

Wahlspruch:
Was wir begehren von der Zukunft Ferner:
Das Brot und Arbeit uns gerüstet sehen,
Das unsere Kinder in der Schule lernen,
Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.
O. Herzwegh.

Telephon Nr. 2325.

Der

Gesamtkonto 38.415.

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

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

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährlich Kr. 2.88
Ganzjährlich „ 5.76
Für das Deutsche Reich ganzjährlich Mk. 6.—. Für das übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.

Er erscheint jeden 1., 10. und 20. im Monat.

Nr. 22.

Wien, den 1. August 1911.

19. Jahrg.

Erkl. Josephi, Regenhart & Romp.

Durch die Reihen der österreichischen Scharfmacher geht jetzt eine Entrüstungskundgebung. Bei den Industriellen in Schlesien hat sie begonnen, bis sie auch dieser Tage im „Bunde der Industriellen Oesterreichs“ in einer offiziell gefassten Kundgebung ihren Widerhall fand. Und sie ist wert, daß man sie nicht unbeachtet läßt. Schon aus dem Grunde, weil es immerhin interessant und zuweilen auch recht lehrreich ist, zu wissen, über was sich das Gewissen der österreichischen Unternehmer aufregt. Diesmal aber besonders gehen die „Wogen der Empörung“ hoch, und in den allzeit für die Interessen der Scharfmacher auf der Hochwacht stehenden deutschradikalen Blättern flammt das sittliche Pathos, und man sieht es förmlich zwischen den Zeilen, wie die unterschiedlichen Schriftleiter im teutonischen Grimm als erzürnte Rachegeister ausrußen. Die Klage, die in den Mauern der kapitalistischen Mammonstempel erhoben wird, geht wieder einmal gegen den „sozialistischen Terror“, gegen den der bekannte gerichtsmäßig gestempelte Fabrikantengeld-Geißel im Deutschen Nationalverband bereits die Intervention der Regierung verlangt hat. In Jägerndorf, so wird nämlich in der Nationalverbandspresse erzählt, haben die sozialistisch organisierten Arbeiter die Entlassung zweier deutschnationaler Arbeiter durch die Androhung einer Arbeitseinstellung erzwungen, weil diese deutschnational gewählt hatten.

Gegenüber dem Geschrei über Gefinnungsbergewaltigung, das freilich den Herren Unternehmern recht schlecht ansteht, müssen nun folgende Tatsachen festgestellt werden: In einigen Fabriken Jägerndorfs wurde einigen Arbeitern während der Reichsratswahl ein mehrwöchiger Urlaub erteilt, damit sie für den Kandidaten der Unternehmer agitieren können. Die Arbeiter waren darüber empört, daß sich Kollegen aus ihren Reihen für Geld und gute Worte mißbrauchen ließen, den eigenen Klassengenossen in den Rücken zu fallen und für einen Feind der Arbeiter zu agitieren. Die Empörung wuchs aber noch mehr, als am Hauptwahltag einzelne Unternehmer durch gewisse Einführungen im Betrieb den Arbeitern Hindernisse bereiteten, daselbe für den Arbeiterkandidaten zu tun. Die Arbeiter mußten in der Fabrik bleiben und ruhig zusehen, wie bezahlte Arbeiter draußen für den Unternehmerkandidaten agitierten und die Partei der Arbeiter und ihren Kandidaten auf das schmähschlechte beschimpften. Die ungleiche Behandlungsweise förderte die Erregung der Arbeiterschaft. Als am Abend des Stichwahltages das Wahlergebnis bekannt wurde und die Arbeiter durch Anwendung der niederträchtigsten und schändlichsten Mittel, der sich auch die bezahlten Arbeiter bedienten, eine Niederlage erlitten, entlud sich der Groll gegen die Verräter, die, selbst Arbeiter, sich für Geld kaufen ließen, um für den Feind der Arbeiter Wahlgeschwindeleien zu treiben. Die Sache hätte aber keine weiteren Folgen gehabt, als daß diese Ausharbeiter von der übrigen Arbeiterschaft mit Verachtung gestraft worden wären. Aber es kam in zwei Betrieben anders. Als die Arbeiter der Firmen Emil Chmel und Larisch u. Söhne am 21. Juni so wie alltäglich zur Arbeit erschienen, wurden sie von den bezahlten Unternehmeragitatoren höhniisch empfangen, provoziert und verspottet. Dies ließen sich natürlich die Arbeiter nicht gefallen und sie erklärten, unter keinen Umständen länger in der Gesellschaft dieser beiden Ausharbeiter zu verweilen und verließen demonstrativ die Fabrik. Der Konflikt wurde nun nach längeren Unterhandlungen, bei welchen auch die Behörden intervenierten, dahin beigelegt, daß sich die Unternehmerorganisation bereit erklärte, die beiden Arbeiter, die sich zu Verrätern hergegeben hatten, in anderen Betrieben unterzubringen, wobei noch be-

dungen wurde, daß die beiden innerhalb eines Jahres in acht bestimmten Betrieben nicht aufgenommen werden dürfen, weil dort ihr Erscheinen zu neuen Differenzen führen würde.

Aus diesem Sachverhalt wird man wohl begreifen, wie berechtigt die Arbeiter handelten, als sie sich zu der ihnen angebotenen wirtschaftlichen Vergeltung nicht auch noch den Spott der Verräter ihrer Klasse gefallen ließen. Natürlich nennen das, was die beiden Arbeiter taten, als sie für den Kandidaten der Unternehmer agitierten, die deutschnationalen Blätter „Eine Betätigung der Ueberzeugung“, an der sie durch den „roten Terror“ gehindert wurden. In Wahrheit freilich war es die wirtschaftliche Uebermacht der Fabrikanten, gepaart mit dem Indifferentismus, in dessen Banne leider noch viele Tausende von Arbeitern liegen, die diese zwei Arbeiter bewogen, gegen ihre eigenen Klasseninteressen zu verstoßen. Und wenn für diese Tat, die moralisch mit dem Streikbruch gleichwertig ist, die organisierten Arbeiter Vergeltung übten, indem sie sich weigerten, mit beiden Arbeitern zusammenzuarbeiten, so taten sie nur, was ihnen ihr Pflichtgefühl gegenüber der eigenen Klasse gebot und was allgemein die Solidarität der Klasse gebietet. Oder haben wir noch nie etwas von einem Boykott in bürgerlichen Kreisen gehört, der in der Regel mit allen gerade diesen Kreisen viel reichlicher zu Gebote stehenden sozialen Machtmitteln geführt wird? Aber in diesem Falle folgte dem Interessentratt nach der Schimpf, indem sich die organisierten Arbeiter von den zwei nichtorganisierten im Dienste der „Selben“ stehenden Arbeitern auch noch bewickeln und verhöhnen lassen sollten!

Was aber der Geschichte ihren lehrreichen Hintergrund verleiht, das sind die Akteure, die diesmal die „Protestkundgebungen“ ins Werk setzten. Die Sache selbst, um die es sich handelt, wäre weniger bedeutungsvoll, wenn sie nicht gerade durch die Personen und Körperschaften, die dabei im Spiele sind, verdienen würde, der Vergessenheit entrissen zu werden. Da ist Herr Dr. Oberleutner neben dem bekannten Großindustriellen Josephi und neben ihnen wieder die deutschvölkischen „Arbeiterführer“ Seidl und Erkl, zu denen sich wiederum einträchtig das bekannte Herrenhausmitglied der Großindustriellen Janotta gesellt. Sie alle sind voll des heiligen nationalen Zornes und protestieren in den nationalen Blättern in deutscher Eintracht gegen den „roten Terror“. Und zu dem „Bund der Industriellen Oesterreichs“, zu dem offiziellen Scharfmacherkorps, der in den letzten Tagen die Sache der nationalen „Arbeiterführer“ zu der seinen machte, kommt nun noch der „nationale Volksverband für Schlesien“, in dessen Namen der bekannte Ausbeuter Großindustrieller Regenhart zeichnet. Sie alle sind überzeugt, daß dadurch, daß organisierte Arbeiter ihr Klasseninteresse wahrten und Verräter ihrer Interessen so behandelten, wie sie es verdienen — „deutsche Ehre und deutsches Recht empfindlich verletzt würden“. Fürwahr, man hat selten solche Kämpen für die persönliche Freiheit der Gefinnung gesehen, als wie sie hier die Sorge um die „Deutschgelben“ zusammengeführt hat. Herrn Janotta kennt man bislang wenigstens nur aus seiner extremen Stellung, mit der er im Herrenhaus das Gesetz gegen die Nachtarbeit der Frauen bekämpfte, und die Namen Regenhart und Josephi sind allein ein Programm für die ganze arbeitserfindliche Gefinnung und die sozialpolitische Reaktion, von der der Großteil der österreichischen Unternehmer seit jeher geleitet war. Die ganze brutale Unterdrückung und die Vergewaltigung der politischen Gefinnung, die seit jeher und die gerade bei diesen Wahlen wieder ganz speziell in den Sudetenländern verübt wurden, traten in die Erinnerung, wenn man die Namen der Unter-

nehmer liest, die sich diesmal als die Schützer der deutschen Ehre und der freien Gefinnung aufspielen.

Was aber die Sache am unerträglichsten macht, das ist der bezeichnende Umstand, daß die deutschen „Arbeiterführer“ Hand in Hand mit den Organisationen der Scharfmacher gehen und mit ihnen nach Polizei rufen, weil sich einmal Arbeiter erdreisteten, sich nicht wie Sklaven verschachern und behandeln zu lassen! Die Erkl und Seidl im Bunde mit Regenhart, Janotta, Josephi e tutti quanti als die Schützer der Freiheit der Arbeiter, das ist ein Bild, das geradezu für den proletarischen Anschauungsunterricht verwendet werden kann. Der deutschnationale und der christlich-soziale Arbeiter, das sind die Lieblingsideale der Unternehmer, und wer sich an ihnen veründigt, der ruft den Zorn der kapitalistischen Mächte auf sich herab. Aber daß auch dabei die nationalen „Arbeiterführer“ so wader in vorderster Reihe fechten, das ist nur ein neuer Beweis mehr, wie gut sich diese in ihrer Rolle als Knechte der Unternehmer zurechtfinden!

Neue Rüstungen und neue Steuern.

Erhöhung der Steuern und Militärlasten — das ist der Tenor der Thronrede, ist das Programm der Regierung und aller im Regierungslager sich sammelnden Parteien, ist die österreichische „Staatsnotwendigkeit“, an deren ungejämten Erledigung, wie Herr v. Gautsch dreist zu behaupten wagt, angeblich die ganze Bevölkerung ein eminentes Interesse besitzt. Die hohen Herrschaften sind nämlich der Anschauung, daß die in der sogenannten „Wehrreform“ erhobenen Forderungen keine neuen Rüstungen seien, sondern nur „Versäumtes“ nachholen. Das heißt: andere Staaten sind uns dermaßen mit den Rüstungen um eine Nasenlänge voraus, haben Kanonen, die schneller feuern, stellen etliche Regimenter mehr ins Feld. Das ist für die Herren von der Armeeverwaltung ein sinnfälliger Rückstand, über dem, wird er nicht schleunigst nachgeholt Oesterreich zusammenbrechen müsse. Wir begreifen ganz gut, daß Regierung und Regierungsparteien die Forderungen der Armeeverwaltung als dringlich behandeln. Eine Regierung, welche gegen die Ansprüche des Molochs nur die leisesten Bedenken zu erheben wagt, oder die Erfüllung der ungeheuerlichsten Begehren nicht mit aller Energie betreibt, verschwindet wie ein Nachtschatten. Und erst die Regierungsparteien! Für die ist eine gewissenhafte und vollständige Annahme aller Forderungen des Molochs eine Maut auf dem Wege zum Futtertrog, die bezahlt werden muß. Dreist ist nur die Manier, die ungeheuerlichen Ansprüche des Molochs und die notwendigerweise damit verknüpften neuen Steuern zu einer Art „Volksnotwendigkeit“ hinaufzuschwindeln; denn die Regierungsvertreter in den vielen gegen die Rüstungen und die Steuerforderungen abgehaltenen Versammlungen werden doch nicht rapportiert haben, daß sich die breiten Volksschichten auf ein noch stärkeres Ansehen der Steuerschrauben unbändig freuen. Die paar Ortsgruppen des Flottenvereines, Kriegervereine und Kerkelweiber, welche vielleicht hier und da mehr Militär begehren, wird selbst der Deutsche Nationalverband nicht für die Öffentlichkeit ansehen.

Der Schwindel, die Molochsforderung in eine Volksforderung umzufälschen, wird aber erst in seiner ganzen Verwegenheit offenkundig, wenn man bedenkt, wie schwerhörig sich die Regierung zu den tatsächlichen Volksforderungen stellt. Unser Wirtschaftsleben krankt seit Jahren an der wahnsinnigen Zoll- und Handelspolitik. Der Absatz stinkt. In der Arbeiterschaft und weit hinein in die Schichten des Gewerbestandes hört man Klagen über schlechte Verdienstgelegenheit. Dazu entwertet die fortgesetzt

Sich verschärfende Forderung immer mehr das schmale Arbeitseinkommen. Aber über alle diese Erscheinungen, die vorderhand die Massenverarmung ins Ungemessene steigern und in ihrer Konsequenz zu einer schweren Erschütterung des ganzen Wirtschaftslebens führen müssen, hüpfet die Regierung in der Thronrede entweder mit nichtsagenden Erklärungen hinweg oder ignoriert sie ganz. Sie verliert über die Forderung kein Wort, erledigt die notwendige Förderung unseres Industrieexportes mit einigen nichtsagenden Redensarten. Bestimmt, konkret wird sie nur in der Verfechtung der Molochforderungen und der neuen Steuern. Das ist eine wichtige und unaufschiebbare Arbeit, die natürlich im Parlament im Handumdrehen erledigt werden soll. Volksnotwendigkeiten rangieren weit hinten an. Und wie es die Regierung im gegebenen Falle mit diesen zu halten gedenkt, davon gibt uns das zwei Tage vor der Parlamentseröffnung erlassene Verbot von argentinischem Fleische einen kleinen Vorgeschmack.

Sicherlich kann die Regierung die Molochforderungen und Steuerbegehren nur in der Gewissheit mit diesem Nachdruck zu einer Volksforderung emporschwindeln, daß die bürgerlichen Parteien emsig für sie roboten wollen. Daß diese Annahme kein Fehlschluß ist, offenbart ja der Ausgang der Reichsratswahlen. Wohl hat die Inechtste Regierungspartei, die Christlichsozialen, eine Niederlage erlitten. Aber was die Christlichsozialen verloren, hat der Deutsche Nationalverband gewonnen. Es ist nur eine Verschiebung des Kräfteverhältnisses eingetreten, das sich vielleicht in anderen Fragen, bestimmt aber nicht in der Beurteilung, ob die Bevölkerung die geforderten Rüstungen verträgt, die begeherten Steuern zahlen kann, bemerkbar machen wird. Der Deutsche Nationalverband ist heute ebenso hurrapatriotisch wie die Christlichsozialen im letzten Parlament. Und die Redensarten der Christlichsozialen, daß sie Regierungsvorlagen erst befehen, auf die Wirkung prüfen und dann erst urteilen wollen, sind wirklich nur Redensarten; ernstlich kann und wird diese Partei, die doch noch einmal obenauf zu kommen hofft und deshalb die Günst der Machthaber nicht verschmerzen mag, sich nie gegen eine Volksausplünderung stellen. Die Mehrheit, welche Wienerth im alten Parlament für die Molochforderungen und begeherten neuen Steuern besessen hat, steht auch hinter Gautsch. Freilich reicht ihre Kraft nicht hin, sich in bestimmungsloser Bewilligeri auszutoben. Darum will Gautsch ja die Tschechen mit einigen Ministerfiguren seiner Mehrheit einverleiben. Ist seine Mehrheit komplett, dann kanns mit der Bewilligeri losgehen — aber auch mit dem Kampf. Denn daß die sozialdemokratische Partei nicht die Hände in den Schoß legen und nicht bloß durch ein Neinlagen den Regierungsparteien leicht machen wird, den Machthabern alle begeherte Volksbelastung zu apportieren, versteht sich ziemlich von selbst. Mögen sich die bürgerlichen Parteien auf das Programm der Regierung: Nichts für das Volk, keine Maßnahme gegen die Forderung, alles für den Militarismus! einigen, unsere Partei wird beweisen, daß sie der treue Anwalt des Volkes bleibt und den Verrat der bürgerlichen Parteien an ihren

großmäuligen Wahlversprechungen durch einen rücksichtslosen Kampf gegen die Volksausplünderung zu parallelisieren trachtet.

Zur Automatik bei den I. I. Staatsbahnen.

Wie die Staatsbahndirektionen Linz und Lemberg die Erlasse des Eisenbahnministeriums respektieren.

Es ist ein merkwürdiges Zusammentreffen, daß gerade in jenen Staatsbahndirektionen, wo noch immer am meisten von der Verheugung des Personals durch unsere Organisation gefaselt wird, die vom Eisenbahnministerium dem Personal zugestandenen Verbesserungen am wenigsten respektiert und die Rechte des Personals am öftersten mit Füßen getreten werden. Es ist diese Erscheinung nur ein neuer untrüglicher Beweis dafür, wie die schuldtragenden Organe dieser Staatsbahndirektionen ihre eigene verheugende Tätigkeit unter dem Personal der Organisation in die Schuhe zu schieben trachten, mit der Absicht, dadurch das Ansehen der Organisation in der breiten Öffentlichkeit herabzusetzen. Bei der Wahl der Mittel sind diese Organe natürlich nicht wählerisch. Einmal ist es brutaler, nackter Raub, das andermal jesuitische Auslegung der in einem Erlaß enthaltenen Bestimmungen, wenn mit dem angewendeten Mittel nur einige Bedienstete um ihr Recht gebracht werden können. Und wenn sie ihr Ziel erreicht haben und das um sein Recht betrogene Personal erregt wird und energisch sein Recht fordert, dann finden die Kavaliere in diesen Staatsbahndirektionen, daß diese Bediensteten Krakeeler sind, daß sie von der Organisation verhegt wurden und bei passender Gelegenheit wird dann an maßgebender Stelle über die Schlechtigkeit der Organisation getextet, die sich wehrenden Bediensteten schlecht qualifiziert und — was auch schon vorgekommen ist — es wird dem Eisenbahnministerium empfohlen, mit der Organisation jede Verhandlung und jeden Verkehr abzubrechen. Auf diese Art und Weise gelingt es diesen unverantwortlichen Organen dann freilich, das Ansehen des organisierten Personals in den Augen der Öffentlichkeit zeitweilig herabzusetzen, und es kann nicht wundernehmen, wenn durch diese verleumderische Tätigkeit hornierte Unternehmer zu der Ansicht gelangen, daß diese ewig unzufriedenen Eisenbahner erpressen wollen. Das soll bei dieser Gelegenheit festgehalten werden, damit auch die Öffentlichkeit neuerlich davon unterrichtet wird, wer denn die eigentlichen Hezer unter dem Personal sind. Und nun zur Sache selbst:

Bekanntlich hat das Eisenbahnministerium bei den Verhandlungen im Oktober des Jahres 1908 zugestanden, daß allen jenen Dienern, die seinerzeit mit einem Anfangsgehalt von 600 oder 700 Kr. stabilisiert wurden, und in der Zwischenzeit nicht durch ein außertourliches Avancement auf Grund der außertourlichen Beschreibung bereits eine Kürzung ihrer normalen Borrückungsfrist um mindestens ein Jahr erfahren haben, ihre nächste normale Borrückungsfrist um ein Jahr gekürzt erhalten, beziehungsweise in jenen Fällen, in welchen der betreffende Bedienstete nur ein halbes Jahr in der Gehaltsstufe von 700 Kr. gestanden ist, um ein halbes Jahr gekürzt erhalten werden. Dieses Zugeständnis wurde seitens des I. I. Eisenbahnministeriums mit dem Erlaß J. 63.322 vom 5. Dezember 1908 allen Dienststellen der I. I. Staatsbahnen zur Kenntnis gebracht. Was sagt nun dieser Erlaß? Er spricht klar und deutlich aus, daß alle Diener, die mit den niederen Gehaltsstufen von 600 oder 700 Kr. stabilisiert wurden, ihre nächste normale Borrückungsfrist um ein Jahr beziehungsweise um ein halbes Jahr gekürzt erhalten, wenn sie nicht ohnehin schon eine einjährige Kürzung auf Grund einer

außertourlichen Qualifikation erhalten haben. Nun wird wohl jeder Mensch mit fünf Sinnen zugeben, daß es an dieser Verfügung nichts zu deuteln oder zu interpretieren gibt.

Doch das Eisenbahnministerium denkt und die Staatsbahndirektion Linz lenkt. Die geschworenen Personalseinde der Staatsbahndirektion Linz finden, daß dem nicht so sei. Diesen Jesuitenzöglingen war es vorbehalten, der Welt weis zu machen, daß 1 x 2 nicht 2, sondern 3 sei. Es ist unglaublich, aber es ist wahr. Stolzen Hauptes verkündigen diese „scharfsinnigen“ Juristen der Linzer Direktion, daß die Werkstättenbediensteten, die mit 700 Kr. seinerzeit angestellt wurden, keinen Anspruch auf diese Begünstigung haben, weil sie — nun staune lieber Leser — weil sie zufolge ihres höheren Tagelohnes mit 700 Kr. angestellt werden mußten. Man müßte erschrecken ob solcher Hirnrichtigkeit, würde man nicht wissen, daß hier nicht Dummheit, sondern Bosheit der Vater des Gedankes ist. Aber jedenfalls staunenswert ist die Tatsache, daß hornierter Bedienstetenhaß auch vor dem frassen Hirschauerstücklein nicht scheut, wenn es gilt, arme Teufel mit Hungerlöhnen um ihr wohlerworbenes Recht zu bringen. Als ob der Anfangsgehalt eines Werkgehilfen oder Werkmannes von 700 Kr. den er auf Grund seines höheren Tagelohnes erhalten mußte, um in seinem Jahresarbeitsverdienste durch die Stabilisierung nicht allzuschwer geschädigt zu werden, kein Anfangsgehalt, sondern eine Zwischengehaltsstufe oder gar eine Endgehaltsstufe wäre. Diese Blamage war also den Machern in der Staatsbahndirektion Linz vorbehalten und wir wollen nur noch konstatieren, daß die sonderbare Logik eine Spezialfrucht der Tätigkeit des Herrn Staatsbahndirektors Messerlinger ist, die eben jetzt wieder einmal diese Enthaltung gezeitigt hat. Erreulicherweise ist das betroffene Personal nicht geneigt, sich so ohne weiteres das schwer erworbene Recht rauben zu lassen und wir teilen schon heute mit, daß wir kein Mittel unverzagt lassen werden, um zu erreichen, daß die beteiligten Bediensteten der Werkstätte in Linz der ihnen gebührenden Kürzung der Borrückungsfrist teilhaftig werden.

Nicht viel besser handeln die Organe der Staatsbahndirektion Lemberg, obwohl im folgenden Falle Unkenntnis der einschlägigen Bestimmungen vielleicht als Entschuldigungsgrund angeführt werden könnte. Hier handelt es sich um folgendes: Bei Herausgabe der neuen Automatik im Jahre 1909 wurden bekanntlich gegen den Willen der Organisation die Borrückungsfristen in den erhöhten Anfangsgehaltsstufen von 900 und 1000 Kr. für die jüngeren Diener von 2 Jahren auf 2 1/2, 3 und 3 1/2 Jahre verlängert. Das Eisenbahnministerium begründete diese Maßnahme damit, daß dadurch eine Gleichstellung der jüngeren mit den älteren Bediensteten infolge der Erhöhung der Anfangsgehälter hintangehalten werden solle. Es war nun eine selbstverständliche Sache, daß die Werkstättenbediensteten, die auf Grund ihres höheren Lohnes in den erhöhten Anfangsgehaltsstufen von 900 oder 1000 Kr. stabilisiert wurden, nach wie vor in diesen Gehaltsstufen statt der verlängerten die normalen Borrückungsfristen zu beanspruchen hatten. Und zwar aus dem einfachen Grunde, weil sie in diesen Gehaltsstufen auf Grund ihres höheren Lohnes auch dann stabilisiert worden wären, wenn noch die alte Anfangsgehaltsstufe von 800 Kr. bestanden hätte. Trotzdem waren mehrere Direktionen entweder der gegenteiligen Ansicht oder es herrschte über die Auslegung Zweifel. Wiederholte und energische Interventionen des Abgeordneten Genossen Tomajchil veranlaßten das I. I. Eisenbahnministerium endlich im Vorjahre folgende Verfügung zu treffen:

I. I. Eisenbahnministerium.
J. 51.301/4. Wien, am 25. Oktober 1910.
Borrückung von Werkmännern.

In Erledigung des obzitierten Berichtes wird der I. I. Staatsbahndirektion eröffnet, daß den Bestimmungen des Erlasses vom 20. September 1909, J. 43.318, die Erwägung

Feuilleton.

Die Ueberlebenden der Müllheimer Eisenbahnkatastrophe *).

Beobachtungen eines Arztes.

Von Dr. Eduard Stierlin (Basel).

Etwa zwei Stunden nach der Katastrophe hält unser Zug vor Müllheim. Beim Aussteigen bietet sich uns ein Bild schrecklicher Verwüstung dar: Ein Eisenbahnzug, wie ein von rohem Fuß zertrretenes Spielzeug, in tausend Trümmern zerwandelt! Der Schaulap ist von Soldaten umstellt. Wir erfahren, daß die Verletzten bereits alle ins Krankenhaus und ins Militärhospital Müllheim transportiert worden sind und machen uns auf den Weg dorthin. Auf dem Platz vor dem Heinen Hospital ist eine schweigende Menschenmenge versammelt, die den Eingang umstellt. Im Korridor, den wir betreten, liegen auf Matrasen ein kleiner Teil der Verwundeten, in einer Ecke ein totenklaffer sechzehnjähriger Junge, der, während wir ihn untersuchen, den letzten Atemzug tut. Die Mehrzahl der Verwundeten sind in den verschiedenen Zimmern auf Betten versorgt. Die Ärzte haben hier in kurzer Zeit sehr viel geleistet. In Anbetracht der großen Zahl der Verletzten ist ihnen aber auch noch jetzt unsere chirurgische Mithilfe willkommen.

Auffallend zahlreich sind die Weinbrüche und Quetschungen. Wir haben uns das so erklärt, daß beim Zusammenstoß der Wagen die Bänke ineinandergeschoben und so die Weine der Amenden durchgequetscht wurden. Mehrere der Reisenden darauf Sitzenden sowohl wie der infolge des Stoßes am Boden haben denn auch an, sie erinnern sich noch genau daran, wie die gegenüberliegende Bank gegen sie geschoben worden sei. Einer sieht noch jetzt in der Vorstellung mit peiniger Lebhaftigkeit die beiden Puffer des vorderen Wagens unter der Bank vor ihm hervorschließen. Recht häufig sind auch Quetschungen und Wunden der Kopfhaut, weil viele der Reisenden mit Macht gegen die Wände geschleudert wurden.

Was die Wunden anbelangt, so waren dieselben, wie der bisherige Verlauf beweist, vorwiegend gutartig, indem durch die Natur der Katastrophe eine Infektion mit folgendem Wundfieber nicht begünstigt wurde. Speziell die gefährliche Infektion

*) Wir entnehmen diese Betrachtungen über das letzte große Eisenbahnunglück in Müllheim der „Frankfurter Zeitung“. Die Redaktion.

mit Starrkrampfbazillen muß hier nicht besonders befürchtet werden, weil die Wunden wohl höchstens zufällig mit Erde, dem häufigsten Träger dieser Bazillen, beschmutzt worden sein konnten. Sehr wichtig ist in der Beziehung auch, daß die Befreiung der von Krümmern Begrabenen und die Desinfektion ihrer Wunden so rasch erfolgte. Bei anderen Katastrophen, zum Beispiel dem Erdbeben von Süditalien, war dies ganz anders. Staub und Erde wurden dort während der Stunden und Tage, in denen die Verschütteten unter den Trümmern der Häuser begraben lagen, so intensiv in die Wunden gepreßt, daß, wie ich mich selbst davon überzeugte, Infektionen fast die Regel bildeten und auch Starrkrampf häufig zum Ausbruch kam. Außerdem aber setzte die lange Dauer der qualvollen Situation die physische Widerstandsfähigkeit des Körpers und damit die Heilkräft des Lebens stark herab. Auch in der Beziehung waren die prompten Rettungsarbeiten in Müllheim für das Schicksal der Geretteten von Bedeutung.

Wenn wir nun gefragt werden: Wie wirkte die Katastrophe auf die Psyche der Betroffenen? so lohnt es sich, etwas ausführlicher auf die Beantwortung dieser Frage einzugehen. Da dies die fünfte Katastrophe ist, bei der ich die Ueberlebenden auf ihren körperlichen und geistigen Zustand prüfte, glaube ich mein Urteil äußern zu dürfen.

Dieserjenigen, die noch nie Gelegenheit hatten, die Ueberlebenden einer Katastrophe kurz nach derselben zu beobachten, werden erstaunt sein, zu hören, daß in den ersten Stunden nach der Katastrophe von Müllheim die meisten leicht Verletzten, auch ohne Morphinum oder sonstige Beruhigungsmittel erhalten zu haben, ruhig dalagen, auf Fragen ruhig antworteten und über die Einzelheiten der Katastrophe ohne jede sichtliche Erregung sprachen, als ob sie sich darüber wunderten, daß dieses überhaupt passiert sei. Einer der Ueberlebenden sagte uns drei Stunden nach der Katastrophe lächelnd: „Ich kann's fast nicht glauben, daß das Unglück passiert ist. An alles erinnere ich mich genau, und doch ist mir, als sei es ein Traum.“ Andere machten mehr den Eindruck stark Ermüddeter und verhielten sich dem Geschehen gegenüber apathisch. „Es geht nicht schlecht,“ war ihre Antwort auf die Frage nach ihrem Befinden. Auf die Erkundigung nach ihren Angehörigen meinten sie ruhig, diese werden wohl bald kommen. Bei einzelnen von ihnen fiel mir eine gewisse Schmerzbehaftigkeit auf. Bei zweien (einem etwa dreißigjährigen Mann und einem zwanzigjährigen Mädchen) machte sich eine nervöse Lebhaftigkeit vor stark euphorischem Charakter geltend. Diese waren,

wie ich hörte von Natur frohmütig und lebhaft veranlagt. Weinkrämpfe, heftige Ängste über das erlittene Unglück, starke Erregung konnte ich wenigstens in den ersten Tagen bei keinem der Geretteten konstatieren. Niemand von ihnen fiel es ein, den schuldigen Lokomotivführer wegen seiner Fahrlässigkeit zu verurteilen. Diese Ruhe der von der Katastrophe Betroffenen stand in auffallendem Gegensatz zu der hochgradigen Erregung der hinzugeeilten Angehörigen.

Wir haben es hier mit einer sehr zweckmäßigen Einrichtung der menschlichen Natur zu tun. Gewöhnlich reagiert sie auf Einflüsse nach außen leicht und lebhaft. Gegen maximale Schreckwirkungen aber, die schwer schädigend auf die Psyche einwirken könnten, besitzt sie eine Sicherheitsvorrichtung. Das Geschehen, die Katastrophe wird mehr oder weniger vollständig und rasch aus der Seele verdrängt, so daß sie etwas Unpersönliches und Vergangenes darstellt, und so wird die Rückkehr zum seelischen Gleichgewicht erleichtert. Wie wichtig diese Fähigkeit für den Menschen ist, läßt sich aus dem Schicksal solcher Menschen erkennen, welche dieselbe nicht besitzen und sich deshalb von den Eindrücken einer erlebten Katastrophe nicht mehr befreien können. Es sind dies die Kandidaten für diejenige Nervenanstehung, die man als traumatische Neurose bezeichnet.

Ich hatte Gelegenheit, nach den Erdbeben von Valparaiso und namentlich Süditalien an der betroffenen Bevölkerung ähnliche Beobachtungen zu machen und bei zahlreichen behandelnden Ärzten Erkundigungen über ihre diesbezüglichen Erfahrungen einzuziehen. In beiden Orten war eine eigenartige Apathie gegenüber den Geschehnissen der Katastrophe, die sich bis zu Gleichgültigkeit steigern konnte und Tage bis Wochen anhielt, bei vielen Geretteten in hohem Grade auffallend. Da erzählte zum Beispiel eine Frau, wie sie eng umschlungen mit ihrem Mann drei Tage unter Trümmern gelegen habe, wie sie lange beide gejammert, wie dann allmählich die Stimme ihres Mannes schwächer geworden sei und dann verfiel und sie bald darauf gefühlt hätte, daß sein Leib allmählich erkaltete. Ihre zwei Kinder habe sie anfangs auch noch schreien gehört, dann seien sie aber bald verstummt und jedenfalls gestorben. Dies alles erzählte sie mit einer Ruhe, als ob sie zur Unterhaltung bloß eine sie in keiner Weise persönliche Geschichte zum Besten gebe. Oder da berichtete ein sehr geachteter Mann aus gebildeten Ständen auf die teilnehmenden Fragen nach seinen Verlusten ganz ruhig, er habe nur Eltern und Frau verloren; zwei Brüder und eine

zugrundelag, jene Bediensteten, welche in der Uebergangsperiode (B. 12 des Erlasses vom 8. Juli 1909, Z. 14.535) auch bei Nicht-einführung des neuen Gehaltsschemas in Berücksichtigung ihres höheren Taglohnbezuges mit dem Gehalt von 900 Kr., beziehungsweise 1000 Kr. stabilisiert worden wären und nach den bestehenden Normen die Gehaltsstufe von 1000 Kr., beziehungsweise 1100 Kr. nach Absolvierung einer zwei- bis dreijährigen Vorrückungsfrist erreicht haben würden, durch Uingangnahme von den Uebergangsbestimmungen vor einer Benachteiligung zu bewahren.

Dem Vorstehenden gemäß ist daher während der ganzen Uebergangszeit rüchrichtlich während der Vorrückung von 900 Kr. auf 1000 Kr. zu unterscheiden, ob ein Bediensteter schon zufolge seines höheren Lohnbezuges in die Gehaltsstufe von 900 Kr. einzureihen war, oder ob seine Stabilisierung mit dem Anfangsgehalt von 900 Kr. lediglich eine Folge der Einführung des neuen Gehaltsschemas war.

Für den letzteren Fall gelten die in den Uebergangsbestimmungen festgesetzten verlängerten Vorrückungsfristen, während im ersteren Falle die regelmäßige Vorrückungsfrist Anwendung zu finden hat.

Bei den eventuell in den Anfangsgehalt von 1000 Kr. erfolgten Stabilisierungen sind, wenn diese Stabilisierungen in Konsequenz des früher bezogenen höheren Lohnes in die gedachte Gehaltsstufe erfolgten, gleichfalls die regelmäßigen Vorrückungsfristen anzuwenden.

Trotz dieser klaren Verfügung hat sich die Lemberger Direktion beim diesjährigen Juli-Avancement bemüht, einer Reihe von Werkmännern, die am 1. Juli 1909 mit 4 Kr. Taglohn in der Gehaltsstufe von 900 Kr. stabilisiert wurden, die am 1. Juli 1911 fällige Vorrückung in die Gehaltsstufe von 1000 Kr. vorzuenthalten. Es kann keinem Zweifel unterliegen, daß die Werkmänner, welche mit einem Taglohn von Kr. 4—, Kr. 4.20 u. am 1. Juli 1909, 1. Jänner und 1. Juli 1910 u. f. w. in der Gehaltsstufe von 900 Kr. stabilisiert wurden, Anspruch auf die normale zweijährige Vorrückungsfrist haben. Denn sie wären auch dann mit dieser Gehaltsstufe stabilisiert worden, wenn im Zeitpunkt ihrer Stabilisierung noch die alte Anfangsgehaltstufe von 800 Kr. bestanden hätte. Nach den in Geltung stehenden Stabilisierungsnormen für die Werkstättenbediensteten wird nämlich das Dreihundertfache des vor der Stabilisierung bezogenen Taglohnes als Anfangsgehalt gewährt, und zwar in folgender Weise:

Ein Werkmann hat am 31. Juni 1909 einen Taglohn von 4 Kr. Gerednet mit 300 Tagen ergibt einen Jahresarbeitsverdienst von 1200 Kr. Der Mann erhält nun am 1. Juli 1909 anlässlich der Stabilisierung als Anfangsgehalt

| | |
|--|--|
| 900 Kr. Gehalt | |
| in Lemberg 280 „ Quartiergeld (80 % Wiener Quartiergeld) | |
| 35 „ Wert der Dienstkleider | |
| 1215 Kr. Jahreseinkommen | |

Dieser Werkmann ist also auf Grund seines vor der Stabilisierung bezogenen höheren Lohnes, beziehungsweise seines Jahresarbeitsverdienstes in der Gehaltsstufe von 900 Kr. stabilisiert worden und hat daher im Sinne des obigen Erlasses Anspruch auf die normalen zweijährigen Vorrückungsfristen.

Dagegen kann ein Werkmann, der mit einem Taglohn von Kr. 3.70 in genanntem Zeitpunkt mit 900 Kr. stabilisiert wurde, diesen Anspruch auf die zweijährige Vorrückungsfrist im Sinne der derzeit gültigen Bestimmungen nicht erheben, weil er eben nicht auf Grund seines höheren Lohnes mit 900 Kr. stabilisiert wurde, sondern deshalb, weil die 900 Kr. für ihn, beziehungsweise für seine Dienst-kategorie die erhöhte Anfangsgehaltstufe bildet. Denn wenn im Zeitpunkt seiner Stabilisierung noch die alte Anfangsgehaltstufe von 800 Kr. bestanden hätte, so wäre er eben mit 800 Kr. und nicht mit 900 Kr. stabilisiert worden, was aus folgendem Beispiel leicht ersichtlich ist: Kr. 3.70 Taglohn x 300 = 1110 Kr. Jahresverdienst.

Stabilisierungsnorm:

| | |
|---|--|
| 800 Kr. Gehalt | |
| 240 „ Quartiergeld (80 % Wiener Quartiergeld) | |
| 35 „ Wert der Dienstkleider | |
| 1075 Kr. Jahreseinkommen | |

Schwester seien ihm geblieben, er könne noch von Glück reden. Ja ich sah einen siebzehnjährigen Alten, der Frau und sieben Söhne und Hab und Gut verloren hatte und sich doch seiner Genesung freute, als ob ihm das somigste Dasein wieder geschenkt wäre! Im Gegenfah zu den von der Katastrophe Betroffenen waren auch hier die herbeigeeilten Verwandten vielfach in höchster Erregung, die sich bei einigen zu eigentlichen Psychosen steigerte.

Die meisten, die ich selbst beobachtete (über zweihundert), hatten den Wunsch, nach Messina, respektive Reggio zurück-zufahren und wieder zu arbeiten — als ob dies noch die früheren Städte und nicht Trümmerhaufen gewesen wären! Als ich im Spital Müllheim diesen und jenen der Ueberlebenden fragen hörte, wann ich glaube, daß er seine Arbeit wieder aufnehmen könne und andere am ersten und zweiten Tage „Geschäfte halber“ abreisen sah, erinnerte ich mich lebhaft meiner in Süditalien gemachten Erfahrungen. Dort wurde in den Trümmern in halbeingefallenen Häusern, die jeder Windstoß ganz zerstören konnte, schon wieder verkauft und gefesselt, als ob man alles Geschehene vollkommen vergessen hätte. Wie rasch sich bei einigen nach kaum überstandener Todes-gefahr ruhige Ueberlegung und alltägliches Interesse wieder herstellen können, bewiesen auch einige der Geretteten in Müllheim. Einer erzählte mir, wie er, den Trümmern entfliehen, sogleich zu einem Brunnen gegangen sei, um sich seinen Kopf zu waschen, der beschmutzt war und einige Duschungen hatte. Ein anderer gmg, sobald es ihm gelungen, sich zu befreien, ins Telegraphenamt, wo er ein Telegramm an seine Angehörigen diktierte, endlich ein Dritter suchte, nachdem er soeben aus einem zertrümmerten Wagen herausgezogen worden war, seinen verlorenen Ring. Hier kommt mir jener Mineur aus Courrières in den Sinn, der nachdem er vierundzwanzig Tage in der Mine begab und dann durch ein halbes Wunder ge-rettet worden war, seine Frau zuerst nach seinen Sonntag-Ableibern fragte und sehr ungehalten war, als er erfuhr, die- selben seien verkauft, der sich ferner fortwährend erkundigte, ob er nicht auch wie einige seiner Kameraden einen Orden be-komme, und während er noch in der Mine unten in hoffnungs-losem Zustand umherirrte, Schlüssel und Uhren seiner ge-storbenen Kameraden sorgsam sammelte, sowie aus einer ge-fundenen Schupfstabdoose von Zeit zu Zeit zur Zerstreuung („pour s'amuser un peu“) eine Prife nahm.

Auf diese Kategorie von Werkstättenbediensteten finden daher die verlängerten Vorrückungsfristen Anwendung, die, was nebenbei bemerkt sein soll, im Sinne der Bestimmungen des Punktes 12 über die neue Auto-matik (siehe „Eisenbahner“ Nr. 21/1909) durch außer-tourliche Beschreibung entsprechend abgekürzt werden können.

Die Lemberger Direktion hat also die klare Ver-fügung des Eisenbahnministeriums ebenfalls nicht eingehalten und die Herrschaften dürfen sich nicht wundern, wenn durch solche Schädigungen das Personal äußerst er-regt wird, und erklärt, jeden Glauben an die Objektivität der vorgelegten Behörde verloren zu haben. Wir haben auch in dieser Frage bereits energisch beim Eisenbahn-ministerium Stellung genommen und verlangt, daß alle anspruchsberechtigten Bediensteten mit Rückwirkung ab 1. Juli 1911 in die Gehaltsstufe von 1000 Kr. befördert werden.

* * *

Ein bemerkenswerter Erfolg der Organisation.

Wir haben in der letzten Nummer des „Eisenbahner“ einen Erlass zum Abdruck gebracht, mit welchem das Eisen-bahnministerium unter Z. 20.425/4 vom 16. Juni 1911 verfügt hat, daß auch jenen Dienern, die am 1. Jänner 1899 in der Gehaltsstufe von 700 Kr. stabilisiert wurden und am 1. November 1899 in die 800 Kr.-Gehaltsstufe über-stellt wurden, eine Kürzung um ein Jahr und jenen Dienern, die am 1. Juli 1899 mit 700 Kr. ange stellt wurden und am 1. November 1899 in die 800 Kr.-Gehalt-stufe überstellt wurden, eine Kürzung um ein halbes Jahr zugestanden wurde. Der Erfolg ist deshalb besonders bemerkenswert, weil sich unsere Organisation seit dem Dezember des Jahres 1908 unablässig um diese Verbesse-rung bemüht hat. Das Eisenbahnministerium vertrat stets den Standpunkt, daß jenen Dienern, die nur 10 Monate in der 700 Kr.-Gehaltsstufe gestanden sind, nur ein halbes Jahr Kürzung und den anderen, die nur vier Monate in dieser Gehaltsstufe gestanden sind, gar keine Kürzung ge-bührt. Wiederholt legten wir in ausführlichen Eingaben die Nichtberechtigung dieses Standpunktes dar, Abgeord-nete Genosse Lomaschil intervenierte mehreremal persönlich und auch die Vertrauensmänner der Wiener Zugbegleiter, insbesondere Genosse Wabisch, sprachen wiederholt diesbezüglich im Eisenbahnministerium vor. Den vereinten Bemühungen ist es also nach zweijähriger Frist doch gelungen, diese Verbesserung durchzusetzen. Hof-fentlich schenken die einzelnen Direktionen dieser Verbesse-rung die nötige Aufmerksamkeit, damit nicht auch hier erst Erregung und Empörung des Personals die Herrschaften an ihre Pflicht mahnen muß.

A. M.

Die Lohnbewegung der Lokalbahnbediensteten Innsbrucks mit Erfolg beendet.

Die Bewegung der Lokalbahner Innsbrucks ist ab-geschlossen. Wohl war es dem Personal nicht möglich, alle Forderungen durchzusetzen; aber bedankt man, daß die Bahnverwaltung das Memorandum der Bediensteten zuerst abschlägig beschied und sie sehr „wohlwollend“ auf die Zukunft vertröstete, da die Bahn angeblich mit Rück-sicht auf ihre finanzielle Lage auch nicht die geringste Mehrbelastung des Lohnkontos vertragen, so ist das Re-sultat der Lohnbewegung ein sowohl in moralischer als auch in sachlicher Beziehung erfreuliches: die Halsstarrig-keit der Bahnverwaltung wurde gebrochen, sie hat doch an-statt des bloßen „Wohlwollens“ die Forderungen wenig-stens zum größten Teil erfüllen müssen. Zusammen über-steigt die Aufbesserung 15.000 Kr., und weil die Auf-besserung nicht, wie gefordert, ausschließlich zu den Ge-

Wenn wir aus dem Mitgeteilten im allgemeinen die Ueberzeugung gewinnen, daß die Natur den Menschen so zweckmäßig organisierte, daß sein stärkster Trieb, derjenige der Selbsterhaltung, auch den schwersten Schreckensereignissen ge-wachsen ist, so müssen wir hierzu gleich eine gewisse Einschrän-kung machen. Wohl kam es auch bei der Katastrophe von Müll-heim bei den Geretteten im allgemeinen nicht zu schweren geistigen und gemüthlichen Störungen; allein dem aufmerksamen Beobachter konnte nicht entgehen, daß das Ereignis, auch ab-gesehen von den Verletzungen und deprimierenden Einflüssen infolge des Verlustes von teuren Angehörigen, doch nicht ganz spurlos an den Betroffenen vorübergegangen war. Um mich nicht in spezialistische Details zu verlieren, möchte ich diese Beobachtungen dahin zusammenfassen, daß ein Teil der Ge-retteten in den ersten Tagen gewisse leichtere nervöse Störun-gen zeigte (schredhafte Schlafstörungen, Schlaflosigkeit, Puls-beschleunigung, erhöhte Sehnenreflexe). Man wird vielleicht einwenden, die überwählten Symptome werden in kurzer Zeit von selbst verschwinden, und ich teile im allgemeinen diese optimistische Erwartung. Allein ich gedenke auch hier der Re-sultate meiner Beobachtungen im Erdbengebiete von Süd-italien, wo ich denselben nervösen Symptomenkomplex noch zwei bis drei Monate nach dem Erdbeben bei einem Fünftel bis einem Viertel der Untersuchten fand und bei einigen nach der Rückkehr in die früheren, damals noch erschweren Lebens-verhältnisse daraus eine sogenannte traumatische Neurose, das heißt eine hartnäckige Nervenkrankheit, sich entwickeln sah. Die Einwirkung auf die Psyche war allerdings bei jener Katastrophe intensiver. Dennoch glaube ich, daß man den genannten Symptomen auch bei den Geretteten von Müllheim in warnendem Sinne Rechnung tragen sollte, namentlich in Anbetracht der so häufigen Kopfverletzungen, die, wie bekannt, den Ausbruch einer Nervenkrankheit begünstigen können. Im Verein mit den Verletzen des Krankenhauses veräumte ich denn auch nicht, die-jenigen der Ueberlebenden, die sogleich von ihrer Arbeit sprachen, darauf aufmerksam zu machen, daß das sofortige Wieder-aufnehmen der Arbeit nicht ratsam sei, und sie sich im Inter-esse ihrer Gesundheit zuerst einige Wochen Erholung gönnen sollten. Meiner Ansicht nach wäre eine mehrwöchige, leichte den Geist ablenkende Arbeit für die zu Depression Neigenden die beste Erholung.

halten, sondern zum Teil zu den variablen Bezügen erfolgte, bleibt sie hinter dem Geforderten zurück.

Die Beschlüsse des Verwaltungsrates sind durch das energische Eingreifen der sozialdemokratischen Eisen-bahnerorganisation, welcher die meisten Innsbrucker Lokalbahner angehören, bewirkt worden. Der Obmann der Innsbrucker Eisenbahnerorganisation, Genosse Scheibin, setzte sich mit der ganzen Kraft für die Lokalbahner ein und seine Energie hat in Verein mit den Vertrauensmännern der Lokalbahner hauptsächlich in die verworrene Situation Klarheit gebracht, die Kräfte zu-sammengefaßt und zum erfolgreichen Kampfabluß ge-führt.

Ueber den Verlauf dieser Bewegung, den wir zum Teil in unserer letzten Nummer schilderten, ist weiter zu berichten, daß am Montag den 17. Juli die Vertrauens-männer der Innsbrucker Lokalbahnbediensteten beim Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. v. Wadernell vor-sprachen und mit diesem verhandelten. Dr. v. Wadernell bot den Bediensteten 10.000 Kr. zur Durchführung der Verbesserungen an und erklärte, es sei diese Summe das Maximum dessen, was gegeben werden könne. Alle Vor-stellungen der Vertrauensmänner, daß man mit dieser Summe für die Angestellten und Bediensteten nichts an-fangen könne, fanden taube Ohren. Oberkondukteur Scheibin und Gewerkschaftssekretär Flödinger begaben sich tags darauf zum Vizebürgermeister Dr. Wenin, legten ihm das ganze auseinander und verlangten, daß min-destens die Summe von rund 15.000 Kr. gewährt werden müsse, um eine halbwegs zufriedenstellende Lohn-beziehungsweise Gehaltsregulierung durchführen zu können. Dr. Wenin erkannte dies an und gab zu, daß, wenn die Lokalbahnverwaltung 15.000 Kr. für Unter-beamte, Diener und Arbeiter bewillige, von dieser Summe die wirkliche Aufbesserung ohnehin eine mini-male für den einzelnen sei. Er versprach, sich in Stell-vertretung des Bürgermeisters zum Präsidenten des Verwaltungsrates Dr. Wadernell zu begeben und zu ver-suchen, daß die Summe von 5000 Kr. noch erwirkt werde. Der Präsident Dr. v. Wadernell hatte nach längerer Unterredung dem Vizebürgermeister Dr. Wenin die Mit-teilung gemacht, daß er persönlich gegen die nunmehrige Forderung der Bediensteten nichts einzuwenden habe und daß er das Ergebnis der Verwaltungsratsitzung am Samstag den 22. Juli vormittags den gewählten Ver-trauensmännern beaufgeben werde. Herr Präsident Dr. Wadernell und Herr Vizebürgermeister Dr. Wenin sprachen den Wunsch aus, die Bediensteten wollen sich wie bisher verhalten und das Ergebnis am Samstag von ihren Vertrauensmännern entgegennehmen. Ober-kondukteur Genosse Scheibin dankte dem Herrn Vizebürgermeister Dr. Wenin für seine Intervention und versprach, seinen ganzen Einfluß in dem gewünschten Sinne geltend zu machen, insbesondere, daß die Bediensteten bis Samstag den 22. Juli eine zuwartende und ruhige Haltung einnehmen.

Die Befantgabe des Erfolges der Intervention des Lohnkomitees beim Vizebürgermeister Dr. Wenin hatte bewirkt, daß die Lokalbahnbediensteten, die über das lange Hinausziehen der Angelegenheit schon unzu-frieden waren, ruhig den in der Vermählung zu er-stattenden Bericht abwarteten. Leider hatte die Betriebs-leitung sich dazu verleiten lassen, mit dem Wiener Unter-nehmerverband wegen eventueller Lieferung von Streif-brechern in Verbindung zu treten, was eine große und be-rechtigte Erregung unter den Bediensteten hervorrief.

Die Lokalbahnverwaltung behauptete in einer an die Innsbrucker Tageszeitungen versendeten Mitteilung, daß sie ihre Bediensteten besser bezahle als die Gemeinde Wien ihre Straßenbahner. Die Behauptung, daß man bessere Löhne zahle als die Stadt Wien, ist kein Beweis dafür, daß man gut zahle, denn die Wiener Rathaus-kleinen haben als Ausbeuter der Straßenbahner und kommunalen Arbeiter ziemlich Beltruf erworben. Obendrein waren aber diese Behauptungen in den Inns-brucker Tagesblättern unrichtig. Die Wiener Straßen-bahner haben sich in einer selbständigen Organisation vereinigt, einige Lohnverbesserungen durchgesetzt, und unser Innsbrucker Parteiblatt, die „Volksszeitung“, die auch sonst der ganzen Angelegenheit vollste Aufmerk-samkeit schenkte, wies an detaillierten Gegenüberstellungen der Bezüge der Wiener Straßenbahner gegenüber den Bezügen des Innsbrucker Personals nach, daß in Wien besser gezahlt werde als in Innsbruck.

Es nahm auch Herr Suske, der deutschnationale Arbeiterführer und Reichsratskandidat, zur Frage der Erhöhung der Preise der Lokalbahnen und zur Lohn-bewegung der Lokalbahner „Stellung“, und zwar unter einhelliger Zustimmung der Vertrauensmänner des „Deutschen Volksvereines“. Er sympathisierte mit der Bevölkerung, die begreiflicherweise über die Fahrpreis-erhöhung alles andere als erbaut ist, und anderenteils „anerkennt“ er mit gleicher Sympathie die schlechte materiellen Lage der Bediensteten. Wie Suske schon ist, wollte er gleich zwei Fliegen mit einem Schlag treffen und die beste Waffe dazu schien ihm eine Resolution, die sich mit dem aus der Wahlbewegung bekannten „Brust-ton der Ueberzeugung“ für die Bevölkerung und für die Bediensteten zugleich einsetzt und außerdem gegen die Lokalbahn-Gesellschaft scharfe Töne findet. Herr Suske und seine ihm zustimmenden Parteifreunde vergaßen nur, daß es ihre Parteigenossen waren, die früher die fetten Dividenden einstrichen, ohne an die Be-diensteten zu denken und daß es das letztemal doch wieder ihre eigenen Parteigenossen waren, die am meisten über die geringe Dividende raunzten und eine Fahrpreiserhöhung befürworteten. Den Bediensteten wie auch der Bevölkerung wird durch solche Resolutionen nur ein herzlich schlechter Dienst erwiesen, denn sie ver-quäkt zwei Ktione n, die unabhängig voneinander durchgeführt wurden und nichts miteinander zu tun haben. Die Lokalbahnen haben ihr Gesuch an den Ver-waltungsrat gerichtet, ohne von der bevorstehenden Fahr-preiserhöhung etwas gewußt zu haben, und der Verwal-tungsrat hat die Erhöhung durchgeführt, mit der Begründung, daß die Dividende unter 4 Prozent gefallen sei, und ohne die Absicht zu haben, die Erhöhung teil-

weise den Bediensteten zuzuwenden. Durch die Verquickung der beiden Angelegenheiten wird nur bewirkt, daß, wenn es gelingt, die Fahrpreiserhöhung rückgängig zu machen oder herabzumindern, die Gesellschaft eine Ausrede hat, womit sie das Gesuch der Lokalbediensteten ablehnt. Wird aber die Fahrpreiserhöhung ganz oder zum Großteil aufrecht erhalten und den Wünschen der Bediensteten Rechnung getragen, dann fällt das Odium der Fahrpreiserhöhung auf die Bediensteten, obwohl vielleicht nur ein Bruchteil derselben für die Aufbesserung ihrer Bezüge verwendet wird.

Ueber das Endresultat der Verhandlungen wurde kürzlich in einer von fast sämtlichen Lokalbahnern besuchten, im Arbeiterheim tagenden Versammlung Bericht erstattet. Den Vorsitz führte Genosse F l ö c k i n g e r, den Bericht über die Zugeständnisse erstattete Genosse S c h e i b e i n. Der Redner besprach in längerer Rede die einzelnen Phasen des Kampfes, welche Schwierigkeiten zu überwinden waren, den Verwaltungsrat zum Reden und zur Beschlußfassung zu bringen. Wohl entsprechen die Zugeständnisse, erklärte Genosse S c h e i b e i n, nicht den Forderungen des Personals, da nicht, wie verlangt, die Forderungen des Personals, sondern die v a r i a b l e n Bezüge erhöht worden sind. Aber zusammengerechnet ergeben die Zugeständnisse völlig das Geforderte. Wenn das Personal die Zugeständnisse ablehnt und es auf einen Streik ankommen läßt, so bleibt es doch fraglich, ob durch einen Streik mehr durchgesetzt werden könnte. Besser ist es, diese Errungenschaft als A b s c h l a g s z a h l u n g zu betrachten und sich durch eine feste Organisation für weitere Kämpfe vorzubereiten.

An die Ausführungen des Genossen Scheibein knüpfte sich eine lebhafte Debatte, in welcher eine Reihe Bediensteter ihre Unzufriedenheit mit den Zugeständnissen, hauptsächlich mit der Art, wie die Lohnerböhung aufgeteilt wurde, zum Ausdruck brachte. Doch pflichteten die Redner dem Genossen Scheibein bei, daß man sich mit den Zugeständnissen für diesmal zufriedengeben soll, um sich gleichzeitig für die Zukunft zu rüsten.

Genosse Scheibein schlug dann vor, zunächst darüber abzustimmen, ob das Personal die Zugeständnisse in der Höhe annimmt, und dann erst über die Aufteilung der Aufbesserung abzustimmen.

Bei der Abstimmung wurden die Zugeständnisse, was die Höhe der gewährten Aufbesserung anlangt, mit großer Majorität angenommen. Genosse Scheibein schlug dann vor, das Lohnkomitee zu beauftragen, neuerdings an die Bahnverwaltung mit der Forderung heranzutreten, die Aufbesserung den Gehältern zuzurechnen.

Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen und die Versammlung mit Dankesreden an das Komitee, wie für das Wirken des Genossen Scheibein und das Eintreten der „Volkszeitung“ für das Personal, mit der Aufforderung, an der Organisation festzuhalten, geschlossen.

Damit ist die Lohnbewegung der Innsbrucker Lokalbahn wohl abgeschlossen, denn bei einigermaßen Entgegenkommen der Lokalbahnverwaltung wird sich über die noch obshwebenden Streitfragen leicht ein Einverständnis erzielen lassen. Es wird Sache der Innsbrucker Lokalbahn sein, durch treues Ausbarren in der Organisation das Errungene festzuhalten und sich nicht der Möglichkeit zu begeben, auch künftig in gleicher Weise die eigenen Interessen zu vertreten.

Das Schriftstück, in welchem die Lokalbahnverwaltung dem Personal die Zugeständnisse mitteilt, hat folgenden Wortlaut:

Lokalbahn Innsbruck-Hall in Tirol. Innsbruck, am 22. Juli 1911. Zahl 1043/L. An das Personal der Lokalbahn Innsbruck-Hall in Tirol, Innsbruck. Der Verwaltungsrat der Lokalbahn Innsbruck-Hall in Tirol hat in seiner Sitzung vom 21. Juli 1911 nachstehende Erhöhungen der Bezüge beschlossen, und zwar:

- 46 Professionisten und Hilfsarbeiter: Erhöhung des Stundenlohnes um 2 S. per Stunde, Gesamtbetrag 2525 Kr. 15 im Taglohn stehende Erhöhung des Taglohnes um 10 S. per Tag, Gesamtbetrag 548 Kr.
- 11 Aushilfskonduktoren: Erhöhung des Taglohnes um 30 S., Gesamtbetrag 1205 Kr. unter Beibehaltung einer Fahrzulage von 12 S. per Stunde.
- 17 Aushilfsmotorführer: Erhöhung des Taglohnes um 20 S., Gesamtbetrag 1241 Kr. unter Beibehaltung einer Fahrzulage von 16 S. per Stunde.
- 42 Konduktoren: Erhöhung der Fahrzulage von 12 S. auf 16 S. per Stunde, Gesamtbetrag 4536 Kr.
- 27 Motorführer: Erhöhung der Fahrzulage von 16 S. auf 20 S. per Stunde, Gesamtbetrag 2016 Kr.
- 17 Unterbeamte und Diener: Eine in die Pensionsversicherung nicht einrechenbare Personalzulage von 100 Kr. per Mann, Gesamtbetrag 1700 Kr.
- Zusammen 14.671 Kr.

Diese Erhöhungen treten unter der Bedingung, und zwar rückwirkend ab 1. Juli 1911 in Kraft, daß das Personal seinen Dienst in aller Ruhe weiter versteht und die Stadt Innsbruck gegen die am 1. Juli 1911 eingetretene Erhöhung der Tarife keine Einwendung erhebt.

Sollten diese Voraussetzungen nicht in Erfüllung gehen, so wird dieser Beschluß zurückgezogen.

Der Verwaltungsrat hat mit diesen Erhöhungen, welche die Grenzen der Zulässigkeit erreichen, bewiesen, daß er das Wohl der Angestellten stets im Auge hat, und gibt sich der Hoffnung hin, daß seine Bestrebungen den gewünschten Erfolg haben, das Interesse, welches wir alle am Gedeihen der Lokalbahn haben müssen, neu zu beleben.

Lokalbahn Innsbruck-Hall in Tirol.

Dr. Josef W a c e r n e l l.
Hall.

Auch das Personal der Hungerburgbahn wurde durchwegs um 20 S. aufgebessert. Es bezieht jetzt der Maschinenführer 3-80 (früher 3-60), der Wagenführer 3 Kr. (früher 2-80), der Türsteher 3-20 (früher 3 Kr.) per Tag.

Einiges von den Kanzleigehilfen der Südbahn.

Bekanntlich wurden, respektive werden alle vor dem 1. Oktober 1907 in den Dienst der k. k. priv. Südbahngesellschaft als Schreiber aufgenommenen Bediensteten zu Kanzleierpedienten ernannt. War schon die Anstellung zum Kanzleierpedienten keineswegs eine rufige zu nennen, besonders für jene außerhalb des Zentralsdienstes, so brachte noch das Zirkular 385 A ex 1907 (das „rühm-

lich“ bekannte Zirkular!) eine Verschlechterung, indem es von nun an den Schreibern die Möglichkeit benahm, bei der Erstanstellung Kanzleierpedienten zu werden; wohlmerkt: bei der Erstanstellung. (Laut Akt 3364 S ex 1909 können gut qualifizierte Kanzleierpedienten bei Erreichung des Gehalts von 1100 Kr. — damals der Anfangsgehalt für Kanzleierpedienten außerhalb der Zentrale — nach mit Erfolg abgelegter Unterbeamtenprüfung zu Kanzleierpedienten (angestellt) ernannt werden. Auf diesen Akt wird noch im weiteren Verlauf dieses Artikels hingewiesen werden.)

Um aber für die Kanzleierpedienten, denen man damals und im Laufe der Zeit gewisse materielle und auch moralische Vorteile, wenn auch bescheidener Natur, bot, einen billigen Ersatz zu schaffen, schuf man mittels erwähnten Zirkulars (385) eine neue Kategorie: die der Kanzleigehilfen.

Nun wäre eine Frage aufzuwerfen: Von welchen Beweggründen ließ sich die Südbahnverwaltung leiten bei Errichtung dieser Kategorie? Ist die Leistung des Schreibers plötzlich minderwertiger geworden als vor Oktober 1907? Ist das Schreiberpersonal minder qualifiziert als vor Oktober 1907? Mit nichten! Weder das eine noch das andere trifft zu! Im Gegenteil: die Schreibarbeiten haben sich bei allen Dienstzweigen, sei es im Frachten oder Eilgutmagazin, im Heizhaus, Werkstätte zc. bedeutend vermehrt, stellen infolge Kompliziertheit an das Pflichtgefühl und die Ausdauer strengere Anforderungen als sonst. Zur Anstellung zum Kanzleierpedienten genügte die Absolvierung einer Bürgerschule; seit 1907 wird Schreibern mit oft drei bis vier Mittelschulklassen oder abholierter Handelschule die Anstellung zum Expedienten nicht zuerkannt. Ja, um Gotteswillen, sollen auch nun diese Stellen den „Maturanten“ vorbehalten bleiben? Das hieße ja mit Recht das Kind mit dem Bad ausschütten.

Bei Errichtung der Kanzleigehilfengruppe dachte man bei den Personalauslagen etwas zu ersparen, um für Verpflichtungen gegen andere Kategorien Mittel zu haben. Es ist dies der erste Fall und diene den anderen Unterbeamtengruppen zur Warnung, daß eine Unterbeamtengruppe zu einer Dienergruppe umgewandelt wurde.

Nehme man einmal auch das Gehaltschema des Kanzleigehilfen und des Kanzleierpedienten zur Hand, mache man eine Gegenüberstellung und behalte man nur zwei Punkte im Auge: den Anfangsgehalt und den Endgehalt. Ersterer, welcher zumindest die Vorbildung wie sein Berufskollege, der Kanzleierpedient, hat und auch zu denselben Schreibarbeiten verwendet wird, wird mit 1000 Kr. angestellt, rückt in je drei Jahren mit je 100 Kr. bis zur Erreichung des Endgehalts von 1800 Kr. vor, welchen er in 24 Jahren erreicht (die einmalige zweijährige Vorrückung von 1000 Kr. in die Gehaltsstufe von 1100 Kr. kann nicht in Berücksichtigung gezogen werden, da selbe bei allen bis jetzt Angestellten, mit Ausnahme einiger wenigen, infolge der Uebergangstabelle in Wegfall kommt und für jene Kanzleigehilfenanwärter, welche ab 1. Jänner 1910 in gesellschaftliche Dienste kamen, ohnehin ein anderes, noch ungünstigeres Schema mit dreijähriger Vorrückung gilt).

Letzterer (von welchen alle bis jetzt Ernannten zum Großteil die je zweijährige Vorrückung haben, was logischerweise als Maßstab für die Erreichung des Endgehalts dieser Bedienstetengruppe dient), wird mit 1200 Kronen angestellt, rückt bis zu 1400 Kr. mit je 100 Kr., von da ab bis zur Erreichung des Endgehalts von 3000 Kronen mit je 200 Kr. in je zwei Jahren vor, so daß er den Endgehalt in 21 Jahren und nach eventueller Einnormierung der Gehaltsstufe von 1300 Kr., was ja wahrscheinlich nur noch eine Frage der Zeit ist, nach 19 Jahren erreicht. (Bei dieser Aufstellung ist die einmalige 2½ bis 3jährige Wartezeit in der Gehaltsstufe von 1200 Kr. vieler Kanzleierpedienten infolge der Ueberleitungstabelle berücksichtigt, ansonsten man zu den 20 respektive 18 Jahren käme).

Hierbei ist noch in Betracht zu ziehen, daß dem bis inklusive 1. Juli 1911 ernannten Kanzleierpedienten das Recht eingeräumt ist, sich in den neu geschaffenen Beamtenstatus III — ohne Prüfung — einreihen zu lassen oder bei Erreichung der Gehaltsstufe von 1600 Kr. oder mit Prüfung nach sieben definitiven Kanzleierpedientenjahren in den Beamtenstatus II b. Angenommen, ein Kanzleierpedient wird mit dem „kleinsten“ Expedientengehalt ernannt, so erreicht er den Anfangsgehalt des Oberreferenten nach zirka 19 Beamten-, respektive nach zirka 25 bis 26 Dienstjahren überhaupt.

Nach erwähnte, daß der Kanzleigehilfe, wenn er nicht das Glück hat, doch Unterbeamter zu werden — man muß das fast als ein Glück bezeichnen, obzwar das Darben und das Glend auch da noch eine Reihe von Jahren seine Fortsetzung findet — 24 Jahre zur Erreichung des Endgehalts (1800 Kr.) braucht, welchen Gehalt der Kanzleier- und Stationsexpedient nach acht bis neun, der Werkführer nach sechs, der Werk-, Bahn-, und Telegraphenmeister zc. nach vier Jahren erreicht. Es schmeichelt manchen Kanzleigehilfen gewiß nicht wenig, daß sie, da die meisten die Uniform nicht tragen, vom Publikum für Bahnbeamte gehalten werden, und aus Eitelkeit wird auch dieses Dekorament gewahrt, weil man sich faktisch „schämt“, eingestehen zu müssen, wie minder bewertet man für seine qualifizierte Arbeitsleistung ist.

Laut Zirkular 174 ex 1911 ist es „qualifizierten“ Kanzleigehilfen möglich, nach Ablegung der „Kanzlistenprüfung“ (warum nicht ohne Prüfung?) „Kanzlist“ bei Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr. zu werden; die Verwaltung wird den Kanzleigehilfenbeputationen gewiß vorhalten: Daß ja ohnedies qualifizierte Kanzleigehilfen u. s. w. — Nun muß man sich schon die Frage erlauben, was es mit der Bestimmung im „Akt“ 3364 S ex 1909 ist, wonach qualifizierte Kanzleigehilfen bei Erreichung der Gehaltsstufe von 1100 Kr. — damals der kleinste Gehalt für Kanzleierpedienten außerhalb der Zentrale — nach abgelegter „Unterbeamtenprüfung“ zu Kanzleierpedienten ernannt werden. Man kann doch nicht den Kanzleigehilfen so mit einem Federstrich das Recht und die Hoffnung, zu welchen sie ja doch berechtigt waren, nehmen, nach Jahren des Darbens einmal doch Kanzleierpedient zu werden. Dies ist ja doch mit materiellen und moralischen Vorteilen verbunden. Die Verwaltung verweist sehr gern — ein billiges Auskunftsmittel — auf

die Normen der k. k. Staatsbahnverwaltung. Nun möge sie das auch in diesem Falle tun, die Antwort wird ihr schon hier gegeben: Bei sämtlichen k. k. Staatsbahnlagen werden die Kanzlistenposten „nur für beim rekursiven Dienst gesundheitlich nicht mehr befähigte, sonst aber noch dienstfähige Unterbeamten“ vorbehalten. Währendem aber Kanzleigehilfen Offizianten nach Maßgabe der Normierung werden können. Nach Dienstzulässigkeit, das heißt wenn der Kanzleigehilfe auf einem Offiziantenposten ständig Dienst versteht, wird er nach „zweijähriger“ Kanzleigehilfendienstzeit und abgelegter Unterbeamtenprüfung zum Offizianten (Endgehalt 3000 Kr.) ernannt. Zumindest daselbe muß auch für die Kanzleigehilfen der Südbahn gelten.

Eine Vorsehung der trüben Lage der Kanzleigehilfen ist dringendst geboten, was in folgenden bis zum unerfüllten Forderungen seinen Ausdruck findet:

1. Jene bis inklusive 1. Juli 1911 ernannten Kanzleigehilfen, welche bei ihrer Anstellung eine mehr als fünfjährige Dienstzeit, sei es als was immer, nachzuweisen haben, und vor ihrer Ernennung bereits eine Prüfung abgelegt haben — welche ohne Prüfung angestellt wurden, haben selbe nachzuholen — sind rückwirkend vom 1. Juli 1911 zu Kanzleierpedienten zu ernennen.
2. Kanzleigehilfen, welche über eine genügende Vorbildung (zum Beispiel Absolventen einer Internatenschule oder dieser gleichgestellten Schule, wie Handelschule) sich ausweisen können, ferner die Schreiber werden zu Kanzleierpedienten ernannt, und zwar erstere rückwirkend vom 1. Juli 1911, letztere nach je einjähriger Dienstzeit als Schreiber und Kanzleierpedienten aspirant.
3. Schreiber mit geringer Vorbildung sind nach einjähriger Dienstzeit — als Schreiber — zu Kanzleigehilfen zu ernennen.
4. Gut qualifizierten Kanzleigehilfen ist schon im letzten Halbjahr des zweiten Jahres die Möglichkeit zur Prüfung zu bieten, worauf dann beim nächsten Vorrückungstermin deren Ernennung zu Kanzleierpedienten erfolgt.
5. Die Vorrückung von je zwei Jahren bis zur Erreichung des Endgehalts bleibt für die ad Punkt 1, 2 (ausgenommen die in diesem Punkt genannten Schreiber, welche bei der „Erstanstellung“ zu Kanzleierpedienten ernannt werden), 3, 4 und 5 ernannten Kanzleierpedienten und Kanzlisten aufrecht, die Kanzleigehilfen rücken bis zur Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr. in je zwei Jahren vor, werden im letzten Halbjahr des vierten Jahres zur Prüfung zugelassen, worauf dann zum Vorrückungstermin deren Ernennung zum Kanzleierpedienten, ohne Prüfung (automatisch) zum Kanzlisten erfolgt. (Solcherart ernannte Kanzlisten sind späterhin auf ihren Wunsch zur Prüfung zuzulassen und bei ihrer „nächsten“ Vorrückung zu Kanzleierpedienten zu ernennen.)
6. Laut den hier zum Ausdruck gebrachten sechs Punkten entfällt die Ernennung zum Kanzleigehilfenaspiranten oder Aushilfskanzleigehilfen von selbst.
7. Es ist ein Vorbereitungskurs für die Ablegung der Prüfungen zu aktivieren.

Aus dem Angeführten ist ersichtlich, daß diese Forderungen gewiß nicht weitgehend sind und hoffen die Kanzleigehilfen, deren Lage bei dieser enormen Lernerung immer unerträglicher wird, und deren berechtigte Wünsche keinen Aufschub mehr ertragen, auf ein Entgegenkommen seitens des Herrn Generaldirektors Sektionschef Ritter v. Weber, welcher ja bei seinem Amtsantritt zusagte, das materielle Wohl der Bediensteten fördern zu wollen, insoweit es die finanziellen Verhältnisse der Südbahn zulassen. Der Herr Sektionschef hat während seiner kurzen Amtstätigkeit schon einmal bewiesen, daß er nicht nur Sachkenntnis in Personalangelegenheiten hat, sondern auch solche mit Taktik einer günstigen Erledigung zuführte. — Dasselbe gilt auch vom Herrn Direktor Fall, und eruchen die Kanzleigehilfen auch um Entgegenkommen. Die Sanierung der Südbahn ist nahezu perfekt, finanzielle Kalamitäten wie bisher ausgeschlossen, daher bei Aufstellung „billiger“ Forderungen dieser bis nun angewendete Hinweis entfällt.

Ein Wort noch an die Kanzleigehilfen: Wir sollen nicht Vereinen beitreten, welche nur dem Zweck dienen, die allgemeine Organisation zu zertrümmern. Diese hat allein die Interessen aller Eisenbahnbediensteten stets gewahrt und wird diese auch weiter wahren. Wir können keine Erfolge erringen, wenn wir nicht dieser großen Organisation, in welche alle Eisenbahnbedienstete hineingehören, beitreten. Unzählige Deputationen wurden je nach der bei der Generaldirektion momentan herrschenden Laune abgefertigt und unverrichteter Dinge heimwärts geschickt. Wir werden unsere gerechten Forderungen nur in der allgemeinen Organisation durchsetzen.

Von einem Kanzleigehilfen.

Militärzertifikatisten auf den verstaatlichten Bahnen.

Die k. k. Nordwestbahn hat 402 Unterbeamtenposten für anstellungsberechtigte Unteroffiziere reserviert und in den verschiedenen Bureaus dieser Bahn sitzen seit einiger Zeit Leute in Unteroffiziersuniform, die sich bemühen, den Eisenbahndienst zu erlernen. Damit hat das Militärzertifikatistenwesen von den alten Staatsbahnen auf die verstaatlichten Privatbahnen übergegriffen, und künftig werden nicht mehr Bahnmelsterposten allein mit Unteroffizieren besetzt werden, sondern auch Stationsmeister- und Offiziantenposten, und wenn bei den k. k. Staatsbahnen das Zertifikatistenwesen im gleichen Maße fortschreitet, in der Folge vielleicht sogar auch die anderen Unterbeamtenposten, die gegenwärtig nicht im Wege der direkten Anstellung für diesen Posten, sondern durch Vorrückung aus anderen Kategorien besetzt werden. Die Heeresverwaltung hat bei der von der Südbahn betriebenen berechtigten Erhöhung des Militärpersonalarifens ein klein wenig Entgegenkommen gezeigt und das dürfte hinreichen, die Staatsbahnverwaltung dem Herzenswunsch der Heeresverwaltung ganz gefügig zu machen, die ausgebildeten Unteroffiziere bei den k. k. Staatsbahnen unterzubringen.

Es soll diese Angelegenheit hier nicht von einem Standpunkt aus behandelt werden, der irgend jemand das Anrecht auf eine Existenz streitig macht. Aber wenn sich Erscheinungen zeigen, wie jene der k. k. Nordwestbahn, treten unwillkürlich die Fragen auf, wie es künftig um das Fortkommen der eigenen Bediensteten der k. k. Staatsbahnen bestellt sein wird, welchen Einfluß

diese Einschlebung des neuen Elementes auf das Verhältnis der Bediensteten untereinander nehmen muß, wie weit bei dieser Unterbringung der längerdienenden Unteroffiziere den Interessen des Staatsbahndienstes Rechnung getragen ist und ob eine Verjüngung dieser Unteroffiziere im Rahmen des Staatsdienstzweiges nicht zweckmäßiger erscheint, um den sie sich durch ihren Militärdienst Verdienste erworben.

Selbst wenn die Anstellung von längerdienenden Unteroffizieren auf die Posten beschränkt würde, die gegenwärtig im Wege der Erstinstellung vergeben werden, wie die Bahnmeister- und Stationsmeisterposten, könnten sich mit diesem System die Bediensteten der k. k. Staatsbahnen nicht ruhig abfinden. Die Zahl der Unterbeamtenposten wächst auf den k. k. Staatsbahnen nicht in gleichem Verhältnis als sich der Personalstand vermehrt. Das hat zur Folge, daß sich für den einzelnen Bediensteten die Aussichten, einen Unterbeamtenposten zu erreichen, immer mehr verschlechtern. Nun werden noch Unterbeamtenposten, die bisher durch Vorrückungen aus Dienerkategorien besetzt wurden, den Dienern weggenommen und für die Militärspezifisten reserviert. Durch die neue Prüfungsordnung wurde in einzelnen Fällen das Vorrücken von Dienern auf Unterbeamtenposten unmöglich gemacht und dies wirkt alles zusammen, um das Fortkommen der Staatsbahndiensteten recht ungünstig zu beeinflussen. Auf der anderen Seite wird aber mit der Verbesserung der Schulbildung das Bildungsniveau der jungen Leute ein immer höheres, die sich dem Bahndienst widmen. Damit steigt die Möglichkeit zu deren Verwendung für qualifizierteren Eisenbahndienst und deren wirkliche Ausnützung.

Man scheint mit Vorbedacht zu handeln, wenn man die Militärspezifisten in den Personalstand einschleibt. Die auf den k. k. Staatsbahnen bestimmenden Faktoren dürften da wohl wünschen, daß sich die Spezifisten im Personalstand als ein Element erweisen werden, das sich mit den übrigen Bediensteten nicht vermengt, mit diesen nicht in der Organisation verbindet, sondern das sich getrennt durch die Scheidewand der Bevorzugung bei der Anstellung und der vorangegangenen Militärlaufbahn von den anderen Bediensteten separiert, mit den anderen Bediensteten keine Interessensolidarität bekundet und das sich für Bevorzugungen dazu gebrauchen läßt, rücksichtslos den Anforderungen der Bahnerverwaltungen auf rationellste Ausnützung des unterstehenden Menschennaterials zu entsprechen. Man würde diesen frommen Wünschen dienen und die Sache von den Personen nicht zu scheiden vermögen, wenn man, sei es dienstlich oder außerdienstlich, beitragen würde, daß sich zwischen den Spezifisten und den anderen Bediensteten ein Verhältnis gegenseitiger Abneigung herausbildet. Die Wünsche der Bahnerverwaltung werden wohl in keinem hohen Grade in Erfüllung gehen. Unter den Spezifisten wird es ja gewiß Leute geben, die den Unteroffizier nicht ablegen werden und die auf der Bahn ihre Unterstehenden so zu behandeln versuchen werden, wie sie die Rekruten behandelten. Die Mehrzahl der ausgedienten Unteroffiziere dürfte aber nach den physischen Anstrengungen des Militärdienstes Bedürfnis und Verlangen nach einer ruhigen Existenz und damit das Bestreben haben, mit ihren Kollegen und mit dem ihnen unterstellten Personal im leidlichen Einvernehmen zu leben.

Wenn man darnach fragt, ob der Eisenbahndienst gewinnt oder verliert durch Aufnahme der ausgedienten Unteroffiziere in die Reihen seiner Bediensteten, muß man die Umstände einer Prüfung unterziehen, die vom Standpunkt der Eisenbahnverwaltung aus betrachtet, für deren Aufnahme sprechen sollen. Alles was man zugunsten der Anstellung der ausgedienten Unteroffiziere anzuführen hat, ist die Behauptung, daß durch diese Anstellung Leute für den Bahndienst gewonnen werden, die zur strammen Disziplin erzogen sind, was angeblich im Bahndienst günstig zur Geltung kommen soll.

Man kann hier sofort einwenden, daß die militärische Disziplin nicht wefensverwandt ist mit der Disziplin, die der Dienst des Eisenbahners erfordert. Das Unterordnen unter die Bedürfnisse des komplizierten Mechanismus eines Eisenbahnbetriebes ist nicht identisch mit widerspruchslosem militärischen Gehorsam. Der Eisenbahner, speziell der österreichische, muß beim Handeln Kompromisse schließen zwischen dem Buchstaben seiner Instruktion, den erhaltenen Aufträgen und dem Möglichen, um schließlich das Notwendige zu tun. Das wird der richtige Militärmensch niemals verstehen. Er wird unbedingten Gehorsam ebenso fordern als leisten. Was dies im Eisenbahndienst, wo das Einhalten der Instruktionen gleichbedeutend ist mit der passiven Resistenz, unter Umständen für Situationen schaffen und Katastrophen heraufbeschwören kann, braucht hier nicht weitläufig auseinandergesetzt werden. Das Argument vom Vorteil der Uebertragung der militärischen Disziplin auf die Eisenbahn ist also keineswegs stichhaltig, wie überhaupt der Spezifist der ihm zugemuteten Rolle des Schneidigen, strammen Antreibers nur in wenigen Fällen gerecht werden wird, hat er doch bereits einen guten Teil seiner physischen Kraft und damit einen Teil seiner Energie im Militärdienst zugekehrt. Wie fährt die Eisenbahnverwaltung sonst mit den angestellten Spezifisten materiell und in dienstlicher Beziehung?

Der längerdienende Unteroffizier, der sich in früheren Jahren über seine Militärdienstzeit hinaus eine Existenzmöglichkeit sichern wollte, war im Laufe seiner zwölf- und oft mehrjährigen Dienstzeit verhalten, Kanzleiunteroffizier, Rechnungsunteroffizier oder Rechnungsbüchhalter zu werden, sofern er sich nicht in einem Dienerposten in der Zivilanstellung begnügen mochte. Dies verhielt jene Leute unter den Unteroffizieren, deren Schulbildung Lücken aufzuweisen hatte, diese Lücken durch Selbststudium auszufüllen, um zunächst für den Dienst eines Kanzleiunteroffiziers befähigt zu sein. Es wirkte also das alte System der Verjüngung der ausgedienten Unteroffiziere innerhalb bestimmter Grenzen bildungsfördernd, wie es auch eine Auswahl der bildungsfähigeren Elemente unter den längerdienenden Unteroffizieren für den Zivildienst trug.

In der neueren Zeit begünstigt man aber den Frontunteroffizier seitens der Heeresverwaltung.

Man sucht diesen durch höhere Dienstprämien beim Frontdienst zu erhalten und will ihn auch durch eine frühere Unterbringung in den Zivildienst versorgen. Hierzu scheinen nun die k. k. Staatsbahnen mit ihren Unterbeamtenposten erhalten zu müssen. Der bildungsfähige Unteroffizier wird gewiß nach wie vor der Erlangung eines Beamtenzertifikates und damit das Anrecht, als Beamten in den Staatsdienst unterzukommen, anstreben. Die Leute, die wohl nicht die Befähigung für das Beamtenzertifikat, aber dafür die Reizung und Eignung für den rein militärischen Dienst, die Rekrutenabriehterei, die Marsche und das Exerzieren, das Abfrachten von Remonten, den Stalldienst u. s. w. aufbrachten, sollen nun mit der Ausübung wichtiger, verantwortungsvoller Funktionen im Eisenbahndienst betraut werden. Die eigenen Bediensteten der Staatsbahnverwaltung haben z u m i n d e s t so viel allgemeine Bildung aufzuweisen, als die ausgedienten Frontunteroffiziere, vor letzteren aber eine jahrelange Erfahrung im Dienste und Vertrautheit mit all den vielen Einrichtungen des Eisenbahndienstes voraus, welche jahrelange Erfahrung nicht leicht durch schulmäßige Ausbildung ersetzt werden kann. Es steht da außer Zweifel, daß bei dieser Zertifikatistenanstellung der Eisenbahndienst schlechter wegkommt, als bei dem Vorrücken praktischer geschulter Bediensteter aus den Dienerkategorien auf Unterbeamtenposten.

Finanziell ist für die Staatsbahnverwaltung die Anstellung der ausgedienten Unteroffiziere weit ungünstiger als das Vorrücken der eigenen Bediensteten auf diese Unterbeamtenposten. Der längerdienende Unteroffizier muß in einer Gehaltshöhe übernommen werden, die seinen Bezügen im Militärdienst entspricht. Seine Militärdienstjahre werden in die Pension eingerechnet, und wenn auch für diese Dienstjahre die Pensionsbeiträge seitens der Militärverwaltung nachgezahlt werden, bedeutet dies dennoch eine materielle Belastung der Staatsbahnverwaltung, da diese Beiträge zur Leistung der Pensionen nicht hinreichen und durch Zuschüsse seitens der Bahnerverwaltung ergänzt werden müssen. Im Verhältnis zur Dauer der Dienstzeit erscheint die Staatsbahnverwaltung bei den Zuschüssen zu den Pensionen der Spezifisten stärker in Anspruch genommen als bei den anderen Bediensteten. Dann ist noch ein finanzielles Moment in Erwägung zu ziehen. Wenn einem Teil der Bediensteten ein Benefizium entzogen wird, kann die Staatsbahnverwaltung über kurz oder lang vor der unumgekehrten Notwendigkeit stehen, diese Bediensteten auf andere Weise für das entzogene Benefizium entschädigen zu müssen. Sie hat dann anstatt nach einer Richtung hin, nach zwei Seiten finanzielle Leistungen zu erfüllen.

Dabei ist aber die Unterbringung der längerdienenden Unteroffiziere in den Eisenbahndienst keineswegs eine unbedingte Notwendigkeit. In der „Neuen Freien Presse“ erschien vor einigen Tagen ein aus Militärfreisen stammender Artikel, der unter anderem auch die Frage der Verjüngung der längerdienenden Unteroffiziere ventilerte. Die Ausführungen des Artikels gipfelten in dem Vorschlag, die Kadettenschulen aufzulassen, den Offiziersnachwuchs für den höheren Dienst nur in den Akademien auszubilden, die akademisch gebildeten Offiziere mehr zu dem eigentlich militärischen und weniger zu dem internen administrativen Dienst zu verwenden, und dafür die erfahrenen Frontunteroffiziere zur Verjüngung des niedrigeren Offiziersdienstes, nach Verbesserung der allgemeinen Bildung derselben in entsprechenden Anstalten, in den Offiziersstand aufzurücken zu lassen. Diese Ausführungen hatten, im wohlthuenden Gegensatz zu der Haltung einzelner Eisenbahnbeamtenkreise in der Frage der Ernennung von Unterbeamten zu Beamten im Eisenbahndienst, keinerlei Offiziersstandesdünkel an sich und gingen von einem Standpunkt aus, der sowohl die Zweckmäßigkeit für den Dienst, als auch die Erkenntnis im Auge hatte, daß bei der Suspendierung des Offiziersstandes von niederen Diensten, dieser Stand nur zu gewinnen habe. Wie immer es um die Realisierung dieser Vorschläge bestellt sein mag, liefern sie doch den Beweis der Möglichkeit der Verjüngung von längerdienenden Unteroffizieren im Rahmen des Militärdienstes selbst.

Von keinerlei Vorteil für den Eisenbahndienst, dabei für die Eisenbahnverwaltung finanziell ungünstig, ist die Anstellung von Spezifisten nur geeignet, die Bediensteten der k. k. Staatsbahnen im Fortkommen zu schädigen, sie um die Früchte ihres langjährigen und unter ungünstigen Entlohnungszuständen geleisteten Dienstes zu bringen. Die Verminderung der Aussichten, im Eisenbahndienst nach einer Reihe von Dienstjahren eine halbwegs zufriedenstellende Existenz erreichen zu können, muß auf das Angebot von Arbeitskräften ungünstig wirken. Die Bahnerverwaltung vermag auf die mit Tagelohn entlohten Stellen keine Spezifisten zu setzen. Sie benötigt für einen Teil der schlechtentlohten Stellen Leute mit guter Schulbildung, für einen anderen solche mit gewerblicher Ausbildung, und so sie die Rekruten aus dem Brote ihrer Bediensteten löst und den Spezifisten serviert, mag gerade dem für den Bahndienst geeignetsten Bewerber das Brot des Staatsbahndienstes zu geschmacklos werden. Was die Staatsbahnverwaltung durch diese auf den Dienstetzer deprimierend wirkende Anordnung in ihrem eigenen Hause an Schaden anrichtet, soll hier gar nicht mit in Berechnung gezogen werden.

Zur Bewegung der Bahnerhaltungsarbeiter.

Unter den Bahnerhaltungsarbeitern der Staatsbahnen gärt es schon seit langem. Die zu leistende Arbeit ist schwer, der Lohn ganz unglaublich niedrig. In der Zeit stetig zunehmender Teuerung ist es für die meisten Bahnerhaltungsarbeiter eine absolute Unmöglichkeit, mit dem geringen Lohn auch nur die bescheidensten Bedürfnisse zu decken. Oftmals haben sich die Arbeiter an die zuständigen Amtsstellen gewendet und um eine Verbesserung ihres drückenden Loses gebeten. Deputation auf Deputation erschien im Eisenbahnministerium, um eine Lohnerhöhung zu erwirken. Die Bahngewaltigen

blieben allen Bitten gegenüber taub oder speiften die Arbeiter mit etlichen Scheinreformen ab, die die Sache nicht besser machten.

Nun haben die Bahnerhaltungsarbeiter der Staatsbahndirektion Wien endlich die Geduld verloren. Sie bitten nicht mehr, sie fordern. Mittwoch den 19. v. M. fand in Horaks Saal am Neubaugürtel eine große Versammlung der Bahnerhaltungsarbeiter statt. In Scharen waren die Arbeiter herbeigeströmt. Trotz der tropischen Hitze war der Saal gedrängt voll und immer neue Massen strömten herbei. Es herrschte ein beängstigendes Gedränge. Viele konnten nicht mehr in den Saal gelangen und füllten nun den Hof und den Garten. In der Versammlung herrschte eine entschlossene Kampfesstimmung. Jedes kräftige Wort der Redner wurde mit dröhnendem Beifall und martigen Zwischenrufen aufgenommen, während Mahnungen zu abermaligen Verhandlungen, die die Referenten vorbrachten, auf stürmischen Widerspruch stießen. „Wir wollen nicht mehr verhandeln, wir wollen kämpfen!“ erscholl es aus hundert Mäulern. Aus Herzogenburg, Groß-Weikersdorf, Waidhofen an der Ybbs, St. Pölten und vielen anderen Orten waren Deputationen erschienen.

Genosse S o m i t s c h eröffnete mit einer kurzen Ansprache die Versammlung. In das Präsidium wurden die Genossen S o f b a u e r, S o m i t s c h und K o t r b a gewählt.

Genosse S o f b a u e r wies darauf hin, daß jetzt viele Bahnerhaltungsarbeiter fluchtartig die Arbeit bei der Bahn verlassen, weil sie mit den dort gezahlten Löhnen nicht leben können. Dafür werden fremde Arbeiter in das Land gezogen, denen man schließlich mehr bezahlen muß, als den heimischen Arbeitern bezahlt wird! (Hört! Hört! Große Bewegung.) Der Lohn der hier sesshaften Arbeiter beträgt Kr. 2.60 im Tage, das sind etwa 750 Kr. im Jahre. (Wui!) Die Hälfte brauchen wir beinahe allein für den Zins. Wobon sollen denn die Arbeiter leben? (Rufe: Wir hungern!) Lebhaft begrüßt ergreift nun der Abgeordnete F o r s t n e r das Wort:

Es ist erfreulich, daß eine so starke, nachhaltige Bewegung die Bahnerhaltungsarbeiter erfasst hat, denn die Verhältnisse sind wirklich unhaltbar geworden. (So ist es!) Es soll einmal so ein hoher Herr von der Direktion probieren, nur einen einzigen Tag mit dem Lohn eines Bahnerhaltungsarbeiters auszukommen. Der müßt schauen! (Lebhafteste Heiterkeit.) Man zahlt den Arbeitern in Privatbetrieben viel mehr als den Arbeitern der Staatsbahnen. Die Bahnerverwaltung sollte sich schämen. (Bravo!) Mir scheint aber, die hat schon das Schamgefühl verloren. (Heiterkeit.) Ich begreife vollkommen, weil ich eure Verhältnisse kenne, daß ihr einen Weg sucht (Rufe: Den letzten!), um aus dem Glend herauszukommen. Seien Sie versichert, daß die sozialdemokratischen Abgeordneten alles tun werden, um die gerechten Wünsche der Bahnerhaltungsarbeiter zur Erfüllung zu bringen. (Dröhnender Beifall.)

Genosse S o m i t s c h: Was möglich war an Vorstellungen und Gesuchen, haben wir getan, um die Bahnerverwaltung zu wirksamen Reformen zu bewegen. Es war alles umsonst. Wohl hat man in den Jahren 1905 und 1909 96.000 Kr. für Lohnaufbesserungen bewilligt, aber das war ein Tropfen auf einen heißen Stein. (So ist es!) Heute müssen wir sagen: So wie bisher kann es nicht weiter gehen. (Demonstrativer Beifall.) Die österreichischen Bahnerhaltungsarbeiter sind schlechter daran als irgendwelche anderen Arbeiter. In Deutschland zum Beispiel ist der Anfangslohn für die Arbeiter der gleichen Kategorie so hoch wie bei uns nach fünfzehn Jahren. (Wui! Wui!) Freilich, auch bei uns zahlt man manchen Arbeitern etwas mehr, so den Maschinendonnern. Die inländischen Arbeiter läßt man dafür um so ärger hungern. (Stürmische Rufe der Empörung.) Unser Verlangen gipfelt nun in zwei Reformen: erstens eine ausgiebige Lohnerhöhung und zweitens kürzere Lohnvorrückungsperioden. An diesen Forderungen werden wir festhalten. (Lebhafter Beifall.)

Inzwischen ist, von der Versammlung stürmisch begrüßt, Abgeordneter Genosse T o m s c h i k erschienen. Er sagt:

Wenn wir vom Eisenbahnministerium die Erfüllung eurer Wünsche forderten — und wir haben das, wie Sie wissen, wiederholt getan — da sagte man uns: Der Finanzminister will kein Geld dafür hergeben. So kann es aber nicht mehr weiter gehen. Auf der einen Seite weigert man sich, die Löhne zu erhöhen, während man andererseits auch nichts tut, um der furchtbaren Lebensmittelteuerung zu begegnen. (Sehr richtig!) Notwendig ist, daß drei Millionen Kronen zur Lohnaufbesserung für alle Arbeiter verwendet werden. Wenn das Geld da ist, so man es für den Moloch Militarismus braucht, muß man es auch beschaffen können, um den Hunger der Bahnerbeiter zu stillen. (Dröhnender Beifall.) Wenn die Regierung jetzt nicht endlich Vernunft annimmt, wenn diesmal wieder nichts geschieht, dann hat sie sich die Folgen selbst zuzuschreiben. (Demonstrative Zustimmung.) Ja, die Regierung will sich nichts dreinreden lassen, weil ihre „Autorität“ darunter leiden könnte. Der Hunger ist eine viel größere Autorität als das k. k. Eisenbahnministerium (Stürmischer, andauernder Beifall), und der zwingt uns zu ernsther Tat. Lassen Sie heute keine unüberlegten Beschlüsse, arbeiten Sie kühl und planmäßig, dann wird der Erfolg nicht ausbleiben. Vertrauen Sie auf uns, die wir im Parlament tätig sind, wie wir auf euch vertrauen, und dann wird es möglich sein, gemeinsam den Sieg zu erkämpfen. (Lebhafter, andauernder Beifall.)

Auf Antrag des Genossen G i l h o f e r wird folgende Resolution beschloffen:

„Die versammelten Bahnerhaltungsarbeiter der Staatsbahnen beschließen, es solle eine Deputation der Arbeiter sofort bei der Staatsbahndirektion, beziehungsweise dem Eisenbahnministerium vorseuchen und die in der Versammlung zu Tage getretene Stimmung der Arbeiter vortragen und erklären, daß mit den gegenwärtigen Löhnen von Kr. 2.60 nicht mehr zu leben ist; sie soll ferner verlangen, daß sofort eine Lohnerhöhung der Grund- sowie auch der übrigen Löhne um vierzig Heller zu gewähren ist und daß die Lohnvorrückungsfristen mit zwei Jahren — je zwanzig Heller — festzusetzen sind.“

Die Versammelten erklären, daß sie bei Ablehnung dieser bescheidenen Bitte entschlossen sind, mit allen erlaubten Mitteln in den Kampf um die Existenz für sich und ihre Familien einzutreten. Die Arbeiter sind überzeugt, daß ihre Bitte sofort durchführbar ist, und beauftragen daher die Organisation, sofort die notwendigen Schritte einzuleiten, und beschließen auch, nach Empfang der Deputation sofort wieder eine Versammlung abzuhalten, um ungdgültig über ihre Stellungnahme schlüssig zu werden.

In die Deputation, welche dem Eisenbahnministerium die Wünsche der Bahnerhaltungsarbeiter vorzutragen soll, werden gewählt: Loidolt, Guterer, Schneider, Schöber, Steiner und Sinterwaller. Auf Antrag des Genossen Loidolt wird beschlossen, daß diese Deputation so bald als möglich mit den maßgebenden Stellen die Verhandlungen zu beginnen hat. Hierauf schließt der Vorsitzende mit einem kräftigen Schlußwort die bewegte verlaufene Versammlung. Langsam leert sich der Saal, die Erregung zittert in vielen Herzen nach.

Schon Freitag den 21. Juli l. J. war die gewählte Deputation bei Herrn Hofrat Schmitz in der Staatsbahndirektion Wien, welchem sie die in der großen Versammlung einstimmig gefasste Resolution unterbreitete und an der Hand von genauen Daten die Unmöglichkeit der bestehenden Verhältnisse nachwies. In der Erwiderung des Herrn Hofrats spiegelte sich das volle Verständnis der Lage dieser Arbeiterkategorie, doch erklärte er bezichtigt, daß in der Frage der Lohnerhöhung auf gar keinen Fall die Staatsbahndirektion selbst in Betracht komme. Was sie tun könne, ist, daß sie die Wünsche ihrer Arbeiter besinnend an das Eisenbahnministerium leiten kann und daß sie auch diesmal mit aller ihr zu Gebote stehenden Energie sich für die Durchsetzung dieser Notwendigkeit verwenden werde. Auf jeden Fall würde die Arbeit nur zur Hälfte getan worden sein, wenn die Deputation bloß bei der Staatsbahndirektion Wien vorgesprochen hätte und nicht auch beim Eisenbahnministerium. Die Direktion wird deshalb sofort das Material aus allen Sektionen sammeln und dem Eisenbahnministerium berichten, und soll deshalb die Deputation am Samstag den 29. Juli l. J. im Eisenbahnministerium erscheinen, bis zu welcher Zeit es dort jedenfalls schon aufliegen wird.

Die %ständige Audienz hatte also zum Resultat, daß man auch höhererorts informiert wurde, daß die derzeit bestehenden Lohnerhältnisse im höchsten Grad unzulänglich sind und deshalb einer Regulierung auf das dringendste bedürfen.

Inland.

Der Verbrauch von Ministerien in Oesterreich. Seit Beginn der dualistischen Ära verbrauchte Oesterreich 23 Ministerien, so daß im Durchschnitt ein Ministerium nicht ganz zwei Jahre am Ruder war. Dabei ist zu bedenken, daß diese 23 Ministerien eine Region von Ressortministerien verbrauchten. Es ist ja bekannt, daß jedes Ministerium am Anfang, in der Mitte und am Schluß der Regierungszeit stets vielfache „Auswechslungen“ vornahm, so daß das betreffende Ministerium bei einem Vergleich am Beginn und am Lebensende seines Regierens kaum erkennbar war. Nach dieser Vorausschickung haben in Oesterreich folgende Ministerien bestanden:

1. Ministerium Karl Auerberg vom 30. Dezember 1867 bis 26. September 1868.
2. Ministerium Taaffe I vom 26. September 1868 bis 15. Jänner 1870.
3. Ministerium Hasner vom 3. Februar bis 7. April 1870.
4. Ministerium Potocki vom 12. April bis 23. November 1870.
5. Ministerium Hohenwart vom 4. Februar bis 30. Oktober 1871.
6. Ministerium Holzgethan vom 30. Oktober bis 25. November 1871.
7. Ministerium Adolf Auerberg vom 25. November 1871 bis 12. August 1879.
8. Ministerium Taaffe II vom 12. August 1879 bis 29. Oktober 1893.
9. Koalitionsministerium Windischgrätz vom 11. November 1893 bis 19. Juni 1895.
10. Ministerium Kiekmannsegg vom 19. Juni bis 2. Oktober 1895.
11. Ministerium Badeni vom 2. Oktober 1895 bis 28. November 1897.
12. Ministerium Gautsch I vom 28. November 1897 bis 7. März 1898.
13. Ministerium Thun vom 7. März 1898 bis 2. Oktober 1899.
14. Ministerium Clary vom 2. Oktober bis 21. Dezember 1899.
15. Ministerium Wittel vom 21. Dezember 1899 bis 18. Jänner 1900.
16. Ministerium Koerber vom 18. Jänner 1900 bis 1. Jänner 1905.
17. Ministerium Gautsch II vom 1. Jänner 1905 bis 3. Mai 1906.
18. Ministerium Hohenlohe vom 3. Mai bis 27. Mai 1906.
19. Ministerium Beck vom 2. Juni 1906 bis 7. November 1908.
20. Ministerium Wienert I vom 14. November 1908 bis 10. Februar 1909.
21. Ministerium Wienert II vom 10. Februar 1909 bis 12. Dezember 1910.
22. Ministerium Wienert III vom 1. Jänner bis 26. Juni 1911.
23. Ministerium Gautsch III.

Genosse Franz Auer gestorben. Der Verband der Arbeiter-Kranken- und Unterstützungskassen Oesterreichs hat einen schweren, schier unersehlichen Verlust erlitten; sein langjähriger Buchhalter und Inspektor, Genosse Franz Auer, ist Samstag den 22. Juli in der niederösterreichischen Landes-Heil- und Pflgeanstalt „Steinbof“, wohin er tagsvorher überführt worden war, gestorben. Durch den so rasch eingetretenen Tod ist Auer von einer

bösen, heimtückischen Krankheit erlöst worden, die den arbeitsfreudigen und gesunden Mann mitten in der Arbeit auf einer Dienstreise meuchlings überfiel und durch neun Wochen marterte. Schlaganfälle, die sich in Zwischenräumen von zwei bis drei Wochen wiederholten, und zum Schluß seinen klaren Geist trübten, hatten diesen treuen und braven Genossen gefällt. Auer war noch einer von der alten Garde und hat die guten und die bösen Tage der österreichischen Arbeiterbewegung miterlebt. Von Profession Buchbinder, war er auch in der gewerkschaftlichen Bewegung seiner Branche tätig. In den Achtzigerjahren des vorigen Jahrhunderts wurde er wegen dieser seiner Tätigkeit gemahregelt und fand in ganz Wien keine Arbeit. Er trat infolgedessen in die Arbeiterfrankenkasse als Hilfsbeamter ein, um einige Jahre später im Verband der Arbeiter-Kranken- und Unterstützungskassen Oesterreichs Stellung zu finden. So tüchtig wie Franz Auer in seinem Fache als Buchbinder war, war er auch als Kassenbeamter und später als Inspektor des Verbandes. Männer von wissenschaftlichem Rufe konnten nicht umhin, diesen Bauernsohn und Autodidakten das beste Zeugnis in der Buchhaltung auszustellen. In vielen Krankenkassen Oesterreichs hat er die Bewerwaltung von Grund auf reformiert und andere hat er vor dem Ruin gerettet, indem er zur rechten Zeit auf Reformen drängte. Was Franz Auer, der in den letzten zehn Jahren Obmann des Verbandes der Arbeiter der chemischen Industrie und der Papierarbeiter war, für die gewerkschaftliche Organisation und für die Krankenkassen leistete, wissen nur die zu würdigen, die mit ihm arbeiteten. Auer ist 55 Jahre alt geworden und hinterläßt eine Frau und zwei verheiratete Töchter.

Schon wieder ein neues Geschütz. Die österreichische Heeresverwaltung „plant“ schon wieder die Einführung eines neuen Gebirgsgeschützes. Während der heurigen Sommerübungsperiode werden die Probegeschütze einer scharfen Schieß- und Fahrerprobung unterzogen werden. Den Beschreibungen in den militärischen Zeitschriften zufolge handelt es sich um „ein ideales Geschütz“, das von den österreichischen Geschützkonstruktoren noch derart vervollkommen wurde, „daß unsere Artillerie einen einzigen Erfolg zu verzeichnen hat“. ... Wie viele Millionen wird dieses neue „erfolgreiche“ Gebirgsgeschütz wieder den Steuerzahlern kosten? ... Als vor ein paar Jahren die im Gebrauch befindliche Gebirgsgeschütze eingeführt wurde, hat man diese als unübertrefflich bezeichnet. Und nun kommt sie schon ins alte Eisen. In ein paar Jahren wird man auch die neueste Type zu alten Eisen werfen. So gehen Millionen um Millionen zum Teufel. Dem Volke aber werden sie auf die schamloseste Weise herausgepreßt.

Der erste Volksverrat der Nationalverbändler. Man wird sich die erste Abstimmung im neuen Parlament als Dokument des nationalen Volksverrats gut merken müssen. Gleich am ersten Sitzungstage brachten die Sozialdemokraten einen Antrag ein, der verlangte, daß das von der Regierung erlassene Verbot der weiteren Einfuhr von argentinischem Fleisch rückgängig gemacht und daß der Antrag sofort auf die Tagesordnung gestellt werde. Das haben die Deutschnationalen vereitelt und sie haben die Christlich-sozialen beschimpft, weil sie „die Bauern schlecht vertreten“.

Und sie haben noch einen Kniff angewendet. Herr Dr. Stöckel und nach ihm Herr Markhl, beides rechtsgelehrte Herren, haben erklärt, wenn die Sozialdemokraten wirklich um eine rasche Erledigung der Frage zu tun wäre, sollten sie beantragen, daß ihr Antrag ohne erste Lesung dem Ausschusse zugewiesen werde. Die beiden Juristen wissen nicht einmal, daß es einen solchen Antrag gar nicht gibt, daß die Zuweisung ohne erste Lesung nur erfolgen kann, wenn alle Abgeordneten ohne Ausnahme zustimmen. Der Widerspruch eines einzelnen Abgeordneten ist hinreichend, um das zu verhindern.

Wenn man also die Frage stellt, warum die Nationalverbändler den Antrag der Sozialdemokraten so mühsam bekämpft haben, so ist die Antwort die: Weil der Antrag die einzige Möglichkeit bot, die Frage des Verbotes der Fleischinfuhr sofort zur Sprache zu bringen und weil die Agrarier, die die Hauptrolle im Nationalverbande spielen, eine sofortige Wesperschaft der Frage, die in einen Protest gegen die Konsumentenfeindliche Maßnahme der Regierung ausfließen müßte, um jeden Preis verhindern wollten. Und die Vertreter der Gewerbetreibenden und Beamten im Deutschen Nationalverbande und die Herren von der sogenannten „Deutschen Arbeiterpartei“ können nicht stimmen, wie es das Interesse der Konsumenten erheischt, sondern wie die Agrarier es befehlen.

Der neue Präsident des Abgeordnetenhauses ist Dr. Julius Sylvester. Er wurde am 30. Juni 1854 zu Wien als der Sohn eines Fabrikanten geboren. 1879 wurde er in Wien zum Doktor der Rechte promoviert, 1885 ließ er sich als Advokat in Salzburg nieder. Er ist Nationalverbändler und vertritt die Stadt Salzburg seit vielen Jahren im Reichsrat. Er ist ein durchaus mittelmächtiger Politiker, und als Jurist ein Bauernadvokat, wie sie am Lande üblich sind. Diese Eigenschaften sind für manche Leute schon der Grund gewesen, Herrn Sylvester als Kandidat auf den Posten des Eisenbahnministers zu nennen.

Die Transporteinnahmen der Staatsbahnen. Im Monate Juni haben nach den provisorisch ermittelten Verkehrsergebnissen die Transporteinnahmen der österreichischen Staatsbahnen eine Steigerung um rund 24 Millionen Kronen gegenüber der korrespondierenden Periode des Vorjahres erfahren, so daß sie sich auf insgesamt 575 Millionen Kronen belaufen. Von der Steigerung der Einnahmen entfielen auf den Personenverkehr 137 Millionen Kronen, welche Mehreinnahme teils auf die günstigeren Witterungsverhältnisse, teils auf den Einfluß des Pfingstverkehrs zurückzuführen ist, welcher heuer dem Monate Juni zugute kam. Aus dem Güterverkehr resultiert eine Mehreinnahme von rund einer Million Kronen, wobei zu bemerken ist, daß der Berichtsmont infolge Verschiebung der Pfingstfeiertage um zwei Werktage weniger zählte als der vorjährige Vergleichsmonat. Die gesamten Einnahmen des ersten Semesters betragen

328 Millionen Kronen und waren um rund 17 Millionen Kronen höher als im Vorjahr.

Ueber die Eisenindustrie Oesterreich-Ungarn hat der bekannte Generalgewaltige des österreichischen Eisenkartells Nestranek aus Anlaß der Brüsseler internationalen Tagung der Stüttenkönige eine größere Arbeit veröffentlicht (in der Brüsseler „Revue Economique Internationale“), der wir folgendes entnehmen: Dem reichen Eisenvorkommen Oesterreich-Ungarns steht ein Mangel an fossiler Kohle gegenüber, so daß bei 2-2 Millionen Tonnen jährlicher Roßproduktion noch 600.000 Tonnen Roß aus dem Ausland jährlich bezogen werden müssen. Mit 2-15 Millionen Tonnen Roßeisenproduktion steht Oesterreich-Ungarn an sechster Stelle, ebenso mit der gleich hohen Stahlerzeugung. Die Rückständigkeit der industriellen Entwicklung und die Folgen der schutzollbegünstigten Kartellräuberei zeigt der Umstand, daß pro Kopf nur 55 Kilogramm Eisen in Oesterreich, 38 Kilogramm in Ungarn verbraucht werden gegen 140 in Deutschland, 220 in England, 320 in Nordamerika. Die heimische Produktion vermag nach Nestranek den Bedarf zu decken, es werden aber noch 200.000 Tonnen Gießereiroheisen u. s. w. aus dem Auslande eingeführt. Da möchte man wohl durch einen Weltverband solcher Konkurrenz einen Niegel vorschreiben. Die Zölle betragen 15 bis 90 Kronen per Metertonne Eisen von Roßeisen bis zu den Grobblechen. Sie sind höher als irgendwo in der Welt, mit wenigen Ausnahmen in Nordamerika. Unter dem Konkurrenzaußschluß dieser Zölle ist die Betriebskonzentration weit vorgeschritten. Die Alpine Montangesellschaft erzeugte noch vor 30 Jahren in 31 Hochofen 165.000 Tonnen Roßeisen, heute erzeugt sie in nur 5 Hochofen 520.000 Tonnen. Ihre Stahlproduktion war vor 30 Jahren 79.000 Tonnen in 4 Bessemer- und 3 Martinhütten — heute stellt sie in einer Martinanlage 400.000 Tonnen Stahl her. Und die Arbeiterzahl ging trotz dieser Steigerung die Produktion von 17.500 auf 14.000 Mann herunter!

Ein Riesenbrand am Wiener Nordbahnhof. Donnerstag den 27. Juli d. J. brach im Holzlager des Wiener Nordbahnhofes ein Feuer aus, das von einem entlassenen Tagelöhner gelegt worden war. Dank der günstigen Windrichtung blieben die angrenzenden Kohlen-, Petroleum- und Benzinlager sowie das angrenzende Schudertwerk von einem Uebergreifen des Feuers verschont. Die auf einem Raum von zirka 300 Meter im Gebiete aufgeschichteten Holzlager wurden aber fast vollständig ein Raub der Flammen. Feuerwehren, Eisenbahndienstete und herbeigeilte Arbeiter arbeiteten unerschrocken unter der unerträglichsten Hitze daran, den Feuerherd einzugrenzen. Der Schaden wird die Summe von Hunderttausenden Kronen erreichen.

Ausland.

Georg Knorr, der Erfinder der Knorr-Bremse, ist nach längerer Krankheit gestorben. Knorr trat vor Jahren bei der Eisenbahnverwaltung in Krefeld als Ingenieur ein und wurde auf das Spezialgebiet der Luftdruckbremsen zunächst als Mitarbeiter des gleichfalls durch seine Bremskonstruktion bekannten Amerikaners J. F. Carpenter, welchen er in Krefeld kennen lernte, geführt, der als Erster in Deutschland Luftdruckbremsen fabrizierte. Der jetzt Verstorbene übernahm dann nach dem Tode Carpenters dessen Firma und ersand die von ihm benannte Knorr-Schnellbremse, die heute bei den preussischen Staatsbahnen und vielen ausländischen Eisenbahnen eingeführt ist. In den letzten Jahren galt seine rastlose Tätigkeit der durchgehenden Güterzugbremse, für die er gleichfalls eine sehr gute Lösung fand, die bereits im Betriebe der preussischen Staatsbahn erprobt und von dieser sowie von sachmännlicher Seite sehr günstig beurteilt worden ist.

2000 Straßenbahner in Mexiko traten am 4. Juli wegen Nichterfüllung von Lohnforderungen in den Ausstand. Die von ihren Vertrauensmännern getroffenen Vereinbarungen lehnten die Straßenbahner ab. Es kam zu blutigen Konflikten mit der Polizei.

Ein afrikanisches Eisenbahnerblatt. Die Amalgamated Society of Railway and Harbor Servants of South Africa hat soeben die erste Nummer eines monatlich erscheinenden Fachorgans herausgegeben. Es führt den Titel: „South African Railway Servants' Review“. Die neue Nummer bringt Mitteilungen über die Verhältnisse der Eisenbahner in Germiston, Kroonstad, Lady Smith, Maseking und Pretoria. Das sind alles Namen, die in der Geschichte der jüngsten Ereignisse mit blutigen Lettern verzeichnet stehen, die aber jetzt das Zentrum einer fortschrittlichen Gewerkschaft bilden, welche gewillt ist, die Interessen ihrer Mitglieder mit aller Energie zu vertreten. Unserem Mitstreiter in Südafrika die herzlichsten Glückwünsche!

Die Gehaltsordnung der schweizerischen Eisenbahner hat der Bundesrat in seiner Sitzung vom 27. Juni endgültig festgelegt. Er hielt sich dabei an die Beschlüsse des Verwaltungsrates mit der einzigen Abweichung, daß die Lokomotivführer in der fünften Besoldungsstufe um eine Gehaltsstufe höher eingestellt wurden. Damit hat nun die Besoldungskampagne ihr Ende erreicht.

Der Zentralverband deutscher Eisenbahner und Arbeiter, das ist jener Verband, der als seine erste und vornehmste Aufgabe die „Pflge und Förderung treuer vaterländischer Gesinnung“ betrachtet, hielt in der Zeit vom 19. bis 22. Juni seine Generalversammlung in Halle a. S. ab. Den Verhandlungen durfte man mit einiger Spannung entgegensehen, wurden doch kurz vorher dem Syndikus des Verbandes, Herrn Heißner, von dem früheren Verbandsvorsitzenden Severin schwere Vorwürfe in Bezug auf seine Geschäftsführung gemacht, und bei einem großen Teil der Mitglieder hatte eine tiefgehende Erregung Platz gegriffen, die sich gegen die gesamte Leitung richtete. Auf der Generalversammlung in Halle a. S. kam es zu ernstlichen Auseinandersetzungen, jedoch wird darüber strenges Geheimnis bewahrt. Das Ergebnis dieses Teiles der Verhandlungen besteht in der Entlassung des Herrn Heißner, der, wie noch bemerkt sei, konservativer Kandidat für den Reichstagswahlkreis Potsdam ist. Der frühere Vorsitzende Herr Severin wurde aus dem Verband ausgeschlossen und der nationalliberale Reichstagskandidat

Zähler (Göttingen) zum ersten Vorsitzenden gewählt. Der Delegiertentag bewilligte Zähler für den Wahlkampf 500 Mk., das ist zwar nicht viel, es genügt aber diesen „unpolitischen“ Eisenbahnerverband ins richtige Licht zu setzen. Der Verbandsbeitrag wurde von 20 Pf. auf 25 Pf. monatlich erhöht und einige mehr oder minder wichtige Änderungen der Satzungen vorgenommen. Der Vorstand wird jetzt aus 23 statt bisher 15 Mitgliedern bestehen. Der Verband wird in das Vereinsregister eingetragen, ein sicheres Zeichen dafür, daß diese Organisation nicht als eine gewerkschaftliche Organisation angesehen sein will.

Internationale Sozialistenversammlung an der Schweizer Grenze. Am Sonntag den 16. Juli d. J. fand auf Schweizer Boden bei Arbon und in unmittelbarer Nähe der österreichischen und der deutschen Grenze die schon traditionell gewordene alljährliche internationale proletarische Zusammenkunft statt, an der sich die Sozialdemokraten aller drei Staaten in riesigen Massen beteiligten. Wie es ihr Sinn ist, gestaltete sie sich auch diesmal zu einer mächtigen Manifestation für den Frieden. Die diesmalige Demonstration war eine der großartigsten und packendsten Kundgebungen. Zwölftausend Menschen, von ihnen fünfhundert zu Rad, bildeten einen riesigen Festzug, in dem sieben Musikkapellen spielten. Auf dem Festplatz hielten die Genossen Kaufmann aus Arbon und Kugler aus Zürich Begrüßungsreden, worauf als Begrüßungsschör der Sozialistenmarsch erkante. Dann sprachen Genossen aus allen drei Staaten: Dr. Adolf Braun (Wien), Landtagsabgeordneter Dr. Karl Liebherr (Berlin) und Nationalrat Greulich (Zürich), der Rektor der Schweizer Sozialdemokratie. Unter großem Jubel wurde einstimmig eine Resolution beschloffen, in der gegen die Kriegshehe protestiert wird, die die Chauvinisten wegen des Marokkofreies heraufbeschwören wollen.

Eisenbahnüberschüsse und Betriebssicherheit. Zu der jüngsten großen Eisenbahnkatastrophe bei Müllheim wird dem Berliner „Vorwärts“ geschrieben: „Die Schuld an der entsetzlichen Katastrophe soll der Lokomotivführer Platten (Offenburg) tragen, weil er trotz der in Basel erhaltenen Anweisung nicht langsam in den im Schienenumbau begriffenen Müllheimer Bahnhof einfuhr. Der Zugmeister, der in Basel den Dienst übernahm, gab an, daß der Führer ihm sehr abgemattet vorkam. Das wird wohl stimmen — sehen wir uns die Arbeitszeit Plattens in dieser Zeit der Gluthe an: Sonntag früh 10.56 von Offenburg nach Basel, Sonntag nachmittags 5.15 von Basel nach Offenburg, Montag früh 2.41 von Offenburg nach Basel, Montag früh 8.00 von Basel nach Offenburg. Wäre um 1/29 Uhr die Katastrophe nicht eingetreten, so hätte derselbe Führer am Montag noch nach Heidelberg fahren müssen. Das ist eine geradezu unerhörte Ausnützung der Kraft eines Mannes, der schon 25 Jahre Lokomotivführer ist. In der Petitionskommission des Reichstages hat der Abgeordnete Geß anlässlich einer Petition der Lokomotivführer auf die Gefahr dieser Personalausbeutung hingewiesen.“

Soweit die beachtenswerte Zuschrift. Also auch wenn dem Lokomotivführer Platten nicht das geringste Verschulden nachgewiesen werden kann, wenn vielmehr die Katastrophe tatsächlich auf das Versagen der Bremse zurückzuführen sein sollte, wäre es höchste Zeit, daß die Eisenbahnverwaltung auf Nerven und Gesundheit ihrer Beamten größere Rücksicht nähme, auch im Interesse der Passagiere! Die Eisenbahnen sollen in erster Linie dem Verkehr dienen, erst in zweiter Linie kann die Erzielung eines Ueberschusses in Frage kommen. Leider aber bilden, namentlich in Preußen, die Eisenbahnen seit jeher die milchende Kuh, um den besitzenden Klassen das Zahlen angemeiner Steuern zu ersparen!

Ein genossenschaftliches Eisenbahnunternehmen. Es dürfte wohl nicht vorgekommen sein, daß eine Arbeiterorganisation sich zu einer Vergnügungs- und Belehrungsreise eines den Arbeitern gehörenden Extrazuges bedient. Dieser Tage wird die Arbeiterkammer von Reggio Emilia 700 ihrer Mitglieder zu einem Besuch der Turner Weltausstellung senden, wobei die Reise in einem Extrazuge stattfindet, dessen Lokomotive und Waggons einer Organisation gehört, die bei der Arbeiterkammer von Reggio organisiert ist, nämlich der Arbeitsgenossenschaft für den Bau und den Betrieb der Eisenbahnlinie Reggio-Ciano. Diese Festfahrt aus einem Zentrum der modernen Arbeiterbewegung, wie Reggio Emilia, nach Turin, das auch auf seine gewerkschaftlichen und genossenschaftlichen Organisationen stolz sein kann, wird wirklich einen Markstein in der internationalen proletarischen Bewegung bilden. Zeigt sie doch, was sich durch Organisation und durch das Zueinandergreifen von politischer, gewerkschaftlicher und genossenschaftlicher Bewegung von der Arbeiterkammer erreichen läßt, selbst da, wo es sich, wie in Reggio Emilia, um ein vorwiegend ländliches Proletariat handelt.

Vom arbeitslosen Einkommen der Eisenbahnaktiönäre. Die Berliner Zentralbank für Eisenbahnwerte veröffentlicht aus dem Geschäftsbericht einer Reihe ungarischer Privatbahnen für das Jahr 1910 folgende lehrreiche Ziffern: Bei der Westungarischen Lokalbahn A.-G. schließt die Betriebsrechnung für 1910 zugunsten der Gewinn- und Verlustrechnung mit 1,273,318 Kr. (im Vorjahre 1,359,252 Kr.) Das Minus von 85,934 Kr. gegenüber dem Vorjahre ist lediglich darauf zurückzuführen, daß die Bahn zu Lasten der Betriebsrechnung einen größeren Betrag wegen der in Aussicht genommenen Erweiterungen zurückgestellt hat. Der Reingewinn betrug 1,303,445 Kr. (1,333,187 Kr.) Es wurde für das alte Aktienkapital eine Dividende von wiederum Kr. 12-70 = 6-35 Prozent per Prioritätsaktie und für die jungen Aktien eine Dividende von wiederum 10 Kr. = 5 Prozent per Prioritätsaktie verteilt; hieraus resultiert eine Zahlung auf Dividendentrüden von Kr. 2-70 = 250,400 Kr. Die Balathalabahn, die sich bekanntlich mit der Westungarischen Lokalbahn A.-G. in einer Betriebsvereinigung befindet, hat für 1910 eine Dividende von 6 1/2 Prozent (6 1/2 Prozent) auf ihre Prioritätsaktien verteilt. Die Balathalabahn soll nunmehr mit der Westungarischen Lokalbahn fusioniert werden. Die Fusion wird als notwendig betrachtet, weil durch die Aufhebung der Betriebsgemeinschaft und gänzliche Einverleibung der Balathalabahn erhebliche Ersparnisse erzielt werden. Bei der Steinamanger-Pinkfelder Lokal-

eisenbahn A.-G. wurden im Personenverkehr 265,687 (+ 16,721) Personen bei einer Einnahme von 169,524 Kr. (+ 7096 Kr.), im Güterverkehr 68,218 Tonnen (+ 11,872 Tonnen) bei einer Einnahme von 254,049 Kr. (+ 8740 Kronen) befördert. Die Dividende wurde wiederum mit 5 1/2 Prozent bemessen. Die Budapest-Gran-Füzitöber Lokalbahn A.-G. erzielte einen Reingewinn von 1,133,804 Kr. (1,033,502 Kr.) Die Dividende belief sich auf 7-1 Prozent (6 1/2 Prozent) für die alten Prioritätsaktien und auf 5 Prozent für die jungen Prioritätsaktien, so daß für das laufende Geschäftsjahr 5 Prozent voll und außerdem 2-1 Prozent = 319,321 Kr. auf Dividendentrüden gezahlt werden konnten. Der aus dem Betriebe der Staatsbahnen herrührende Betriebsüberschuss betrug 1,196,641 Kr. (1,072,955 Kr.)

Streiflichter.

Heiliger Bureaokratismus! Wie eifrig man sich im I. I. Eisenbahnministerium bemüht, für die Wählblätter zu arbeiten, erfieht man aus folgender amtlichen Kundmachung, die die „Muster“ mitteilt:

Im Amtsblatt des I. I. Eisenbahnministeriums, XXXIV. Stück, d. d. 16. Juli 1910, betreffend die Verächtigung des Repertorios der von den Direktionen vorzulegenden periodischen Eingaben, ist folgender Passus enthalten:

„4. Bei Post Nr. 14, Seite 5, ist in der Rubrik ‚Bezeichnung der Eingabe‘ in die Klammer statt ‚artikelmäßig‘ nach ‚Paragraphe-Summen‘ zu setzen, ferner in der Rubrik ‚Fälligkeitstermin‘ das Datum auf ‚31‘ zu berichtigen, sowie in der Rubrik ‚Ist vorzulegen an Departement‘ statt ‚D. R. A. J.‘ einzusetzen.“

Die Vorlage dieser Nachweisung hat aber in Sinfunft zu entfallen und es ist daher in die Rubrik ‚Anmerkung‘ zu setzen: ‚Aufgelassen mit Erlaß, Z. 31.727, ex 1910.“

Ein humaner Bahnarzt. Zu dem bekanntlich reichhaltigen Kapitel „Bahnärztliches“ wird uns ein neuer Fall aus Salzburg mitgeteilt, der beweist, wie manche Bahnärzte ihre Pflichten gegenüber erkrankten Eisenbahnern und Passenmitgliedern auffassen. Der in der Werkstätte der hiesigen I. I. Staatsbahnen beschäftigte Arbeiter Reitmeier erkrankte kürzlich an einer Zahngeschwulst, die ihn nötigte, die Hilfe des Zahnarztes Herrn Dr. Karl Kulich zu beanspruchen. Das war an einem Dienstag, wo der genannte Arzt eine leichte Weinhautentzündung konstatierte, ohne der Sache eine weitere Bedeutung beizulegen. Am Donnerstag nachmittags hatte sich jedoch das Befinden des Patienten derart verschlimmert, daß um Herrn Dr. Kulich geschickt werden mußte. Dieser jedoch zeigte sich über die „Belästigung“ nicht wenig ungehalten und erklärte, „daß an einer Zahngeschwulst noch niemand gestorben sei“ und ging demnach auch nicht mit. Durch die fortschreitende Verschlechterung im Befinden des Erkrankten veranlaßt, schickte die Mutter desselben in der Nacht nochmals zu dem genannten Arzt, der die Wotin anschnauzte: „Ich weiß gar nicht, daß die Frau Reitmeier — diese ist nämlich Gebamme — auch so dumm sein kann wie andere Leute“. Endlich ließ er sich aber doch bewegen, mitzukommen und ordnete, als er den Erkrankten jetzt sah, dessen sofortige Ueberführung ins Spital an, da bei demselben Erstickungsgefahr nicht ausgeschlossen sei. Wie weit die Pflichtvergessenheit dieses humanen Jüngers Resulaps geht, beweist dabei wohl am besten der Umstand, daß er trotz der erkannten Gefahr, in der der Patient bereits schwebte, diesen mit seiner Mutter allein fahren ließ. Im Krankenhaus wurde der Patient am nächsten Tage operiert und Samstag, das ist tags darauf, starb er, da sich infolge eines vernachlässigten Zahngeschwürs ein Senfungsabszeß gebildet hatte, das den Tod herbeiführte. Bei diesem Vorfall, der einem jungen Mann das Leben kostete und eine Mutter ihres Ernährers beraubte, drängen sich wohl auch dem Laien zwei Fragen auf: Hat Herr Dr. Kulich, als er seinen charakteristischen Ausspruch tat, daß „daran noch niemand gestorben sei“, wirklich nicht gewußt, daß Zahngeschwülste unter Umständen lebensgefährlich werden können, oder war es pflichtvergessene Gleichgültigkeit, weil es sich „nur um einen Arbeiter“ handelt? Und zweitens: Hätte der Abszeß so weit fortschreiten müssen, wenn Dr. Kulich am Donnerstag nachmittags, als man ihn rief, gleich gekommen wäre und die Operation eventuell noch an diesem Tage hätte vollzogen werden können? Ob nun Ignoranz oder Pflichtvergessenheit vorliegt, auf jeden Fall gehört Herr Dr. Kulich von diesem Posten, wo ihm die Gesundheit Hunderte von Eisenbahnbediensteter anvertraut ist, weg, und wir verlangen von der I. I. Staatsbahndirektion Innsbruck, daß dieser Fall eingehend und genau untersucht werde!

Eine offene Anfrage an das I. I. Eisenbahnministerium. Wir haben schon des öfteren die Gelegenheit gehabt, öffentlich auf die Passagierwirtschaft in der I. I. Werkstätte in Amstetten unter der derzeitigen Leitung hinzuweisen. Jedoch immer und immer wieder hat die Direktion in Willach ihre schützenden Fittiche darüber gebreitet und mit ihrem Namen die Korruption gedeckt. Es wurden zum Schein Kommissionen eingeleitet, die gewöhnlich die Engelreinheit der Beschuldigten konstatieren mußten. Nun erlauben wir uns die Anfrage: Ist es einem I. I. Eisenbahnministerium bekannt, daß im Direktionsbezirk Willach, Werkstätte Amstetten, mit Wissen der Vorgesetzten und über deren ausdrückliche Anordnungen für nationale Feste gearbeitet wird? Daß in der Werkstätte, Abteilung 2, durch Wochen mehrere Arbeiter an der Herstellung von Eisenkonstruktionen arbeiteten? Daß in der Abteilung 4 die Zeltdecken genäht und dieselben später mitsamt der Maschine ins Heizhaus zur Fertigstellung geschafft wurden, da dort leichter Ueberstunden gemacht werden konnten? Daß die ganzen Bestandteile in der Werkstätte, respektive Bahnerhaltungsektion, gestrichen wurden? Daß aus der Werkstätte das notwendige Material zur Verfügung gestellt wurde und daß bei der Aufmontierung ein Herr Ingenieur nur immer per Rad in die Werkstätte fuhr, um das fehlende anfertigen zu lassen? Daß zur Aufstellung auf dem Festplatz acht Mann von der Werkstättenleitung dorthin kommandiert wurden, und dieses nicht in ihrer Zeit, sondern an einem Mittwoch, einem Wochentag, und somit unter der Dienstreise? Dies alles geschieht in der Werkstätte, wo man die Freigabe der Wahlkommissionsmitglieder durch eine Intervention beim Ministerium erwirken mußte und wo man den Kommissionsmitgliedern nur 7 1/2 Stunden Urlaub gab. Für das nationale Fest gibt man den Arbeitern wochenlang Zeit, um hierfür zu arbeiten, um die Aufstellung der in dem Betrieb hergestellten Gegenstände durchzuführen zu lassen. Ingenieur und Werkmeister (Abteilung 2) waren den ganzen Tag auf dem Fest-

platz, um die Arbeiten zu leiten. Ist dies in der Ordnung, oder ist dies nicht Korruption und ein ungläublicher Mißbrauch der Amtsgewalt? Fehlen nun da auch noch die Beweise? Wir fragen das I. I. Eisenbahnministerium, ob es nun endlich geneigt ist, dieses Treiben untersuchen zu lassen und endlich einmal dieser Skandalwirtschaft ein energisches Halt zu gebieten. Wir fragen an, ob das I. I. Ministerium nun noch mehr Beweise braucht, um sich von der von uns so oft als solche bezeichneten parteiischen Haltung der Werkstättenleitung zu überzeugen. Hoffentlich wird einmal im Sinne der Dienstordnung eine gründliche Reinigung vollzogen.

Das Nichteinhalten von Turnussen. Wie die Erlässe seitens unserer Vorgesetzten befolgt werden, zeigt folgendes: Das Ringer Güterzugpersonal führte in der Personal-Kommission des öfteren darüber Klage, daß ihre im Einvernehmen mit der I. I. Staatsbahndirektion erstellten Turnusse nicht eingehalten werden. So zum Beispiel durch das sogenannte Vorschieben der Partien oder Abfagen der regelmäßigen Züge und Einleitung von Erforderniszügen, welche dann von Turnuspartien geführt werden müssen, was meistens die Verkürzung der Ruhezeit zur Folge hat. Auf das hin erschien ein vom I. I. Staatsbahndirektor unter Z. 368/V/1, vom 24. März 1911 herausgegebener Erlaß, in welchem es wörtlich heißt:

„Die von der I. I. Staatsbahndirektion im Einvernehmen mit dem Personal erstellten Fahrturnusse sollen nur in den allerzwingendsten Fällen umgeändert werden. Das sogenannte Vorschieben der Partien ist tunlichst zu vermeiden. Während seiner turnusmäßigen Dienstleistung soll das Personal möglichst zu anderen Diensten und Fahrten nicht herangezogen werden.“

Zu Anfang des Sommerturnusses schien es, als ob man sich doch daran halten möchte. Jetzt sind kaum zwei Monate vorüber und ist wieder das gleiche wie früher. In Amstetten, wo die Ausfahrlänge ohnedies so kurze sind, wird einfach wieder vorgeföhoben und regelmäßige Züge abgefagt. Dafür bekommt die Partie den Erforderniszug, meist verbunden mit Verkürzung der Ruhezeit zu Hause bis zu sechs Stunden. Oder man schickt eine Partie, welche mit Zug 794/194/162 von Passau kommt und turnusmäßig von Valentin mit Zug 11 (Regie) nach Hause fahren sollte, mit Zug 12 nach Amstetten, um Zug 65 zu erreichen, wie es am 5. d. M. der Fall war. So werden die Erlässe eines Staatsbahndirektors seitens unserer Vorgesetzten eingehalten. Es muß sehr erzieherisch auf das Personal wirken, wenn zum Beispiel der Herr Assistent Braun in Amstetten sagt: „Dieser Erlaß ist mir Wurst.“ Diefem Herrn möchten wir überhaupt raten, sich bessere Umgangsformen gegenüber seinen Untergebenen anzueignen. Am 1. d. M. war Zug 163 abgefagt. Die Partie bekam den Auftrag, den hierfür eingeleiteten Erforderniszug 191 zu führen. Zug 191 kommt in Linz um 5 Uhr früh an. Die Partie hat aber nachmittags 1 Uhr wieder Zug 99/899 nach Simbach zu führen. Daher Verkürzung der Ruhezeit in Linz um sechs Stunden. Aus diesem Grunde wurde Herr Assistent Braun von seiten des Zugführers davon verständigt. Antwort: „Das geht mich nichts an, Linz hat den Auftrag gegeben.“ Auch ein Kondukteur der Partie erlaubte sich, diesen Herrn mit den Worten anzusprechen: „Bitte schön, Herr Assistent, das geht ja nicht; wir können Zug 191 mit Rücksicht auf die kurze Ruhezeit in Linz nicht führen.“ Antwort: „Warten Sie, Sie Fressdag, wenn ich hereinkomme, werde ich Ihnen was sagen.“ In die Platinjektion rückgekehrt, sagte er: „Wenn Sie nicht so fress gewesen wären, so hätte ich in Linz gefragt; so aber nicht und wenn Sie nicht fahren, so zeige ich euch wegen Dienstverweigerung an.“ Wo erblickt dieser empfindliche Herr in den paar Worten eine Fressheit? Wir glauben, der Herr will mit seinen Anschauungen das Personal provozieren, daß sich dieses vielleicht in der Erregung zu einer unbedachten Aeußerung hinreißen läßt, um dann Grund zu einer Anzeige zu haben. Aber nein, Herr Assistent, wir sind soweit gebildet und wissen, wie wir uns gegenüber unseren Vorgesetzten zu benehmen haben. An Ihnen ist es, sich bessere Umgangsformen anzueignen.

Am die I. I. Staatsbahndirektion Linz richten wir aber die dringendste Bitte, die Herren à la Braun darüber zu belehren, daß ihnen die herausgegebenen Erlässe nicht Wurst sein dürfen, um es dem Personal endlich einmal zu ermöglichen, in seinen Turnussen zu bleiben.

Die Angestellten der Strassenbahn in Dubweis, die im Oesterreichischen Transportarbeiterverband organisiert sind, hatten anfangs dieses Jahres Forderungen gestellt und haben nun folgende Zugeständnisse erhalten:

- Maschinisten wöchentlich 36 Kr., früher 32 Kr.;
- Geizer wöchentlich 33 Kr., früher 30 Kr.;
- Kohlenführer wöchentlich Kr. 29-50, früher 27 Kr.;
- Revisionschlosser halbmonatlich 55 Kr., früher Kr. 47-50;
- Wagenwäscher halbmonatlich 41 Kr., früher 36 Kr.;
- Streckenwächter und Schienenputzer halbmonatlich 38 Kr., früher 32 Kr.

Strassenbahner nach zwei Jahren Dienstzeit 3 Kr., früher Kr. 2-80; im fünften bis achten Jahr Kr. 8-20, im neunten bis zwölften Jahr Kr. 8-40. Ueberstunden werden mit 30 S., früher 22 S., entschädigt. Die Arbeitszeit beträgt in sieben Tagen 81 Stunden, früher bei der Aufnahme 94 1/2 Stunden. Bezahlter Urlaub wird nach einem Jahre gewährt und dauert acht Tage. Bezüglich der Disziplinar-Kommission und Dienstpragmatik wurde das Personal auf die Dienstordnung verwiesen. Diese Zugeständnisse wurden jedoch mit gemischten Gefühlen entgegengenommen, namentlich wohl deshalb, weil von dem Fahrpersonal noch niemand zwei Jahre im Betrieb beschäftigt ist und daher auch kein Mann eine Lohnaufbesserung erfahren hätte. Durch Vermittlung der Vertrauensmänner wurde deshalb weiter verhandelt und eine Verschiebung von drei Monaten bei allen Bediensteten vorgenommen, so daß augenblicklich zwölf Bedienstete in den höheren Lohnjah von 3 Kr. aussitzen. Ferner wurde auch noch zugestanden, daß bei Erkrankungen die Differenz zwischen Lohn und Krankengeld seitens des Unternehmens nachgezahlt wird. Jedoch auch dieses Resultat befriedigte die Strassenbahner nicht, zumal immer noch 15 Mann vollständig leer ausgehen sollten, die erst nach etwa zehn Monaten in den Genuss der erhöhten Löhne treten sollten. Es wurde daher nochmals interveniert und erreicht, daß die Karenzfrist zum Bezug der höheren Lohnsätze auf ein Jahr herabgesetzt wurde. Diese Verfügung ist dann mit 1. Juni in Kraft getreten. Auch wurden für die Frauen der verheirateten Bediensteten Freizeiten auf der Strassenbahn bewilligt.

Vorsprache der Wächter von der Wolkersdorfer Strecke in der Direktion der I. I. Staatsbahngesellschaft. Am Samstag den 8. Juli d. J. sprach eine Deputation der Wächter der Strecke Wolkersdorf bei der Direktion der I. I. St. E. G. vor, um in erster Linie zu erreichen, daß den Wächtern dieser Strecke, die einen 18/12stündigen Dienst haben, ein 16/16stündiger Dienst gewährt werden soll. Der Deputation wurde aber erklärt, daß der Dienst nicht geändert werden könne.

Auch bei der zweiten Bitte, den Wächtern endlich einmal den ihnen in den Vorschriften über die Dienst- und Ruhezeiten“ gewährleisteten 24 Stunden umfassenden freien Tag im Monat zu gewähren, konnte die Deputation keine zutreffende Antwort erwirken. Der Dienst sei so, wie er im Wolkersdorf ist, auf der ganzen Strecke üblich, was der Bescheid. Womit nicht anders gesagt ist, als daß auf

der ganzen Strecke der I. f. St. E. G. die Bestimmungen über die „Dienst- und Ruhezeiten“ noch nicht zu Recht bestehen.

Der dritte Punkt, Gewährung eines Brennstoffpauschales, wurde der Deputation erklärt, daß vielleicht später in der Angelegenheit etwas geschehen könne. Gegenwärtig sei es aussichtslos.

Einen Erfolg hatte die Deputation in der Monturfrage. Von vielen Beamten werden die gegenwärtig geltenden Bestimmungen so ausgelegt, daß die Bediensteten, die ihre Montur noch bei der alten St. E. G. ausgefaßt haben, diese schon nach den Tragezeiten der I. f. Staatsbahnen austragen müssen. Da nun die Tragezeit bei den I. f. Staatsbahnen länger ist, so wären alle die Bediensteten, die ihre Montur noch bei der alten St. E. G. ausgefaßt haben, verkürzt worden. Der Deputation wurde mitgeteilt, daß die I. f. Direktion die bezüglich den Bestimmungen so handhaben wird, daß alle jene Bediensteten, die ihre Montur vor dem 1. April 1911 erhalten haben, die Montur nach den Bestimmungen der alten St. E. G. austragen können. Weiters wird denjenigen Bediensteten, denen nach den Normen der alten St. E. G. am 1. April 1911 eine neue Montur ausgefaßt worden wäre, denen sie aber infolge der inzwischen vollzogenen Einreichung nicht ausgefaßt worden ist, die Montur mit Gültigkeit vom 1. April 1911 ausgefaßt. Damit war die Vorrede beendet.

Was an dem Bericht am schreidendsten hervortritt, ist das liebliche Festhalten der löblichen Direktion der I. f. St. E. G. an der ganz unzeitgemäßen Gewohnheit der freien Zeitbewilligung nach altem Schlag. Mit einer gewissen Naivität verkünden die Organe der I. f. Direktion, daß die freie Zeit, so wie sie auf den einen Strecken nicht gewährt wird, daher auch auf den anderen nicht gegeben wird. Unter solchen Umständen bleibt nichts anderes übrig, als in wirksamer Weise der löblichen Direktion der I. f. St. E. G. klar zu machen, daß die „Bestimmungen über die Dienst- und Ruhezeiten“ bestehen und auch für die I. f. St. E. G., sowie für die diversen Macher und Unter-macher Geltung haben und von ihnen zum Schutze der Bediensteten, dessentwegen sie ja erlassen worden sind, eingehalten werden müssen. Was an uns liegt, soll geschehen.

Die Wünsche der Nordbahnbeamten. Eine hundert-gliedrige Deputation der Nordbahnbeamten der VII. und VIII. Dienstklasse erschien kürzlich unter der Führung der Herren P r e i l l und S t e p p e r t beim Vorstand des Deutschen sozialdemokratischen Klubs, in dessen Namen die Abgeordneten Dr. E l l e n b o g e n und T o m s c h i l die Deputation empfingen. Die Deputation brachte eine Beschwerde vor über die systematische Zurücksetzung der Nordbahnbeamten anläßlich der Einreichung bei den jüngst verstaatlichten Bahnen, eine Zurücksetzung, die insbesondere fraglich ist im Vergleich zu der Behandlung gleichrangiger Beamten der St. E. G. und der D. N. W. Der Wunsch dieser Beamten geht also im Wesen darauf hinaus, daß ihre Einreichung auf Grund der vollbrachten Dienstzeit erfolge, was im ganzen einen Aufwand von 70.000 Kr. erfordern würde, der sich überdies nicht auf einmal geltend machen würde. Ueberdies wünschen sie, daß das sogenannte Steuerprivileg, das darin besteht, daß ihre Steuer vom Staate bezahlt wird, und das ihnen bei der Einreichung genommen wurde, restituirt werde, in gleicher Weise, wie es den Kollegen der beiden anderen Bahnen bis zur Erreichung des Endgehaltes auf Grund der Automatik belassen wurde. Die Abgeordneten antworteten darauf, daß sie mit allem Nachdruck für die Erreichung dieser durchaus berechtigten Forderungen eintreten werden, da ein sachlicher Grund gegen deren Erfüllung nicht bestehe. Doktor Ellenbogen verwies darauf, daß er nicht glauben könne, daß das Eisenbahnministerium sachliche Schwierigkeiten machen werde, da seines Wissens bloß die Frage der technischen Durchführung im Ministerium auf Schwierigkeiten stoße, Schwierigkeiten, die aber keine Ausrede für die Ablehnung der berechtigten Wünsche bilden können. Am allerwenigsten habe das Finanzministerium einen Grund zu einer ablehnenden Haltung, da die Summe, um die es sich da handelt, so geringfügig ist und in keinem Vergleich steht zu den vielen überflüssigen Ausgaben, denen das Finanzministerium zustimme.

Die geschädigten ehemaligen Nordbahnbeamten. In der letzten Zeit haben die Beamten der früheren Nordbahn Wünsche und Forderungen vorgebracht; es waren aber nicht irgendwelche neue Forderungen, die den Staatsfiskus belasten könnten. Die Nordbahnbeamten haben im Vergleich zu allen anderen Beamten, die mit ihnen durch die Verstaatlichungen der verschiedenen Privatbahnen und der darauf erfolgten Einreichungen in den gleichen Personalstatus gekommen sind, die schlechtesten Existenzbedingungen.

Ehemalige Nordbahnbeamte mit einem bis zu zehn und mehr Jahre längerem Dienstalter als die kürzlich Eingereihten stehen jetzt mit diesen im gleichen Rangverhältnis, daher auch im gleichen Gehaltsbezug! Es ist dies eine horrende pekuniäre Schädigung für diese Nordbahnbeamten. Herborgerufen wurden diese kaum glaubhaften Unterschiede durch die verschiedenen Gehaltsplänen, welche bei den verschiedenen Privatbahnen bestanden sowie durch die im Laufe der Zeit notwendig gewordene Aufbesserung der Personalbezüge, die bei allen diesen Verwaltungen in der verschiedensten Weise zur Durchführung gelangten. Der Hauptgrund für die nun bestehenden großen Unterschiede der Existenzbedingungen bei den in dem gleichen Personalstatus zusammengewürfelten Beamten ist in den Einreichungen zu suchen, bei denen nie das Dienstalter als Basis für den Rang aufgestellt wurde. Daher kommt es, daß die ehemaligen Nordbahnbeamten im gemeinsamen Status der Staatsbahnen die am schlechtesten bezahlten Beamten sind. Um das Maß der Schädigung voll zu machen, wurde diesen Beamten auch noch das Steuerprivilegium bei ihrer Einreichung — im Gegensatz zu den später eingereihten Beamten — nahezu sistirt!

Auch das in jüngster Zeit eingeführte gekürzte Zeitabwancement hat für diese längerdienenden Beamten, namentlich des Mittelschulstufes in der siebenten Dienstklasse keine Verbesserung herbeigeführt.

Zur Hebung der enorm rückständigen Existenzbedingungen dieser eingereihten Nordbahnbeamten ist daher eine Notstandsaktion absolut unermeidlich. Das streben diese Beamten an. Weil sie sehen, daß trotz aller Petitionen noch immer geögert wird, sie endlich mit ihren übrigen Kollegen in den gleichen Staatsbahnstatus zu stellen, müssen sie alle anderen irgendwie gangbaren Wege betreten, damit endlich einmal dem primitiven Gerechtigkeitsprinzip entsprochen wird. Um die Existenzbedingungen zu bekommen, die ihre gegenwärtigen Rangkollegen schon besitzen, ohne daß sie darum erst jahrelang petitionirt haben, sind 100 dieser eingereihten Nordbahnbeamten am 19. d. M. auf der Parlamentsrampe aufmarschiert!

Offenlich sieht sich nun das Eisenbahnministerium veranlaßt, seine Schuld an diese ungerechtfertigt zurückgesetzten Beamten in Kürze voll zu bezahlen.

Das I. f. Staatsbahnheizhaus St. Andrea-Triest. Daß es die Lantiemenwirtschaft der Staatsbahn nicht weit bringen wird, haben unsere Fachblätter schon wiederholt prophezeit. Das schönste Beispiel einer abgewirtschafteten Verwaltung ist wohl das Triester Heizhaus der I. f. Staatsbahn in St. Andrea. Bei einem Lokomotivstand von mehr wie 50 Lokomotiven, von denen mehr als die Hälfte ausgemerkelte Typen sind, hat es die I. f. Staatsbahn soweit gebracht, daß sie zur Instandhaltung dieser Lokomotiven nur noch sechs Schloffer aufweisen kann. Jede größere Kaffeebrennerei kann sich mit gleichem Stand an Schloffern mit einer I. f. Staatsbahn messen. Seit

dem unglücklichen Ministerialerlaß, in welchem es insbesondere auf die Reduzierung der Ueberstunden in Heizhäusern und Werkstätten abgesehen war, ist seine einzige Lokomotive in diesem Heizhaus, die nicht mehrere, sehr wichtige Reparaturen notwendig hätte, die aber wegen Mangel an Schloffern und Kesselschmiedern, trotz wiederholter Eintagungen in das Reparaturbuch, nicht durchgeführt werden können. Lokomotiven mit nur einem Speiseapparat, halbem Blasrohr, zer-rissenem Stechbolzen, ohne vorgeschriebene Signalmittel, ohne Werkzeug, verrichten den verantwortungsvollen Dienst. Daß mit solchen Lokomotiven dem Personal der Dienst nicht erleichtert wird, braucht wohl nicht betont zu werden. Unbedacht auf die unzähligen Gefahren spart die I. f. Staatsbahn weiter. Alles wird riskiert, nur um lumpige paar Heller, die man den Schloffern zahlen sollte für die Ueberstunden, zu gewinnen; daß man aber andererseits Tausende verliert und auch die Gefahren riskiert, bedenkt man nicht. — Was eigentlich die I. f. Staatsbahn damit erzielen will, weiß man nicht. Möglicherweise das Lokomotivpersonal zwingen, die Reparaturen selbst zu machen —? Das wird sich das Personal aber überlegen. Nach den neuen Normen für Lokomotivstandhaltungsprämien wird es wohl sehr wenig so glückliche Lokomotivführer geben, die mit einer solchen Bedacht werden. Ueberdies überlassen wir den Leuten, denen man Tausende an Tantiemen gibt, unsere 6 bis 30 Kr. auch gerne.

Das Lokomotivpersonal wird sich wohl überlegen, außer den notwendigen Reparaturen während seiner Ruhezeit auf der Strecke die Lokomotive insand zu halten und dadurch die Lantiemenwirtschaft zu züchten. Es wird aber auch im Falle der Notwendigkeit sehr schwer sein, mit dem vorhandenen Werkzeug eine Reparatur durchzuführen, denn das Werkzeug der meisten Lokomotiven besteht aus einigen Schraubenschlüsseln, die wegen ihrer unförmlichen Größe nur zum Verschlagen der Kohlenstücke verwendet werden. Ein Schienen Nagel versteht den Dienst eines Stenmeißels und als Hammer dient eine Schraubenschlüsselmutter, die auf einem Stiel angehängt wird. Trotzdem, daß es in diesem Heizhaus an allen Notwendigkeiten mangelt, fehlt es doch nicht an Vorgesetzten. In einem Heizhaus, wo zur Instandhaltung von 50 (sage fünfzig) Lokomotiven nur sechs Schloffer notwendig erscheinen, hält es die I. f. Staatsbahn für notwendig: 1 Inspektor, 3 Oberingenieure, 3 Ingenieure, 3 Maschinenmeister und 1 Partieführer zur Aufsichtigung aufzustellen. Es kommen folglich auf je zwei Arbeiter drei Vorgesetzte. Der neue Herr Inspektor gibt sich wohl Mühe, eine gebührende Ordnung herzustellen und wir geben sehr gerne zu, daß sich, seit Herr Inspektor F l i e g l das Heizhaus übernommen hat, schon so manches zugunsten der Sicherheit und des Personals geändert hat. Es wird aber auch dem besten Vorstand nicht so leicht möglich sein, alle Uebelstände, die sich durch Jahre angehäuft haben, zu beseitigen, wenn er nicht die notwendige Stütze in seinen zugeordneten Ingenieuren und Beamten findet. Es sind dies außer einem oder zwei Herren meist junge unerfahrene Ingenieure, die selbst erst Erfahrung suchen, aber eine sehr traurige Erfahrung in diesem Heizhaus finden werden. Vor allem zeichnet sich der Herr Oberingenieur Vorsteherstellvertreter in all seinem Können und Wissen aus. Dieser Herr, der von der I. f. Staatsbahndirektion anher berufen wurde, scheint von dort nichts als Einbildung und Protektionswirtschaft, von der er selbst ein großes Maß genossen hat, hierher gebracht zu haben. Alles andere hat er wahrscheinlich dort vergessen. Insbesondere möchten wir diesem Herrn raten, sich auf die Vorprüfungen der Prüfungsamtskandidaten und auf Belegungen in der Schule besser vorzubereiten, daß er dann eine bessere Antwort geben kann. Das Personal wünscht sich und erwartet in der Schule nur gute Beispiele und Belegungen zu hören, daß es sich im Falle eines Vorkommens darnach richten kann. Es ist auch nicht ganz richtig, wenn man glaubt Recht zu haben, indem man behauptet, die Probierwechsel auf dem Lokomotivkessel wären doch nur dazu angebracht, um die Luft beim Füllen des Kessels aus demselben auszulassen.

Korrespondenzen.

Wörgl. (Zur Bahnarztfrage.) Nach dem Tode des Herrn Dr. Avancini bewarben sich um die Stelle eines Eisenbahnarztes die beiden hier ansässigen Herren Ärzte, Dr. Angeli und Dr. Jottl. Die paar nationalen Beamten, welche, nebenbei bemerkt, gar nicht Mitglieder der Krankenkasse sind, gaben an, daß Herr Dr. Angeli hier unbeliebt sei, außerdem könne er nicht deutsch. (Möchte unserer Beamten würde schwierig sein Deutschum nachzuweisen können.) Die Mitglieder der Krankenkasse der österreichischen Staatsbahnen Wörgls aber, welche vom Deutschum auf Raten wenig wissen wollen, dafür aber desto mehr für Humanität sich interessieren, machten am 20. Juni eine Eingabe an die Direktion Innsbruck, worin gefast wird, daß Herr Dr. Angeli nicht nur nicht unbeliebt sei, sondern sogar die Direktion ersucht wird, bei Bestellung eines Arztes auf ihn die möglichstst Rücksicht zu nehmen, da er sich schon lange infolge seiner Kenntnisse und Gewandtheit das Vertrauen erworben hat. Aber was kümmern sich Beamte um das Wohl und Wehe der Arbeiter! Herr Dr. Erler soll interveniert haben und die berühmte Arbeiterfreundlichkeit eines Dr. Erler ist ja bekannt. Nach Ansicht gewisser Leute sind ja die Arbeiter nur da, um zu zahlen und eventuell um schifaniert zu werden. Da wird ohne Rücksicht auf bereits vorhandene Beschwerden über den Kopf der Mitglieder hinweg ein Arzt bestellt, welcher unmöglich eine Erfahrung haben kann, wenig bekannt ist und schon im Anfang durch seine Definierung von Krankheiten sich unbeliebt gemacht hat. Am 26. Juni machten dann sämtliche Mitglieder der Krankenkasse der Südbahn Wörgls eine weitere Eingabe, und zwar direkt nach Wien, mit dem Bemerkten, daß Dr. Angeli weder Spital- noch Gemeindevarzt und daher besser in der Lage sei, sofort bei Unglücksfällen zur Stelle zu sein. Daß dieses Verlangen mehr als berechtigt ist, zeigte auch schon der 6. Juli, an welchem Tage eine Probeübung des Sanitätskorps Wörgl stattfand. Auf Veranlassung des Oberarztes wurde von der Station Söll-Leutental von Wörgl telephonisch die Rettungsabteilung mit Sanitätswagen, Maschine u. s. w. sofort verlangt, da dort ein Eisenbahnzusammenstoß stattgefunden habe, wobei zwei Personen getötet und mehrere verwundet wurden. Natürlich wurde von dem angeblichen Unglück auch Dr. Jottl verständigt und aufgefordert, sofort mit dem Rettungswagen zu fahren. Nach langem, vergeblichem Warten aber mußte die Abteilung ohne Arzt abfahren. Herr Dr. Jottl kam erst später und telephonierte nach Leutental, ob seine Gegenwart wirklich dringend notwendig sei, und erst auf bejahende Antwort begab er sich per Rad nach dort. Daß ein Arzt, welcher einem großen öffentlichen Spital vorsteht, nicht immer prompt sein kann, ist dadurch haarfärisch bewiesen worden, da doch das Spital den ganzen Mann benötigt und nicht umsonst 3000 Kr. Wartegeld zahlt. Eine Aeußerung aber muß festgehalten werden. Herr Dr. Jottl soll gesagt haben, man solle ihm in Zukunft immer sagen, ob's wirklich dringend ist. Als wenn bei einem Zusammenstoß, wobei es Tote und Verwundete abgibt, die Anwesenheit eines Arztes nicht dringend wäre! Wie aber, wenn, statt Leutental, Hopfgarten die Station des Unglücks gewesen wäre? Dort würde der Arzt erst nach anderthalb Stunden gewesen, beziehungsweise angekommen sein. Wenigstens haben sich die Herren von der Richtigkeit der Eingaben selbst überzeugen können und es wird sich dies öfters zeigen. Die zahlenden Mitglieder der Staats- und Südbahnkrankenkasse Wörgl haben das

Recht, zu verlangen, daß ein Arzt in erster Linie für sie hier sei. Deswegen wird gefordert werden, daß die Schlamperei von früheren Jahren, wo ein Arzt a l l e s hatte und nirgendwas befriedigend nachkam, nicht mehr vorkommt. Hier handelt es sich nicht um Protektion, sondern um Humanität, um das Wohl und Wehe mehrerer hundert Eisenbahner und deren Familien. Für oberflächliche Behandlung bedankt man sich ernstlich. Alle Beschwerden sollen ohne Rücksicht, genau und gewissenhaft vorgemerkt werden, dann werden auch die weiteren Schritte energisch gemacht werden.

Saalfelden. (Eisenbahnerisiko.) Am 17. d. M. fuhren Bahnrichter N. Majer und Vorarbeiter Rohrmoser, jeder mit einem Bahnwagen und den dazu gehörigen Oberbauarbeitern, mittags auf die Strecke, mit der Weisung, die bei Wächterhaus Nr. 108 lagernden alten Schwellen in die Station Saalfelden zu bringen. Bei genanntem Wächterhaus wurden auf jeden Bahnwagen 75 Schwellen aufgelegt, worauf Bahnrichter Majer als erster die Fahrt in die Station antrat. In vorgeschriebenen Intervallen folgte Vorarbeiter Rohrmoser mit seinem Wagen nach. In dieser zu durchfahrenden Strecke ist zuerst ein ziemlich starkes Gefälle und dann wieder eine kleine Steigung. Der erste Wagen befand sich auf der Steigung und mußte daher von den Oberbauarbeitern geschoben werden; der folgende zweite Wagen durchfuhr die Gefällsstrecke in einem schnelleren Tempo und fuhr an den ersten, trotzdem die Bremse vom Vorarbeiter Rohrmoser bedient wurde. Die Leute vom ersten Wagen konnten sich in Sicherheit bringen. Vorarbeiter Rohrmoser aber wurde zwischen die durch den Anprall sich verschleuderten Schwellen gezwängt und ziemlich stark verletzt. Wen die Schuld an diesem Unfall trifft, muß erst erhoben werden.

Yglau. (N. f. Staatsbahn.) Vor nicht gar langer Zeit erst mußten wir darauf hinweisen, welche unwürdige Zustände in der Station „Yglau-Stadt“, I. f. Staatsbahnen, herrschen. Heute sind wir gezwungen, direkt auf eine Person hinzuweisen, die hier ihr Unwesen treibt, zum Schaden für das Personal und zur Herabsetzung des Ansehens der Eisenbahner in den Augen der Bevölkerung, dabei aber Liebkind des Herrn Stationsvorstandes ist. Man sollte nicht glauben, daß ein Stationsdiener der I. f. Staatsbahnen sich erlauben darf, dem diensthabenden Beamten über Zugsdienstleistungen Vorschriften zu machen, oder daß sich ein Stationsdiener anmaßen dürfte, die Rangierung von Zügen anzuordnen. Der Yglauer Stationsdiener Novotny hat dieses Recht, denn er ist für den Herrn Stationsvorstand ein guter Spitzel. Er denunziert vom Beamten angefangen bis zum letzten Arbeiter alle. Und so ist es nicht zu verwundern, daß dieser Demuziant noch immer im Dienst der I. f. Staatsbahnen steht, wiewohl er manches Stück am Kerbholz hat. Dieser seine Patron, der schon in allen Organisationen gestanden ist und überall geliefert werden mußte, mußte auch schon aus mehreren Stationen der I. f. Staatsbahnen abziehen. Wir wollen über ihn hier einiges anführen, damit auch der Herr Vorstand sich einmal überzeuge, wer sein Zuträger ist, im Falle ihm nicht genügt, was ihm ohnehin bekannt ist. Novotny geht in die Wirtschaften mit seinem Grammophon konzertieren und geht dann mit der Unter-beamtenmühe am Kopf von Tisch zu Tisch abfammeln. Zum Neuen Jahr ließ er sich Visitenkarten drucken mit dem Titel: „Platzmeister und Bagenevidenzführer“ und ging damit von Haus zu Haus Schnallen putzen. Wenn eine Partei in die Station kommt einen Wagen zu bestellen, ist sofort der allgewaltige Stationsdiener zur Stelle und fragt die Partei, wann und an welcher Stelle sie den Wagen beigestellt wünscht. Er hält aber sofort die Hand auf und von der „Bildung“ der Partei hängt es dann ab, ob Novotny dem Diensthabenden und dem Verschieber den Auftrag erteilt, wo und wann der Wagen dort stehen muß, und wehe, wenn sein Befehl nicht befolgt wird, er geht nur zum Herrn Vorstand, und das genügt. Die größte Vermeßenheit aber ist ein Brief, den dieser Novotny an Herrn Matula, eine Privatpartei, geschrieben hat. Er teilt darin Herrn Matula mit: „Wenn sich Herr Matula „erkenntlich“ zeigt, wird ihm ein Wagenpönalet nicht angerechnet werden!“ Und solche Leute läßt der Herr Vorstand als Ohrenbläser in seine Kanzlei? Auf solche Individuen horcht er auf? Sollten diese Zeilen nicht helfen, folgt noch eine Serie von Mitteilungen, zurückreichend bis Oberleutensdorf.

Steherrmühl. (Ein gräßlicher Unglücksfall im Eisenbahndienst.) Aus Steherrmühl wird uns geschrieben: Montag den 17. Juli ereignete sich auf unserer Bahnsituation beim Verschieben ein gräßliches Unglück, welches dem in den schönsten Jahren stehenden Bahnbediensteten Moser das Leben kostete. Derselbe wollte nämlich, nachdem er die Weiche gestellt hatte, eiligt auf einen der von der Maschine abgestoßenen, im vollen Lauf befindlichen Lastenwagen aufspringen und die Bremse anziehen. Dabei glitt er jedoch aus und stürzte so unglücklich auf die Schienen, daß sein Körper von den Rädern des in voller Wucht rollenden Waggons erfasst und förmlich auseinandergehauen wurde. Die schweren Lastwagen gingen quer über die Brust des Unglücklichen, der selbstverständlich sofort tot war. Nach glaubwürdigen Aussagen von Augenzeugen soll fremdes Verschulden an dem Unfall ausgeschlossen sein. Moser war erst kurze Zeit auf der hiesigen Station und erregte sich infolge seines ruhigen, anständigen Benehmens allgemeiner Beliebtheit.

Olmütz. (N. f. Staatsbahnen-gesellschaft.) Wie alle Jahre, wurden auch laufenden Jahres im Frühjahr die Turnusse geändert. Es wurden die Partien zwar um eine vermehrt, jedoch mit der für das Personal schädigenden Einführung, daß jede der Partien den 16. und 17. Tag Reserze hat. Eine Einführung, mit der in Olmütz, da hier nur eine 87 Kilometer lange Strecke und keine Lokalbahn in Betracht kommt und auch keine Lagerplätze zu bedienen sind, nichts erzielt wird, als höchstens das, daß das Personal an den Reserbetagen zwei- bis dreimal ohne jede Entschädigung zur Kommandierung gehen muß. Weiters wurden früher, um auf der eingleisigen Strecke, auf der in 24 Stunden nicht weniger als 40 Züge verkehren, unter ihnen drei Schnellzüge, den Verkehr halbwegs geregelt abwickeln zu können, sogenannte Verteilungszüge eingeleitet, und zu jedem dieser Züge je ein Manipulant turnusmäßig beigegeben. Eine Anordnung, die zur Sicherheit des Verkehrs viel beigetragen hat, weil der Zugsführer der schriftlichen Arbeiten entbunden war. Wer die gefährliche Zugsabwicklung auf der genannten Strecke kennt, muß sich wundern, daß hier noch nicht ein Unglück geschehen ist. Wegen kurzer Geleise müssen die Züge geteilt werden und wegen Platzmangel in der Station die Geleise wechseln. Man kann sich da denken, was für eine Verantwortlichkeit der Zugsführer hat. Trotzdem wurden aber die Manipulanten ab 26. Juni l. J. bei den Verteilungszügen abgezogen und die ganze schriftliche Arbeit dem Zugsführer aufgehaßt. Der Kondukteur Alois Smoldas soll daran schuld sein, was er natürlich in Abrede stellt. Wir können ihm aber beweisen, daß er gefast hat: „Was werden wir bei den Zügen machen, dem Zugsführer die Pfeife anstopfen.“ Derselbe Smoldas hat die Aeußerung gemacht, der nicht genug schimpfen konnte, wenn er im alten Manipulationsturnus Ausladung gehabt hat. Er weiß ganz gut, daß bei diesen Zügen genug zu tun ist, hat aber damit gerednet, daß im Fall die Manipulanten abgezogen werden, er wieder zu den Personenzügen kommen wird. Derselbe Smoldas hat die Aeußerung gemacht, der den Signal-mann fragen kommt, wofin man im Stundenpaß die Scheibe einträgt. Es ist nicht ausgeschlossen, daß seine blöde Aeußerung einem Kontrollor zu Ohren gekommen ist, und jetzt stehen wir vor der Tatsache, daß die Arbeit die Zugsführer allein machen müssen. Wir ersuchen die löbliche Direktion, die Belastungs-

ausweise der Verteilungszüge zu revidieren und darnach zu urteilen, ob die Arbeit der Zugführer allein machen kann; Wagneraufschreiben, Bremsbrutto, Bruttotonnenkilometer, Führerbuch, Verzeichnisse schreiben, nebst allen anderen Arbeiten den Verkehr überwachen und für den Verkehr verantwortlich sein. Das ist von dem Zugführer zu viel verlangt. Wir müssen daher, solange die Manipulanten nicht beigegeben werden wie in Böhmischem Trübau, jede Verantwortung ablehnen.

Wien-Donaufahrbahn. In letzter Zeit nimmt das Denunziantenwesen am Wien-Donaufahrbahn wieder sehr stark überhand und wird Herr Bahnmeister Frankl oft unrichtig informiert. So zum Beispiel wurde ihm kürzlich mitgeteilt, daß ihn das Personal in den „Eisenbahner“ geben will. Dazu wollen wir bemerken, daß wir derzeit keine Ursache hierzu haben. Jedoch wollen wir dem Herrn Vorstand anraten, solchen Denunzianten und Spiechellektern, welche auch imstande sind, ihre eigenen Vorgesetzten zu verleumden, den richtigen Weg zu weisen. Das Personal ist gewiß gewillt, mit ihrem Vorstand in gutem Einvernehmen zu bleiben, jedoch möge er oben gegebenen Rat beherzigen, da solche Denunzianten das gute Einvernehmen sehr stark erschüttern. Diesen Denunzianten raten wir, sie mögen vor ihrer Tür lehren, da wir sonst genötigt sind, uns mit ihnen an dieser Stelle eingehender zu befassen.

Bruck an der Mur. Die organisierten Eisenbahner von Bruck an der Mur rufen dem nach Innsbruck verfertigten Genossen Hans Judowanik sowie seiner Familie ein herzliches Lebenswohl zu und beglückwünschen gleichzeitig das Innsbrucker Heizhauspersonal zu seinem neuen Zugführer sowie die dortige Ortsgruppe zu ihrem neuen und wackeren Mitarbeiter.

Leoben. (R. f. Staatsbahn.) Seit einiger Zeit bemerkt man, daß am hiesigen Bahnhof den mit den Personenzügen 1421 und 1417 zur Dienstleistung ab St. Michael weg fahrenden Güterzugspartien das Zuladen der aufgegebenen Güter angedeutet wird. Es existiert unseres Wissens keine Vorschrift, welche diese Verrichtung den außer Dienst fort fahrenden Zugbegleitern zur Pflicht macht. Dieser Befehl wird vom Personalbeamten oder Diensthabenden aus eigener Machtvollkommenheit gegeben. Wie kommt man dazu, von den Zugbegleitern eine Leistung zu verlangen, zu der sie nicht verpflichtet sind und wofür sie auch nicht bezahlt werden, abgesehen davon, daß die Zugbegleiter keine Stationsarbeiter sind. Wir fragen deshalb: Mit welchem Rechte? Von der I. I. Staatsbahndirektion Villach erwarten wir, daß sie Remedur schafft und diesen willkürlichen Verfügungen Einhalt gebietet. Das Zugbegleitungspersonal hat es satt, Dienste zu verrichten, die ihm nicht zukommen und wofür weder eine Verpflichtung noch eine Entlohnung besteht.

Pragochhof. (Ein erfolgloser Sumpfang.) Am 16. Juli 1911 kam der Revident Klein nach Windisch-Feistritz mit einer Leibgarde von fünf Mann, um die dortigen Oberbauarbeiter für den „Reichsverein“ zu gewinnen. Zu dieser Versammlung kamen von Windisch-Feistritz acht Oberbauarbeiter und zwei Wächter. Herr Klein sprach circa 15 Minuten und wußte nichts anderes zu erzählen, als daß das Vertrauensmännersystem ein Erfolg des Reichsvereines sei, und daß den Oberbauarbeitern der Schutz drückt. Er sagte: Es muß sich ein jeder Eisenbahnbedienstete organisieren, sei es dann in welcher Organisation es will. Wenn es zu einem Kampfe kommen sollte, dann werden alle Organisationen zusammen in den Kampf gehen. Nach Klein sprach dann der Oberbauarbeiter Mandl aus Unter-Drauburg. Da er nichts zusammenbringen konnte, fing er an, über die Professionisten beim Oberbau zu schimpfen und sagte, daß die Professionisten die größten Schwindler sind und daß die Bahnmeister nichts anderes tun, als die Oberbauarbeiter beschimpfen und diskreditieren. Hierauf meldete sich ein Genosse zum Worte, der die beiden Redner in energischer Weise widerlegte. Unser Genosse sagte, daß wir Herrn Klein sowie seine Mitläufer schon längere Zeit kennen, und wir mit solchen Leuten, die aus unserer Organisation hinausgeworfen wurden, nie etwas Gemeinsames zu tun haben wollen. Wir haben im Jahre 1907 solche Herren sehr gut kennen gelernt und werden, wenn es zu einem Kampfe kommt, auch ohne Herrn Klein fertig werden. Den dem Alkohol ergebenden Ggajner aus Windisch-Feistritz möchten wir aufmerksam machen, er möge aufhören, über unsere Organisation zu schimpfen. Wenn ihm der Herr Klein einige Liter Bier gezahlt hat, wird er schon wissen warum. Es sei noch bemerkt, daß unsere Organisation gerade für Ggajner sehr vieles getan hat, und er möge zurückdenken, wie er in der größten Not war, hat ihm die Zentrale geholfen, daher er sehr wenig Grund und Ursache hat, über unsere Organisation zu schimpfen. Also baldige Besserung! Der Herr Klein mag aber, wenn er viel Geld hat, um den Oberbauarbeitern Bier zu zahlen, lieber anstatt selbst herzukommen, das Geld per Postanweisung senden.

Böggau-Deutsch-Feistritz. Der hiesige Südbahnassistent Herr Bogl wurde bereits an anderer Stelle wegen seines unqualifizierbaren Auftretens gegenüber den Bediensteten und Arbeitern öffentlich gebrandmarkt. Er wurde damals auf das Buch „Anigges Umgang mit Menschen“ aufmerksam gemacht, jedoch scheint er es bis heute nicht gelesen zu haben. Wir erinnern dieses kleine Herrchen daran, daß die Direktion der Südbahn keine „Däse“, „Mindvieher“ und „Esel“ in ihre Dienste einstellt, sondern gesunde, kräftige und leistungsfähige Menschen. Vielleicht bessert sich der kleine Mann noch früher, bevor wir die Einstellung seiner Treue höheren Orts zu verlangen gezwungen sind.

Neuern. Ein unkollegialer Patron ist der Vorarbeiter, respektive Bahnrichter Franz Klem. Dieser Mensch verbietet seinen Arbeitern sogar das Wassertrinken. Die Arbeiter waren am 18. Juli in der Strecke Neuern-Grün mit Auswecheln der Schwellen beschäftigt. Infolge der großen Hitze und der fürchterlichen Antreiberei von Seiten des Klem sind die Arbeiter erschöpft und sehnen sich nach einem Trunk frischen Wassers. Als ein Arbeiter mit dem vollen Wasserkrübel vom nächsten Wächterhause zurückkehrte, um seinen Kollegen das erquickende Wasser zu übergeben, brüllte ihn der Bahnrichter Klem an: „Zum Wasserholen ist keine Zeit, wir sind da zum arbeiten und nicht zum herumlaufen“. Ebenso werden die Arbeiter brutal angerepelt, wenn einer derselben die Notdurft verrichtet und auf eine kurze Zeit aus der Partie austritt. Mit der Uhr in der Hand wird die Dauer der Abwesenheit kontrolliert. Alle Achtung vor dem Dienstfeind des Bahnrichters Klem. Doch scheint dieses Individuum mit dieser Antreiberei es mehr auf die Schikantierung der Arbeiter abgesehen zu haben, denn Klem ist keineswegs um die Arbeit so besorgt, insbesondere um seine eigenen Arbeiten. Klem schickt doch öfter Arbeiter um Bier, Bündelbrot oder Tabak mehr wie eine halbe Stunde weit fort; sollte dabei keine Zeit verloren gehen? Wir vermuten, daß sich ein Bahnrichter, der seinen Arbeitern selbst bei der größten Hitze das Wassertrinken verhindern will, auf keinen Fall zu einem Aufsichtsvorstand und Vorarbeiter eignen

kann. Wir erwarten jedoch, daß dieser Held sich noch bessern und seine ihm unterstellten Arbeiter menschlicher behandeln wird, ansonsten wir gezwungen wären, den Bahnrichter Klem so zu schilteln, daß er als Bahnrichter von der Bahn gerichtet und — gelichtet wird. Herr Klem, Sie werden uns hoffentlich verstanden haben — oder?

Strahhof. Ein humaner Bahnmeister ist Herr Kessler in Strahhof, der seine Untergebenen, besonders die Oberbauarbeiter von fremden Strecken, nicht für Menschen hält. Seine geflügelten Rosenamen sind: Lausbuben, Roghbuben, Baggage u. s. w. Männer, die drei bis vier und mehr Kinder zu ernähren haben, sollen sich dies ruhig gefallen lassen und ja kein Wort verlieren, sonst ruft dieser Herr ganz einfach: „Bahnrichter, das Schichtenbuch heraus und dieser Baggage zwei Stunden abziehen!“ Wahrscheinlich denkt er, wenn sie für zwei Stunden weniger Lohn erhalten, sie mehr Hunger und arbeiten noch mehr. Aber Herr Kessler könnte es von seinem Vater erfahren haben, der auch Oberbauarbeiter war und dann Wächter wurde, wie es tut, so gemein behandelt zu werden. Natürlich behandelt er auch seine ständigen Arbeiter so, die sich diese Behandlung ruhig gefallen lassen, weil keiner organisiert ist. Auch die Zausenbauer, die auf allen Strecken eingeführt ist, wollte uns Herr Kessler konfiszieren, als wir nach Strahhof dirigiert wurden, was wir uns jedoch nicht bieten ließen. Herr Kessler, wir machen Sie aufmerksam, daß wir nur eine einstündige Behandlung gewohnt sind, wonach Sie sich richten wollen. Wir geben uns der Hoffnung hin, daß Sie einer Besserung noch zugänglich sind; um Ihnen dies leichter zu ermöglichen, empfehlen wir Ihnen das bekannte Buch: „Anigges Umgang mit Menschen“ zur angelegentlichsten Lektüre.

Prerau. Obwohl Herr Quiczala bereits seinen blauen Bogen erhalten hat und wir die Abicht hatten, mit seinem Namen unser Blatt nicht mehr zu belasten, sind wir doch noch einmal gezwungen, uns dieses eblen Menschen zu erinnern, da uns die „Deutsche Eisenbahnbeamtenzeitung“ durch ihren Artikel vom 28. Mai 1911 dazu zwingt. Bei der Beschreibung des Abschiedsfestes dieses Herrn schreibt diese wörtlich: „Dieses Fest, welches sich äußerst weisevoll gestaltete, gab den Beweis der wirklich aufrichtigen Beliebtheit, welcher sich der Scheidende besonders bei den unterstehenden Beamten und Bediensteten wahrhaft erfreute.“ Nun schauen wir uns einmal die Wahrheit dieser Behauptungen genauer an, ob denn der scheidende Herr wirklich einer aufrichtigen Beliebtheit wert war. Nehmen wir als Beispiel die Qualifikation zur Hand. Im Männer-Abancement finden wir 26, im Juli-Abancement 53 Kreuzelvorrückungen. Bei einem Personalstand von 3000 Bediensteten machen diese 79 nach dem Auffassungsgeist des Herrn Quiczala am besten Dienst. Wenn wir fragen, ob dies richtig, so wird uns darauf gesagt: Schauts den an, der die Freisfahrtscheine schreibt, der gute Mann hat keine einzige Prüfung, vom exekutiven Dienst keine Ahnung, aber ein Kreuzel hat er. Oder: Wer kennt nicht den Plakmeister, dessen Frau die Zeitungen verkauft? Wer kennt nicht den „Offizier von der Treppe“ oder den Sch., der die Züge ins Heizhaus einfahren ließ? Wer kennt nicht den Kondukteur J. M., der als Manipulant bei den Güterzügen schläft, die Auslader selbständig ausladen läßt, und wenn er vom Zugführer geweckt wird, diesem Ohrfeigen anträgt. Diese Leute kennt der Herr Quiczala ausgezeichnet, darum bekamen sie alle die Note: „Außer der Mangellou“, und sie mußten — da eine Hand die andere wäscht — Staffage bei der Abschiedsfeier dem Herrn Quiczala machen, was diesen deutschnationalen Pfaffen aus dem tschechischen Kataster dazu veranlaßte, von einer aufrichtigen Beliebtheit bei den Bediensteten zu schreiben. Da nun Quiczala fort ist, werden wir uns mit ihm nicht länger beschäftigen. Den Bediensteten könnte aber diese Vorrückung die Augen geöffnet haben, um zu erkennen, wo der Fehler steckt. Solange in Prerau solch miserable Organisationsverhältnisse herrschen, daß einzelnen Individuen die Möglichkeit geboten ist, Verräter an den eigenen Kollegen zu werden, insoweit ist eine Besserung in Prerau ausgeschlossen. Ob jetzt der Vorstand Karl Loufe oder Quiczala heißt, hinein in die internationale Gewerkschaft, damit dieser Wirtschaft mit den Kreuzeln wenn schon nicht ein Ende, so doch dahin gewirkt wird, daß wenigstens ehrlich vorgegangen wird, da bei dem heutigen System ein ehrlich denkender Eisenbahner nur durch bloßen Zufall dieses „Außer der Mangellou“ bekommt.

Komotau. (An die Herren Zugführer: Dukert, Werner, Schuh und Zweina der D. E. B.) Das Personal der D. E. B., das diesen Herren Zugführern untersteht und fortwährend in größtmöglicher Weise von ihnen behandelt wird, ersucht dieselben, sich halbmöglichst zu bessern, da dem Personal das ungebührliche, rohe Vorgehen schon unerträglich wird. Sollten diese Feilen nicht genügen, wäre das Personal gezwungen, mit anderen Mitteln an die Öffentlichkeit zu treten. Das Güterzugpersonal.

Chotieschau. (Ein Bubenstreich gegen den Prager Schnellzug.) Ein Bubenstreich, welcher leicht ein großes Unglück nach sich hätte ziehen können, wurde dieser Tage in Chotieschau verübt, indem auf das Geleise ein 94 Kilogramm schwerer Stein gelegt wurde, offenbar in der Absicht, den um 11 Uhr nachts von Budweis abgehenden Schnellzug zur Entgleisung zu bringen. Die Lokomotive des Schnellzuges jedoch schleppte den Stein ungefähr 80 Meter mit, worauf sie ihn zur Seite schleuderte. Die Lokomotive wurde so schwer beschädigt, daß sie in Wessely abgepuffelt werden mußte.

Prerau. (Ein Eisenbahnunfall.) Am Sonntag abends ereignete sich in der Station Prerau der Nordbahn ein Zusammenstoß, der glücklicherweise ohne weitere Folgen blieb. Als der Berliner Schnellzug, der um 10 Uhr abends in Wien ankommen soll, um 7 Uhr abends die Station Prerau passierte, streifte er eine Lastwagenanruder, die gerade verschoben wurde. Durch den Anprall wurde die Maschine des Schnellzuges aus dem Geleise gehoben, die Lastwagen und die Geleise an der Unfallstelle beschädigt. Verletzt wurde niemand. Die Passagiere des Berliner Zuges kamen mit dem Schrecken davon und konnten nach einständigem Aufenthalt die Reise mit einem Hilfszug fortsetzen. Die Unfallstelle war nach dem Zusammenstoß nicht passierbar, so daß der Verkehr durch Umsteigen bewerkstelligt werden mußte. Heute früh dürfte der Verkehr bereits wieder in normaler Weise aufgenommen werden.

Rosenbach. Die Staatsbahndirektion Villach hat den Streckenwächtern für das Jahr 1911 die Grasnutzung, respektive den zu entrichtenden Pacht um ein Bedeutendes erhöht. Da die Grasnutzung dem erhöhten Pacht nicht entsprochen hat, so mußten einige Wächter der Bahnerhaltungsfektion Klagenfurt auf die Grasnutzung verzichten und es mußte dieselbe an andere Kauflustige abgegeben werden. Einigen Bahnmeistern ist es durch vieles Zureden gelungen, die Grasnutzung um den erhöhten Pacht an andere Bedienstete abzugeben. Nur bei Posten 26 konnte der Bahnmeister Kuch keinen finden, der anstatt 8 Kr. 16 Kr. gezahlt hätte, und so mußte die 1400 Meter lange Strecke von den Oberbauarbeitern abgemäht und das Gras auf sogenannte Scheiben zusammengetragen werden. Als das beisammen war, konnte es der Bahnmeister um 16 Kr. verkaufen. Diese Arbeit hat ungefähr 20 Schichten in Anspruch genommen; nun rechnen wir durchschnittlich Kr. 270 per Mann, so ergibt sich der Betrag von 54 Kr., was aber nur gering gerednet ist, da wir nicht in Erfahrung bringen konnten, wieviel die Oberbauarbeiter für Werkzeugabnutzung erhalten haben. So wird bei den I. I. Staatsbahnen gespart.

Berichtungsberichte.

Wien X. Am 5. Juli 1911 tagte im Arbeiterheim Favoriten eine sehr gut besuchte Versammlung der St. E. G. Bediensteten aller Kategorien, bei welcher der Bericht über die letzte Delegiertenversammlung gebracht wurde. Der Obmann Genosse Pohl referierte über die Statutenänderung sowie die Hinterbliebenenunterstützung, und forderte zugleich zur zahlreicheren Anmeldung für die projektierte fakultative Hinterbliebenenunterstützung auf. Genosse Kirchmayer berichtete über die geplante Änderung der für die Eisenbahner sehr wichtigen verschiedenen Gesetze, besonders der projektierten Verschlechterung der Unfallversicherung. Die am Delegiertentag diesbezüglich gefassten Resolutionen wurden den Versammelten zur Kenntnis gebracht. Genosse Holztrattner referierte über Organisation und Taktik und forderte die Eisenbahner auf, mit Rücksicht der kommenden schweren Zeiten stramm und treu zur Organisation zu halten. Die Versammlung nahm hierauf einstimmig folgende Resolution an:

Die am 5. Juli 1911 im Arbeiterheim versammelten St. E. G. Bediensteten aller Kategorien nehmen mit tiefstem Bedauern zur Kenntnis, daß die Forderungen der Eisenbahner, wie Nachdienstzulage für Wächter, Stabilisierung der Arbeiter, zweijährige Vorrückungsfrist für Diener, Lohnregulierung der Arbeiter etc., noch immer nicht durchgeführt sind; sie erklären schon heute, wenn hier nicht baldigt Ordnung geschaffen wird, die Verantwortung für kommende schwierige Situationen ablehnen zu müssen. Die Versammelten wünschen den Kampf nicht, wenn er jedoch unausweichlich sein wird, werden sie denselben mutig zu führen wissen.

Nach Schluß entfernten sich die Eisenbahner mit dem festen Entschluß, gegebenen Falles, wenn es gilt, auch am Plage zu sein.

Strahwalchen. Am 2. Juli fand hier eine Versammlung statt, wo Genosse Müller referierte.

Budweis. Am 12. Juli fand in Budweis eine sehr gut besuchte Versammlung des Verschubpersonals statt, wo die wichtigsten Forderungen, wie anderthalbsache Anrechnung der Dienstzeit, Verschubzulage von monatlich 24 Kr. u. s. w., eingehend besprochen wurden. Die Stimmung unter den Versammelten war sehr erregt und dürften bei Nichtbewilligung der bescheidenen Forderungen des Verschubpersonals weittragende Differenzen entstehen. An dem Verschubpersonal liegt es nun, durch ein geschlossenes Vorgehen die gestellten Forderungen zum Durchbruch zu bringen. Darum, Verschubler, Mann für Mann hinein in den Allgemeinen Reichs- und Gewerkschaftsverein!

Gill. Am 8. Juli sprach hier Genosse Kopač in einer gut besuchten Versammlung über die Beschlüsse der Generalversammlung in Wien.

Hütteldorf. (Heizhaus.) Am 20. Juli 1911 fand im Eisenbahnerheim, Hadingerstraße 55, eine sehr zahlreich besuchte Versammlung des Maschinenheizhaus- und Werkstattpersonals der Ortsgruppe Hütteldorf statt.

Anlaß dazu gaben die groben Mißstände, die hier herrschen, zum Beispiel werden Lokomotivführer bei kleinen Gebrechen an der Maschine mit den höchsten Geldstrafen belegt und obwohl dieselben schon lange Jahre als Unterbeamte ernannt sind, wird denselben angedroht, daß sie beim nächstenmal die Schaufel erhalten! (?) Als besondere Berühmtheit wirkt in diesem Heizhaus der unter den Namen „der Grobgnacht“ bekannte Werkmeister Görzing. Seine Intelligenz und sein Benehmen läßt viel zu wünschen übrig und wird jedem, der unter seinem Kommando steht, täglich mit dem Entlassen gedroht. Bagt es jemand nur zu widersprechen, so wird er mit den Worten: „Ich dulde keine Widerrede, kommen Sie mit“ zum Betriebsleiter geführt. Nachdem alle Mißstände seitens der anwesenden Genossen erörtert waren, wurde einstimmig folgende Resolution beschlossen:

Resolution.

Das am 20. Juli 1911 im Eisenbahnerheim versammelte Maschinen-, Heizhaus- und Werkstattpersonal der Wiener Stadtbahn protestiert auf das entschiedenste gegen die Behandlungsweise, der es seitens seiner Vorgesetzten und zwar der Herren Oberkommissare Kupf und Singer, sowie des Werkmeisters Görzing ausgesetzt ist, und bedauert lebhaft, daß es trotz seines langjährigen schweren und aufreibenden Dienstes auf der Wiener Stadtbahn, so schonungslos behandelt wird und seitens des Heizhausleiters und der Direktion des nötigen Schutzes entbehrt. Die Versammlung erklärt sich mit dem Gestraften und Beleidigten solidarisch und fordert alle Bediensteten auf, behufs Abwehr solcher Angriffe der Gewerkschaft beizutreten.

Nachdem noch Genosse Somitsch von der Zentrale in treffenden, von Beifall begleiteten Worten über den Ruhen und Zweck der Organisation gesprochen hatte, haben die Genossen von Heiligenstadt erklärt, sich auch den Genossen in Hütteldorf anzuschließen.

Strahhof. Den 23. Juli sprach hier in einer gut besuchten Versammlung Genosse Fuchs über Zweck und Nutzen der Organisation.

Eine kürmische Versammlung der Bahnmeister der Südbahn. Es wird uns geschrieben: In Marburg tagte Sonntag eine sehr stark besuchte, von der Zentraleitung des Oesterreichischen Bahnmeistervereines beschickte Delegiertenversammlung aller Südbahnortsgruppen dieses Vereines, bei der es, als die Personalkommissionsmitglieder über den abweislichen Bescheid der Generaldirektion auf die Forderung nach Ernennung der Beamten berichteten, zu heftigen Sturmreden kam. Die Erregung ergoß sich hauptsächlich über die Personalkommissionsmitglieder, welchen man die Schuld an der Nichterfüllung der Hauptforderung beimag, weil anderen Unterbeamtenkategorien die Erreichung des Beamtencharakters vom 1. d. an ermöglicht wurde, während man die Bahnmeister darauf beruhte, daß man sie erst dann zu Beamten ernennen wolle und könne, bis dieser Punkt bei den Staatsbahnen realisiert sein werde. Die Personalkommissionsmitglieder erklärten, daß sie es stets als ihre erste Pflicht erachteten, im Sinne ihrer Mandanten für eine Besserstellung mit Mut und Tatkraft einzutreten, und weiter, daß sie, als auch ihr am 15. d. unternommener letzter Versuch, die Hauptforderung durchzubringen, an dem Grundsatze der Generaldirektion, die Beamtenernennung erst dann durchzuführen zu können, bis sie bei den Staatsbahnen erfolgt sei, scheiterte, durch Niederlegung der Mandate ihre Konsequenzen zogen. Die Versammlungsteilnehmer kamen nach stundenlangen überaus heftigen und erregten Debatten zu der Ueberzeugung, daß nunmehr der Fehel einzig und allein bei den Staatsbahnen anzusetzen ist, und daß es Pflicht aller Bahnmeister der Staatsbahnen sein wird, zu einem Mittel zu greifen, das die Staatsbahnenverwaltung zwingt, die Bahnmeister endlich einmal auf jene Stufe zu stellen, die ihrem für die Verkehrssicherheit des reifenden Publikums so eminent wichtigen, gefahr- und verantwortungsvollen Exekutivdienst entspricht.

Wien XVI. (Versammlungsbericht.) Die Elektrizitätsarbeiter in Heiligenstadt und den dazu gehörigen Betrieben, veranstalteten am 16. Juli I. J., um 10 Uhr vor mittags eine Versammlung in Heiligenstadt in Burglenmayers Gasthaus, um ihre unhaltbare Lage zu besprechen und endlich einen Weg zu betreten, auf welchem eine endgültige Besserung erreicht werden kann. In beiden Beziehungen, in den Lohn- und Dienstverhältnissen leiden diese Arbeiter seit Jahren unter dem Druck unerhörter Willkür, und es hat den Anschein, als ob das Lösungswort besonderer Schinderei, auszusprechen nur von

Gelesene Nummern des „Eisenbahner“ wirft man nicht weg, sondern gibt sie an Gegner und Indifferente weiter.

Einzelnen, selbst jene Instanzen durchsucht hat, von welchen man sonst voraussetzt, daß wenigstens einigermaßen noch Menschlichkeit als Maßstab genommen wird. Aber die Arbeiter appellierten vergeblich an die Staatsbahndirektion Wien und vergeblich an das Eisenbahnministerium; alle ihre Deputationen und Bitten wurden sozusagen noch mit Hohn behandelt und von Tag zu Tag verschlechterten sich ihre Verhältnisse. Der Arbeiter bemächtigte sich naturgemäß eine ungeheure Erregung, welche in der Versammlung zum Ausdruck kam. Der Referent, Genosse Swoboda aus der Zentrale, legte in einstündiger sachgemäßer Rede die Verhältnisse eingehend dar, indem er insbesondere die in dieser Frage von der Organisation unternommenen Arbeiten hervorhob, darauf hinweisend, daß die vorgesehene Dienststelle eigentlich schon sich selbst in eine Sackgasse verrennt hat. Dort wird man sie nun erwidern. Folgende Resolution wurde sodann einstimmig angenommen:

„Die heute versammelten Arbeiter des Elektrizitätswerkes Heiligenstadt protestieren gegen die Art und Weise, wie ihnen von der k. k. Staatsbahnverwaltung in Bezug auf die Lohn- und Dienstbedingungen vorgegangen wird. Insbesondere wird hervorgehoben, daß sich diese Arbeiterkraft aufs schwerste geschädigt fühlt, durch das gewalttätige Hintertreiben der gewährleisteten Bezahlung der Überstunden und der Nacht- und Dienstzulage, in der beabsichtigten Einstellung des freien und bezahlten Tages, in der Reduzierung des Personals und in der Schädigung der Umrechnung von sechs auf sieben Tage. Die Arbeiter fordern deshalb auch die Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines auf, ihre Lage sofort in einer Interpellation, welche Abgeordneter Genosse Josef Tomisch, als Vertreter der Organisation, im Parlament zu erörtern hätte, zu veranlassen und zu fordern, daß die gerechten Wünsche dieser Arbeiterkraft und ihre gewährleisteten Rechte definitiv gewahrt bleiben!“

Graz. (Südbahn.) Am 18. d. M. fand in Graz, Eggenbergergürtel, Straßers Gasthaus, eine sehr gut besuchte Versammlung der Verladefachschreiber statt, woran sich auch eine Anzahl Genossen dieser Kategorie aus Leoben, Brud, Gills und anderen Stationen der Südbahn beteiligten.

Von der Ortsgruppe Graz I waren als Delegierte die Genossen Anton Ferenz, Feigl und Personalkommissionsmitglied Wendl vertreten.

Zweck dieser Versammlung war, Beschlüsse für die nun einzuschlagende Taktik der Verladefachschreiber bezüglich ihrer Stabilisierung zu fassen, da Genosse Wendl den Schreibern die Mitteilung machte, daß auf seine in der letzten Personalkommissionsführung erfolgte Anfrage an die Direktion, was eigentlich mit der Stabilisierung dieser Kategorie sei, erklärt wurde, dies sei in der letzten Direktorenkonferenz abgelehnt worden.

Nach erfolgter Berichterstattung von Seiten des Genossen Wendl und dem Arbeiterausschussmitglied Genossen Feigl entspann sich eine fast zweistündige, teilweise sehr erregte Debatte, an der sich sowohl Grazer, als aus auswärtige Genossen beteiligten.

Die versammelten Schreiber kamen schließlich zu dem Entschluß, die Sache nicht so auf sich beruhen zu lassen und beantragten eine diesbezügliche Resolution an die Zentrale, die auch einstimmig Annahme fand und der Ortsgruppenleitung zur raschesten Weiterleitung überwiesen wurde.

Resolution.

Die organisierten Verladefachschreiber, welche seit dem Jahre 1908 um die Stabilisierung kämpfen, ersuchen, die Zentrale möge ebendort eine Konferenz dieser Kategorie, und zwar nach Graz einberufen, um über die zu unternehmenden Schritte zur Durchführung der Stabilisierung zu beraten, da in der letzten Personalkommissionsführung dem Genossen Wendl auf seine Anfrage erklärt wurde, die Direktorenkonferenz hätte dies abgelehnt.

Unter den Verladefachschreibern erzeugt dieser Vorgang der Direktion begrifflicherweise umso größere Erbitterung, da bereits im Jahre 1909 einer Deputation derselben bei der Verkehrsabteilung diese Zusage gemacht wurde, außerdem bei den k. k. Staatsbahnen die Stabilisierung dieser Kategorie schon längst erfolgt ist.

Außerdem muß noch bemerkt werden, daß in der Station Maglensärdorf die den Dienst der Verladefachschreiber versehenen Bediensteten schon im Jahre 1908 stabilisiert wurden.

Die Verladefachschreiber protestieren gegen die Vorgangsweise der Direktion und ersuchen die Zentrale nochmals um ihre volle Mithilfe, damit auch diese Kategorie zu ihrem Recht kommt.

Nach einigen kernigen Worten mit der Aufforderung zu rastlosem Weiterbau der Organisation unter den Schreibern, die Genosse Ferenz sowie Genosse Wendl an die Versammelten richteten, schloß der Vorsitzende Genosse Ferenz die sehr erregte Versammlung.

Aus den Organisationen.

Neufahrn. Bei der Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Anton Garais, Zahlstellenleiter, Rudolf Vuk, Stellvertreter; Josef Maier, Kassier, Anton Strauch, Stellvertreter; Anton Moutrek, Schriftführer, Felix Seidl, Stellvertreter; August Keil und Hermann Mörzl, Revisoren. Schriftliche Angelegenheiten sind zu richten an Anton Garais, Weichenwächter in Neufahrn Nr. 150; in Geldangelegenheiten an Josef Maier in Grasseth Nr. 57. Die Monatsversammlungen finden jeden ersten Sonntag nach dem 3. statt.

Wien II. Am 14. d. M. fand unsere diesjährige Generalversammlung statt. Es wurden folgende Genossen in die Ortsgruppenleitung gewählt: J. Oberl, Obmann, M. Choholla und Weingerl, Stellvertreter; Homann, R. Scheran und Zolle, Schriftführer; Duzia und Schwamberger, Kassiere; J. Scheran und R. Pudil, Revisoren; Koller, Haberl, Reiter, Kojner, Huber, Suppanz, A. Gallner, Reschik, Holzmann, Krager, Kropf, Morik, R. Bibi, Ausschüsse. Alle Zuschriften sind an Genossen J. Oberl, Reichsstraße 159, zu richten. Bezüglich der Bibliothek machen wir die Genossen aufmerksam, daß 24 Bände schon längere Zeit ausständig sind, wir ersuchen daher die betreffenden Genossen, die entliehenen Bücher sobald wie möglich zu retournieren.

Unter-Schichta. Der Ausschuss der Ortsgruppe Unter-Schichta hat beschlossen, Diskussionsabende einzuführen, welche jeden ersten Mittwoch im Monat im Gasthaus des Herrn Heberzel „Zum Anzot“, in Unter-Schichta, um 8 Uhr abends stattfinden werden. Der erste Diskussionsabend findet Mittwoch den 2. August l. J. statt, zu welchem eine rege Beteiligung erwartet wird.

Prerau II. Bei der am 14. Juli 1911 abgehaltenen ordentlichen Generalversammlung der Ortsgruppe II des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines in Prerau wurden folgende Genossen in den Ausschuss gewählt: Eduard Kleibl, Obmann, Adalbert Santel, Stellvertreter; Nordhula, Kassier, Rajetan Prosch und Eduard Wittner, Substanzier; Josef Cermak, Schriftführer; Ottomar Wild und Johann Liederer, Revisoren; Karl Gruber, Karl Bayer, Martin Jurasz, Johann Wittner, Anton Süß, Josef Eder, Rudolf Knauer, Rudolf Christen, Johann Krejcha, Johann Kossel, Ausschüsse.

Alle Zuschriften in Geldangelegenheiten sind zu richten an den Obmann: Eduard Kleibl, Prerau, Cechgasse 17; in Geldangelegenheiten an Karl Nordhula, Prerau, Kleine Novosad 5.

Mährisch-Ostrow-Oderfurt. Am 11. Juli l. J. fand in den Caullotalitäten des Herrn N. Bialek die diesjährige Generalversammlung der Ortsgruppe Mährisch-Ostrow-Oderfurt statt. Die Berichte des Obmannes, des Kassiers und der Kontrolloren wurden mit Beifriedigung zur Kenntnis genommen. In die Vereinsleitung wurden folgende Genossen gewählt: Franz Gilg, Obmann, Viktor Langer, Josef Prava, Stellvertreter; Wilhelm Müll, Schriftführer, Julius Kovarek, Stellvertreter; Rudolf Danke, Kassier, Franz Bureczek, Stellvertreter; Heinrich Blazek, Heinrich Schramm, Richard Svec, Anton Horvinka, Johann Patyl, Mojs Boleslavsky, Bibliothekare; Thomas Lendler, Josef Zuma, Revisoren; Mojs Friedrich, Inventarverwalter; Ignaz Stüb, Anton Siegel, Josef Schweda, Franz Gruner, Johann Danke, Vinzenz Bieler, Franz Schindler, Johann Wittner, Wilhelm Bänisch, Wilhelm Zahn, Rudolf Körner, Johann Träumer, Anton Prejzreund, Franz Dittrich, Karl Schnerch, Kaspar Watroba, Josef Sabicht, Franz Janik, Konrad Sokol, Benzel Wolf, Adolf Rybar, Emil Kossel, Josef Stejskal, Josef Steiner, Franz Kubit, Anton Stejskal, Josef Heller, Franz Hegrad, Substanzier. Zum fünften Punkt sprach Genosse Adolf Müller aus Wien. Derselbe enterte für seine trefflichen Ausführungen lebhaften Beifall. Weiters sprach noch Genosse Gilg und Blazek, welche die Mitglieder aufforderten, die bedeutend vergrößerte Bibliothek mehr zu benutzen und für die Instandhaltung der Bibliotheksbücher Sorge zu tragen. In Vereinsangelegenheiten sind alle Zuschriften an Franz Gilg, Oderfurt, Am Kai 228, und in Geldangelegenheiten an Rudolf Danke, Oderfurt, Stodnicastraße 404, zu richten.

Fachtechnisches.

Sandstreuer für Lokomotiven. Im Sommer pflegen sich alljährlich die Eisenbahnkatastrophen zu mehren, ähnlich wie die Unglücksfälle in den Alpen. Da kommt es denn jedem mit verstärkter Kraft zum Bewußtsein, daß auch die kleinste Verbesserung der bestehenden Vorrichtungen für die Sicherstellung von Zügen von unberechenbarem Wert ist. Mit der Verhütung von Entgleisungen in Kopfstationen und auf toten Geleisen ist man schon einigermaßen fertig geworden, nachdem endlich jemand das Kolumbussei gefunden hatte, daß man ja nur das Ende des Geleises genügend mit Sand zu bestreuen braucht, um unter allen Umständen zu verhindern, daß die Lokomotive über die Puffer hinausfahren könnte. Gewissermaßen eine Erweiterung dieser Einrichtung ist ein von dem Franzosen Lambert erfundener Apparat, der für Lokomotiven etwa dasselbe bezweckt wie der Sandstreuer bei elektrischen Straßenbahnen und auch ungefähr dieselben Mittel dazu anwendet. Der Gedanke ist auch für eigentliche Eisenbahnzüge längst nicht mehr neu, vielmehr kommt eine große Zahl verschiedener Konstruktionen von Sandstreuern vor, die aber, abgesehen von einem zuweilen ziemlich hohen Preis, den Fehler haben, leicht zu versagen, wenn der Sand nicht durchaus trocken gehalten wird, weil er sonst nicht schnell genug aus dem Apparat heraus auf das Geleise schießt. Diesen Uebelstand hat Lambert, ein Ingenieur einer der größten französischen Eisenbahngesellschaften, durch diese Erfindung zu vermeiden gesucht. Er verzichtet von vornherein auf trockenen Sand, sondern mischt ihn gleich mit einer genügenden Menge Wassers, aber doch so, daß er eine hinreichende Bremswirkung hervorbringt. In Frankreich sind bereits 350 Lokomotiven mit dem neuen Apparat ausgestattet worden, der sich durchaus bewährt hat, sogar bei Versuchen im vorigen Winter zur Zeit eines starken Frostes. Die Vorrichtung soll nicht allein die Bremswirkung steigern, sondern das Gleiten der Maschinen auf den Geleisen bei zu großer Glätte, namentlich bei starkem Gefälle der Strecke, verhindern.

Das Wachstum der Lokomotiven. An den modernen Lokomotiven ist alles gewachsen, nur der Schornstein ist immer kleiner geworden. Die Ingenieure, die für die Dampfmaschinen im allgemeinen und für die Lokomotiven im besonderen zu sorgen haben, konnten sich eben des Wettbewerbes der Elektrizität nur durch besondere Anstrengungen erwehren, die zu einer ungeahnten Entwicklung dieser Maschinen geführt haben. Dadurch ist es gekommen, daß die Herrschaft der Dampfmaschinen jetzt noch auf lange Zeit gesichert erscheint, während man ihnen vor etwa zehn Jahren eine volle Niederlage gegenüber dem Vordringen der Elektrizität prophezeigte, und zwar ist diese Entwicklung in fast allen Industriezweigen in gleicher Weise vor sich gegangen. Auch in Amerika, wo die Elektrotechnik gewiß nicht zurückgeblieben ist, hat der Bau der Dampflokomotiven ganz außerordentliche Wege eingeschlagen, und man ist zu wahren Riesemaschinen an Größe und Leistungsfähigkeit gelangt. Einen solchen Bestanden unter den Lokomotiven, der vor kurzem eine amerikanische Weltfahrt verlassen hat, wird von Professor Bellet im „Kosmos“ beschrieben. Die Maschine selbst ruht auf zehn Rädern, die in zwei Gruppen verteilt sind. Die vier vorderen werden durch Niederdruckzylinder von fast 1 Meter Hubhöhe angetrieben. Die hinteren Zylinder dagegen sind für Hochdruck bestimmt und außerdem gibt es noch ein Paar Räder unter dem Feuerraum, die nur als Stützen dienen. Außer diesen zehn Rädern, die zum Tragen und Treiben der eigentlichen Maschine bestimmt sind, sind noch vier weitere vorhanden, die in einem gewissermaßen vor der Maschine herlaufenden Rahmen befestigt sind. Durch diese Verteilung der Achsen wird der ganzen Maschine eine große Weigsamkeit gegeben, die um so notwendiger ist, als sie im ganzen eine Länge von 21 Metern besitzt, mit dem Tender zusammen sogar eine solche von fast 31¹/₂ Metern. Der Tender faßt 55 Kubikmeter Wasser und über 18 Kubikmeter Petroleum, denn die Maschine ist für Feuerung mit flüchtigem Brennstoff eingerichtet. Ihr Gesamtgewicht beläuft sich auf 150 Tonnen.

Literatur.

Le Traducteur, The Translator, Il Traduttore, drei Halbmonatsschriften zum Studium der französischen, englischen italienischen und deutschen Sprache. Gar manche haben in der Schule französisch, englisch oder italienisch gelernt und lassen die erworbenen Kenntnisse aus Mangel an Übung wieder verfallen, anstatt sie zu erweitern und zu vervollkommen. Diefen Uebelstand wird durch die oben genannten Publikationen auf möglichst einfache und unterhaltende Weise durch Darbietung reichhaltigen Les- und Übungsstoffes abgeholfen mit ganz besonderer Berücksichtigung der alltäglichen Sprache, für die man leider in den Schulen so wenig Zeit findet. — Probenummern für Französisch, Englisch oder Italienisch kostenfrei durch den Verlag des „Traducteur“ in La Chaux-de-Fonds (Schweiz).

„Freie Glocken“. Nr. 14, Halbmonatsschrift für Freirententum und monistische Weltanschauung. Inhalt: Das freie Wort. Von Hermann v. Sigm. — Gibt es ein Fortleben nach dem Tode? Von Th. Armin. — Die Denklehre und Weltanschauung Josef Diegens. Von Eugen Diegen. — Der Wotanstein in Erntegerbräuen. — Die Republik steht. — Tiere als Wetterpropheten. — Neues aus den Wissenschaften: Neues vom Fixsternhimmel. — Zeitliche Niesentabauer aus Petroleumalgaboden. — Ein 20.000 Jahre alter menschlicher Schädel. — Hundschau: Mindestens drei Jahre, drei Monate und

fünfzehn Tage im Fegefeuer. — Es wär schön gewesen. — Ein ungläubiger Katholik. — Im Namen der Strumpfbänder katholischer Damen. — Abonnementpreis: Vierteljährlich (sechs Hefen) 1 M. Einzelne Hefen 25 Pfg. Verlag „Freie Glocken“, Leipzig, Bayrische Straße 4.

Sprechsaal.

Achtung! Mitglieder des Nordwestbahn-Unterstützungsfonds!

Achtung! Vom 12. bis 14. August 1911 finden die Ausschuswahlten in den Nordwestbahn-Unterstützungsfonds statt. Es ist wichtig, daß ihr trachtet, in den Ausschuss Männer hineinzuwählen, von denen ihr voraussehen könnt, daß sie alles daransetzen, die Rechte der Mitglieder in jeder Beziehung, soweit ihr Einfluß reicht, zu wahren und Reformen in dem Unterstützungsfonds zugunsten der Mitglieder anzuführen.

Als Kandidaten für den Ausschuss wurden in mehreren Vertrauensmännerversammlungen der organisierten Eisenbahner in Wien folgende vertrauenswürdige Männer vorgeschlagen, und ersuchen wir euch, dieselben in euren eigenen Interesse auch zu wählen:

- I. Ausschussmitglieder:**
Josef Schwab, Offiziant, Wien, B. C.
Josef Appelsch, Offiziant, Wien, Station.
Josef Schuster, Kupferschmied, Floridsdorf-Jedlese, Werkstätte.
Ludwig Chlumeky, Lokomotivführer, Wien, Heizhaus.
Franz Tscheloi, Weichenwächter, Floridsdorf-Jedlese, Station.

- II. Ersatzmänner:**
Georg Vollmoft, Zimmermann, Wien, B. C.
Josef John, Konduktur, Wien, Station.
Rudolf Sturm, Schlosser, Floridsdorf-Jedlese, Werkstätte.
Franz Mezera, Schlosser, Wien, Heizhaus.
Josef Donner, Oberverchieber, Floridsdorf-Jedlese, Station.

Jedes Mitglied des Nordwestbahn-Unterstützungsfonds muß einen unausgefüllten Stimmzettel erhalten und hat sämtliche oben angeführten Kandidaten auf den Stimmzettel zu schreiben.

Zur Erleichterung der Durchführung der Wahl haben wir Klebezettel drucken lassen, welche von den Vertrauensmännern der Organisation zeitgerecht zur Verteilung gelangen werden.

Jeder Bedienstete, welcher seitens seiner Vorgesetzten in ungeschicklicher Weise deshalb, weil er frei wählen will, beeinflusst wird, die von anderer Seite aufgestellten Kandidaten zu wählen, oder wenn ihm gedroht wird, wenn er frei wählt, soll sofort, ohne sich in eine lange Debatte mit einem solchen Vorgesetzten einzulassen, die Aufnahme eines Protokolls verlangen. Dieses Protokoll ist nur dann zu unterschreiben, wenn es wahrheitsgemäß abgefaßt ist. Ueber jede Wahlbeeinträchtigung, respektive Wahlgeschwindel wolle man sofort unter Angabe von Zeugen etc. an die Redaktion des „Eisenbahner“, Wien, V. Zentagasse 5, berichten.

Eisenbahner, Mitglieder des Nordwestbahn-Unterstützungsfonds! Kollegen und Genossen! Wählt nur die oben angeführten Kandidaten, um jede Stimmenzersplitterung zu vermeiden. Die oben angeführten Kandidaten sind erprobte Männer, die jederzeit, soweit ihre Macht reicht, für die Rechte der Mitglieder des Unterstützungsfonds eintreten werden.

Die Exekutive der organisierten Eisenbahner Oesterreichs.

An alle Bahnrichter und Vorarbeiter der k. k. Staatsbahnen und der Privatbahnen.

Achtung! **Einladung** **Achtung!**

zu der am Samstag den 12. August 1911 gleich nach Arbeitschluss in Brunnbauers Weinhalde, Wien, IX, Alserbachstraße 41, nächst der Stadtbahnstation Brigittabridge stattfindenden

Versammlung der Bahnrichter und Vorarbeiter der k. k. Staatsbahnen und der Privatbahnen.

Tagesordnung:

Die Lage der Bahnrichter und Vorarbeiter der k. k. Staatsbahnen und der Privatbahnen und Stellungnahme hierzu.

Reichsratsabgeordneter Genosse Tomischil sowie andere Reichsratsabgeordnete werden zu dieser Versammlung erscheinen.

Werte Genossen und Kollegen!

Unsere traurige Lage zwingt uns neuerlich gegen die elenden brüderlichen Verhältnisse zu protestieren und uns schlüssig zu werden, welche Schritte wir sofort zu unternehmen gedenken, um bessere Lebensverhältnisse zu erreichen. Erscheint daher bis zum letzten Mann zu dieser wichtigen Versammlung. Auch die Kollegen aus auswärtigen sollen nach Möglichkeit trachten, zu der Versammlung zu erscheinen.

Die Einberufer.

In die herrliche Mährische Schweiz

— nach Brünn-Adamstal-Blansko — veranstaltet der Bildungsausschuss vom 13. bis 15. August d. J. eine Reise mit Sonderzug der Nordbahn. Abfahrt Sonntag den 13. August um 7 Uhr früh nach Brünn. Besichtigung von Brünn. Am Abend Fest im Arbeiterheim. Montag den 14. und Dienstag den 15. (Feiertag) Wanderung durch die wildromantische Mährische Schweiz und Besichtigung der neuerforschten Tropfsteinhöhlen. Dienstag abends Rückfahrt nach Wien. Führung: Ortsgruppe Brünn der Naturfreunde. Fahrkarte (gültig zur Hin- und Rückfahrt) 8 Kr. Genaueres Programm in allen Arbeiterkonsumvereinen oder vom Reisekomitee der jugendlichen Arbeiter, Wien V/1, Wienstraße 89 A.

Offene Anfragen.

An die k. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft in Wien.

Die Bediensteten der Station Znaim erlauben sich an die k. k. Direktion die Anfrage zu stellen, wann diese gesonnen sein wird, die Prüfungen von dem vorkemerten Personal abzunehmen. Wir glauben nicht, daß eine k. k. Direktion durch diesen Vorgang die definitive Anstellung hinausschieben will, sondern es dürfte nur ein Willkürakt einzelner Herren sein. Das Personal ersucht dringend um Abhilfe.

Offene Anfrage.

Die Verladefachschreiber der Haupt- und Nebenlinie der k. k. privilegierten Südbahngesellschaft erlauben sich an die löbliche Verkehrsabteilung die Anfrage zu stellen, bis wann die genannte Direktion geneigt wäre, ihr am 17. Oktober 1907 ge-

Abonnieret die „Arbeiter-Zeitung“.

gebenes Versprechen betreffs Stabilisierung einzulösen? Welches außer den Verladeseinschreibern bei den übrigen Kategorien schon teilweise eingelöst wurde, da dieselben größtenteils den k. k. Staatsbahnen gleichgestellt wurden.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Wien.

In der Personalkommissions-Sitzung vom 16. März 1910 unter Punkt II, Initiativanträge, Zweiter Antrag des Mitgliedes Sommerfeld, wurde den Ueberwachungsbediensteten des k. k. Bahnbetriebsamtes Penzing betreffs Regelung des Reservebediensteten vom Vorsitzenden der Personalkommission die Zusage gegeben, daß die Regelung des Reservebediensteten täglich auf 13 Stunden in Aussicht genommen wird.

An die Direktion der k. k. Oesterreichischen Nordwestbahn.

Die im Taglohn stehenden Bediensteten, welche bei der Uebernahme übergegangen wurden, haben vor längerer Zeit ein Gesuch um Aufnahme als Aushilfsverschieber, Magazinbediener, Dampfisten und dergleichen eingebracht, doch bis jetzt ist keine Antwort erfolgt.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Prag!

Die Bediensteten der Stationen Teplitz-Balditz, Eichwald und Moldau haben ein Gesuch um Fahrpreisermäßigung auf der elektrischen Kleinbahn Teplitz-Eichwald eingebracht. Da bis heute keine Antwort erfolgte, so erlauben sich die Bittsteller nochmals um eine baldige Erledigung zu ersuchen.

An die k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck.

Die Vorzeiger der k. k. Reichshausleitung Bischofshofen sprachen am 22. Mai 1911 in Angelegenheit der Erlangung des 12stündigen Dienstes mit 24stündiger Ruhezeit bei der k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck vor und wurde ihnen die Erfüllung ihrer gerechten Bitte seitens des Herrn Oberinspektors Schilli bestimmt zugesagt.

Da diese Zusage jedoch bis heute nicht durchgeführt wurde, erlauben sich die Vorzeiger obigen Reichshauses eine löbliche k. k. Staatsbahndirektion zu fragen, wie lange sie auf die Erfüllung derselben noch warten sollen und wer an der bisherigen Nichterfüllung die Schuld trägt.

An die Direktion der k. k. Böhmisches Nordbahn.

Den Arbeitern der Sektion Kreibitz-Teichstatt wurden im Monat März l. J. die Photographien zur Ausstellung von Legitimations- und Identitätskarten überliefert. Das Geld für diese Karten, teilweise 2 Kr. und teilweise 50 Kr., mußte sofort erlegt werden.

Freie Eisenbahnerversammlungen.

Prerau. Sonntag den 6. August um 2 1/2 Uhr nachmittags findet im Vereinslokal „Hotel Austria“ eine Wagenführerverversammlung der k. k. Nordbahn statt.

Furtch im Wald. Sonntag den 6. August, 9 Uhr abends wird im Lokal „Zum goldenen Stern“ eine öffentliche Versammlung mit nachfolgendem Programm abgehalten.

1. Die Bahnbediensteten und das Parlament. 2. Berichterstattung aus der Delegiertenversammlung der Organisation.

Referenten aus Prag und Pilsen. Genossen beteiligt auch zahlreich an dieser Versammlung.

Allgemeiner Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Zahlstelle Deutsch-Wagram. Samstag den 5. August um 7 Uhr abends findet in Herrn Jakob Ebers Gasthaus die Generalversammlung statt.

Als Kassier fungiert Genosse Bohumil Blaha, Magazinbediener in Böhmisches-Platz Nr. 46, an den auch die Mitgliedsbücher behufs Revision abzugeben sind.

Ortsgruppe Bordenberg. Die Monatsversammlungen finden jeden ersten Samstag im Monat statt. Die Mitglieder werden aufgefordert, die Vereinsabende jederzeit zahlreich zu besuchen.

Ortsgruppe Dimitz. Es wird sämtlichen Mitgliedern zur Kenntnis gebracht, daß laut Beschluß der Vereinsversammlung vom 15. d. M. die Diskussionsabende nicht mehr Dienstag, sondern jeden Samstag, 7 Uhr abends, im Vereinslokal stattfinden.

Ortsgruppe Turnau. Am 6. August um 8 Uhr abends Mitgliederversammlung im Vereinslokal in Chrazenic. Die Liebenauer Genossen werden auf diese Versammlung besonders aufmerksam gemacht.

Zahlstelle Teplitz. Sonntag den 6. August, 8 Uhr abends, findet im Restaurant Spaten, Teplitz, Wühlstraße, die Monatsversammlung statt.

Ortsgruppe Zellweg. Die Generalversammlung wird am 6. August um 8 Uhr abends in Herrn Richters Gasthaus abgehalten.

Ortsgruppe Brüx. Den Mitgliedern der Ortsgruppe Brüx diene zur gefälligen Kenntnisnahme, daß die Monatsversammlung für den Monat August anlässlich des Mariaschneefestes nicht am 6., sondern am 13. August l. J. im Restaurant „Sud“, abends 8 Uhr, stattfindet.

Arbeiterschaft stattfindet. Pflicht aller Genossen ist es, sich mit Familie daran zu beteiligen.

Ortsgruppe St. Valentin. Am 6. August 3 Uhr nachmittags, findet in Frau Subers Gasthaus eine Versammlung statt.

Zahlstelle Lichtenau. Die Mitglieder werden freundlichst aufgefordert, die Versammlungen besser wie bisher zu besuchen.

Zahlstelle Parfahitz. Am 6. August 1911 um 2 Uhr nachmittags findet im Gasthaus des Herrn Heinrich Lebeda in Golbenitz eine Vereinsversammlung statt.

Ortsgruppe Erietz II. Am 8. August um 8 Uhr abends findet im Arbeiterheim die Generalversammlung statt.

Ortsgruppe Rudweis. Die nächste Monatsversammlung findet am 6. August um 9 Uhr vormittags im Vereinslokal statt.

Ortsgruppe Weiskirchitz. Es diene den Genossen zur Kenntnis, daß wegen des Verbandsfängerfestes die Monatsversammlung Samstag den 5. August, 8 Uhr abends, im Vereinslokal abgehalten wird.

Ortsgruppe Brünn II. Am 8. August um 1/8 8 Uhr abends findet im Gasthaus „zum Reihod“ in Krumowitz eine ordentliche Mitgliederversammlung mit folgender Tagesordnung statt: Bericht von der Wiener Delegiertenkonferenz.

Ortsgruppe Steyr. Die Ortsgruppe Steyr veranstaltet am Sonntag den 13. August 1911 um 12 Uhr mittags in Herrn Franz Gasthaus in Losenstein eine freie Eisenbahnerversammlung.

Inhalt der Nummer 21 vom 20. Juli 1911.

Artikel: Der Deutsche Nationalverband. Die Erziehung für die Eisenbahn. Fluktuation. Der Nationalismus dient dem Kapitalismus. Unsere Delegiertenkonferenz. Die 21. ordentliche Generalversammlung der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen.

Fenilleton: Das Eisenbahnmagazin. Auffi ins Feuer. J. L. A. B.: Parlamentsanfang. Die Gemeindefürer arrangieren eine öffentliche Bettelei für die Deutschgelben.

Ausland: Die Internationale der Unternehmer. Massenaustrittungen in Skandinavien. Die Wiedereinstellung der Eisenbahner in Frankreich. Eine furchtbare Eisenbahnkatastrophe in Amerika.

Aus dem Gerichtssaal: Ein erster Unfall in Kolin. Ingenieur Jung wegen verleumderischer Ehrabschneiderei verurteilt.

Streiflichter: Personalausbeutung bei der Buschtiehrader Eisenbahn. Intelligenztest eines Bahnarbeiters. Von der Südbahn. Elektrizitätswerk Heiligenstadt. Ein gräßlicher Sportmann über die Gefahren der Uebermüdung von Fahrzeuglenkern.

Korrespondenzen: Graz. Ober-Gerspit. Steinbrunn. Komotau. Willach. Deblarn. Neumarkt-Rallham. Eben. Brünn. Ebenze. St. Pölten. Brud an der Mur. Gullein. Welsch. Eisenegg.

Versammlungsberichte: Wien. Penzing. Aus den Organisationen: Inter-Sichta. Aufstein. Mtpala. Laibach. Welsch. Wilsensdorf. Dahnitz.

Verschiedenes: Aus der Predigt des niederbayrischen Pfarrers Balthasar Zoghuber. Fachtechnisches: Die neue Schwebebahn zum Montblanc. Patentbericht.

Literatur: Eine Gedenschrift an die Reichsratswahlen. Mitteilungen der Zentrale: Verwaltungskomiteestellung.

Bekanntmachung der Administration: Wiso an alle unsere Obmänner, Kassiere und Kolportiere!

Sprechsaal: Maschinen, Pumpen- und Kesselwärter aller Bahnen! Signalmeister in Wärsen! Wahnrichter der Südbahn, Achtung! An die organisierten Eisenbahner in Tirol!

Offene Anfragen: An die k. k. Nordbahndirektion. An die k. k. Staatsbahndirektion in Pilsen. An die Generaldirektion der Buschtiehrader Eisenbahn. An die Verkehrsdirection der Südbahn. An die Direction der Staatseisenbahngesellschaft. An die k. k. Staatsbahndirektion Wien.

Allgemeiner Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich: Josefstadt-Jarometz. Raaden-Brunnersdorf. Reudel. Widwitz. Dännsdorf. Stillsried. Saaz. Michelob.

Briefkasten der Redaktion.

P. N. Die Gründung von Clubs ist keiner Bedienstetenkategorie zu empfehlen. Eine wirksame Vertretung von Bediensteteninteressen ist nur in der allgemeinen Organisation gewährleistet.

J. M. Wächter. Die Adresse ist: Josef Sommerfeld, Magazinbediener, Wien XIII, Gurkgasse 6. — M. G. Die Verpflichtung zum Bezahlen der Naturalwohnung besteht. — G. 42. Anonyme Anfragen beantworten wir prinzipiell nicht.

W. Salten. Station-Smeisteranwärter. Diese Posten werden zumeist mit Militärjerkistaffeln besetzt. In den einzelnen Orten verschiedener Taglohn. — Wiesa-Oberlentendorf. Betreffs des Loies werden wir nachfragen und in der nächsten Nummer antworten. — Kuffstein. Die Adresse des Notars konnten wir nicht ermitteln. In der Liste der Notare Wiens und Niederösterreichs ist der Name nicht enthalten.

Eine Anzahl von Einsendungen konnte wegen Raummangel nicht untergebracht werden.

Inlerate. Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung.

Achtung! Eisenbahner! Möbel auffallend billig! 2 St. Wagneraufgabebetten 30 K. Duvon mit Matratze 30 K. Schlafsofa 16 K. 2 Kisten 36 K. 2 Doppelbetten 60 K. Bettelins 8 K. 2 Doppelbetten mit Schublade 72 K. Matratze 10 K. Dekorationsdivan 42 K. Ottomane 24 K. Schreibtisch 30 K. 2 Küchenstühle 20 K. Zimmer- und Kücheneinrichtung spottbillig. EISLER (Beobachter Schätzmeister). Tischler- und Tapezierer-Möbel, Wien XV, Sperrgasse 2 (Hotelställe Holzwarth), „Zum Eisenbahner“.

Zur Erfrischung im Dienst, besonders in der Nacht, empfiehlt sich eine kräftige Rindsuppe aus MAGGI Würfeln (fertige Rindsuppe) à 5 h. Nur mit kochendem Wasser zu übergossen. Man achte auf den Namen MAGGI und die Schutzmarke Kreuzstern.

Gutbezahlte Stellung fanden stets diejenigen, die sich der weltberühmten Selbstunterrichtswerke „System Karnack-Hachfeld“ zu ihrer Weiterbildung bedienten. Gründliche Ausbildung zum Monteur, Maschinenführer, Wertmeister, Betriebsingenieur, Werkzeugmaschinenbauer, Maschinenkonstruktoren, Ingenieure, Former und Gießereimeister, Gießereitechniker, Bauschlosser und Installateure, Lokomotivheizer und -führer, Eisenbahntechniker, Elektroinstallateure, Elektroingenieure, Ausführliche Prospekte und eine 62 Seiten starke Broschüre „Karnack-Hachfeld“ werden auf Verlangen jedermann kostenlos zugesandt von Schallehn & Wollbrück, Wien XV/1.

Dankfagung. Schmerz erfüllt zurückgekehrt vom Grabe meiner unvergeßlichen, so früh dahingegangenen Gattin bin ich sowie meine Verwandten außerstande, jedem einzelnen für die zahlreiche Beteiligung an dem Leichenbegängnis derselben meinen tiefgefühlten Dank auszusprechen. Ich spreche daher auf diesem Wege sowohl in meinem wie im Namen meiner Verwandten für die zahlreiche Beteiligung an dem Leichenbegängnis sowohl wie für die herzliche Anteilnahme an meinem Leid den herzlichsten Dank aus. Insbesondere danke ich den P. T. Herren Beamten und Bediensteten der Südbahn für die schöne Kranzspende. Leopolden, am 30. Juni 1911. Franz Fing, Gatte. Franz Korb, Viehsohn.

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen mit einem Schlage überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, dieselben zu obigem billigen er-gros-Preis ohne Nachnahme zur Probe zu senden! Kein Kaufzwang! Ziel 3 Monate! 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 Arbeitserleichterung! Schon die Wäsche wie bei der Handarbeit! — Schreiben Sie sofort an: Paul Alfred Goebel, Wien, VIII, Albertgasse Nr. 3. Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht. Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

Naturwein echten Dalmatiner Blutwein, Istrianer, Wippacher, roten und weissen Wein zum Preise von 56 h per Liter aufwärts, in Gebinden von 30 l an, liefert die Firma Gottlieb Ponka in Triest. Sendungen mittels Regiefrachtbrief gegen Nachnahme und nach Vereinbarung auch ohne Nachnahme. Italienischer Wermuth (Magenwein) à K 1.10 per Liter. Medizinalweine zu billigsten Preisen.

Gasthof und Café-Restaurant „Elisabeth“ Innsbruck Maximilianstrasse Innsbruck (nächt dem Südbahnhof, Haltestelle der elektrischen Bahn). Empfehle den Herren Eisenbahnern auf der Urlaubsreise meinen ganz neu eingerichteten Gasthof. Bürgerliche Preise. Betten von K 1.50 an. Gute Tiroler Weine, Pilsner und Innsbrucker Bier. Alois Leitner, Restaurateur. Treffpunkt der Eisenbahner.

Billige Bettfedern. 5 Kilo: neue geschliffene K 8.00 bessere K 12.00, weiche baunene weiche geschliffene K 18.00, K 24.00, idneeweise baunene weiche geschliff. K 30.00, K 36.00, K 42.00, aus rotem Bettfedern gefüllt, 1 Duden über 1 Unterbett 130 cm lang, 116 cm breit K 10.00, K 12.00, K 15.00, K 18.00, K 21.00, 1 Bettfedern 140 cm breit K 12.00, K 15.00, K 18.00, K 21.00, 1 Bettfedern 60 cm lang, 58 cm breit K 8.00, K 8.50, K 9.00, 90 cm lang, 70 cm breit K 4.50 und K 5.50. Anfertigung auch nach jeder beliebigen Maßgabe 8-teilige Gaar-Matratzen auf 1 Bett à K 27.00, bessere K 29.00, Versand franco per Nachnahme von K 10.00 aufwärts, Umtausch und Rücknahme gegen Barübergabe gestattet. Benedikt Sackel, Lobes Nr. 170 bei Pilsen, Böhmen.

Nehmen Sie, wenn Sie verschupft, heiser, verschleimt sind und schwer atmen, Feller's Fluid m. d. M. „Eisfluid“. Wir überzeugen uns selbst bei Brustschmerzen, Halsweh etc. von seiner heilenden, hustenstillenden, erfrischenden Wirkung. Probedugend 5 Kronen, zwei Dugend 8 Kronen 60 Heller franko. Erzeuger nur Apotheker E. B. Feller in Stubica, Esaplatz Nr. 191 (Kroatien).

Billige Bettfedern und Daunenn

1 Also geane gefüllte K 2.—, bessere K 2.40, halbweiße prima K 2.80, weiße K 4.—, prima daunenweiße K 6.—, hochprima K 7.—, 8.— und 9.—, Daunenn, graue, K 6.—, 7.—, weiße prima K 10.—, Daunenn K 12.— von 5 Kilo an franko.

Fertig gefüllte Betten

aus dichtfüßigem, rotem, blauem, gelbem oder weißem Julett (Wanng), 1 Tuchent, ca. 180 Cm. lang, 60 Cm. breit, samt 2 Koppkissen, jeder ca. 80 Cm. lang, 60 Cm. breit, genügend gefüllt mit neuen, grauen, flaumigen und dauerhaften Bettfedern K 16.—, Halbdaunen K 20.—, Daunennfedern K 24.—, Einzelne Tucheute K 10.—, 12.—, 14.—, 16.—, Einzelne Koppkissen K 3.—, 3.50, 4.—, Tucheute, 200x140 Cm. groß, K 13.—, 15.—, 18.—, 20.—, Koppkissen, 90x70 Cm. groß, K 4.50, 5.—, 5.50. Unterrucheute aus bestem Bettgarn, 180x116 Cm. groß, K 13.— und K 15.—, versendet gegen Nachnahme oder Vorauszahlung

Mag Berger in Deschenitz Nr. 423 a, Böhmerwald. Kein Risiko, da Umtausch erlaubt oder Geld rückerstattet wird. Reichhaltige Illustr. Preisliste aller Bettwaren gratis.

Die „**Patent-Korkkappe**“ ist die beste Uniformkappe der Gegenwart.

K. u. k. Hof-Uniformen-, Uniformsorten- u. Tuchfabriken **Wilhelm Beck & Söhne**

Zentrale: Wien, VIII. Langegasse Nr. 1.
Fabrik: Wien, VI. Bezirk, Hirschengasse Nr. 25.

Achtung, Eisenbahner!
Biel Geld ersparen Sie beim Einkauf von Verfassämtern, Feinle neue und gebrauchte Verrenausätze von 14 Kr. aufwärts. Robenberzeier, Bettfedern von 8 Kr. aufwärts. Feine Smoking- und Salonausätze, Arbeitskleidung 3 Kr.

Größte Auswahl

in Herren-, Damen- und Kinderwäsche, fertige Bettüberzüge in weiß oder färbig 5 Kr., mit Säumchen Kr. 6.80, mit Stückerbolants Kr. 8.50, Leintücher Kr. 1.50, Schwere Bettzeuge Kr. 8.50, Damastgarnel Kr. 9.50, Bettuchschiffen, Anginawebe Kr. 8.20, Leintücher, Gaudtücher etc. Stoff- und Spitzenvorhänge 3 Kr. Steppdecken, Planeldecken Kr. 1.80, Bettgarnitur Kr. 4.50, Kaufteppiche, Matragengarnel etc. einzig in Wien bei E. Goldstein, VII. Kaiserstraße 40. Preisverträge prompt und reell per Nachnahme.

NUR IN DER FABRIK
ohne Anzahlung

nur unter Zahlung der ersten Monatsrate, mit drei Jahre Garantie, erhalten Sie die modernste, beste Sprechmaschine mit und ohne Trichter, auch Platten ohne Apparat zu selben Zahlungsbedingungen. Reparaturen und Umtausch alter Apparate und Platten kulantest. Kataloge Nr. 100 gratis und überallhin.

Einzigste Sprechmaschinenfabrik Oesterreichs **Leop. Kimpink**
Wien VII, Kaiserstrasse Nr. 65.
Kein Gassenläden. Billigste Kassapreise. Vorführungssäle der Fabrik.

Der jetzigen Teuerung bietet man die Stirne

durch direkten Einkauf beim Erzeuger. 40 Meter Kette, 4 bis 16 Meter lang, garantiert wasserdicht, prima Qualität, sortiert, Kanavas, Jephie, Blaudruck, Handtücher etc. um Kr. 16.— per Nachnahme. Dieselben Kette in hochfeiner Qualität, darunter Atlas-Satin für ein Kleid Kr. 20.—, fertige Hemden aus hochfeinem Rebic Kr. 2.30 per Stück. Angabe der Gattweise genügt.

Geinrich Goldschmied, Bystrei Nr. 188
bei Neustadt a. d. Mettau in Böhmen.

Gratis!
Neuer illustrierter Katalog!
(Verschlossen für 20 Heller-Marka.)

Pariser Gummi-Spezialitäten

Neuheit für Herren: Stöck K 2.—, Dauernd verwendbar! 2 Jahre Garantie. Per Dutzend: K 4.—, 6.—, 8.—, 10.—
Olla-Depot, Wien, V/2, Schönbrunnerstr. 141, Mezz. 5.

Parteigenossen!

Bestellen Sie jeder ein Packet fehlerfreier Reste, enthaltend: Boston Hemdenoxford, feinen Homdon- und Kleiderzephyr, hochprima Bettkanavas, starke Hemdenleiwand, Blandruck, Barchent, Blusen- und Kleiderstoffe etc., alles nur in prima Qualität

40 Meter um 16 K

per Nachnahme. Die Restenlänge ist von 4—10 Meter und kann jeder Rest bestens verwendet werden. Ihr werdet staunen über die Billigkeit und Güte der Waren.

LEOPOLD WLČEK
Handweber in Nachod Nr. 17, Böhmen.
Mitglied der politischen Orts- und Fachorganisation.

10.000 Militär-Leintücher, unverwüßlich, mit Stempel Heeresausrüstung, Leinen, 200x140 cm gross, 1 Stück K 2.75.

500 Dtzd. Handtücher, sehr starke Qualität, rohweiss, 100x50 cm gross, 1 Stück 65 h, halbleinen 98x47 cm gross 60 h.

500 Dtzd. Glas- und Wischtücher, Qualitätsorten, rohweiss, 1 St. Leinen gestreift, 70x70 cm gross 55 h, halbleinen mit rotem Karo, gleicher Grösse 50 h.

10.000 Tigerdecken mit farbiger Bordüre, jahrelang verwendbar, 200x125 cm gross, 1 Stück K 2.40.

5000 Lamadecken, wollartig, schneeweiss, hochelegant, mit farbiger Bordüre, 200x126 cm gross, K 3.20

versendet gegen Nachnahme von K 12.— an franko

Max Berger, Deschenitz Nr. 331 a
Böhmerwald.
Kein Risiko, da Umtausch gestattet oder Betrag zurückgezahlt wird.

Präzisions-Uhren! Moderne Pendeluhr! — Vertretung und Lager der **UNION HORLOGÈRE**

Omega, Glashütte, Schaffhausen, Alpina, Zenith, Helvetia u. s. w.

Johann Lad bürgerlicher Uhrmacher, k. k. gerichtlich beeideter Schätzmeister
Wien II, Kaiser Josefstrasse Nr. 35.
Viele Anerkennungen Gegründet 1890
Billigste Bezugsquelle! Reelle Garantie! Katalog gratis!

Männerkrank.

Leiten und Nervenschwäche von Spezialarzt Dr. Rumler. Kenntst lehrreicher Ratgeber und Wegweiser zur Beseitigung von Gehirn- und Rückenmarkerschädigung, Geschlechtsnervenverrückung, Folgen nervenrunderer Leiden, Blasen- und Harn- und aller sonstigen geheimen Leiden. Für jeden Mann von geradezu unschätzbarem gesundheitlichem Nutzen. Für Krone 1.00 Briefmarken franko von Dr. med. Rumler, Genf 881 (Schweiz).

MÖBEL Aufzut an die Herren Eisenbahner!

Wien's beste und billigste Einkaufsquelle ist die in Eisenbahnkreisen altbekannte, o langjährig bestehende o

Fünfhauser Möbelniederlage
M. Eisenhammer 142
Wien, XV., Mariahilferstrasse Nr. 142

(neben der Löwendrogerie Schawerda)
politierte Zimmerinrichtungen à Kr. 130, 150, 170, 200 u. 240, Kücheninrichtungen von Kr. 84 aufwärts, — komplette Schlaf- und Speisezimmer von Kr. 280, — Moderne Kücheninrichtungen, grau, weiß, grün, à Kr. 70, — Patentbettwäsche von Kr. 9.— und Matratzen, dreiteilig von Kr. 12.— aufwärts, — Einzelne Gegenstände billigst in großer Auswahl. Kleiner Preisstempel für die Provinz, gratis. Großer Möbelkatalog gegen 60 Heller Briefmarken franko.

Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Auswahl.

Fahrt zu allen Bahnhöfen und Bezirken Wiens kostenfrei.

Warnung! Um meine P. L. Kunden vor Schaden durch Verführung zu bewahren, achten Sie genau auf meine Firma Fünfhauser Möbelniederlage, da eine Konkurrenz meine Hausnummer als Preis mißbraucht, um meine P. L. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftsort.

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

Wetter Herz!

Erlaube mir Ihnen mitzutellen, daß die Möbel, welche am 23. v. M. hier eingetroffen sind, in gutem Zustand waren und ich auch sehr zufrieden bin damit. Auch danke ich Ihnen für Ihre sojide und reelle Bedienung. Ich werde Sie meinen Bekannten bestens empfehlen.

Hochachtungsvoll **Kon. Stadler**
Kassameter in Saalfelden.

Pendeluhr mit Musikwecker und Schlagwerk

in prachtvollem natur-nussbaumfarbigem Kasten, 75 cm hoch, schlägt halbe und ganze Stunden, weckt u. spielt die schönsten Musikstücke zur beliebigen Stunde.

Preis per Stück Kronen 14.—, ohne Musik . . . 10.—

3 Jahre schriftliche Garantie. Umtausch oder Geld retour. Versand per Nachnahme.

Uhren-Exporthaus **Max Böhnel**
Wien, IV. Margaretenstrasse 27/9.

Roskopf-Uhr K 3.—, Eisenbahner-Roskopf-Uhr K 4.—, Silber-Uhr K 7.—, Doha-Uhr K 12.—, Omega K 20.—, Silberkette K 2.—, Gold-Uhr K 18.—, Goldkette K 20.—, Goldringe K 5.—, Wecker K 2.—, Turmlocken-Wecker K 5.—. Verlangen Sie meinen grossen Preisstempel mit 5000 Abbildungen, welcher jedermann ohne jeden Kaufzwang franko umsonst zugesendet wird.

Benützen Sie bei Vergebung von Druckaufträgen nur die Telephonnummern **2364** oder **3545** der modernst eingerichteten

DRUCK- UND VERLAGSANSTALT „VORWÄRTS“
Wien, V. Wienstrasse 89 A

Kaufe bei Kraus

wer edle schöne Leinen schätzt!
Zu Reklamepreisen:

1 Stück Irlander Webe 80 Zentimeter breit, 23 Meter lang . K 11.50
6 Leintücher ohne Naht aus sehr schöner, bester Flachleiwand, 150x225 Zentimeter gross . . . K 16.20

Restesehr schöner weisser Wäschewebe
feinfädig, für jede Wäscheart haltbarst . per Meter 55 h
Mindestabgabe 8 bis 4 Reste, zusammen zirka 40 Meter.

1 Dutzend Leinwandhandtücher 50x110 Zentimeter gross . K 6.—
1 Doppeldamast Prachtandtücher, reinl. 50x120 gross K 12.—

Versand per Nachnahme. Nichtpassendes wird zurückgenommen.

Leinenfabrik Jos. Kraus, Nachod VII (Böhmen).
Muster jeder Art nur gediegenster Webwaren für Haushalt und Ausstattung gratis.
44jähriges bestes Renommee verbürgt Solidität

Um die Konkurrenz zu übertreffen, will ich einen verschenken

ich liefere diese vier extra starken, echten, hochmodernen, reinen Aluminium-Kochtöpfe m. Deckeln für nur Kr. 27.— und gebe diese wunder

Gr. 24 = 5 L. 22 = 4 L. 20 = 3 L. 18 = 2 L.

rolle Aluminium-Kuchentorm und einen Patent-Topfpreisler zmsost dazu. Keine Nachnahme, sondern 2 Monate Credit! Niemand versäume diese Gelegenheit! **Paul Alfred Goebel, Wien, VIII. Albrechtgasse 3**

Ohne Anzahlung gegen Monatsraten

Illustr. Preiskataloge gratis und franko.

nur erstklassige

Uhren Gold-, Silber- und Alpakasilberwaren

Grammophone Theater- u. Reisegläser

nur erstklassige

Auf Verlangen Auswahlsendungen.

Adolf Jirka, Uhrmacher und Juwelier, Krumau a. d. Moldau.

Man verlange beim Einkauf nur

HAMMERBROT

und achte genau auf die Schutzmarke

Verkaufsstellen sind durch unsere bekannten Schilder erkenntlich

Herausgeber **Josef Tomschik**, — Verantwortlicher Redakteur **Franz Püll**.
Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Swoboda & Co. Wien, V., Wienstraße 89 a.