengepackt werden.

Unter solchen Umständen heißt's auf der Hut zu sein. Jede Reduzierung ist sofort maßgebendorts zu melden, damit

dagegen energisch Protest erhoben werden kann. Schon im Interesse der Sicherheit des Verkehrs muß jede Reduzierung des Personalstandes und Verschärfung der Dienstvorschriften unterbleiben.

Penzing. (Eine trinkfeste Pantrophe.) Am Samstag den 10. Juli hatte ein altes 78-jähriges Bäuerlein mit schneeweißem Andreas Hofer-Bart den Mittagspersonenzug verfaumt, mit dem derselbe fahren wollte. Nun mußte er bis halb 4 Uhr nachmittags warten, welche Zeit er sich in das nächste Gasthaus begab, um ein Stämperl Schnaps zu trinken. Er brachte auch eine Flasche dieser Flüssigkeit auf den Bahnhof mit und der Zufall wollte es, daß er zur Entleerung dieser Flasche am Bahnhof sofort einen Kompagnon in der Person der Frau Stationschef fand.

Da diese Frau (eine Liebhaberin dieses Getränkes) an diesem Tage auch schon eine Portion dieser Flüssigkeit zu sich genommen haben mochte, so war die schönste Stimmung dieser beiden bemerkbar. Es ist, wie gewöhnlich, daß die gute Laune manchmal umschwappt und das Gegenteil bewirkt, so mag es auch da gewesen sein, daß die Frau in förmliche Kaseri ausbrach und den alten Mann mit Stößen traktierte, mit Trottel und Schweinert titulierte und das anwesende Stationspersonal um Hilfe rief, um diesen Mann aus dem Bahnhof zu entfernen. Der Bauer hatte eine Fahrkarte und war nicht so betrunken wie die Stationschefin und erwiderte ganz vernünftig: „Ich habe ja nichts getan, wir haben ja nur mitammen Schnaps getrunken und uns gebüßt (geföhlt).“ Dieser Vorgang spielte sich am Bahnhof unter den Augen einiger Passagiere und des Personals ab, darunter befand sich auch ein Herr in Touristenkleidung, welcher sich um diese Frau auch näher erkundigte. Die ganze Sache klingt ruffisch, fand aber in Tirol vor.

Nun fragen wir, welches Recht hat so eine Frau Stationschef: 1. Mit reisenden Passagieren herumzuföhren und zu schimpfen, wie leicht könnte sich dieser alte Mann beim Fallen beschädigen?

2. Welches Recht hat so eine Frau, sich in dienstliche Angelegenheiten hineinzuüberschreiben und so das Ansehen der Gesellschaft wie der Bediensteten auf das Größlichste zu verletzen?

3. Wer ist denn in dieser Station der Vorstand, der solche Vorkommnisse duldet und weiter führt?

Wir fragen die Verkehrsdirection, ob sie von dieser Angelegenheit Kenntnis hat und ob sie die Sache der Mühe wert findet, hier Wandel zu schaffen.

Dem Herrn Stationsvorstand aber raten wir, den Frauensrod anzuziehen und sich in die Straße zu stellen, damit dort der Platz, der für die Frauen bestimmt ist, mit einer Figur besetzt ist.

Penzing. (Verhürter Zusammenstoß.) Am 22. Juni verkehrte der Zug 7179 ab Penzing-Rangierbahnhof in zwei Teilen. Der erste Teil ist ab Penzing-Rangierbahnhof beim geschlossenen Ausfahrtssemaphor abgelassen worden, der zweite Teil beim „Frei“ gestellten Ausfahrtssemaphor. Das Vorfignal und das Hauptfignal der Station St. Veit a. b. Wien standen, als der zweite Teil von Penzing abgelassen wurde, auf „Frei“, da die Deckung des ersten Teiles seitens der Station St. Veit an der Wien noch nicht vorgenommen werden konnte, weil eben der erste Teil über den Schienenkontakt der Station St. Veit stand. Das Personal des zweiten Teiles bemerkte erst auf 150 Meter den ersten Teil des Zuges 7179 in der Station St. Veit stehen, der zweite Teil konnte nur mit Anwendung aller Gewaltmittel knapp vor dem ersten Teil angehalten werden und dadurch wurde der Zusammenstoß verhütet.

Nun ist die Frage: wurde seitens der Station St. Veit an der Wien eine Rückmeldung von der vollständigen Einfahrt des ersten Teiles nach Penzing-Rangierbahnhof gegeben und warum wurde der zweite Teil beim auf „Frei“ gestellten und der erste Teil beim geschlossenen Ausfahrtssemaphor abgelassen?

Bei der Expedition beider Teile war der Vorstand des Bahnbetriebsamtes Penzing, Inspektor Schneider, selbst anwesend, bei der Expedition des zweiten Teiles drängte er sogar selber auf die rasche Abfahrt des Zuges, ohne sich zu überzeugen, ob eine Rückmeldung des ersten Teiles von St. Veit eingelangt war. Mit solchem Leichtsinne heißt es mit dem Leben und der Gesundheit des Personals ein Spiel zu treiben und man ist neugierig, ob die Direction durch eine strenge und unparteiische Untersuchung den wahren Schuldigen finden wird. Das ist nur einer von den vielen Fällen, welche in Penzing vorkommen und vertuscht werden.

Dem Inspektor Schneider wird aber geraten einer jüngeren und tüchtigeren Kraft Platz zu machen.

Verksammlungsberichte.

Reichenberg. Die koalitierten Organisationen der Eisenbahner Oesterreichs hielten am 10. Juli d. J. in Reichenberg eine allgemein zugängliche Eisenbahnerversammlung ab, um den Gegnern, insbesondere aber dem Reichsbund deutscher Eisenbahner Gelegenheit zu bieten, ihre verheerischen Anfeindungen gegen die Koalition öffentlich vorzubringen und zu vertreten.

Trotz der erfolgten persönlichen Einladung zogen es diese Helden vor, durch ihre Abwesenheit zu glänzen und haben dadurch das Urteil über ihre Handlungen selbst gesprochen.

Der Zweck der Versammlung war, die Eisenbahner und insbesondere die der verstaatlichten N. W. und S. N. D. B. W. über ihre zukünftige Stellung im Staatsdienst aufzuklären und über die bisherige, erfolgreiche Tätigkeit der koalitierten Vereinigungen zur Erreichung und Durchführung der Zugeständnisse für die verstaatlichten Privatbahnen Aufschluß zu geben.

Dieser Aufgabenteiligten sich die Referenten Genosse Schwab Obmann des allgemeinen Reichsbundes und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich und Herr P r e l l, Vizepräsident des Oesterreichischen Eisenbahnbeamtenvereines in ausgedehnter und erschöpfender Form und ernteten die beiden Redner für ihre gebiengenen Ausführungen allgemeinen Beifall.

Die äußerst gut besuchte Versammlung war mit den Ausführungen vollaus befriedigt und billigte das Verhalten der Koalition zur Erreichung besserer Lebensbedingungen.

Besonders die Zugehörigen des Reichsbundes mußten zur Erkenntnis gelangen, daß alle jene Aktionen, welche der Reichsbund zu unternehmen rekla mehhalb er verübt, durch die Tätigkeit der Koalition bereits erfolgreich durchgearbeitet und zur Befriedigung der Eisenbahner größtenteils der Erledigung untergegangen.

Darum stand diese imposante Versammlung sichtlich unter dem Eindruck und der Ueberzeugung des hohen Wertes und der unbedingten Notwendigkeit der Koalition für die Eisenbahner und diese Ueberzeugung wurde noch bestärkt durch die vorzüglichen Ausführungen des Herrn Reichsratsabgeordneten Schäfer, welcher den Appell an die Eisenbahner richtete, zur Erreichung wirtschaftlicher Verbesserungen ohne Rücksicht der Kategorien zusammenzugehen und die hierzu geschaffene Koalition zu festigen.

In marfanter und drastischer Form legte Obmann Herr G a l l e n t (Oesterreichischer Eisenbahnbeamtenverein) der Versammlung das Entstehen, Wirten und den Wert der Koalition dar und geißelte die zersetzende Tätigkeit der Gegner, welche sich die Sprengung der Koalition zur Aufgabe gemacht haben. Der langanhaltende Beifall bewies dem Redner, daß die Versammlung mit ihm eines Sinnes und einer Ueberzeugung war.

Offizial Herr E t t e l referierte über die Tätigkeit der koalitierten Vereine in der Statutenangelegenheit für die Steuerbefreiung und die Versammlung genehmigte den Bericht und die geänderten Statuten.

Einstimmig wurde nachstehende Entschlußfassung angenommen:

„Die im Schützenhaus in Reichenberg am 10. Juli l. J. tagende Versammlung der Bediensteten aller Kategorien der E. F. S. N. D. B. W. erklärt hiermit, nur dann in die Ein-

teilung in den Personalstatus der E. F. Staatsbahnen einwilligen zu können, wenn ihnen ausreichende Garantien geboten werden, daß sie nach der Einreichung zumindest in derselben Zeit automatisch jene Bezüge und jene Dienstklassen erreichen werden, welche sie nach dem Vorrückungsschema der O. N. W. B. und S. N. D. B. W. unter Berücksichtigung der gelätzten Vorrückungsfristen erreicht hätten. Sollten diese Garantien nicht geboten werden können, dann beanspruchen sie das Recht, sich erst in jenem Zeitpunkt einreihen zu lassen, wo eine Schädigung des in Betracht kommenden Bediensteten ausgeschlossen ist.

Ferner protestiert die Versammlung auf das Entschiedenste gegen die willkürlichen Eingriffe in die ihnen durch den Ufus und durch die Dienstvorschrift 37 gewährleisteten Rechte auf Fahrtsbegünstigungen, wie solche durch Neuregelung in Beteiligung mit Lebensmittelreisfahrtscheinen und durch Entziehung der Freikarten bei Absentierungen und ersuchen die Führer der Koalition gegen diese teils veralteten, teils nirgends begründeten Neueinführungen an maßgebender Stelle energisch Einsprache zu erheben.

Um halb 11 Uhr schloß der Vorgesagte mit Dankesworten an die Teilnehmer diese denkwürdige Versammlung, deren Impofantheit und Würde allen Teilnehmern anhaltend im Gedächtnis bleiben wird.

Wien. Donnerstag, den 8. Juli um halb 8 Uhr abends fand im städtischen Volksgarten ein allgemeines zugängliches Eisenbahnerparlament statt. Nach einigen Begrüßungswörtern seitens des gewählten Vorgesagten Genossen W e i s e r gelangte als erster Berichtler Genosse F a t t i n g e r zum Wort. Redner schildert in kurzen Worten das Wesen der neuen Automatik, wobei er hervorhebt, daß obwohl diese Automatik so manche Verbesserungen für die Unterbeamten in sich faßt, dieselbe dennoch als unvollkommen bezeichnet werden muß, indem sie die im Eisenbahndienste grau gewordenen alten Unterbeamten zum großen Teil unberücksichtigt läßt. Redner berichtet auch über einige Anträge, die in der letzten Sitzung seitens einiger Kommissionsmitglieder gestellt wurden. Er schließt mit der Aufforderung, die Organisation kräftig auszubauen, denn nur auf diese Weise sei es möglich, Verbesserungen zu erzielen. Der zweite Redner Genosse K u r t a g erwähnt gleich vor Beginn seines Berichtes, daß er leider nicht in der Lage sei, über eine halbwegs günstige Automatik für die Diener zu berichten. Auch er schildert in kurzen Umrissen das Wesen der neuen Automatik, die außer einigen Verschiebungen der einzelnen Kategorien in den Gruppen nur eine Erhöhung des Anfangsgehaltes sowie eine Verfestigung der Barteize in den drei letzten Gehaltsstufen ändert, alle übrigen mittleren Gehaltsstufen jedoch völlig unberührt läßt. Auch über die zu nominierende Unterbeamtenposten in den Verständen sowie über einige in der Sitzung gestellten Anträge berichtet Genosse K u r t a g. Mit der Aufforderung, sich an die Organisation anzuschließen, endet derselbe seinen Bericht.

Zum zweiten Punkt der Tagesordnung wurden seitens der Referenten einige Anfragen in befriedigender Weise beantwortet.

Während der Ausführungen der beiden Redner hatte sich der Anwesenden eine allgemeine Enttäuschung bemächtigt, die nun in treffenden Worten seitens eines Anwesenden zum Ausdruck kam. Der Redner betont, daß die neue Automatik nur ein getreues Spiegelbild unserer eigenen Zerfahrenheit sei. Sie könne uns in keiner Weise befriedigen, da die alten Diener wieder nur geschädigt werden. Dieses Produkt eines langjährigen Kampfes fordert uns auf, nicht zu ruhen, sondern um so kräftiger weiter zu kämpfen, denn nur durch den Kampf wird es möglich, uns bessere Existenzbedingungen zu erringen! Lebhafter Beifall bekräftigte, daß der Redner allen Anwesenden aus dem Herzen gesprochen hat. Darum: Hinein in die Organisation!

Wien. Am 12. Juli 1909 um 2 Uhr nachmittags tagte im Gasthaus „zum weißen Röhel“ eine sehr gut besuchte Wächter- und Blocksignaldienerversammlung der E. F. Staatsbahnen, in welcher das Zentralpersonalkommissionsmitglied Genosse S o m m e r f e l d über die neue Automatik referierte.

Genosse S o m m e r f e l d brachte in seinem einstündigen Referat einen ausführlichen Bericht und unterzog es einer schärfen Kritik, daß für die Mittelstufen der Diener bei dieser Automatik gar nichts gemacht wurde. Am Schluß seiner Ausführungen appellierte er an die Versammelten, womöglich zu trachten, daß jeder der Organisation noch fernstehende sich derselben anschließen, um der Sache den nötigen Nachdruck verleihen zu können.

St. Pölten. Am 13. Juni d. J. fand in St. Pölten eine sehr gut besuchte öffentliche Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Reichsratsabgeordneter Genosse R. W a l l e r ein ausgezeichnetes Referat über die Sozialversicherung erstattete. Der Redner zergliederte die einzelnen Paragraphen des Gesetzentwurfes, die eine Schädigung des Personals beinhalten, und erntete für seine trefflichen Ausführungen lebhaften Beifall. Zum Schluß wurde eine diesbezügliche Resolution einstimmig angenommen.

Wien. Am 2. Juli d. J. fand hier eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt, in welcher die beiden Vorstandsmitglieder der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt Genossen H a r t l und D e c k e r Bericht erstatteten. Beide Redner ernteten für ihre Ausführungen lebhaften Beifall.

Marburg. Der Reichsbund deutscher Eisenbahner berief für den 28. Juni, 8 Uhr abends, wie an allen Ecken und Enden zu lesen war, eine öffentliche Vereinsversammlung ein mit der Tagesordnung: 1. Die neue Sozialversicherung und die Eisenbahner. 2. Welchen Wert besitzen die internationalen Gewerkschaften? Separate Einladungen wurden nur an Vereinsmitglieder und an solche Leute abgegeben, die man eventuell für ihre Organisation zu gewinnen hoffte. Aber merkwürdigerweise war auf diesen Einladungen nicht mehr von einer öffentlichen Vereinsversammlung, sondern von einer Vereinsversammlung schlachtweg die Rede. Voricht kann nie schaden und, öffentlich bei geschlossenen Türen läßt sich immerhin leichter argumentieren. Schon nach der Wichtigkeit der Tagesordnung sollte man auf einen Massenbesuch rechnen können und doch mußten, wie immer, auch diesmal bürgerliche Elemente die deutsche Versammlung füllen.

Zum ersten Punkt der Tagesordnung sprach ein Herr M a t t h e von der Hauptleitung des Vereines, zu seiner Ehre sei gesagt, in sachlicher Weise, und forderte zum Schluß alle Organisationen ohne jeden Unterschied auf, gegen jene Punkte der Regierungsentwürfes, die die bereits erworbenen Rechte der Eisenbahner schmälern, energisch Stellung zu nehmen. Das alles wäre ganz hübsch, aber warum unterstützt denn seine Organisation die von uns eingeleitete diesbezügliche Protestaktion nicht? Warum fordert sie ihre Mitglieder auf, der sozialdemokratischen Protestaktion ihre Unterschriften zu verweigern? Wögen die Herren über die Aktion welche Meinung immer haben, aber nach dem

Referate Herrn M a t t h e s und seiner Schlußauforderung müßten sie doch unter allen Umständen jede, also auch diese zur Wahrung der bedrohten Rechte der Eisenbahner unternommene Aktion unterstützen.

Zum zweiten Punkt der Tagesordnung zog ein Ingenieur aus Innsbruck, namens S u s t e, gegen die Sozi zu Felde. Was der kursive Herr vor dummes Zeug zusammenredete, ist zum Staunen. Der ganze alte Kohl an angeleglichen Argumenten mußte gegen die Internationale herhalten. Es gab immer und wird immer Unterdrücker und Unterdrückte geben — daß die alten Germanen nach Tacitus, Cäsar und anderen gleichwertige freie Menschen waren, die keinerlei Unterdrückung kannten, braucht ein deutscher Ingenieur ja nicht zu wissen. Herhalten mußte auch der französische Postreid und die Mandatsniederlegung des Abgeordneten P a g u i n i, ja sogar unser armer Genosse K e f e l mußte sich gefallen lassen, als Argument neuesten Stils gegen die internationale Organisationsmethode geführt zu werden.

Interessant war auch das Bekenntnis des famosen Referenten daß alle jene Fabrikanten, die fremdsprachige Arbeiter beschäftigen oder eigene Volksgenossen über's Maß ausbeuten, keine Deutschen sind. Also, Herr S u s t e, die Herren Chiari, Bergell, S c h r e i n e r o t t u t t i quanti sind keine Deutschen, gehören nicht zu ihrer Wächepoche. Es scheint helle zu werden in den Köpfen der Dummen, aber doch noch nicht so, daß sie einsehen würden, wie diffamierend es gerade für den deutschnationalen Arbeiter ist, Streikbrecherdienste zu leisten, was der Herr Referent ganz und gar zu befehlen unterließ.

Auf ein solches Referat muß doch auch irgend ein Clown auftreten und er trat auf. Der bekannte Josef S c h m i e d e r e r, Mechaniker im Heizhause und ein von deutschnationalen Gnaden Gemeinderat von Marburg stand mit triumphierender Siegermine auf und donnerte in die Versammlung: „N e t z s o l l e n die Sozi reden!“ Und siehe da, kein Roter getraute sich zu mühen, denn sie haben — wir kennen ja diese Art „ö f f e n t l i c h e r“ B e r e i n s v e r s a m m l u n g e n — es vorgezogen, zu Hause zu bleiben, als in die Versammlung nicht eingelassen zu werden und sie haben recht getan!

Aus den Organisationen.

Prerau. (Ortsgruppe I.) Bei der am 6. Juli stattgefundenen außerordentlichen Generalversammlung wurde ein provisorischer Ausschuss gewählt, und zwar: Franz K o s t a l, Kondukteur, Obmann; Alois S i b e r l e, Kondukteur, Kassier; Ferdinand S c h m i d t, Kondukteur, Alois P o l z e r, Kondukteur, Josef B a r t h e l b, Kondukteur, Anton D r e i l, Weichenwächter, Josef K u n z, Weichenwächter, Anton W a l t e r, Wagenuntersucher, Franz B e l i n a, Schlosser, Ausschussmitglieder; Emil F o l t i n e k, Kondukteur, N. P a n t y k i, N. E r l, Ferdinand K r e t s c h m e r, Kondukteur, Erfahrmittelglied; Franz G r e f l, Kondukteur, Josef B e z o v s k y, Weichenw.

Sämtliche Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an den Obmann Franz K o s t a l, Merudagasse Nr. 6, Geld-angelegenheiten an Karl S i b e r l e, Kondukteur, im Z i n z h a u s Nr. VI zu richten.

Pettau. Am 3. Juli hielt die hiesige Ortsgruppe ihre diesjährige Generalversammlung ab, wobei folgende Genossen in den Ausschuss gewählt wurden: Ludwig J l e s c h i g, Obmann, Josef E m e r s c h i g, Stellvertreter; Alois B l a g a z, Kassier, Josef B r u n n l i d e r, Stellvertreter; Josef F ü r p a k, Schriftführer, Heinrich K o s m a t h, Stellvertreter; S c h e g u l a und M a h r, Bibliothekare; M e l e und R u c a l, Revisoren. In der Generalversammlung wurde beschlossen, daß von nun an alle Versammlungen im Gasthaus des Herrn S u p a n e i c abgehalten werden. Alle Zuschriften sind an den Obmann Ludwig J l e s c h i g, Tischler in der Südbahnwerkstätte in Pettau zu senden.

Mitteilungen der Zentrale.

Gemeinsame Sitzung des Zentralausschusses mit der Zentralpersonalkommission der E. F. Staatsbahn am 7. Juli 1909. Entgegennahme des Berichtes der Mitglieder der Zentralpersonalkommission der E. F. Staatsbahn über die Herausgabe der neuen Automatik. Entgegennahme des Berichtes über die außerordentliche Generalversammlung der Ortsgruppe Prerau I und Beschlußfassung, über die Einsetzung eines Schiedsgerichtes. Erledigung der Zuschriften mehrerer Ortsgruppen. Beantwortung der von einzelnen Zentralauschussmitgliedern gestellten Anfragen in Vereinsangelegenheiten.

Sprechsaal.

Achtung! Ortsgruppen- und Zahlstellenleitungen!

Die heurige Delegiertenversammlung unserer Organisation hat den Beschluß gefaßt, daß die Organisation das Versicherungs- und Vorschufsinstitut „Flugrad“ durch tatkräftige Agitation unterstütze und wurde zu diesem Zwecke ein Zirkularschreiben beschlossen und die Zentrale beauftragt, dieses an alle Ortsgruppen und Zahlstellen mit der Weisung zu versenden, diese zu erfuchen, aus ihrer Mitte ein Komitee zu wählen, welches die Agitation für dieses uns nächstliegende Versicherungs- und Vorschufsinstitut fördern solle.

Dieses Zirkular wurde bereits anfangs des Monats Mai dieses Jahres den Ortsgruppen und Zahlstellen zugewinkelt, doch haben bis heute verhältnismäßig nur wenige Ortsgruppen die Namen der Mitglieder dieses Komitees namhaft gemacht und wir erfuchen daher alle jene Ortsgruppen, welche über dieses Zirkularschreiben noch keine Sitzung abgehalten haben, eine solche ehestens einzuberufen.

Die Namen nebst Adressen der in das Komitee gewählten Genossen sind dem „Flugrad“ direkt bekanntzugeben und wird dieses dann den Genossen alle weiteren Instruktionen erteilen und die nötigen Druckformen und Tarife übermitteln. Die Zentraleitung.

Goerz Triüder-Binocles und Ferngläser bester Pariser Optik

Gegen bequeme Teilzahlungen

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

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

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

Grammophone Schallplatten Musik-Spielöden Automaten

Reichillustrierter Hauptkatalog gratis und frei. — Postkarte genügt.

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

Achtung, Mitglieder des Lebensversicherungsvereines für Eisenbahnbedienstete! (De Laglio.)

Aus Anlaß der für das Wiener Zentralkomitee des Lebensversicherungsvereines für Eisenbahnbedienstete (De Laglio) bevorstehenden Ergänzungswahlen wurde von seiten der den koalitierten Organisationen angehörenden Mitglieder nachstehende Kandidatenliste aufgestellt, und zwar:

- Als Mitglieder des Zentralkomitees:**
- Friedrich Wiesinger, Oberrevident, M.;
 - Franz Werner, Revident, C.
- Erzsaßmänner:**
- Josef Albretha, Oberrevident, M.;
 - Rudolf Regensberger, Assistent, Stadlau.
- Rechnungsrevisoren:**
- Rudolf Kneipp, Oberrevident, F.;
 - Adolf Möpfer, Oberrevident, F.;
 - Alfred Freund, Assistent, Station: Wien XI, Sinnering.

Im vorigen Jahre ist es der Opposition gelungen, ihre Kandidaten durchzubringen und neues Leben in den „De Laglio“-Verein zu bringen und eine Tätigkeit zu inaugulieren, die nicht nur das Interesse der Gesamtheit der Mitglieder zu wahren, sondern auch eine Veränderung der veralteten Statuten sich zum Ziele setzte. Diese Tätigkeit soll auch im kommenden Vereinsjahre fortgesetzt werden und die jungen, frischen Elemente, die im vorigen Jahre die Siege im Ausschusse sich erobert haben, sollen nun durch neue verstärkt werden.

Wenn es im Vorjahre einen Kampf gegen die erbgefeffenen alten Herren gab, die glaubten, einen lebenslänglichen Anspruch auf die Funktionen im Ausschusse zu haben und die gegen eine Veränderung dieses Zustandes mit allen ihnen zu Gebote stehenden Mitteln sich zur Wehr setzten, so gibt es diesmal Kampf gegen einige gewissenlose Streber, die nicht die Interessen der Mitglieder vertreten, sondern persönliche Vorteile und ihrem schrankenlosen Ehrgeiz fröhnen wollen.

Unter diesen Strebern ist auch der bekannte Heberläufer und Renegat Herr König zu finden, welcher mit Hilfe eines Herrn Wessely von der Domänendirektion Wien, der für König die Reschiger Mitglieder zu mobilisieren beabsichtigt, gewählt werden will.

Kollegen, Mitglieder! So wie ihr im vorigen Jahre geschlossen für die Kandidaten von den koalitierten Organisationen gestimmt habt, so zeigt auch bei den diesjährigen Ergänzungswahlen die Geschlossenheit und Einheit und Strammheit der Organisation und laßt euch den Einfluß, der euch in der Verwaltung dieses Instituts gebührt, nicht entziehen.

Die euch empfohlenen Männer sind Männer der Tat und arbeiten unermüdet, unausgesetzt und mit Opfermütigkeit daran, um durch eine entsprechende Reorganisation aus dem „De Laglio“-Verein ein modernes, für die Mitgliedschaft segensreiches Institut zu machen. Gebet daher geschlossen eure Stimmen den oben angeführten Kandidaten! Keiner schließe sich aus! Keiner fehle bei der Wahlurne!

Das Wahlkomitee der koalitierten Organisationen.

An die Mitglieder der Ortsgruppen und Zahlstellen Oberleutensdorf, Klostergrab, Wolbau, Dug, Bilin, Weißkirchlik, Postelberg, Oberniz, Komotau, Brüx, Gorkau, Saaz und Teplitz!

Laut Beschluß vom 4. Juli d. J. wurde die Sterbefälle mit sofortiger Gültigkeit beschlossen und sind an Eintrittsgebühr 40 S. und für jeden Sterbefall 20 S. per Person zu zahlen. Die Sterbequote beträgt für das erste Jahr 80 Kr. Beitreten kann jedes Mitglied samt Frau oder die den Haushalt führende Person als Mutter, Verwandte und dergleichen. Als Hauptkassier wurde Ernst Wobiska, Lokomotivführer in Oberleutensdorf, Franz Josefsstraße 382; als Leiter Ignaz Schneider, Oberkondukteur in Oberleutensdorf, Benkegasse 385, bestimmt. Näheres ist bei den Ortsgruppen- und Zahlstellenleitern zu erfragen.

Achtung, Eisenbahner, Achtung!

Um einem langgehegten Wunsche der verletzten Eisenbahner zu entsprechen, werden ab Juli d. J. in der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen in Wien, VI., Theobaldgasse 9, jeden Dienstag und Freitag von halb 6 bis halb 8 Uhr abends Auskünfte und Informationen erteilt sowie Anzeigen über Unfälle entgegengenommen. Die Eisenbahner werden aufmerksam gemacht, von dieser Einführung regen Gebrauch zu machen.

Für die gewählten Vorstandsmitglieder: Karl Lantzin.

Tagelohnarbeiter der k. k. Staatsbahndirektion Linz, Achtung!

Am 12. Juli d. J. hat eine außerordentliche Sitzung des Arbeiterausschusses stattgefunden, wo über die Regelung des Tagelohnes verhandelt wurde. Auskünfte in dieser Angelegenheit erteilen nachstehende Ausschussmitglieder: Gustav Chart, Schlosser, Linz (Werkstätte); Heinrich Dörner, Kupferschmied, Uttmann; Anton Leibinger, Magazinsarbeiter in Weis.

Offene Anfragen.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck!

Obwohl für das Heizhaus in Bischofshofen drei Oberheizer normiert sind, so machen doch nur zwei Oberheizer Dienst. Da nun durch die Eröffnung der Tauernbahn der Dienst im Heizhause bedeutend anstrengender geworden ist, so ist die Beistellung des dritten Oberheizers höchst notwendig, um eine anstandslose Dienstabteilung zu ermöglichen.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Villach!

Die Lokomotivführer und Anwärter, welche durch die Rängeinteilung vom 1. Oktober 1908 geschädigt wurden, erlauben sich an die k. k. Staatsbahndirektion die höfliche Bitte zu richten, den Erlass Nr. 70, Zahl 895/21, welcher vom k. k. Eisenbahnministerium am 23. März 1909 an die Direktionen erlassen ist ehebaldigst zu erledigen.

An die löbliche Direktion der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn in Wien!

Die Arbeiter der Station Königgrätz haben am 6. Juni d. J. ein Gesuch um Regelung der elenden Verhältnisse an die Direktion eingereicht, doch ist bis heute keine Erledigung herabgelangt. Die Unterfertigten bitten deshalb nochmals um eine baldige günstige Erledigung. Die Heizhausarbeiter der Station Königgrätz.

An den Herrn Bahnerhaltungschef der Staatseisenbahngesellschaft in Brünn!

Die Bediensteten der Station Hohenstadt haben bis jetzt für das erste Halbjahr noch keine alten Bahnschwellen erhalten, da die vorhandengewesenen an Privatparteien verkauft wurden. Da nun auf den anderen Strecken genügend alte Bahnschwellen die sich zu Heizzwecken verwenden lassen, vorhanden sind, so ersuchen die Bediensteten von Hohenstadt um deren Zuweisung, damit selbe nicht in Brennstoßbezug gekürzt werden.

An die k. k. Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn!

Das Streckenpersonal der Strecke Olmütz-Brbatetz bekommt weder ein Amtsblatt noch wird es über den Inhalt der verschiedenen Amtsblätter in Kenntnis gesetzt, obwohl wichtige Anordnungen und Kundmachungen darin enthalten sind, die für das betreffende Personal von größter Wichtigkeit wären. Um Abhilfe wird gebeten.

An die k. k. Direktion der Kaiser Ferdinands-Nordbahn!

Vor einem Jahre suchten die Olmüzer Zugbegleiter um eine Lokalzulage als teilweise Vergütung für den äußerst strengen Dienst an.

Herr Direktor Baron Vanhans sagte zu, daß diese Angelegenheit vom Eisenbahnministerium günstig erledigt wird und daß es nur noch einer Durchberatung von seiten der Direktion bedürfe. Wörtlich wurde der Deputation gesagt: „Fahrt nur ruhig nach Hause, nächste Woche bekommt ihr schon eure Lokalzulage.“

Da nach sechs Wochen von der versprochenen Lokalzulage nichts mehr zu hören und zu sehen war, wurden abermals zwei Mann im Namen der Lastzugsbegleiter bei Herrn Oberinspektor Chawrat sowie bei Herrn Inspektor Wojtisek bittlich, wobei diesen Delegierten von beiden Herren die besten Hoffnungen auf die Bewilligung der Lokalzulage gemacht wurden.

Ebenso machte ein höherer Funktionär dem Vertrauensmann gegenüber die Zusage: „daß die Lokalzulage so sicher ist wie das Amen im Gebete.“

Nun sind seit diesen Tagen bereits über elf Monate vergangen und die Olmüzer Lastzugsbegleiter haben bis heute noch keine Lokalzulage.

Die ergebenst Unterzeichneten erlauben sich daher, an die k. k. Direktion die höfliche Anfrage zu richten: wie lange sollen wir auf die von so vielen und kompetenten Seite zugespochene Zulage noch warten?

Die Lastzugsbegleiter der Station Olmütz.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck!

Das Personal der Station Hallein erlaubt sich die höfliche Anfrage, warum die Wohnung, welche Herr Assistent A. von Scheibenhof wegen Platzmangels nicht annehmen konnte, nicht an einen Unterbeamten oder Diener vergeben wird. Bei der in Hallein herrschenden Wohnungsnot sind die Bediensteten oft gezwungen, in feuchten Wohnungen, die früher als Stallungen benützt wurden, zu wohnen. Wann gedenkt man das versprochene Personalhaus zu bauen?

Allgemeiner Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Ortsgruppe II, Linz. Sämtliche Zuschriften sind an den Obmann Adolf Homann, Lokomotivführer, Messinggasse Nr. 104, zu richten. In Geldangelegenheiten mögen sich die Genossen an den Kassier, Genossen Tinkl, Reichstraße, wenden.

Ortsgruppe Hannersdorf. Sonntag den 25. Juli 1909 um 2 Uhr nachmittags findet in Herrn Hundts Gasthaus „zur guten Laune“ in Grulich eine freie, für jedermann zugängliche Eisenbahnerversammlung mit folgender Tagesordnung statt: Die Zugstände vom Eisenbahnministerium und deren Durchführung. Referent: Reichsratsabgeordneter Genosse Hieronymus Schloßnigkel aus Sternberg.

Genossen von Grulich und Umgebung erscheint zu dieser wichtigen Versammlung zahlreich und bringt eure Frauen mit. Die Genossen von Hannersdorf werden ersucht, mit Zug Nr. 313 zu fahren.

Ortsgruppe Sareckenstein. Laut Beschluß der letzten Ausschusssitzung bleibt die Bibliothek für den Monat August geschlossen.

Die nächste Ausgabe der Bücher erfolgt Mittwoch den 1. September, abends 7/7 bis 8 Uhr.

Ortsgruppe Weis. Die diesjährige Generalversammlung findet am 24. Juli d. J. im Gasthaus „zu den drei Kronen“ statt, wozu aus Linz ein Referent bestimmt kommen wird. Die Mitglieder werden ersucht, recht zahlreich zu erscheinen und die Frauen mitzubringen.

Ortsgruppe Aßling. Die Generalversammlung findet am 26. Juli d. J. um 7 Uhr abends im Hotel „zur Post“ statt. Die Mitglieder wollen in Anbetracht der Wichtigkeit der Tagesordnung vollzählig und pünktlich erscheinen.

Ortsgruppe Bilin. Zu der am 1. August d. J. stattfindenden Monatsversammlung werden die Mitglieder freundlichst eingeladen. Referent aus Prag.

Ortsgruppe Pragerhof. Jene Mitglieder, die im Besitze von Interimskarten sind und welche bereits ein volles Jahr unserer Organisation angehören, wollen ihre Interimskarten behufs Ausstellung von Mitgliedsbüchern an den Ortsgruppenkassier abgeben.

Ortsgruppe Leoben. Jene Mitglieder, welche bereits ein Jahr unserer Organisation angehören und noch im Besitze der Interimskarte sind, werden freundlichst ersucht, dieselbe gegen Ausfolgung des Mitgliedsbuches abzugeben.

Ortsgruppe Saaz. Montag den 2. August d. J. findet im Vereinslokal die Mitgliederversammlung statt. Pflicht jedes einzelnen ist es, diese Versammlung zu besuchen.

Bestellungen auf den „Eisenbahner-Zeichentalender“ für 1910 sowie auf das „Gebührenregulativ der k. k. österreichischen Staatsbahnen“ und den größeren Privatbahnen sind bei dem Kassier der Ortsgruppe baldigst anzumelden.

Briefkasten der Redaktion.

Von der Nordsee zur Adria. Der Artikel war für die vorige Nummer bestimmt, langte jedoch infolge einer Schlampererei der k. k. Post verspätet in unserer Druckerei ein, so daß er aus technischen Gründen nicht mehr gesetzt werden konnte. — **Concordiaplatz.** Nichts gezogen. — **Nemner.** Pensionierte haben so wie so Regierartenlegitimationen. Gewesene Arbeiter (Rentner) müssen im Dienstwege „Ansuchen um Verabfolgung von Fahrcheinen für einzelne Fahrten“ einreichen. Freikarten werden nicht gegeben, sondern nur halbe oder Regierarten.

Ausweis. Weis das Zugführ. in Brüx nicht weis, wie man am unrichtigen Geleise einen Zug signalisiert, ist eine Krone in den Agitationsfonds spaziert.

Erklärung.

Endesgefertiger erklärt den Lokomotivführeramtwärter Josef Heitzel II und den Heizhausarbeiter Robert Vogler in Halbstadt so lange als Verleumder, bis dieselben imstande sind, über die angeblich vom Gefertigten gemachten Äußerungen den Wahrheitsbeweis zu erbringen. Karl Hoffmann, Bahnrichter.

Dankagung.

Gefertigter dankt allen seinen Genossen, die das Fest anlässlich seines Arbeitsjubiläums veranstaltet haben, ebenso allen jenen, die bei demselben erschienen sind, namentlich den Herren Oberinspektoren Piber, Kraus und Herrn Heizhausleiter Dlouhy, ebenso dem Herrn Reichsratsabgeordneten Bernerstorfer und unserm Redakteur Genossen Fr. Eil. Wiener-Neustadt, im Juli 1909. Josef Edl.

Erklärung.

Ich Endesgefertiger Johann Brana, Lokomotivführer der k. k. Nordbahn, habe den Lokomotivführer Johann Schmid in einer Eisenbahnerversammlung im Deutschen Hause in Mistek am 16. Juni 1909 grundlos als Denunzianten bezeichnet.

Ich bedaure, dies getan zu haben, bitte den Herrn Johann Schmid hiermit öffentlich um Verzeihung und danke ihm dafür, daß er mir vergeben und die Ehrenbeleidigungsflagge gegen mich zurückgezogen hat. Johann Brana.

Dankagung.

Außerstande, mich bei jedem einzelnen für die so zahlreiche Beteiligung an Zeichenbegünstigungen meiner Leber so früh verstorbenen Gattin zu bedanken, spreche ich samt meinen Kindern auf diesem Wege allen jenen, die meine innigste Gattin zur letzten Ruhe begleiteten, meinen tiefgefühlten Dank aus. Ferner bitte ich meine Freunde, Kollegen und Genossen für die herrliche Kranz- und Geldspende meinen herzlichsten Dank entgegenzunehmen zu wollen. Staßing, am 5. Juli 1909. Alois Fritsch, Kondukteur der St.-St. V.



KOS-TEN-LOS
einen selbstspielenden
Konzert-Apparat
Schallplattensystem
mit Blumentrichter.

Der Versand erfolgt gratis, jedoch unfrankiert innerhalb der Staaten Europas.

Näheres auf Anfrage!
Exporthaus Hannich
WIEN 55, Margarethenstrasse 122 E.
Telephon 4755. Telephon 4755.

MÖBEL Auftruf an die Herren Eisenbahner!

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

Fünfhauser Möbelniederlage
M. Eisenhammer 142
Wien, XV., Mariahilferstrasse Nr. 142
(neben der Löwendrogerie Schawarda)

vollst. Zimmerausstattungen à Fr. 180, 150, 170, 200 u. 240, Küchenausstattungen von Fr. 84 aufwärts. — Komplett. Schlaf- und Speisestimmer von Fr. 250. — Moderne Küchenausstattungen, grau, weiß, grün, à Fr. 70. — Einzelne Gegenstände billig in großer Auswahl. Keine Preisliste für die Provinz gratis. Großer Möbel-Katalog gegen 60 Heller Briefmarken franko.

Briefliche Bestellungen freies recht wie bei persönlicher Auswahl.

Zufuhr zu allen Bahnhöfen und Bestreuten Wiens kostenfrei.

Warnung! Um meine P. T. Kunden vor Schaden durch Verführung zu warnen, beachten Sie genau auf meine Firma Fünfhauser Möbelniederlage, da eine Konkurrenz meine P. T. Kunden als Preis mißbraucht, um meine P. T. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftsortal.

Regist. Schutzmarke: Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine Marke: Eisenhammer „Eisenbahnkondukteur“ in Lebensgröße in bahnkondukteur. meinem Schaufenster sehen.

Anerkennungsschreiben:

Sin mit Ihren bisherigen Sendungen sehr zufrieden. Salzburg. Alois Seber, Lokomotivführer.

Teile Ihnen mit, daß ich mit den Möbeln sehr zufrieden bin. Werde Sie bei jeder Gelegenheit bestens rekommandieren. Innsbruck. Karl Kott, Kondukteur.

Habe die Möbel in gutem Zustande erhalten; bin damit zufrieden. Sie stets bestens rekommandierend. Bozen. Leo Brandstätter, Kondukteur.

Dankagung.
Gefertigter spricht für die anlässlich des Ablebens seiner innigstgeliebten Gattin Antonia Schukert, Kondukteurgattin, dargebrachten Beileids- und Teilnahme und zahlreiche Teilnahme an dem Zeichenbegünstigungen allen daran Beteiligten, insbesondere den Kollegen aus Staßing sowie für die Kranzspenden den tief empfundenen und herzlichsten Dank aus. Engersdorf bei Staßing, am 11. Juli 1909. Josef Schukert, Kondukteur.

Billige Bettfedern!

Beste böhmische Federquelle!

1 kg graue, gute, geschliffene 2 K., bessere K 2-40; prima halbweiße K 2-80; weiße 4 K.; weiße, flammige K 3-10; 1 kg hochfeine, schneeweiße, geschliffene K 6-40, 8-; 1 kg Daunen (Blau), graue 6-K., 7 K.; weiße, feine 10 K.; allerfeinster Brusthaun 12 K. Bei Abnahme von 5 kg franco.

Fertige Betten aus dickfädigen roten, blauen, weißen oder gelben Ranfing, 1 Tuchent, 150 cm lang, 116 cm breit, mit samt 2 Kopfkissen, jedes 80 cm lang, 5- cm breit, gefüllt mit neuen, grauen, sehr dauerhaften, flammigen Bettfedern 16 K.; Halbdaunen 20 K.; Daunen 24 K.; einzelne Tuchente K 10, 12, 14, 16; Kopfkissen K 3-; 3-20, 4-; Tuchente 180 cm lang, 140 cm breit, K 14-70, 17-80, 21-; Kopfkissen 90 cm lang, 70 cm breit, K 4-50, 5-20, 5-70; Interstuchente, Kinderbetten, Heberzüge, Decken und Matratzen zu billigen Preisen. Versand gegen Nachnahme von 12 K an franco. Umtausch oder Rücknahme franco gestattet, für Nichtpassendes Geld retour. Ausführliche Preisliste gratis und franco.

S. BENISCH in DESCHENITZ, Nr. 158, Böhmerwald.

Druckarbeiten jeder Art

verfertigt die
Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“
Stvoboda & Co.

Druckerei des „Eisenbahner“ und vieler anderer sozialdemokratischen Blätter, vieler Arbeiterorganisationen und Vereine

Wien, VI. Mariahilferstraße 89A.

Zur gefl. Beachtung! Jeden Samstag von 12 Uhr Mittags an geschlossen!

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen

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

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

Nebenberdienst für Herren und Damen jeden Standes durch Übernahme hochlohnender Vertretung, Hausindustrie schriftlich, Nebenberdienst häuslich gewerblicher Arbeit zc. Prospekte gratis. Reform-Verlag, Großschönau Nr. 30 in Sachsen.

Nicht einen Heller kostet Sie meine Instruktion, wie man Brüche heilt. Viele Dankschreiben. Schreiben Sie sofort an
C. Wallner, Spezialist, Wien, VII. Mariahilferstraße 78/21

Günstiger Gelegenheitskauf
für Sandler und Sandlerer mit Schnittwaren; feine auch an Weibste:

40-45 Meter à K 15-

fortiert, Stoffe auf Blusen, 78 cm breit, feine neueste Mode-Defins, Seiden- und Blusen-Defins, vorzügliche rohe Hemdenteinwand, Kamevas, Bettzeug, Oxford auf Männerhemden, Brauchschürzenstoffe, Dandtücher, Blausätze auf Schürzen und Hauskleider, hübsche moderne Defins.

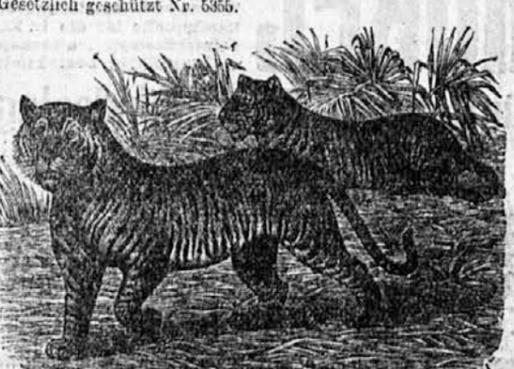
Rostenlänge 6-10 Meter.

Garantirt ohne jeden Fehler und eckfärbig, nur in prima Qualität. Für Nichtpassendes sende ich sofort das Geld retour.
Rücknahme: 1 Bo. tolle, 40-45 Meter gegen Nachnahme sendet.

Leinenweberei KARL KOHN, Nachod, Böhmen.

Die echten Original-Tigerdecken sind für jeden sparsamen Haushalt geradezu unentbehrlich, weil dieselben für jeden Zweck brauchbar sind.

Gesetzlich geschützt Nr. 5355.



Klischee und Text gesetzlich geschützt.

Sommer-Tiger-Schlafdecken

Größe zirka 124x200 cm, Gewicht zirka 1000g per Stück K 2-20. Gesäumt, fertig zum Gebrauch, langjährig bewährte, sehr haltbare, wollige und kräftige Decke bester Qualität. Solide, prachtvolle Muster. Ein Postpaket = 4 Stück Decken liefert portofrei. Kein Risiko! Bei Nichtgefallen nehme Decken zurück und zahle Geld retour. Ungezählte Anerkennungen und Tausende von belagreichen Nachbestellungen.

Drei Belobungsschreiben:
Es wundert mich, dass es Ihnen möglich ist, für einen dort niedrigen Preis solche elegante Decken zu liefern.
Postassistent Weiss in F.
Die vor zwei Jahren erhaltenen 126 Stück Tigerdecken haben sich bei allen Kollegen als haltbar und waschecht erwiesen. Die jetzt erhaltenen 30 Stück sofort vergriffen, so dass ich heute sofort 30 Tiger... bestellen kann. Wer sieht, kauft sofort.
O. N., Briefträger in Ch.
Die in den Vorjahren von Ihnen bezogenen Tigerdecken sind unzerreißbar und haben als eine gute Ware bei meinen Abnehmern allgemeine Anerkennung gefunden.
O. Bährleise, Bahnbeamter i. P.
Ein Zeichen der Realität ist das grosse Renomme meiner Firma, denn nicht weniger als zirka 80.000 Kunden aus den Kreisen der Herren Eisenbahn- und Postbeamten zählen zu meinen Abnehmern.

Theodor Müller, Versandgeschäft Warnsdorf in Böhmen.
Verlangen Sie bitte Preislisten, dieselben sende portofrei.

Kaufe bei Kraus

wer edle schöne Leinwand schätzt!

1 Stück Prima Hemdchiffon 84 Ztm. breit, 20 Meter lang K 8-
1 " beste Rumburger 88 " " " " " " 13-
1 " Krauswebe Nr. 57 84 " " " " " " 17-

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

1 Dtzd. Leinwandhändtücher, weiss, 48x115 Ztm. gross, K 5-50.

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

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

Jede Art geeigneter Leinwaren für Haushalt und Ausstattung, waschechte Neuheiten in Zephyren, Oxforde u. s. w. versendet gegen Nachnahme, für Nichtpassendes Geld zurück.

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

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hof-Uniformierungsanstalt u. Uniformsortenfabrik.

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

ZENTRALWARENHAUS: WIEN, VI/2, Langgasse Nr. 1. FABRIK: WIEN, VI/2, Hirschengasse Nr. 25.

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

Preiskataloge und Massanleitungen gratis. — Provinzaufträge werden sofort effektuliert.

8 Tage zur Probe.

Neueste Musikpendeluhr mit Schlagwerk, Wecker u. Musik in prachtvollem Natur-Nussbaum, farb. Kasten, 75 cm hoch, schlägt halbe und ganze Stunden, weckt und spielt die schönsten Musikstücke zur beliebigen Stunde und verpöchte mich, die Uhr innerhalb 8 Tagen franko unbeschädigt retour zu nehmen und den Betrag ohne jeden Abzug retour zu senden. Preis per Stück K 14-., Ohne Musik K 10-.

3 Jahre schriftl. Garantie, Versand per Nachnahme. Erste und grösste Uhren-Niederlage

MAX BÖHNEL
Wien, IV., Margarethenstrasse 27/9.

Nick-I-Roskopf-Uhr K 3-., Silber K 7-., Omega K 18-., Silberkette K 2-., Golduhr K 18-., Goldkette K 20-., Goldringe K 5-., Wecker K 2-.

Verlangen Sie meinen grossen Preiscurant mit 5000 Abbildungen, welcher jedermann umsonst franko zugesendet wird.

Wie man gesund wird!

„Wessen Blut leicht durch die Adern rollt, der ist gewöhnlich gesund an Leib und Seele, der fühlt sich glücklich, denn Gesundheit hat Heiterkeit, Lebens- und Arbeitslust im Gefolge.“ sagt ein medizinischer Schriftsteller, Dr. W. Teschen. Folglich ist der, dessen Blut träge und schwer zirkuliert, krank an Leib und Seele. Wer z. B. an

schlechter Verdauung, Appetitlosigkeit, Angstgefühl, leichter Erregbarkeit, Mattigkeit, Bleichsucht, Energielosigkeit, andauernden Kopfschmerzen, Rückenschmerzen, Schlaflosigkeit, Nachtschweissen, kalten Füßen, Hämorrhoiden (goldene Ader), Beinschäden, Flechten, Ausschlägen, Pickeln, Rheumatismus, Gicht, Zuckerkrankheit, Blutandrang nach dem Kopf, Katarrhen des Halses, der Nase oder der Ohren

leidet, hat ungesundes Blut, das einer gründlichen Aufreinigung und Reinigung bedarf. Hier heisst es, den Stoffwechsel gehörig anregen, damit die im unreinen Blute enthaltenen Selbstgifte ausgeschieden werden und das Blut wieder befähigt wird, genügenden Sauerstoff in sich aufzunehmen, neue Zellen zu bilden und die Ansammlung von Giften mit Sicherheit zu verhindern.

Dr. med. Schröders Blutsalzahrung „Renscin“ ist von Ärzten und vereidigten Chemikern als ein zu diesem Zwecke vorzüglich geeignetes Präparat anerkannt. Es verursacht keinerlei unangenehme Nebenwirkungen, vor allem niemals Diarrhöe, und da es in Tablettenform hergestellt ist, so ist es leicht und bequem einzunehmen; auch der schwächste Körper verträgt es. Einen guten Erfolg garantieren wir laut Garantiescheinen.

Durch eine große Anzahl Dankschreiben können wir den Beweis erbringen, daß weit über tausend Personen nach Gebrauch unseres „Renscin“

ihre Gesundheit wiedererlangt

haben. Damit sich jedermann von der Richtigkeit unserer Angaben überzeugen kann, senden wir an jeden, der uns darum ersucht, **eine Probeschachtel ganz umsonst** und franko und gleichzeitig ebenfalls kostenlos und franko ein interessantes Buch: **„Wie man gesund und jung bleibt,“** ärztliche Anweisung für jedermann. **Hunderttausende könnten von schweren Leiden befreit werden,** wenn sie diesem Ratgeber folgten. Schreiben Sie uns einfach per Postkarte Ihre Adresse, wir senden Ihnen dann Buch u. Probeschachtel sofort gratis zu. Genaue Adresse: **Dr. med. H. Schröder g. m. b. H., Alst. 2, Berlin W. 35.**

Kollegen! Eisenbahner!

Die beste Verzinsung eurer Ersparnisse erzielt ihr bei eurem eigenen Geldinstitut „Flugrad“, Wien, IV., Kleine Neugasse 8.

Das Eisenbahner-Versicherungs-, Spar- und Vorschussinstitut

„Flugrad“

übernimmt Spareinlagen auf Einlagebüchel in jeder Höhe und verzinst dieselben mit **4 1/2 Prozent** vom Tage der Einlage bis zum Tage der Behebung.

Kollegen! Eisenbahner! Durch Anlage eurer Ersparnisse beim „Flugrad“ erreicht ihr ausser der guten Verzinsung den idealen Zweck gegenseitiger Hilfe: die eingelegten Gelder werden für Darlehen an bedürftige Eisenbahner verwendet.

Vertrauensmänner werden gesucht.

Billige böhmische Bettfedern!

5 stilo neue, geschliffene Nr. 9-00, bessere 12 st., weiße baumwollweiche, geschliffene 18 und 24 st., schneeweiße baumwollweiche, geschliffene 30 und 36 st. Versand franco per Nachnahme. Umtausch und Rücknahme gegen Postvergütung gestattet.

Benedikt Sachs, Lobes Nr. 170 bei Pilsen (Böhmen).

Grässlich

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

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

Vorzüglichen Wein,

garantiert naturrecht, von den berühmtesten Weingebenden und zwar **Riffaner, rot, zu 40 Hellern** Dessertwein, **Riffaner, weiß, zu 44 Hellern**

Dalmatiner, rot, zu 32 Hellern, Dalmatiner, weiß, zu 40 Hellern, Schilcher (Opallo) zu 36 Hellern, Istrianer, rot, zu 24 und 26 Hellern, Istrianer, weiß, zu 36 Hellern, Terano, gerebekt, zu 36 Hellern, Muscato, weiß oder rot, hochfein zu 56 Hellern, versendet in Leihfässern von 56 Litern aufwärts ab Station Pola per Nachnahme die Weingroßhandlung H. Kandolin, Pola.

NB Weinmänner a. l. Beilage sofort gratis.

Herausgeber: **Josef Tomisch, — Verantwortlicher Redakteur Franz Lill.**

Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Stvoboda & Co. Wien, VI., Mariahilferstraße 89A.