



Wahlspruch:
Was wir begehren von der Zukunft fernern:
Dass Brot und Arbeit uns gerettet seien,
Dass unsere Kinder in der Schule lernen,
Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.
O. Herwegh.

Telephon Nr. 2325.

Der

Gesamtkonto 38.415.

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

Die zweimal gespaltene Nonpareille 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. 28.

Wien, den 1. Oktober 1911.

19. Jahrg.

Achtung! Eisenbahner der k. k. Staats- bahnen von Wien und Umgebung! :

Am Mittwoch den 4. Oktober 1911
findet um 1/8 Uhr abends in den
Sofiensälen, III, Margergasse 13, eine

große öffentliche Eisenbahnerversammlung

statt.

Tagesordnung:

1. Die Forderungen der Eisenbahner aller Kategorien der k. k. Staatsbahnen und das Parlament. Referenten die Genossen Reichsratsabgeordneten Josef Tomischil und Dr. Wilhelm Ellenbogen.
2. Anträge und Anfragen zu obigem Punkt.

Eisenbahner, Kollegen, Genossen! Am 5. Oktober 1911 tritt das Parlament zusammen, um zur Steuerungsfrage überhaupt und auch zur Sache der Eisenbahner Stellung zu nehmen. Nachdem die bürgerlichen Parteien die Eisenbahner im Parlament wiederholt im Stich gelassen haben, ist es notwendig, daß die Eisenbahner eine imposante Kundgebung veranstalten. Diese Versammlung soll sowohl der Regierung als auch den bürgerlichen Parteien den Ernst der Situation zum letztenmal vor Augen führen. Sie soll beiden Faktoren zeigen, daß für die Eisenbahner entschieden etwas geschehen muß. Eisenbahner, erscheint in Massen bei dieser wichtigen Versammlung!

Die Einberufer:

- | | |
|--|---|
| Für den Lokomotivführerverein:
Karl Kühn. | Für die Gewerkschaft:
Josef Schwab. |
| Für den Konduktorenverein:
Johann Fögel. | Für den Bahnmeisterverein:
Franz Brandl. |
| Für den Werk- u. Maschinen-
meisterverein:
Konrad Pöfer. | Für den Zentralverein der
östr. Eisenbahnbeamten:
Berthold König. |

Vor der Parlamentseröffnung.

Die Forderungen der Eisenbahner im Reichs- rat. — Neue Erklärungen der Regierung.

Am 5. Oktober, in ein paar Tagen also, nimmt das österreichische Abgeordnetenhaus seine Tagungen wieder auf. Das geschieht in einer ungemein schwierigen und unheilsvolleren Situation, wie sie vielleicht nicht gleich zu einer anderen Zeit vorhanden war. Drohend wie noch nie erhebt das Gespenst der Not im ganzen Lande sein Haupt, und die furchtbare Last der Teuerung hat es bewirkt, daß die Eisenbahner mit steigender Ungebuld warten, daß ihre der Regierung bekanntgegebenen Wünsche endlich erfüllt werden. Während es im sozialen Volkskörper kocht und gärt, nimmt also das österreichische Volkshaus seine Arbeiten wieder auf, und wird Mittel und Wege finden müssen, wie man allmählich aus diesem verhängnisvollen, zu einer ständigen Gefahr gewordenen Zustand herauskommt.

An dem, was die Regierung und das Parlament zu tun beabsichtigen, sind natürlich die Eisenbahner zunächst interessiert, denn sie warten mit brennender Ungebuld darauf, daß man mit einem klaren und konkreten Vorschlag aus der Reserve austritt, und daß man die Details jener Maßnahmen kennen lernt,

die die Regierung durchzuführen die Absicht hat. Die Regierung hat in richtiger Erkenntnis der erregten Stimmung, die unter dem gesamten Staatsbahnpersonal herrscht, in zweimaligen offiziellen Erklärungen bekanntgegeben, daß sie prinzipiell geneigt sei, etwas zu tun. Sie ließ ihrem Communiqué vom 17. September, in welchem sie eine Lohnerhöhung und eine Lohnautomatik für die Arbeiter ankündigte, eine zweite Erklärung nachfolgen, die am Mittwoch den 27. September in den Blättern erschienen ist. Bei allem Festhalten an dem Standpunkt, daß auch diese Erklärung weit hinter den tatsächlichen Bedürfnissen und den Wünschen des Personals zurückbleibt, wird man zugeben müssen, daß ein kleiner Fortschritt in den geäußerten Absichten der Regierung nicht zu verkennen ist. Die Regierung läßt nämlich erklären:

Im Zusammenhang mit der von der Regierung vorbereiteten Aktion zur Verbesserung der materiellen Lage der Staatsbeamten und Staatsdiener ist eine gleichartige Aktion zugunsten des Personals der österreichischen Staatsbahnen in Aussicht genommen.

Die für das letztere Personal in Betracht kommenden Maßnahmen sollen gleich den übrigen unter der Voraussetzung der befriedigenden Lösung der Bedeckungsfrage mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1912 zur Durchführung gelangen.

Es handelt sich hierbei im Sinne der vielfachen, aus den Kreisen der Staatsbahnbediensteten laut gewordenen Wünsche um eine Erhöhung der Quartiergehälter der Beamten, Unterbeamten und Diener, um die Verbesserung der Bezüge der Offiziantinnen und Manipulantinnen sowie um eine entsprechende Erhöhung der Arbeiterlöhne unter gleichzeitiger Regelung der Lohnautomatik.

Die Erfüllung dieser wesentlichsten Wünsche der Staatsbahnbediensteten muß jedoch selbstredend davon abhängig gemacht werden, daß die Bediensteten gegenüber der Verwaltung eine streng loyale Haltung bewahren und sich von Schritten jeder Art fernhalten, die mit ihren Dienstpflichten nicht vereinbar sind.

Darnach und nach den früheren in den Blättern mehrfach aufgetauchten Nachrichten, plant also die Regierung eine Aktion für die gesamten Staatsbeamten und Staatsbediensteten und gebot zu diesem Zwecke einen Nachtragskredit vom Parlament zu verlangen. Der Fortschritt, der im Vergleich zu dem erstgenannten Communiqué in dieser Erklärung enthalten ist, liegt zweifellos in der darin ausgesprochenen Absicht, daß die Maßnahmen sich auf das gesamte Staatsbahnpersonal überhaupt erstrecken sollen, wobei freilich das bedenkliche Faktum nicht zu verkennen ist, daß alles das nur dann geschehen solle, wenn für eine entsprechende Bedeckung vorgesorgt werde. So sehr aber immerhin die Erklärung an diesem Schönheitsfehler krankt, so wenig sehen wir in der Frage der Bedeckung die unüberwindliche Schwierigkeit. Eine Regierung, die sonst, wo es sich um Ausgaben für strategische Zwecke handelt, keineswegs sich über die Bedeckungsfrage Kopfschmerzen macht, sollte plötzlich so solid geworden sein, daß es ihr auf ein paar Millionen Kronen ankommt?

Zuvor freilich, ehe man ernsthaft über die Frage der Bedeckung redet, muß Klarheit darüber geschaffen werden, welchen Betrag die Regierung für die Eisenbahner beansprucht und in welcher Art die Aufteilung erfolgen soll. Diese Klarheit fehlt natürlich der offiziellen Erklärung vollständig, was vor allem Grund genug ist, daß eine Beruhigung der erregten Stimmung unter dem Personal davon nicht erwartet werden kann. Die Regierung wird in einigen Tagen dem Parlament volle Klarheiten geben und den detaillierten Plan vorlegen müssen. Aber sie spielt bis dahin ein gefährvolles Spiel, wenn sie die Einzelheiten ihres Vorhabens sorgsam behütet wissen will und ihre Worte mehr oder weniger mit mystischem Dunkel umgibt. In der gegenwärtigen Zeit ist es die erste Pflicht einer sorgsam Regierung, die Ungebuld und das Mißtrauen nicht noch weiterhin durch unklare Redensarten zu steigern.

In einem recht eigentümlichen Lichte erscheint die Taktik, die in den letzten Tagen die koalitierten nationalen Organisationen an den Tag legten. In einer Reihe von deutschbürgerlichen Blättern wird nämlich der 1. Oktober als die Frist bezeichnet, bis zu welcher die Regierung bindende Zusagen gemacht haben muß, und in einer Versammlung des Herrn Burival in Brerau wurde angeblich sogar beschlossen, daß am 1. Oktober mit der passiven Resistenz einzusetzen sei, wenn nicht bis dahin die Forderungen bewilligt sind. Nun muß man sich im Zusammenhang damit gegenwärtig halten, daß der deutsche Nationalverband ein paar Tage vorher erklärt hat, er werde die Forderungen der Eisenbahner zum Gegenstand einer parlamentarischen Aktion machen, wonach folgerichtig die Wünsche des Staatsbahnpersonals auf parlamentarischem Boden erledigt werden müßten. Welche abenteuerliche Vernunftswidrigkeit und welche Gewissenlosigkeit liegt nun darin, wenn ein paar Tage vor dem Zusammentritt des Parlaments dieselben Leute zu einer passiven Resistenz raten, der sie durch einen parlamentarischen Beschluß auszuweichen in der Lage sind? Wo bleibt die Logik, wenn man in demselben Augenblick, wo man den Eisenbahnern versprochen hat, ihre Forderungen im Parlament durchzusetzen, hergeht und knapp vor dem Zusammentritt desselben zu der zweischneidigen Waffe der passiven Resistenz rät? Und wo bleibt der Ernst und die gute Absicht, für die Eisenbahner wirklich etwas zu tun, wenn man, wie dies bei der Zusage des Nationalverbandes und der tschechisch-nationalen der Fall ist — die unzweifelhafte Parlamentsmehrheit im Voraus hat — die Eisenbahner zu einem Kampf aneifert, der einfach zwecklos und unnötig ist? Die Nationalverbändler und die tschechisch-nationalen erklären, daß sie ihre Leute nicht länger zurückhalten können, weil Herr v. Böll es ablehnte, mit der Deputation der Bediensteten auch gleichzeitig den Abgeordneten Burival zu empfangen. Aber die Herren vom Nationalverband haben gewußt, daß nach dem strikten Erlaß der „deutschen“ Regierung Bienterth Abgeordnete nicht gleichzeitig mit Deputationen von staatlichen Bediensteten empfangen werden. Die Empfindung ist also wohl schwer los zu werden, daß die Herren diesen so sensationell aufgebauscht „Konflikt“ mit dem Leiter des Eisenbahnministeriums in vollster Absicht gesucht haben, um damit einen Vorwand für ein „Losgehen“ am 1. Oktober zu haben, damit man die Zusage im Parlament, eine Aktion einzuleiten und dafür zu stimmen, nicht einhalten brauche. Nirgends und durch keinen vorübergehenden Beschluß war seitens der nationalen Koalition das überreichte Memorandum mit dem 1. Oktober befristet und auf einmal soll, noch dazu, wo der Moment vor der Tür ist, im Parlament, dem zuerst gegebenen Versprechen gemäß, die Forderungen der Eisenbahner durchzusetzen — zum Kampf geblasen werden? Wenn das nicht eine aller Verantwortlichkeit bare Demagogie ist, dann verstehen wir nicht, wo Vernunft und Gewissenhaftigkeit aufhören und der öbste Schwindel anfängt.

Bei dem schlechten Sittenzeugnis, das den Nationalverbändlern mit Rücksicht auf ihr Vorgehen ausgestellt werden muß, wird man es ja begreifen, wenn die nationalen Eisenbahnerorganisationen dem eigenen Abgeordneten nicht mehr recht trauen. Aber dann ist am allerwenigsten die Großsprecherei am Platze, mit der der Deutschösterreichische Beamtenverein am 28. v. M. in den Zeitungen erklären läßt, „daß die nationalen Organisationen als die Stärkeren sich nicht in das Schlepptau politischer Machenschaften begeben“.

Denn erstens steht im Stärkeverhältnis die sozialdemokratische Koalition mit ihren 70.000 Mitgliedern, die sie mit den koalitierten Vereinen umfaßt, der nationalen Koalition mit ihren höchstens 40.000 Mitgliedern wohl weit voran, und schließlich sind „politische Machenschaften“ wohl nur dort zu finden, wo die Herren Nationalverbändler rechtzeitig durch ein vorzeitiges „Losbrechen“ des Kampfes von ihrem Versprechen sich losmachen möchten. Die wirtschaftlichen Interessen, um die es sich hier handelt, sind über alle parteipolitischen Unterschiede hinausreichende Notstandsfragen. Sie dürfen nicht zum Angelpunkt chauvinistischer Demagogie gemacht werden. Und deshalb werden die Eisenbahner, soweit sie in diesen Reihen versponnen sind, gut tun, den freien Weg rechtzeitig in die internationale Klasse n-partei zu suchen.

Die Vorsprache der Vertreter der koalitierten Organisationen im Eisenbahnministerium.

Wie wir bereits in unserer letzten Nummer berichteten, haben am 20. v. M. die Vertreter der koalitierten Organisationen beim Leiter des k. k. Eisenbahnministeriums vorgesprochen und diesem die gleichfalls von uns vollinhaltlich veröffentlichten Forderungen überreicht. Als Vertreter der koalitierten Vereine fungierten: für den Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Österreich Obmann Josef Schwab, für den Österreichisch-ungarischen Lokomotivführer Obmann Karl Kühn, für den Kondukteurunterstützungs- und Rechtsschutzverein der österreichisch-ungarischen Eisenbahner Obmann Johann Bögl, für den Österreichischen Bahnmeisterverein Obmann Franz Brandl, für den Lokomotivführerverein in Böhmen Gottlieb Kucera, für den Zentralverein der österreichischen Eisenbahnbeamten Berold König und für den Werk- und Maschinenmeisterverein der österreichischen Eisenbahner Obmann Anton Söfer.

Genosse Schwab überreichte dem Leiter des Eisenbahnministeriums im Namen der koalitierten Organisationen die Forderungen und ersuchte mit Rücksicht auf die herrschende Teuerung um die rasche Erfüllung der Wünsche des Personals.

Sektionschef Böll hob die in jüngster Zeit vom Eisenbahnministerium zur Vinderung der Not getroffenen Maßnahmen hervor, die jedoch von den Mitgliedern der Abordnung als vollkommen unzureichend bezeichnet wurden, worauf der Leiter des Eisenbahnministeriums versprach, seinen ganzen Einfluß gern dafür einzusetzen zu wollen, um durch Erfüllung der überreichten Forderungen der anerkannten Notlage der Eisenbahnbediensteten abzuhelfen.

Eine nicht empfangene Deputation.

Die Bewegung unter den Bediensteten und Arbeitern der Staatsbahnen hat außer der tiefgehenden Erregung in der jüngsten Zeit auch noch einige andere bemerkenswerte Erscheinungen gezeigt. Von seitens einiger nationalverbändlerischen Abgeordneten wird nämlich kein Mittel unversucht gelassen, die Sache so darzustellen, als legten die Eisenbahner besonderen Wert darauf, die bürgerlichen Abgeordneten als ihre Vertreter legitimiert zu sehen, die dann auch recht eifrig im Eisenbahnministerium vorsprechen. Es wäre gegen einen solchen Eifer sicherlich nichts einzuwenden, wenn es den Nationalverbändlern ausschließlich nur um die ernstliche Durchführung der Wünsche der Eisenbahner zu tun wäre, was nun freilich nicht der Fall ist. Erstens darf nicht vergessen werden, daß dieselbe Partei, die sich jetzt so eifrig zu bemühen scheint, bei allen früheren Gelegenheiten, wo

im Parlamente die sozialdemokratischen Abgeordneten Anträge für die Eisenbahner gestellt hatten, diese einfach niederstimmen half, wie dies hinreichend durch das Schicksal der von den Abgeordneten Dr. Ellenbogen und Tomjisch seinerzeit eingebrachten Anträge bekannt ist.

Zu welchem Zwecke auch jetzt wieder operiert wird, beweist am deutlichsten eine Meldung, die jüngst in den meisten deutschbürgerlichen Blättern verbreitet wurde. Danach sei eine Deputation der deutschnationalen Reichsbundkoalition, in der die tschechisch- und deutschnationalen Eisenbahnervereine vereinigt sind, vom Leiter des Eisenbahnministeriums Dr. Ritter v. Möll nicht empfangen worden, weil es dieser ablehnte, gleichzeitig mit der Deputation auch den Abgeordneten Burival zu empfangen. Motiviert sei diese Vorgangsweise damit geworden, daß der Leiter des Eisenbahnministeriums auch die Organisationen der sozialdemokratischen Koalitionen nicht gleichzeitig mit den sozialdemokratischen Abgeordneten empfangen habe und daß weiterhin der Abgeordnete Tomjisch angeblich erklärt habe, „es sei ihm lieber, wenn er allein empfangen werde“. Diese Meldung, soweit sie die tendenziöse Verleumdung des Genossen Tomjisch betrifft, ist natürlich vollständig erlogen, und zwar, wie man zugeben wird, in der Absicht, das Vertrauen der Eisenbahner zur sozialdemokratischen Gewerkschaft und zum Abgeordneten Tomjisch zu erschüttern. Soweit es sich um den ablehnenden Standpunkt des Eisenbahnministeriums, Deputationen von Bediensteten nicht unter Führung von Parlamentariern zu empfangen, handelt, beruht nämlich diese Vorgangsweise auf einem Erlaß der Regierung Wien, der für alle Staatsangestellten gültig herausgegeben wurde. In Befolgung dieses Erlasses hat natürlich der Leiter des Eisenbahnministeriums auch die sozialdemokratische Deputation ohne Beisein von Abgeordneten empfangen und diesen erklärt, daß sie allein vorsprechen könne. Daraufhin hat Abgeordneter Tomjisch dem Leiter des Eisenbahnministeriums seinen Standpunkt mitgeteilt, wonach es ihm lieber sei, wenn die Vertreter des Personals allein empfangen werden, da sich gerade dadurch am besten Gelegenheit böte, unbeeinflusst die wahre Stimmung unter den Bediensteten kennen zu lernen. Daß weiterhin die Abgeordneten allein vorsprechen können, habe keinen Sinn. Das ist in Wirklichkeit die Erklärung, wie sie vom Abgeordneten Tomjisch gegeben wurde und die, wie man sieht, von der Nationalverbändlerspreß in ihr Gegenteil umgekehrt wird. So wird also von den Deutschnationalen auf Kosten der Einigkeit unter den Eisenbahnern für ihre rein parteipolitischen Zwecke Stimmung gemacht.

Überreichung der Wünsche des Personals der k. k. privilegierten Eisenbahn Wien-Wspang und Schneebergbahn.

Im Namen des Gesamtpersonals der k. k. priv. E. W. A. und Sch. B. sprach am 22. September eine bei einer vorher stattgefundenen massenhaft besuchten Versammlung der Bediensteten gewählte Deputation, bestehend aus den Herren Assistenten A. Karbo, Maschinenmeister D. Helm, Stationswärter K. Reng, Tischler F. Czoch und dem Magazinarbeiter F. Ertl, bei dem Betriebsdirektor Herrn Regierungsrat Johann Herrdgen vor, um demselben die bei der herrschenden Teuerung dringenden Wünsche zur Verrückung des Personals in Form eines Memorandums zu überreichen. Dasselbe begründete die Notwendigkeit der Erfüllung nachstehender Wünsche:

Allgemeine.

Punkt 1. Ueberführung aller vor dem Jahre 1907 angestellten Beamten, Unterbeamten und Diener in die nächst-

höhere Gehaltsstufe und Kürzung der nächstfolgenden Vorrückung um ein Jahr; beides unbeschadet der normalen Vorrückung.

Punkt 2. Ueberführung aller nach dem Jahre 1907 angestellten Beamten, Unterbeamten und Diener in die nächst höhere Gehaltsstufe; unbeschadet der normalen Vorrückung.

Punkt 3. Allgemeine Erhöhung des jetzt bestehenden Wohnungsgeldausmaßes um 25 Prozent.

Punkt 4. Einbeziehung des ganzen Wiener Wohnungsgeldes zur Pensionsbemessung.

Punkt 5. Einführung der 30jährigen Dienstzeit für das gesamte Personal.

Punkt 6. Anrechnung der anderthalbfachen Dienstzeit für das Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonal.

Punkt 7. Alle durch die Personalkommission bisher eingebrachten Anträge, wie die Forderung von Funktions-, Klassen-, Maschinenmeister-, Bau- und Nachdienstzulagen, Kilometergelderbhöhung des Fahrpersonals, Bezahlung der Ueberstunden im Magazinsdienst sind neuerdings zu behandeln und einer günstigen Erledigung zuzuführen.

Spezielle.

A. Gruppe Beamte.

Punkt 1. Gerabehaltung der Vorrückungsfristen auf zwei Jahre bis zum Gehalt von 3200 Kr. im Wege der Automatik.

Punkt 2. Im Falle Krankheit eines von der Krankenkassenspflicht befreiten Beamten ist dem Betreffenden der volle Gehalt und das volle Quartiergeld durch ein volles Jahr ausbezahlen.

B. Gruppe Unterbeamte.

Punkt 1. Allen vor dem Jahre 1907 angestellten Unterbeamten sind gleich den aus dem Dienststand hervorgegangenen Unterbeamten die zweijährigen Vorrückungsfristen rückwirkend zu gewährleisten.

C. Gruppe Diener.

Punkt 1. Auflösung der Dienerkategorie B und Einführung der zweijährigen Vorrückungsfristen.

Punkt 2. Erhöhung des Anfangsgehaltes von 900 Kr. auf 1000 Kr. sowie des Endgehaltes auf 2000 Kr.

Punkt 3. Bedienstete, welche mindestens ein Jahr Lokomotiv- oder Zugführerdienste leisteten, sind innerhalb von sechs in definitiver Eigenschaft zugebrachten Dienstjahren zu Unterbeamten zu ernennen, ebenso Versuchs-, Maschinen-, Wagen-, Stations- und Magazinsaufseher, Kanzleigehilfen, Wagenschreiber und Zugbegleiter mit Erreichung des Gehalts von 1200 Kr.

Wünsche des Taglohnpersonals.

Allgemeine.

Punkt 1. Aktivierung eines Provisionsfonds der im Taglohn stehenden und provisorischen Bediensteten.

Punkt 2. Alle durch den Arbeiterausschuß bisher eingebrachten Anträge, wie die Forderung nach der wöchentlichen Auszahlung, des Arbeitschlusses an Samstagen um 12 Uhr mittags und Stabilisierung der Arbeiter sind wieder zu behandeln und im Sinne der Anträge zu erledigen.

Punkt 3. Für sämtliche Professionisten soll die wöchentliche Arbeitszeit 50 Stunden nicht überschreiten.

Werkstätten- und Heizhauspersonal.

A. Professionisten.

Punkt 1. Allgemeine Lohnerhöhung um 20 Prozent.

Punkt 2. Einführung eines Grundlohnes von 4 Kr.

Punkt 3. Einführung der Lohnautomatik, und zwar: durch 5 Jahre jährlich 20 %, durch 10 Jahre zweijährlich 20 %, durch 12 Jahre dreijährlich 20 %, nach einem Jahr 20 %.

Zulage auf den Grundlohn, so daß mit 27 Dienstjahren ein Lohn von 7 Kr. erreicht wird.

B. Taglohnheizer.

Punkt 1. Einführung eines Grundlohnes von 3 Kr.

C. Werkstätten- und Lokomotivpuffer.

Punkt 1. Einführung eines Grundlohnes von 3-20.

Punkt 2. Automatische dreijährige Vorrückung um je 20 %, so daß nach 30jähriger Dienstzeit ein Lohn von 5 Kr. erreicht wird.

Feuilleton.

Eine gewerkschaftliche Sonntagsandacht.

Ein prächtiger Sonntagmorgen ist aufgestiegen. Klar, blau überspannt der Himmel diese böse Erde mit allem, was da kreucht und fleucht. Die Sonne steht in sonntäglicher Pracht am Himmel und spendet noch mehr Wärme auf die ausgetrockneten Blüten und Menschen. Da packt es mich, hinaus in den kühlen Tannenwald zu gehen und dort Schutz zu suchen vor der dieses Jahr allzu freigebigen Sonne. Ich nehme mir vor, den prächtigen Sonntagmorgen auf eigene Art zu genießen. Und da das Genießen in Gesellschaft stets besser ist, so habe ich einige Geister dazu eingeladen, die sowohl in unserem Verein, als auch im gewerkschaftlichen Leben überhaupt stets spuken. Es sind dies: Sebastian Rässig, Matthias Reichsfertig und Michel Unvernunft.

Mit diesen dreien begeben wir uns an ein kühles Plätzchen im Tannenwald und sage ihnen: Heute wollen wir miteinander den prächtigen Sonntagmorgen genießen, wobei ich mit euch einmal ein ernstes Wortchen zu reden habe. Um was es sich handelt, könnt ihr euch denken, denn auch an einem Sonntag bin ich nicht anders als am Werktag; wenn und wo ich Gelegenheit habe, erinnere ich alle diejenigen, die ihrer Pflichten gegenüber der Allgemeinheit noch nicht bewußt sind, daran, daß auch sie eine Aufgabe zu erfüllen haben und nicht nur alles den anderen überlassen sollen.

Zuerst will ich den Sebastian Rässig „in die Kur nehmen“. Schau, Sebastian, du bist zwar Mitglied unseres Vereines, aber dennoch mußt du dir gestehen, daß ich keine besondere Freude an dir haben kann. Du bist zwar insofern ein rechtes Mitglied, als du wenigstens formal unseren Statuten nicht zuwiderhandelst. Du zahlst auch deinen Monatsbeitrag regelmäßig. Damit erfüllst du eine der ersten Pflichten eines Organisierten. Aber, mein Freund Rässig, damit ist nicht alles getan, was die Organisation von ihren Mitgliedern verlangen soll und muß. Wo steckst du jenseits, wenn wir eine Vereinsversammlung abhalten? Warum stehst man dich nie an einer Versammlung unserer Sektion? Du scheinst es nicht zu wissen, daß eine unserer obersten Pflichten auch der Versammlungsbesuch ist. Warum kommst du nie in die Versammlung? Warte nicht ab und sage: Das geht ja

ohne mich! Wie, wenn alle so dächten wie du? Dann käme ja gar keiner in die Versammlung! Wie sollten denn da unsere Geschäfte erledigt werden? Wir sind doch nicht nur ein Unterstützungsverein, unser oberster Zweck ist doch die Verbesserung unserer Lohn- und Arbeitsbedingungen. Und gehört denn zur Erfüllung dieses Zweckes nicht eine ernste Beratung, um über die hierzu nötigen, wichtigen Schritte einig zu werden und um dann in geschlossener Front handeln zu können?

Und dann weiter. In unseren Versammlungen werden auch Vorträge gehalten, Vorträge zur Belehrung und Aufklärung. Du meinst, du habest zu Hause Bücher und könntest dich selbst aufklären. So darfst du die Sache nicht betrachten. Denn zunächst wirkt das gesprochene Wort besser als das geschriebene. Und dann folgt dem Vortrag eine Diskussion, und oft steht dann Meinung gegen Meinung. Und die vernünftige Ansicht schält sich dann heraus, teilt sich dir und uns allen mit und erweitert unseren Horizont. Also lies Bücher, das ist gut. Aber höre auch Vorträge, das ist noch besser.

Und betrachte weiter unsere Kleinarbeit. Wie oft müssen wir uns mit der Dienstleistung und mit noch vielen anderen dienstlichen Angelegenheiten befassen. Das will alles beraten sein. Es sollen Beschlüsse gefaßt werden, die der Mehrheit genehm sind. Wie sollte man das aber tun können, wenn alle oder auch nur der größte Teil von uns nicht zur Versammlung käme? Das will eben alles beraten sein. Deshalb gehörst du in jede Versammlung. Du und alle anderen Kollegen. Denn gegenwärtige dir auch, wie gut es wirken muß, wenn wir alle, alle in der Versammlung antreten. Unser Zusammengehörigkeitsgefühl hebt sich, unsere Zuversicht, unser Geist wird stärker, unser Selbstbewußtsein steigt. Das alles brauchen wir, um vorwärtszukommen. Du nicht mir zu und gibst mir damit recht. Daß nun aber auch dieser Bestätigung die Tat folgen und komme von jetzt ab stets pünktlich in jede Versammlung.

Nun zu dir, Matthias Reichsfertig. Du warst bisher stets das Gegenteil von unserem Freund Rässig. Du kommst stets zur Versammlung und redest manchmal sogar mehr als notwendig wäre. Und oft forderst du unsere Kollegen auf, recht tätige Mitglieder zu sein. Wenn du das aber tust, dann mußt du auch in jeder Richtung mit gutem Beispiel vorangehen. Was ich an dir zu tadeln habe, das ist deine Niederlichkeit im Beitragszahlen. Schon oft mußte ich dich ermahnen, deine Monatsmarken einzulösen. Manchmal warst du sogar schon

ausschlußreif. Immer hattest du, wenn es ans Beitragszahlen gehen sollte, diese und jene Ausrede. Nur mit Sägen und Würgen gelang es immer, dich zur Erfüllung deiner obersten Pflicht zu drängen. Javohl, oberster Pflicht. Denn den Grundstock unserer Organisationsmacht bilden unsere Beiträge. Diese fließen alle in die eine Hauptkasse und aus dieser wird den in Kampf und Not befindlichen Brüdern gegeben. Wie denn, wenn alle im Beitragszahlen solche Vummelanten wie du wären? Unser Zentralkassier hätte seine schwere Sorge, um das Geld für unsere Zwecke zusammenzubekommen. Und mander, der anfänglich die besten Absichten hatte, kann später seiner angehäuften Verpflichtung nicht nachkommen und verfällt als Restant dem Ausschluß. Unsere Bewegung stagniert und der Sektionskassier kommt zu keiner regelrechten Abrechnung.

Also in dieser Hinsicht mußt du besser werden. Gewöhne dich an eine pünktliche Beitragszahlung. Zahle jeden Monat deinen Beitrag. Dann fällt es dir nicht schwer und du bist immer mit deiner Pflicht auf dem laufenden. Und du gibst in jeder Richtung den Kollegen als Vorbild. ...

Nun zu dir, Michel Unvernunft. Mit dir muß ich ein noch ernsteres Wortchen reden, als mit den beiden anderen. Warum bist du immer noch nicht Mitglied unseres Vereines? Siehst du nicht, wie wir uns gemeinsam wehren müssen, wenn wir etwas wollen. Siehst du denn gar nicht, daß wir im Zeitalter der Organisation leben, daß die Organisation die Interessenvertretung jeder Interessentengruppe darstellt? Können vor allem wir ohne Organisation irgendwelche Macht entwickeln? O, du weißt das alles recht gut. Aber es ist dein gleichmütiger Leichtsin, vermischt mit einer Portion Egoismus, was dich bisher vom Beitritt zu unserer Organisation abgehalten hat. Du denkst: Das geht ja auch ohne mich. Wie aber, wenn alle so dächten! Dann wären wir vereinzelt und macht- und kraftlos. Du denkst weiter: Was die anderen schließlich erringen, das kommt ja auch mir zugute. Das ist traffer Egoismus. Du willst also ernten, wo andere gesät haben. Ist das gut, ist das schön? Und warum das alles? Du willst sparen. Du meinst es wenigstens, wenn du keinen Beitrag an die Organisation leistest, so könntest du dir etwas ersparen. O, eitler Wahn! Wo hast du denn deine Ersparnisse, zeige sie einmal. Du hast nicht mehr erparnt als wir, trotzdem und alledem! Das laß dir aber sagen: Wenn alle so dächten

D. Vorheizer und Nachwärter.
 Punkt 1. Einführung eines Grundlohnes von 4 Kr.
 Punkt 2. Nach einjähriger Dienstzeit definitive Ernennung.

Bahnerhaltungspersonal.

A. Professionisten.

Punkt 1. Gleichstellung der Professionisten der Bahnerhaltung mit den Professionisten der Werkstätte.

B. Oberbauarbeiter.

Punkt 1. Einführung eines Grundlohnes von Kr. 3.20 bei einer Tageslohnzeit von zehn Stunden.

Punkt 2. Automatische zweijährige Vorrückung um je 20 S.

Punkt 3. Jenen Arbeitern, welche bereits zwei Jahre dienen, ist eine über den Grundlohn reichende Zulage von 20 S. zu gewähren.

Verkehrspersonal.

A. Zugbegleiter.

Punkt 1. Erhöhung des Taglohnes von Kr. 2.60 auf 3 Kr.

Punkt 2. Nach zweijähriger Verwendung im FahrDienst definitive Ernennung.

Punkt 3. Kostenlose Beistellung der Uniform.

Punkt 4. Die für den Zugbegleiterdienst aufgenommenen und dazu qualifizierten Bediensteten sollen nur zu diesen Dienstleistungen herangezogen werden.

B. Verschubpersonal.

Punkt 1. Einführung eines Grundlohnes von 4 Kr.

Punkt 2. Nach zweijähriger Verwendung im Verschubdienst definitive Ernennung.

Materialbediensteter.

A. Kohlenarbeiter.

Punkt 1. Auflösung des Affords und Einführung eines Grundlohnes von 4 Kr.

Punkt 2. Automatische zweijährige Vorrückung um je 20 S.

B. Materialmagazinsarbeiter.

Punkt 1. Einführung eines Grundlohnes von 3 Kr.

Punkt 2. Automatische dreijährige Vorrückung um je 20 S.

Magazinsarbeiter und Affordanten.

Punkt 1. Auflösung des Affords.

Punkt 2. Einführung eines Grundlohnes von 4 Kr.

Punkt 3. Automatische zweijährige Vorrückung um je 20 S.

Punkt 4. Bei Aufrechterhaltung der Affordentlohnung eine 50prozentige Aufbesserung sämtlicher Affordante und Einführung eines Grundlohnes für Hilfsarbeiter von 3 Kr.

Herr Direktor Herrdogen übernahm die Wünsche des Personals zur Weiterleitung an den Verwaltungsrat der Gesellschaft und versprach seine möglichste Unterstützung für die Durchführung der gestellten Forderungen.

Es ist zu wünschen, daß der Verwaltungsrat der E. B. N. und seine Berater die schnelle Behandlung der gestellten Wünsche mit Rücksicht auf die kritische Zeit erkennen und in wohlwollender Weise das geben werden, was das Personal durch Jahre hindurch gegenüber den Bediensteten anderer Bahnen bisher entbehren mußte.

Der Verlauf der Bewegung unter den Eisenbahnern.

Eine aufgelöste Eisenbahnerversammlung in Wien.

Im Hotel Union tagte am Freitag den 22. v. M. eine Eisenbahnerversammlung, in der das Verschubpersonal und die Zugbegleiter ihre Forderungen an die Regierung und an das Eisenbahnministerium wiederholten. Sie wurde schon nach kurzer Zeit und unter Umständen aufgelöst, die eine unerhörte Provokation der Versammlung bedeuteten. Die Auflösung erregte mit Recht den stürmischsten Unwillen der Eisenbahner. Sie hatte ganz den Charakter, als wäre sie schon von vornherein beabsichtigt gewesen. Trifft das nicht zu, dann zeigt die Art, wie sich dieser Regierungs-

wie du, und wenn wir nicht schon lange durch die Macht der Organisation unsere Verhältnisse verbessert hätten, so hättest du noch viel weniger als du jetzt hast.

Deshalb besinne dich auf deine Pflicht als wirklicher Kollege. Tritt ein in unseren Verein, und zwar noch heute. Du hast bisher schwer an uns gesündigt; wir hatten immer Rücksicht mit dir genommen. Wir sagten uns, einmal werdest du schon zur Einsicht kommen. Also zögere nicht mehr länger, werde endlich das, was wir sind, was alle denkenden Kollegen, werde Mitglied unseres Vereines. Stelle nicht mehr länger abseits, sondern trete in unsere Reihen ein; große Aufgaben stehen uns bevor; da müssen alle mithelfen, wenn wir auch da wieder einen Schritt vorwärts tun wollen. Siehe, ich reiche dir die Hand, schlage ein und sei ein waderer organisierter Kollege.

Endlich verspricht du Mitglied werden zu wollen. Das ist gut und freut mich aufrichtig. O, ich wußte es wohl, daß du noch zu uns kommen werdest. Sei nun aber auch ganz der unserige. Handle von nun an stets als organisierter Kollege. Und beherzige auch das, was ich unseren Freunden lässig und leichtfertig gesagt habe: Sei stets gleich pünktlich im Versammlungsbefuch und im Beitragszahlen. Und verrichte auch sonst deine Schuldigkeit und tue überall deine Pflicht, wie es einem organisierten Kollegen geziemt.

Vom nahen Dorf hallen die ehernen Stimmen der Glocken und rufen die Gläubigen zur Sonntagsandacht. Wir horchen den Tönen, allein wir gehen nicht hin, wir haben ja unsere eigene Andacht gehabt, das genügt uns. Allein das wollen wir beim Klang der Sonntagsglocken einander versprechen, stets treue und aufrechte Kollegen zu sein und unsere Organisation hochzuhalten und ihr unsere Kräfte zu weihen, jeder an seinem Ort.

Noch sahen wir eine Weise und plauderten miteinander, dann zogen wir heimwärts, das einfache Mittagssmahl einzunehmen. Wir hatten dabei die Befriedigung, den Sonntag morgen nützlich verbracht zu haben im Interesse einer besseren Zukunft unserer Lieben.

Und ihr alle, die ihr nicht dabei gewesen seid, vernehmet es hier und handelt darnach, denn für euch ist es geschrieben!

vertreter gebürdet, daß es geradezu gewissenlos ist, einen Beamten von so aufreizender Unfähigkeit in eine Versammlung zu senden.

Im Nachstehenden der Bericht über die Versammlung, die massenhaft besucht war.

In den Vorhän der Versammlung wurden die Genossen Kneidinger, Knottet und Moser gewählt. Genosse Decker referierte über die Forderungen des Verschubpersonals, welche lauten: Zweijährige Automatik bis 2000 Kr. Endgehalt. Monatliche Verschubzulage von 24 Kr. Erhöhung des Quartiergehaltes um 25 Prozent. Erhöhung der normierten Kosten (Verschieber und Platzmeister). Ausgleichsabatement für alle mehrjährig provisorisch Gemeinenden, die trotz neun, zehn und elfjähriger Gesamtdienstzeit noch immer in den Gehaltsstufen von 900, 1000 und 1100 Kr. stehen. Aufhebung der Verschubauffseherposten. Zulassung der Oberverschieber zur Unterbeamtenprüfung und Ernennung dieser bei freiverwendenden Posten zu Platzmeistern.

Genosse Innerhuber formulierte die Forderungen des Zugbegleitungspersonals. Diese Kategorie fordert: Zweijährige Automatik bis zu 2000 Kr. Endgehalt. Erhöhung des Quartiergehaltes um 25 Prozent. Erhöhung der normierten Kosten (Ernennung sämtlicher Bremser zu Ausfühlfunkturen. Befestigung der Zugführerposten auf den Lokalbahnen sowie der Wiener Stadtbahn mit Oberkonduktoren. Ernennung der Manipulanten bei Erreichung von 1200 Kr. nach durchlaufender Stufenleiter (Güterzug, Personenzug) zu Oberkonduktoren. Ausgleichsabatement für alle mehrjährig provisorisch Gemeinenden Bremser, die trotz neun, zehn und elfjähriger Gesamtdienstzeit noch immer nur 900, 1000 und 1100 Kr. beziehen. Regelung der Dienst- und Ruhezeiten. 30 Prozent Dienst; nach je zwei außer Haus verbrachten Nächten die dritte zu Hause, und zwar von früh bis zum Abend des nächsten Tages. Unbedingte Einhaltung des freien Tages und dort, wo ein vierzig- und fünfzigstägiger Turnus mit nur einem freien Tag besteht, einen zweiten freien Tag mit zwei Nächten. Die nächtlichen Dienststunden sind sowohl in Bezug auf den Turnus als auch auf die Entlohnung anderthalbfach zu rechnen. Gleichstellung der Stundengelder.

Die beiden Referate fanden stürmischen Beifall. Genosse Innerhuber verlas eine weitere Resolution. Sie enthält die Forderungen des Verschubpersonals und der Zugbegleiter, schildert die Unmöglichkeit, bei der jetzt waltenden Teuerung mit den bestehenden Löhnen auskommen, hebt die immer mehr und mehr steigenden Dienstleistungen der beiden Kategorien hervor und beauftragt die Gewerkschaft, dem Eisenbahnministerium nochmals eindringlich zu erklären, wie groß die Not des Verschub- und Zugbegleitungspersonals geworden ist, die ein längeres Zuwarten unmöglich macht. Die Resolution sagt schließlich: Wir sind entschlossen, einen Kampf, wenn man ihn uns aufzwingt, mit aller Kraft zu führen.

Die Verlesung der Resolution weckte stürmische Zustimmung.

Nun ergriff Abgeordneter Tomisch das Wort, der erklärte, daß die Zentrale die Forderungen des Verschub- und Zugbegleitungspersonals mit aller Entschiedenheit vertreten werde. Er besprach dann die entsetzliche Teuerung und erklärte, daß die Eisenbahner wohl wußten, welche große Verantwortung sie bei einem Kampfe zur Durchsetzung ihrer Forderungen trügen. Die Regierung würde da eventuell mit Gewaltmaßnahmen einschreiten.

Sie ertönten aus der Versammlung einige Zwischenrufe, die den Regierungsvertreter veranlaßten, dem Vorsitzenden zu erklären, daß er Zwischenrufe nicht dulden könne.

Dieser sonderbare Einspruch des Regierungsvertreters erregte natürlich die Versammlung außerordentlich. Als es etwas ruhiger geworden war, erklärte Tomisch: Ich möchte schon bitten, daß der Herr Vertreter der Regierung etwas weniger nervös ist. Die Zwischenrufe mögen vielleicht nicht am Platze gewesen sein; aber sie zu verbieten, das geht nicht an! (Tosen, anhaltender Beifall.) Diese Nervosität hat überhaupt keinen Zweck. Wir können verlangen, daß die Regierung unsere Forderungen anhört. Sie hat auch keine Ursache, die Leute noch mehr zu reizen, als sie schon gereizt sind!

Nach diesen Worten, denen wieder anhaltender Beifall folgte, erhob sich der Regierungsvertreter und erklärte die Versammlung für aufgelöst.

Die Auflösung erregte stürmischen Widerspruch. Die Erregung stieg immer mehr und es bedurfte der größten Mühe Tomischs und des Vorsitzenden, die Versammelten zu beruhigen und zum Verlassen des Saales zu bewegen.

Hatte der Regierungsvertreter für Aufregung im Saale gesorgt, so tat dies auf der Straße die Polizei. Wie aus der Erde gestampft gab es da plötzlich eine Menge von Polizisten, von denen sich einige ganz außerordentlich brutal benahmen. Einer von ihnen zeichnete sich besonders aus. Als sich wegen einer Arretierung die Leute ansammelten, griff er nach dem Säbel und ihn lodernnd schrie er: „Geht ihr hier her! Geht ihr hier her! Geht ihr hier her!“

Diese freche Aeußerung war natürlich nur geeignet, die Erregung der Bedrohten zu steigern, und die Ansammlungen dauerten um so länger.

Nachrichten aus der Provinz.

Massenkundgebungen in Linz.

Die Eisenbahner hielten am Mittwoch den 20. v. M. eine Demonstrationsversammlung wider die Teuerung, welche einen Besuch aufwies, den der Volksgarten in Linz seit der Wahlrechtsdemonstration kaum gesehen haben dürfte. Zahlreiche Besucher fanden keinen Einlaß mehr und mußten umkehren, im Saale preßten sich circa 4000 Menschen zusammen.

Genosse Weiser eröffnete die Versammlung und gedachte der schwerwiegenden Ereignisse, die sich die letzten Tage in Wien abgespielt und der furchtbaren Erbitterung des Volkes in Oesterreich über die unfassbare Gelassenheit der Regierung. Die nächsten Tage schon müssen den österreichischen Eisenbahnern klar und deutlich zeigen, wie sich die Eisenbahnverwaltung zu den berechtigten und ersten Forderungen des Eisenbahnerpersonals stellt. Der ungeheure Zubrang zu den Eisenbahnerversammlungen müsse der Regierung zeigen, wie fest die Eisenbahner entschlossen sind, ihre Sache endlich zum Siege zu führen. (Stürmische Zurufe.)

In das Präsidium wurden gewählt: Weiser (Vorsitz), Gattlinger, Chart und Hirsch.

Genosse Weiser erteilte hierauf Genossen Somitsch aus Wien zur Tagesordnung: „Die wirtschaftliche Lage und die Forderungen der Eisenbahner“ das Wort.

Genosse Somitsch, stürmisch begrüßt, gedachte zunächst der furchtbaren Ereignisse in Wien. In den nächsten Tagen müsse die Entscheidung des Eisenbahnministeriums fallen, aber nach all dem, was bisher über die Unfähigkeit der Eisenbahnverwaltung durchsickerte, scheint die Regierung den

Eisenbahnern gegenüber an der bisher gewohnten unaufrichtigen Haltung festhalten zu wollen. In Wien habe der Unwille des Volkes endlich mit einer Katastrophe eingestakt und nun will Gattsch (brausende Zurufe) die Schuld auf andere abwälzen. Sind vielleicht die Eisenbahner, die hungernden Arbeiter, die notleidenden kleinen Beamten und Gembetreibenden schuld daran, daß sie nicht mehr zu essen haben? Wir schuldern der Regierung und den bürgerlichen Parteien, welche die Verantwortung tragen, daß Not und Elend die Massen zur Verzweiflung treiben, die schärfsten Anklagen entgegen, die gegen die sträflich vernachlässigte Verantwortung gerichtet werden können. Man kann sich nicht wundern, wenn die von Verzweiflung Gepeinigten schließlich revoltieren und zugreifen, wo sich ihnen nur eine Handhabe bietet. Die alte abgebaute Phrase der Regierung, kein Geld zu haben, wenn ihre Angestellten auch nur die bescheidensten Erhöhungen ihrer Bezüge fordern, werde man nicht mehr gelten lassen, da jede Tagung des Parlaments den Beweis liefere, daß man das Geld für den Militarismus ununterbrochen mit vollen Händen hinauswerfe. Die Agrarier haben 54 Millionen für eine Viehverwertungszentrale erhalten, kein wirklicher Bauer werde aus diesem Fonds nur einen Heller zu sehen bekommen. Für den Fremdenverkehr hat sich die Regierung 20 Millionen ins Budget stellen lassen und wenn die Kartelle, die das Volk mit raffen Händen berauben, in angebliche Schwierigkeiten geraten, so ist die Regierung zur Stelle und holt Millionen aus dem Staatsfiskus, um die Millionäre noch reicher zu machen. Die Staatsschulden sind in den letzten vier Jahren von 9 auf 12 Milliarden angewachsen — kurz, Geld ist in Oesterreich in Hülle und Fülle, im Ueberflusse vorhanden für Mononen und Kriegsschiffe, für die Ausbeuter und Machthaber im Staate, nur für das Volk, für die Unterstützung der ehrlichen Arbeit ist kein Geld da. Auch wir Arbeiter steuern, steuern furchtbar, sind auch bereit, Opfer für den Staat zu bringen, aber von oben muß mit den Steuern und Opfern angefangen werden. (Brausende Zurufe.)

Nachdem noch die Genossen Weigunh, Schmidhuber, Windhager, Gruber, Grunzinger und Genossin Deutelmair gesprochen hatten, wurde die Versammlung nach einem Schlusswort des Genossen Somitsch geschlossen.

Nachträglich muß auch noch von der gleichfalls imposanten Massenversammlung gesprochen werden, die bereits im August tagte und in der ebenfalls zu den Forderungen der Eisenbahner Stellung genommen wurde. Genossen Somitsch, Gattlinger, Gruber und J. Grill referierten. Die beiden Massenversammlungen sind ein deutlicher Maßstab für die Stimmung unter dem Linzer Personal.

Eine zweite Massenversammlung in Salzburg.

Am Samstag den 23. v. M. fand in Pflanzmanns Saal und Gasthauslokalitäten wieder eine Versammlung der Salzburger Eisenbahner statt, die geradezu überwältigend besucht war. Der Saal war dicht gefüllt und in dem anschließenden großen Gastzimmer standen die Teilnehmer Kopf an Kopf und lauschten mit fieberhafter Spannung den Worten der Redner.

Genosse Adolf Müller, mit großem Beifall begrüßt, erläuterte nun erschoffend die Forderungen und das Vorgehen bei den Verhandlungen mit der Verwaltung. Die Verwaltung hat vorläufig zwei Dienstbefehle herausgegeben, wonach eine Freifahrtseine zur monatlichen Fahrt in Orte, in denen Lebensmittel billiger zu haben sind, der andere Freifahrtseine für Lebensmittel bis zu 500 Kilogramm vorzieht. Das Personal wird ja gewiß Erleichterungen nicht zurückweisen, wenn aber die Verwaltung glaubt, damit auf die Forderungen eingewirkt zu haben, so müssen wir eine solche soziale Fürsorge als Augenwischerei bezeichnen. Eine Eingabe aus Norarlsberg charakterisiert diese Dienstbefehle damit, daß sie Freifarten und Freifahrtseine nach Argentinien, Belgrad und der Schweiz verlangt.

Genosse Müller ergriff die Versammelten, den Kampf nicht am 1. Oktober zu beginnen, sondern abzuwarten, was das Parlament für eine Satzung einnimmt und schließt: Die Regierung wird alle Maßregeln im Falle eines Kampfes gegen uns ergreifen und wir kennen bereits eine Reihe derselben, die im Ministerium erwogen wurden. Die beste Antwort darauf ist, daß wir als geschlossene Organisation den Kampf beginnen. Deshalb hinein in die Organisation! (Stürmischer, nicht endenwollender Beifall.)

Nach Müller spricht unter brausender Zustimmung Landtagsabgeordneter Preußler. Er brandmarkte das Vorgehen unserer Feinde und erklärte die Grundlagen, auf der die Eisenbahner den Kampf furchtlos aufnehmen können. Diese Grundlage heißt Organisation. Verlassen Sie sich nicht auf den Beamtenverein, der unter dem Protege der Teuerungspolitik auftritt, heute aber starke Worte findet. Auch die Beamten müssen aus der heiligen Quelle der Solidarität des Klassenbewußten Proletariats schöpfen, wenn sie ihre Lage verbessern wollen, nicht die Beamten werden Ihnen daher helfen, sondern Sie müssen den Beamten helfen. Wenn unter den Maßnahmen der Regierung auch der Angriff auf die Organisation sein sollte, so beugen Sie vor und treten Sie alle dieser Organisation bei, daß dieselbe ein: unzerstörbare, unausslöschbare Kraft wird. (Stürmischer Beifall.)

Mit der Annahme einer im Sinne der Redner gehaltenen Resolution wurde die erregte und imposante Kundgebung geschlossen.

Mährisch-Schönberg.

In einer sehr stark besuchten Versammlung nahmen hier kürzlich die Eisenbahner aller Kategorien zur herrschenden Lebensmittelteuerung Stellung. Anlaß dazu war die jüngst in Wien stattgefundene Reichskonferenz der Eisenbahner, von der wir schon berichtet haben. Die Erregung über den ungeheuren Preissteigerung aller Lebensmittel kam auch in dieser Versammlung stark zum Ausdruck. Genosse Karger eröffnete die Versammlung und fungierte als Vorsitzender. Genosse Heiter berichtete als Delegierter der Konferenz. Er besprach die Ursachen der Teuerung und ihre Folgen für die arbeitende Bevölkerung. Er wies darauf hin, daß man nur dadurch wieder ein Gleichgewicht im Haushalt des Arbeiters herbeiführen kann, daß man bestrebt sein muß, durch Lohnforderungen seine Verhältnisse besser zu gestalten. Dazu bedarf es aber einer starken Organisation. Redner besprach dann eingehend den Zweck, den Verlauf und das Resultat der Eisenbahnerkonferenz. Zum Schluß erwähnte der Redner die Anwesenheit, treu und fest zur Organisation zu stehen, um für kommende Kämpfe gerüstet zu stehen. (Lebhafter Beifall.) Hierauf sprach als zweiter Delegierter Genosse Böck, der ebenfalls einen Konferenzbericht brachte. Wenn die Vorbereitungen getroffen und die Gelegenheit da sein wird, dann werden die auf der Konferenz gewählten Exekutivorgane entscheiden. Der Redner appellierte an die Versammelten, dahin zu trachten, daß jeder Eisenbahner seiner Organisation, nämlich dem Allgemeinen Reichsbund und Gewerkschaftsverein, anhöre. (Lebhafter Beifall.) Genosse Klingner sprach im Namen der Gewerkschaftskommission und versicherte die Eisenbahner der Solidarität der übrigen Arbeiterschaft. In der Debatte sprachen noch die Genossen Seitz und Böck, worauf

nach einem Schlußwort des Vorsitzenden die Versammlung geschlossen wurde, die nicht verfehlen wird, auch die bis jetzt fernstehenden der Organisation zuzuführen.

Auffig.

Am 25. September fand in Soyers Saalokaltitäten eine freie Eisenbahnerversammlung statt, in welcher die Eisenbahner Nordböhmens gegen die Teuerung Stellung nahmen. Die Versammlung war von den Bediensteten der hier einmündenden drei Bahnen massenhaft besucht. Zu dem einzigen Punkt der Tagesordnung: „Die Forderungen der österreichischen Eisenbahner“ sprach Genosse Rudolf Müller aus Wien. Derselbe wies in seinem zweistündigen Referat auf die Folgen des neuen Posttarifes hin und geistete das Verhalten der bürgerlichen Vertreter im Parlament, die alle Anträge, durch welche eine Milderung der jetzigen Verhältnisse bezweckt werden sollte, abgelehnt haben. Dadurch sei die arbeitende Bevölkerung zur Verzweiflung getrieben worden. Die Wirkungen dieser Ursachen haben sich auch in den letzten traurigen Ereignissen in Wien gezeigt. Wenn die Eisenbahner durch diese Verhältnisse zu Forderungen gezwungen werden, so handeln sie in Notwehr. Sollte es dabei zum Kampfe kommen, den gewiß niemand wünscht, dann wird dieser Kampf mit eiserner Solidarität geführt werden müssen. Dann sprach Genosse Deutel im Namen der organisierten Arbeiter, auf deren Solidarität die Eisenbahner im Ernstfalle gewiß rechnen können. Die erregte Stimmung der Versammelten, unter denen auch eine größere Anzahl Beamte waren, zeigte, daß auch die Gehuld der Eisenbahner Nordböhmens erschöpft ist.

Attnang-Postleithen.

Hier fanden kürzlich zwei gut besuchte Versammlungen statt. Am 17. September in Postleithen, wo Genosse Dörner über die Reichskonferenz berichtete. Am 24. September in Attnang, wo Genosse Adolf Müller über: „Die Teuerung und die Eisenbahner“ referierte. In beiden Orten sind massenhaft Beiräte zu verzeichnen.

Bregenz.

Am 18. September fand im Gasthaus „zum Stern“ in Borkloster eine stark besuchte Eisenbahnerversammlung statt, in der Genosse Haingl über die am 3. September stattgefundene Reichskonferenz Bericht erstattete. Weiters sprachen noch die Genossen Ertl und Gruschka.

Die Ausführungen der Redner wurden mit größter Aufmerksamkeit verfolgt und durch erregte Zwischenrufe unterbrochen. Die Erbitterung ist auch hier eine große.

Aus Brünn

schreibt man uns über die dort stattgefundene großartige Massenversammlung: Selbstverständlich bilden bei allen größeren Volksbewegungen die Betriebszentren den Mittelpunkt des allgemeinen Interesses. Also ist es nur logisch, daß die Blitze der mächtigen Eisenbahnbediensteten gespannt nach Brünn, der Landeshauptstadt, und einer, der mit Bahnpersonal meistbesetzten Station während gerichtet sind. Deshalb haben auch die von hier ausgehenden Kundgebungen einen um so ernsteren Charakter. Die Brünnner Eisenbahner haben auch in der gestern hier abgehaltenen Massenversammlung bekundet, daß sie sich der Wichtigkeit des Augenblicks so wohl als auch der Wichtigkeit ihres Postens im Falle eines Kampfes bewußt sind. Die Abhaltung der Versammlung war ursprünglich für den großen Saal der Schwedater Bierhalle geplant. Doch schon eine halbe Stunde vor deren Eröffnung zeigte sich der geräumige Saal als zu klein und mußte der gewiß dreifach größere Restaurationsgarten für die Versammlung benützt werden. Aber auch dieser war in wenigen Minuten bombenvoll und Hunderte Besucher drängten sich stehend im Vorder- und Hinterteil des Gartens. Selbst die bürgerlichen Blätter, die ja nicht gewohnt sind, den Besuch sozialdemokratischer Versammlungen zu überschätzen, konstatierten „weit mehr als 1000 Teilnehmer“.

Zur Leitung derselben wurden gewählt die Genossen Johann Weiner, Josef Janoušek, Josef Pfeffer, Gottlieb Sehnal, Paul Kopecký und Siegfried Riesenfeld. Als erster Redner zu dem einzigen Punkt der Tagesordnung: „Die Teuerung und die Forderungen der Eisenbahner“ ergriff, stürmisch affektiert, Reichsratsabgeordneter Genosse Tomášil das Wort, welcher in mehr als einstündiger, großartig angelegter Rede ungefähr folgendes anführte: Bis zum ersten Kampf der österreichischen Eisenbahner im Jahre 1905 stieg die Teuerung bis zur Unhaltbarkeit. Die Organisation unternahm zwar schon in den früheren Jahren alle möglichen Schritte gegen die Teuerung und war bestrebt, Verbesserungen für das Personal zu erwirken. Aber die uns damals zu Gebote gestandenen Mittel waren nicht ausgiebig genug. Die Bahndirektionen gaben stets nur leere Versprechungen und die Organisation war zu schwach, um die Bahnerwartungen zur Einlösung der Versprechungen anzuhaken. Erst die allgemeine politische und wirtschaftliche Lage im Jahre 1905 brachte die Unzufriedenheit des Personals offen zum Durchbruch. Die damaligen Erfolge unseres Kampfes waren minimal, denn die Organisation war zu schwach. Bei den 1. Staatsbahnen ging es noch an, denn die Regierung sagte zu, daß nebst der augenblicklichen Zugeständnisse noch eine Reihe von weiteren Forderungen des Personals binnen der nächsten zwei bis drei Jahre durchgeführt werden würden.

Anderes war es bei den Privatbahnen, welche keine Zugeständnisse machen wollten. Infolgedessen war die Organisation gezwungen, auf den Privatbahnen im Jahre 1907 den Kampf neuerlich aufzunehmen. Damals machte man der Organisation Vorwürfe, daß sie nicht auf den 1. t. Staatsbahnen den Kampf führe. Das ging aber nicht im Hinblick auf die von der Regierung bedingte dreijährige Frist, binnen welcher noch manches zugunsten der Bediensteten durchzuführen war. Im Jahre 1908 war nun diese Frist verstrichen. Die Organisation leitete vorzeitig genug parlamentarische Schritte ein und verlangte 20 Millionen Kronen. Der Antrag wurde von der bürgerlichen Mehrheit des Parlamentes abgelehnt. Als aber die Bediensteten draußen dagegen protestierten, wurden uns vom Parlament 83 Millionen Kronen bewilligt. Weil dieser Betrag zu gering war, gab es nur noch eines: In den Kampf zu treten.

Redner bespricht nun näher die damalige Situation und fährt dann fort: Hätte die Regierung die Zugeständnisse im Gesamtbetrag von 14 Millionen Kronen rasch durchgeführt, hätten die Eisenbahner davon etwas gespürt. So aber verschleppte man die Durchführung der Zugeständnisse ins Unendliche, so daß der ganze Effekt derselben verlorengehen mußte. Und heute noch sind viele Zugeständnisse ausständig. So die Regelung der Urlaube, die Gewährung der Nachdienstzulage für das Wächterpersonal und die Nachdienst ausübenden Bediensteten und Arbeitergruppen, die Regelung der Arbeitszeit und Vorrückung für Arbeiter, die Verbesserung der Personalnormierung, entsprechend dem tatsächlichen Bedarf, Maßnahmen gegen die Wohnungsnot und andere Zugeständnisse mehr. Wenn heute das Eisenbahnministerium behauptet, daß ihm die Forderungen des Personals nicht bekannt seien, dann ist dies einfach nicht wahr. Die Regierung hat auch Kenntnis von der furchtbaren Teuerung, aber sie unternimmt nichts gegen dieselbe. Will sie aber das nichts tun, dann muß sie das Personal so bezahlen, daß daselbe leben kann. Der Verweis auf die schlechte Verzinsung der Investitionen der Staatsbahnen kann da nicht als stichhaltig er-

scheinen. Seinerzeit wurden mehr als zwei Milliarden Kronen in der Eisenbahnpolitik verwirft und den Aktionären in den Taschen geworfen. Dieser Schuldentitel ist auf ein anderes Konto unserer Staatsschulden umzubuchen, damit das Staatsbahnbudget von dieser ihm gar nicht gehörenden Last befreit werde und dann wird man sehen, daß die Staatsbahnen aktiv sind.

Redner bespricht weiters die jetzt gegebene Lage, erwähnt die Konferenz vom 3. September 1911 und ihre Beschlüsse und schließt seine sehr gediegene und lehrreichen Ausführungen unter drausendem Beifall der Versammelten.

Sekretär Genosse Koranda bringt ein Referat in tschechischer Sprache, welches von der Versammlung mit wiederholtem Beifallstürmen begleitet wurde. Er zog vorerst eine Parallele zwischen der Situation von heute und jener vom Jahre 1905, hob den Kampf um die politische Macht des Proletariats hervor und betonte, daß es nun gilt, die errungene Macht zum Wohl der arbeitenden Klasse auszunützen. Da aber unsere politische Macht noch lange nicht entscheidend sei, müsse durch gewerkschaftliche Kämpfe um so mehr nachgeholfen werden, als die österreichische Regierung unfähig zu sein scheine, aus der Geschichte zu lernen. Auf die Teuerung übergehend, besprach Redner deren Ursachen und markierte in scharfen Konturen die unglückselige österreichische Politik, wobei er die Haltung der Regierung einer schneidenden Kritik unterzog. Er kam dann auf die jetzige Bewegung der Eisenbahner zu sprechen und schloß mit dem Hinweis auf die Notwendigkeit der Einheit aller Eisenbahner in der gewerkschaftlichen Organisation.

Landtagsabgeordneter Genosse Eibersich fand ebenso kräftige wie zutreffende Worte zur Charakterisierung eines „Reichstaates“, der seine Bediensteten hungern läßt.

Gewerkschaftssekretär Genosse Jura konstatierte, daß die Sache der Eisenbahner zugleich auch Sache aller anderen Proletariats sei. Diese erblickten in den Eisenbahnern die Pioniere, welche die Arbeiterklasse zu unterstützen bereit sei.

Reichsratsabgeordneter Genosse Tuzar wünscht namens der tschechoslawischen sozialdemokratischen Abgeordneten und seiner Partei, die Eisenbahner in ihrem Kampf zu unterstützen.

Genosse Eduard Durian sprach für die tschechisch-zentralistische sozialdemokratische Partei. Er versicherte in eindringlichen Worten die Eisenbahner der Unterstützung seiner Partei.

Für den „Reichsbund“ spricht Herr Pawelka, der erklärte, der „Reichsbund“ sympathisiere mit dem Kampf der sozialdemokratischen Eisenbahner und erkläre sich mit deren Vorgehen solidarisch.

Es sprachen noch die Genossen Jananick, Weiner und Sehnal, worauf die in der Reichskonferenz am 3. September angenommene Resolution verlesen und einbellig zur Kenntnis genommen wurde. Um 11 Uhr nachts wurde diese imposante Versammlung geschlossen. Die Besucher zogen scharenweise durch die Gassen und besprachen lebhaft die Dinge, die kommen sollen.

Brerau.

Hier fand am 26. September im großen Brauhausaal eine von den beiden Ortsgruppen der sozialdemokratischen Eisenbahnerorganisation einberufene Eisenbahnerversammlung statt, die von über 1000 Eisenbahnern aller Kategorien besucht war. In der Versammlung kam die tiefgehende Erregung des Gesamtpersonals in gewaltiger Weise zum Ausdruck. Das Referat über die Teuerung und die Eisenbahner erstatteten Genosse Koranda aus Brünn (tschechisch) und Genosse Niehner (deutsch), über die Forderungen und die Bewegung der Eisenbahner referierte Genosse Adolf Müller aus Wien in deutscher und Genosse Kucera vom Lokomotivführerverein in Prag in tschechischer Sprache. In stürmischer Zustimmung erklärten sich die Versammelten bereit, unermüdet den Kampf gegen die Teuerung mit der gesamten Arbeiterklasse zu führen und insbesondere unter allen Umständen um die Erreichung der gestellten Forderungen zu ringen. So groß die Erregung unter den Versammelten war und alle Anwesenden einmütig und energisch die sofortige Erfüllung der Forderungen verlangten, fanden auch die Ausführungen der Referenten einmütige Zustimmung, daß von den Vertrauensmännern vorerst alle Mittel und Wege eingeschlagen werden müssen, die geeignet erscheinen, um durch Verhandlungen zu Erfolgen zu gelangen. Die Versammlung erklärte, mit dem eventuellen Kampf zuzuwarten, bis die Vertrauensmänner der sozialdemokratischen Eisenbahnerorganisation das Signal zum Kampfe geben. Die Versammlung drückte durch Erheben von den Sitzen den Opfern vom 17. September das Beileid aus.

Zu gleicher Zeit tagte in einem anderen Lokal eine Versammlung der deutsch-tschechischnationalen Eisenbahnervereinigungen, an welcher größtenteils die Nordbahnbeamten der Strecke Wien-Wien-Neudorf, die den nationalen Vereinigungen angehören, teilnahmen. Bemerkenswert ist von dieser Versammlung der Umstand, daß seitens der nationalen Abgeordneten Ulrich und Durival der 1. Oktober als Kampftermin genannt wurde, obwohl auch die nationalen Vereinigungen ursprünglich auf eine Aktion im Parlament verwiesen, die mit der Eröffnung des Parlamentes am 6. Oktober einsehen wird. Jedemfalls wollen diese Abgeordneten die Erregung der Eisenbahner dazu benützen, um sich durch den Ausbruch des Kampfes am 1. Oktober der Abstimmung im Parlament zu entziehen.

Groß-Wisternitz bei Olmütz.

Hier wurde am 24. v. M. eine Eisenbahnerversammlung abgehalten, in der Genosse Mautz referierte. Am selben Tage fand eine Eisenbahnerversammlung in Staadung statt. Das Referat in dieser Versammlung erstattete Genosse Koranda.

Eine deutschnationale Irreführung.

Wir lesen in der „Jüdischen Volkszeitung“, daß der bekannte Führer der Jüdischen Reichsbündler, Ingenieur Suske, am Montag früh, als er mit dem Zug 210/W in Jüdischbrunn ankam, Eisenbahnbeamten gegenüber erklärt haben soll, daß auch die sozialdemokratische Gewerkschaft an der Konferenz der Beamten in Wien teilgenommen und an dem Beschlusse, der Regierung ein Ultimatum auf den 30. September zu überreichen, mitgewirkt habe.

Diese Mitteilung ist natürlich unwahr und vollständig aus der Luft gegriffen. Sie verfolgt offenbar den Zweck, die Einheit der Eisenbahner zu stören und durch Irreführung der Mitglieder der Gewerkschaft diese in das Schlepptau der Nationalen zu nehmen.

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

Teuerungsrebeln.

Die Schüsse von Ottakring sind verhallt, und die Opfer der alten österreichischen Regierungsweise sind unter kühlem Regen gebettet. Die große und machtvolle Demonstration der Wiener Arbeiterklasse gegen die Teuerung hat am 17. d. M. einen tragischen Ausgang genommen, zwei Menschenleben und viele, die schmerzhaft verwundet darniederliegen, sind die Blutzugehen für jene Zustände, die in der letzten Zeit immer drückender auf der Arbeiterklasse und dem gesamten bürgerlichen Mittelstand lasten. Die Vorfälle, die sich im Anschlusse an die Demonstrationsversammlung im Wiener Rathaus ereignet haben, verdienen sicherlich mehr als das tiefste Mitleid mit jenen, die der Zufall zu Opfern der Militärsalven und Polizeifädel gemacht hat. Die Erkenntnis wenigstens sollte uns heute allen gemeinsam sein, daß es höchst an der Zeit wäre, daß diese Opfer nicht umsonst gefallen sein sollten. Wien hat eine Revolte gesehen, wie man sie im Zusammenhang mit den Demonstrationen der Arbeiterklasse wohl niemals gekannt hatte. Die Wiener Bevölkerung im allgemeinen ist nicht von der impulsiven Leidenschaft erfüllt, die sich leicht und grundlos zu Taten verleiten läßt, wie man sie an diesem verhängnisvollen Sonntag gesehen hat. Und die Arbeiterklasse vor allem, ist in musterbildender Disziplin geschult, und hat durch ihre Besonnenheit oft genug das gesamte Ausland in Staunen gesetzt.

Man wird also für die außergewöhnlichen Vorfälle dieses Sonntags auch außerordentliche Beweggründe suchen müssen. Daß diese Gründe tief liegen und gleichsam aus einem überfüllten Reservoir an Empörung und Mißstimmung kommen, ist nach der ganzen Sachlage so klar und selbstverständlich, daß darüber wohl kaum gesprochen zu werden braucht. Wie allgemein heute auch die Empfindung ist, daß hier die Schuld der Regierung ein überfülltes Reservoir an Not und Erbitterung bewirkt hat, beweist die Tatsache hinreichend, daß die gesamte, nicht von der österreichischen Regierung bestochene Auslandspresse einmütig deren zaudernde Haltung in der Fleischfrage und die seit Jahren verfolgte Agrarpolitik verurteilt. Es gibt nur eine Meinung unter allen rechtlich Denkenden über das Blutbad von Ottakring: die furchtbare Teuerung, die dem Volke an das Leben geht, hat einen Rindstoss gehäuft, der für die „öffentliche Ruhe und Ordnung“ eine ständige Gefahr ist.

Freilich die Wiener bürgerliche Tagespresse ist anderer Meinung. Was in diesen letzten Tagen an hinterhältiger Bosheit und an Erressen von Arbeiterfeindschaft von den Tintenhüben der bürgerlichen Öffentlichkeit geleistet wurde, das sollte gesammelt und für spätere Zeiten aufbewahrt werden. Freiwillige und bezahlte Schreibknechte der Regierung haben eine wahre Razzia auf die demonstrierende Arbeiterklasse ins Werk gesetzt und überboten sich gegenseitig in Verleumdungen und ordinären Beschimpfungen der Sozialdemokraten, „die allein die blutigen Vorfälle am Gewissen haben“. Ist es noch einigermaßen verständlich, daß Blätter, wie das „Fremdenblatt“ und die „Mittagszeitung“, die als offiziöse Organe die bestellte Pflicht haben, die Regierung ex offio zu verteidigen, alle Verantwortung auf die sozialdemokratische Partei und deren Vertrauensmänner überwälzen, so erscheint die Haltung jener Presse in einem noch wesentlich anderen Lichte, deren Parteien, die sie nach außen vertritt, eifrig bemüht sind, die Arbeiter für sich zu gewinnen. Als Dokumente der Schande werden die geifernden Auslassungen aufbewahrt werden müssen, die die letzten Tage hindurch, Tag für Tag, von der „Reichspost“ und der „Österr. Rundschau“ gegen die Arbeiter und deren Vertrauensleute ausgespielt worden sind. Niemals ist die durch die Not bewirkte Verzweiflung der Bevölkerung so schamlos verhöhnt worden, als wie das durch die „Reichspost“-Behauptungen geschah, die blutigen Vorfälle in Wien seien lediglich ein von der sozialdemokratischen Partei bewirkter und mit Absicht ins Werk gesetzter Aufstand. Womöglich ärger noch schmeimte sich das deutschnationale Hauptorgan, die „Österr. Rundschau“, aus, die es bedauerte, daß die Staatsgewalt „eine unerhörte Langmut den sozialdemokratischen Demonstranten gegenüber an den Tag gelegt habe, so daß nur ein Loter zu verzeichnen sei“. Was die nationale und christlichsoziale Presse nach den blutigen Vorfällen in Wien geleistet, ist ein so scharfer Beweis für den giftgeschwollenen Haß, der in diesen Kreisen gegen die Sache der Arbeiterklasse genährt wird, daß die Erkenntnis von der zunehmenden Verschärfung des Klassenkampfes unter der Arbeiterklasse nur gewinnen kann.

Für die furchtbare Tragik, die in den Ereignissen des vorletzten Sonntags liegt, ist ein Vorfälle, der sich am Ring anlässlich der Demonstration abspielte, bezeichnend. Eine alte Frau, die sah, wie ein Vertrauensmann die aufgeregten Gemüter beruhigen wollte, sagte abwehrend zu diesem: „Lassen Sie doch die Leute, was soll man denn machen, wenn das Kilo Zucker mehr als eine Krone kostet!“ Die, die in diesen Tagen so eifrig nach den Schulbigen fahnden und denen der Appell an die Waffengewalt eine Herzenssache geworden ist, könnten aus den schlichten Worten dieser Frau aus dem Volke viel lernen. In ihnen offenbart sich der Zustand der Volksseele und die ganze Stimmung, von der die Massen beherrscht werden, kommt darin zum Ausdruck. Die furchtbare Teuerung von heute und

die Wohnungsnot, wie sie gerade in Wien um sich gegriffen hat, haben einen Druck erzeugt, der nicht mehr länger mit ruhigem Blut ertragen werden kann, der bewirkt hat, daß eine Gärung wie ein Fäulnis die Massen erfüllt. Was in den letzten Wochen nur an Nachrichten aus Wien über Delogierungen und Obdachlosigkeit in den Zeitungen auftauchte, und die Fälle von Verzweiflungsakten, die sich zuweilen an diese Zustände knüpften, das ist so reichhaltig, daß man es sammeln müßte, um eine Chronik des nackten Gelends den Herrschenden zu präsentieren. Daß unter der fortschreitenden Teuerung aber auch die Ernährung und die gesamte Lebenshaltung jener ganz empfindlich gelitten hat, die noch das Glück vor den gänzlich Deklassierten voraus haben, Beschäftigung und ein Obdach zu besitzen, unterliegt bei dem Hochdruck aller Preise keinem Zweifel.

Wohin solche Verhältnisse führen müssen, wenn alle Mittel, die bisher dagegen ergriffen wurden, versagen, das lehrt selbst die Erfahrung aller Zeiten. Das alte Schiller-Wort tritt hier zuweilen nur zu leicht in seine Rechte, wonach der Gedrückte sich außerhalb aller staatlichen Ordnung stellt und blindlings seine Handlungen vom Gefühle des Hasses bestimmen läßt. So waren die Teuerungsevolutions dieses Wiener Sonntags Mitte einer Verzweiflung, bei denen die Vernunft aufgehört hatte, zweckmäßig die Taten dieser gedrückten Menschen zu leiten und zu bestimmen. Und deshalb auch ist die Frage nach der Logik von Handlungen, wie sie diese Vorfälle gezeitigt haben, deplaciert. Es mag ja sein, daß auch die, denen der bittere Ingrimm und die verhaltene Wut darüber, daß sie inmitten einer Gesellschaft und einer Stadt des Reichtums und des Ueberflusses hungern müssen, irgendein Wurfgeschloß in die Hand drückte, bei kühler Ueberlegung davon zu überzeugen sind, daß das Fleisch und die Kartoffeln nicht billiger werden, wenn man Fenster zertrümmert und andere Werte zerstört. Aber seit wann werden Akte der Verzweiflung von einem zweckbewußten klaren Willen bestimmt? Ist nicht vielmehr der Affekt der Ausbruch einer von allen sittlichen Hemmungen losgelösten Stimmung, die keine Tragweite ermittelt und sich über alle äußeren Schranken hinwegsetzt? Alle Tragik, die in den Ereignissen menschlicher Geschichte seit jeher liegt, entbehrt der Logik, wenn sie mit dem Maßstab jener gemessen wird, an deren Lebensschicksal noch nie die blinde Verzweiflung herantrat.

Der blutige Sonntag von Wien ist vorüber, aber was seinen realen Untergrund, der die bedauerlichen Geschehnisse menschlich begreiflich macht, nicht zwischen läßt, ist die Tatsache, daß es draußen in den Provinzen weiter gärt. Tag für Tag unterrichten uns die Meldungen der Tagespresse davon, daß die Preise von irgendeinem zum Leben unentbehrlichen Artikel neuerlich gestiegen sind, und daß gleichzeitig die Kumbungen in den Kreisen der Bevölkerung immer mehr an bewegten Charakter gewinnen. Wir stehen vor dem Beginn einer Jahreszeit, die schon zu normalen Zeiten von den Armen hart empfunden wird. Und die allgemeine Steigerung in den Preisen hat noch lange nicht ihre Grenze erreicht und wirkt mit unheimlicher Schärfe weiter. Das sind in der Tat Aussichten, unter denen sich der ernste, volkswirtschaftliche Betrachter schwer für eine Prognose für die nächste Zukunft wird entschließen können. Aber der Empfindung wird sich kaum jemand zu entziehen vermögen, daß die bürgerliche Gesellschaft von Klassenkämpfen schwerster Art durchschüttelt wird. Es ist eine Phase schwerer Komplikationen, in der sich die soziale Entwicklung befindet. Schwere und harte Aufgaben wird die Arbeiterklasse zu lösen haben, und niemals noch hat vielleicht eine Zeit so viel Kraft und Klugheit von ihr gefordert als die Zukunft, der wir auf steinigten Pfaden entgegenzueilen!

„Freifahrtsscheine nach Argentinien.“ Ein amtlicher Erlaß, der zu einer Satire wird.

Um den Bezug von billigen Lebensmitteln für das Personal der k. k. Staatsbahnen zu erleichtern, hat das hohe k. k. Eisenbahnministerium an die Staatsbahndirektionen folgenden Dienstbefehl zur Kenntnisnahme an alle Dienststellen erlassen:

K. k. Staatsbahndirektion Innsbruck.
Begünstigungen für den Bezug
von Lebensmitteln
Z. 709/II-1. Am 18. September 1911.

Dienstbefehl. An alle Dienststellen!

In der Absicht, den Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen angesichts der herrschenden Teuerung den Bezug von Lebensmitteln noch weiter zu erleichtern, hat das Eisenbahnministerium mit Erlaß vom 14. September 1911, Z. 41.744/6 a, verfügt, daß jeder Bedienstete ausnahmsweise im laufenden Jahr eine Lebensmittelfreifahrt bis zum Maximalgewicht von 500 Kilogramm auf den österreichischen Staatsbahnen und, insoweit im einzelnen Fall nicht etwa Bestimmungen der einschlägigen Betriebsverträge entgegenstehen, auch auf den im Staatsbetrieb stehenden Privatbahnen freifahrtbezogen darf.

Die für diese Transporte zur Verwendung gelangenden grünen Frachtbrieife müssen am Kopf der Vorderseite den handschriftlichen Vermerk „Freifahrt bis 500 Kilogramm“, dem Stempel der unmittelbar vorgesetzten Dienststelle und die Unterschrift des Dienstvorstandes oder seines Stellvertreters tragen.

Bezüglich Hintanhaltung einer wiederholten Inanspruchnahme der Begünstigung ist über die Ausstellung solcher Frachtbrieife bei den einzelnen Dienststellen eine genaue Evidenz zu führen.

Die sonstigen auf die Frachtberechnung nicht bezug habenden Bestimmungen der Instruktion Nr. V, IV, Teil, wie

zum Beispiel jene über die Bezugs- und Versandberechtigung, die Nachweisung der beförderten Sendungen, werden durch vorstehendes nicht berührt.

Das unterstehende Personal ist hierbon umgehend nachweislich zu verständigen. Für die künftige Hintanhaltung von Mißbräuchen dieser Begünstigung ist im eigenen Wirkungskreis Vorkehrung zu treffen.

Der k. k. Staatsbahndirektor:
f. d. Bergmeister m. p.

Begünstigungen für den Bezug
von Lebensmitteln
Z. 709/II-1. Am 18. September 1911.
Termin: 23. September 1911.

Dienstbefehl.

An alle Dienststellen, mit Ausnahme der k. k. Bahnbetriebsämter Witten und Salzburg, der kommerziellen Vertretungen Innsbruck und Bogen sowie der k. k. Material-, Magazin-, Werkstätten- und Heizhausleitung in Salzburg.

Das k. k. Eisenbahnministerium hat mit Erlaß vom 14. September 1911, Z. 41.744/6 a eröffnet, daß im Falle eines nachweisbaren Bedarfs die Lebensmittelfreifahrtsscheine ausnahmsweise und bis auf Widerruf außer für den festgesetzten Einkaufsort noch für einen zweiten, eventuell auch in anderer Richtung gelegenen Orte ausgestellt werden dürfen, wenn sich die Marktpreise des letzteren Ortes in Ansehung einzelner, wesentlich in Betracht kommender Lebensmittel günstiger stellen sollten.

Eine Vermehrung der festgesetzten monatlichen zwei Fahrten darf hierbei jedoch nicht eintreten.

Das k. k. Eisenbahnministerium erhält hiermit den Auftrag, mit dem unterstehenden Personal sofort, das Einberufen zu pflegen und auf Grund dessen zuverlässig bis längstens 23. d. M. zu berichten, ob der bisher festgesetzte Einkaufsort als solcher beibehalten werden soll oder für die Zukunft ein anderer gewünscht wird, ferner, ob und welche weitere Station mit Rücksicht auf die wesentlich günstigeren Marktpreise einzelner wichtiger Lebensmittel daselbst als zweiter Einkaufsort zu bestimmen wäre.

Diese beiden Anträge sind ausreichend zu begründen und sind insbesondere jene Umstände, welche die Bestimmung des zweiten Einkaufsortes als wünschenswert erscheinen lassen, durch vergleichsweise Angabe der Marktpreise genau nachzuweisen.

Der k. k. Staatsbahndirektor:
f. d. Bergmeister m. p.

Ueberrascht von der väterlichen Fürsorge haben die Bediensteten das offene Geständnis des k. k. Eisenbahnministeriums wegen der allgemeinen Teuerung sämtlicher Lebensmittel zur Kenntnis genommen. Doch so aufrichtig und ehrlich auch die erweiterte Begünstigung zum Bezug von Lebensmitteln gemeint sein mag, so dürfte diese für den größten Teil der Bediensteten sehr wenig Vorteil bringen. Dieser Dienstbefehl ist gut um 10 Jahre zu spät gekommen. Wo und wieviel Bedienstete sind heute in der glücklichen Lage, sich ein Quantum von 500 Kilogramm Lebensmitteln auf einmal zu beschaffen? Ein Beispiel: Vor 10 Jahren, wo der Preis der Kartoffeln per Kilo 5 S. war, da war es noch für manchen Bediensteten möglich, sich 500 Kilogramm Kartoffeln anzukaufen. Heute, wo der Marktpreis der Kartoffeln 16 bis 20 S. per Kilogramm beträgt, dürfte es wohl nur wenige Glückliche geben, die 80 bis 100 Kr. auf einmal für eine Kartoffelsendung ausgeben können. Und so wie es sich mit den Kartoffeln verhält, so ist es mit sämtlichen Lebensmitteln.

Dazu ist die Lebensmittelteuerung eine allgemeine. Alle Schichten der Bevölkerung und alle Länder sind daran beteiligt. Wo ist jenes Paradies innerhalb der Grenzen der österreichischen Monarchie, wo man heute noch billiges Fleisch, Mehl, Kartoffeln, Butter u. s. w. erhalten kann? Selbst in den fruchtbarsten Gegenden Österreichs sind die Lebensmittelpreise rapid in die Höhe getrieben worden, und das werktätige Volk hat hier wie dort unter der Teuerung zu leiden. Die weitestgehenden Begünstigungen haben keinen Wert, wenn die Bediensteten nicht mehr die Mittel dazu haben, um Einkäufe im größeren zu besorgen.

In richtiger Erkenntnis des praktischen Wertes dieses Dienstbefehls der k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck haben sich die Vertrauensmänner des Personals in Feldkirch, einer ergangenen Weisung folgend, zu einer Sitzung zusammengefunden, wo folgende Anträge beraten und einstimmig angenommen wurden:

Antrag der Vertrauensmänner.

Die gefertigten Vertrauensmänner des gesamten Personals des Reichsbahns und der Reichsbahnen haben zu dem Erlaß des hohen k. k. Eisenbahnministeriums vom 14. September 1911, Z. 41.744/6 a, verfügten Bestimmungen betreffend die Gewährung von Lebensmittelfreifahrtsscheinen an Orten mit günstigeren Marktpreisen — im Namen des Personals und im Einberufen mit demselben — folgendes zu beantragen: Ein hohes k. k. Eisenbahnministerium möge im Einberufen mit der hohen k. k. Regierung Lebensmittelfreifahrtsscheine nach folgenden Orten ausstellen:

Windau (Böhmen), Zürich (Schweiz), Belgrad (Serbien), Warschau (Rußland) und Buenos Aires (Argentinien).

Bezüglich der Freifahrt von Lebensmittelsendungen bis zum Höchstgewicht von 500 Kilogramm erlauben sich die gefertigten den Antrag zu stellen, daß diese Begünstigung bis zu den obenangeführten Stationen, für welche Freifahrtsscheine ausgestellt werden sollen, Gültigkeit erhalten.

Außer dem Vermerk „Freifahrt bis zu 500 Kilogramm“ am Kopfe des grünen Frachtbrieifes soll mittels Stampfsteins der Vermerk „Zollfrei und Einfuhr gestattet“ aufgestempelt werden.

Zur Begründung dieser Anträge erlauben sich die gefertigten folgendes anzuführen:

Im Inland sind die Marktpreise für Lebensmittel im allgemeinen nicht so großen Schwankungen unterworfen, so daß es sich rentieren würde, daß beispielsweise die Bediensteten von Prag in Borsberg, jene von Feldkirch dagegen in Böhmen den Bedarf an Artikeln des täglichen Hausbrauchs decken könnten.

In den obenangeführten Orten jedoch gestalten sich die Marktpreise bis zu 100 Prozent niedriger als hierzulande.

Auf dem Belgrader Markt notieren die Viehpreise — gering geschätzt — zwischen 70 und 150 Prozent niedriger als in Tirol und Borsberg. In Warschau notieren die Getreidepreise weit unter den österreichischen und ungarischen; es dürfte sich daher beim Bezug von Getreide aus Rußland mindestens eine

20. bis 80prozentige Ersparnis erzielen lassen.

Bezüglich des Einkaufes von gefrorenem Fleisch in Buenos Aires lassen sich noch größte Ersparnisse machen.

Nach den Angaben des Londoner Marktes, auf welchem das Kilogramm gefrorenes Fleisch mit 72 bis 92 S. bezahlt wird, im Vergleich mit den hiesigen Fleischpreisen und in Berücksichtigung der Tatsache, daß die Kosten des Transportes für den weiten Weg nach Rußland in den Londoner Fleischpreisen inbegriffen sind — was bei Freifahrt entfiel — ließe sich beim Import von argentinischem Fleisch für die Bediensteten in Österreich eine Ersparnis erzielen, die ohne Heberdreibung bis zu 200 Prozent betragen würde.

Die beiden Orte Zürich und Windau kämen endlich für den Einkauf von Kaffee, Zucker, Schokolade, Kakao, Süßfrüchte, Petroleum, Seife und Mehl in Betracht.

Nur beispielsweise sei angeführt: Der Preis eines Kilogramm Zuckers beträgt in Zürich nach Angabe von Preisurkunden für den Detailverkauf Ende August 1911 54 Centimes, während in Feldkirch daselbe Quantum Zucker aus derselben Probenanz mit Kr. 1.08 zu bezahlen ist, also eine Differenz von mehr als 100 Prozent. Ähnlich, wenn auch nicht in dem Maße, sind die Differenzen der Einkaufspreise bei den anderen Artikeln des täglichen Haushaltes.

Aus dem Angeführten, das natürlich an der Hand offizieller Marktberichte aus den angegebenen Orten sowie aus den Stillschichten derselben leicht kontrolliert werden kann, ergibt sich, daß bei Stattgebung des Antrages den Eisenbahnbediensteten tatsächlich die Möglichkeit gegeben wäre, billiger einzukaufen zu können, als sie es derzeit in der Lage sind.

Dadurch wäre auch der herrschenden Teuerung für die Eisenbahnbediensteten ein wirksamer Riegel vorgeschoben, ein großer Teil der Eisenbahnbediensteten, insbesondere der niedrigen Kategorien, die sich seit Jahren schon mit ihren Familien nicht mehr satt zu essen vermögen, käme in die Lage, wieder gesunde und kräftige Nahrung zu sich nehmen zu können.

Damit glauben die Antragsteller den Antrag hinreichend begründet zu haben, um so mehr, als die herrschende Teuerung von einer k. k. nicht nur zugegeben, sondern auch speziell hervor gehoben wird.

Sollte aus irgendwelchen politischen oder staatsrechtlichen Gründen diesem Antrag nicht Folge gegeben werden können, dann erlauben sich die Gefertigten daran zu erinnern, daß das Personal in Borsberg schon vor vielen Jahren einen 20prozentigen Teuerungsbetrag bekommen hatte, der ihnen in der Folge genommen worden ist.

Die Gefertigten würden daher die Reaktivierung des Teuerungsbetrages in einem Prozentfuß beantragen, der dem Steigen der Lebensmittelpreise seit der Zeit der Aufhebung des alten Teuerungsbetrages entspricht, damit sie sich wieder so viel Lebensmittel kaufen können, als sie sich mit ihrem Einkommen vor Jahren kaufen konnten.

Feldkirch, am 21. September 1911.

Den Unbeteiligten dürfte es vielleicht schwer werden, herauszufinden, welches von den Schriftstücken die Satire ist. Die Anträge, die die Vertrauensmänner des Personals, der dienstlichen Weisung folgend, nach bestem Wissen und auf Grund sachlicher Kenntnis formuliert dem Eisenbahnministerium unterbreitet haben, sicherlich nicht. Das von der Staatsbahndirektion Innsbruck im Auftrage des k. k. Eisenbahnministeriums ergangene Schriftstück soll es aber auch nicht sein. Wenigstens nicht von „Amts wegen“. Denn eine k. k. vorgesetzte Behörde will „feierlich-ernst“ genommen werden. Sie macht keine Witze. Daher ist die Moral von der Geschichte die: Die Eingabe, die unsere Genossen der tatsächlichen Wirklichkeit entsprechend gemacht haben, beweist mit aller Schärfe, daß eine Satire dann entsteht, wenn St. Bureaukratismus anher Er-lasse selbst und glaubt, damit der Teuerung abzu-helfen.

Die Betriebszustände bei der Lokalbahn Wien-Baden.

Ein Wink für die k. k. Generalinspektion.

Die Klagen, wie es auf dieser Bahn, die sich äußerlich so nett repräsentiert, zugeht, hören nicht auf. So werden wir diesmal auf Dinge, die auch das reisende Publikum interessieren, auf die Betriebsweise und die Sicherheitszustände bei dieser Bahn, aufmerksam gemacht. Zunächst die Schulung des Personals ist standlos. Die neu aufgenommenen Kondukteure finden keine Zeit, die bestehenden Vorschriften und Instruktionen zu studieren und den Dienst praktisch zu erlernen. Sie werden nach einigen Probefahrten schon zum selbständigen Dienst eingeteilt, weil die unfähige Betriebsleitung der Meinung ist, die Einschulung koste Geld und schließlich kann der Mann durch die diversen sich ergebenden Anstände und die darauffolgenden Strafen lernen. Dies hat den Vorteil, daß eine solche Schulung nicht auf Kosten der Bahn, sondern auf Kosten des Bediensteten und des reisenden Publikums geht.

Beim Dampftrieb wieder fehlt ein geeigneter im Verkehrsdienste routinierter und nützt er n e r Instruktor, daher die für das reisende Publikum höchst unangenehme Hemmung des Personenverkehrs durch den Lastungsverkehr. Auch dem Stationspersonal fehlt die Schulung und die Praxis. Welch unangenehmen, ja lächerlichen Eindruck macht das planlose Herumspringen und Herumschreien des den Verkehrsdienst versehenen Beamten oder Expedienten, weil er nicht instande ist, ruhig und zielbewußt zu disponieren. Und ist es ein Wunder? Man nimmt einen Aspiranten auf und gibt ihn einer Station zur Einschulung. In dieser Station aber kann der Aspirant die nötigen Kenntnisse sich nicht aneignen, weil dem Vorstand derselben entweder selbst die nötige Praxis fehlt oder derselbe infolge der unzulänglichen Stationsbesetzung derart dienlich in Anspruch genommen ist, daß ihm zur Schulung seines Aspiranten keine Zeit übrig bleibt. Nach kurzer Zeit zwingt man den vom Verkehrsdienst nur wenig Ahnung habenden Aspiranten zur Ablegung der Prüfung, die selbstverständlich auch dementsprechend ausfällt und vollkommen wertlos ist, weil seit dem Tode des Inspektors Rudernatsch heute die Prüfungen abnehmen, die im Verkehrsdienst

auch nicht mehr Praxis und Erfahrung aufweisen können als irgend ein Stationswärter, und ihre Unwissenheit bloß durch Arroganz sowie wüsten und rohes Schimpfen zu bemänteln verstehen. Das geniert aber die Direktion blutwenig. Der Aspirant hat eine sogenannte Verkehrsprüfung abgelegt und wird zur selbständigen Ausübung des Verkehrsdienstes autorisiert, ob er etwas kann oder nicht. Er wird einfach gebraucht, weil wieder einer befreundet hat oder davongelaufen ist, um einen besseren Posten anzutreten.

Und wer leidet unter diesen Zuständen? Doch nur das reisende Publikum. Dazu kommt noch die immer steigende Unzufriedenheit des Personals infolge der miserablen Bezahlung, der unmenschlichen Ausnutzung seiner Kräfte und der flabenartigen Behandlung seitens eines durch den Betriebsleiter protegierten Individuums. Die Direktion bemüht sich nämlich, das am Hungertuch nagende und unter der übermäßigen Arbeitslast seufzende Personal in steter Aufregung zu erhalten. Zu diesem Zweck haust bei der Wiener Lokalbahn ein sogenannter Verkehrskontrollor namens Franz Kuglsberger, ein für den exekutiven Verkehrsdienst vollkommen unbrauchbarer Mensch. Schon sein Extérieur wirkt aufreizend. Es ist Tatsache, daß dieser Mann sowohl im Dienste als auch außer Dienst wiederholt betrunken angetroffen wurde; und einem solchen Menschen ist das Personal ausgeliefert. Auch die Sicherheit des Betriebes und mithin das Leben des reisenden Publikums ist durch einen solchen Menschen arg gefährdet. Er bringt durch seine unsinnigen Schikanen und wüsten Beschimpfungen das Personal in Aufregung, lenkt dessen Aufmerksamkeit vom verantwortungsvollen Dienst ab und trifft Anordnungen, die das Personal nur verwirren. Anstände will er unter allen Umständen finden, nachdem aber das Personal bemüht ist, Anstände zu vermeiden, so erdichtet er solche oder bringt Nichtigkeiten, die bei anderen Bahnen als Folge des Massenverkehrs gar nicht beachtet werden und mit der Sicherheit des Betriebes gar nichts zu tun haben, aufgebauscht zur Anzeige. Dadurch wurde schon so manchem armen Teufel eine für ihn empfindliche Geldbuße auferlegt. Daß der Bedienstete durch solche unnütze Schikanen stets in gereizter Stimmung sich befindet, wodurch auch das reisende Publikum schuldlos in Mitleidenschaft gezogen wird, ist begreiflich.

Unter diesen skandalösen Zuständen werden aber sowohl das Publikum wie auch die Bediensteten so lange leiden, bis eine humane und einsichtsvolle Leitung kommt. Auch einige Gehilfen stehen dem Herrn Kontrollor zur Verfügung. Auf diese werden wir aber später zurückkommen. Vorläufig legen wir dem k. k. Eisenbahnministerium dringend nahe, sich um die Zustände bei dieser sich Eisenbahn nennenden „Elektrischen“ endlich einmal zu kümmern, sich aber von den Herren Direktor Wagner, Inspektor Bölich und Kontrollor Kuglsberger nichts vorplauschen zu lassen und auf die Entfernung des zum Dienst unfähigen, für die Sicherheit des Betriebes eine Gefahr bildenden Verkehrskontrollors zu dringen.

Und warum kann das Personal, das den verantwortungsvollen, aufreibenden Dienst versieht und die eigentliche Stütze des Unternehmens bildet, keine Erhöhung seiner miserablen Gehalte erreichen? Weil einige Herren zu viel brauchen! Ein Assistent der Lokalbahn zum Beispiel hat um 1000 Kr. jährlich weniger Einkommen als ein Assistent der Spangbahn und hat hierfür mindestens zehnmal soviel Dienst zu machen wie ein Spangbahnbeamter. Der Direktor, Betriebsleiter und Verkehrskontrollor dagegen beziehen hohe Gehälter, rechnen sich außerdem ausgiebige Diäten und teilen sich den Dienst so gemächlich als nur möglich ein. Nach vorhandenen Aufzeichnungen macht der Herr Verkehrskontrollor Kuglsberger zum Beispiel täglich nur vier bis sechs Stunden Dienst. Wo, weiß man selten; er wurde während dieser Zeit wiederholt beim Feurigen, im Gasthaus oder bei Privateinkäufen getroffen. Hat er doch selbst erzählt, daß er zum Gabelstift nach Baden oder nach Wien auf ein gutes Gollasch fährt, wenn er einen öden Wagen fühlt. Er kann es ja tun, ihn kontrolliert niemand und Diäten rechnet er sich doch. Für eine solche Dienstleistung, die nicht einmal annähernd seinem Gehalt entspricht, rechnet sich dieser Herr noch 120 bis 150 Kr. monatlich Diäten. Und daß Herr Kuglsberger mit seiner Diätenschieberei nicht vereinzelt dasteht, hat er doch im Gasthaus selbst erzählt. Darüber aber nächstens. Wir werden uns über die Zustände bei der Wiener Lokalbahn nunmehr eingehender interessieren und in diesen Augenblick ordentlich hineinleuchten.

Strafjustiz bei der Staatsbahndirektion Wien.

Unter der Aera des Herrn Kolisko scheint bei der Wiener Staatsbahndirektion ein Disziplinarhystem gegen die Bediensteten Platz greifen zu wollen, das recht lebhaft an ein russisches Gouvernement erinnert. Herr Kolisko sorgt auf seine Art recht wader mit, die bestehende Erregung unter dem Staatsbahnpersonal noch steigern zu helfen. Dem Eisenbahnministerium wollen wir heute einige Fälle unterbreiten, über die es allen Grund hätte, dem Herrn Kolisko nahezu legen, daß auf solche Weise das „gute Einvernehmen“ wirklich nicht gefördert wird.

Im Monat November des Jahres 1909 fuhr mit Güterzug Nr. 197 von Penzing nach St. Pölten der Kondukteur Sinkowitsch im Dienste als Zugführer. Wie jeder Zugbegleiter weiß und auch die Staatsbahndirektion wissen muß, ist ein Zugführer der Westbahnstraße nicht zum Faulenzen da, sondern wenn er seine Arbeit ohne Manipulanten bewältigen will, so muß er mit Kopf und Händen, ohne Rücksicht, was auf der Strecke vorgeht, rasch arbeiten und diese Arbeit nur während der Fahrt machen. Bei der Ankunft muß er in manchen Stationen, statt die Weisungen vom diensthabenden Beamten entgegenzunehmen, noch diesen suchen. Instruktionsgemäß hat der diensthabende Beamte bei der Einfahrt der Züge am Platze zu sein, um dem Zugführer nicht nur die Weisung über das mitgehende

Brutto zu geben, sondern sich ebenfalls zu überzeugen, ob auch der Zug als ganzer in der Station eingetroffen ist. Um so mehr hätte der Beamte bei diesem Zuge diese Vorschrift beachten müssen, weil ihm das Liegenbleiben dieses Zuges auf der Strecke nicht unbekannt geblieben ist. Der Zugführer dieses Zuges war gerade ein Pechvogel, daß zu seinen vielen Arbeiten während der Fahrt die Schiebelokomotive untauglich geworden ist, wodurch die Trennung des Zuges bewirkt wurde. Und so fuhr der Zug nur mit einer Hälfte in die Station Preßbaum ein. Wie gewöhnlich, war auch diesmal kein Beamter zu sehen. Der Zugführer konnte nun nichts anderes tun, als sich für den Vershub vorbereiten, wie das immer in den kurz bemessenen Aufenthaltszeiten geschieht. Leider blieben die Bremsen nicht angezogen, daher entrollte der in der Station zum Vershubzweck ausgehängte Teil, nachdem die Station im Gefälle liegt, mit einer solchen Geschwindigkeit, daß ein Aufhalten unmöglich war und dadurch der Zusammenstoß auf der Strecke herbeigeführt worden ist. Wegen dieses Unglücks wurde Sinkowitsch beim Bezirksgericht angeklagt, jedoch freigesprochen, weil ja er bei seinem besten Willen dieses Unglück hatte nicht verhindern können.

Trotz des gerichtlichen Freispruches wurde gegen Sinkowitsch über Antrag des Staatsbahndirektors das Disziplinarverfahren eingeleitet und er auch mit einem Verweis bestraft.

Sinkowitsch konnte wegen dieser Disziplinarstrafe nicht zum Oberkondukteur ernannt werden, obwohl er schon vor dem Disziplinarverfahren hätte ernannt werden müssen, wenn nicht das Bahnbetriebsamt Wien I die für die Ernennung fehlenden drei Monate Zugführerdienst durch Versehen in Abzug gebracht hätte. Und so befindet sich Sinkowitsch heute noch in der Gehaltsstufe von 1200 Kr., statt einer solchen von 1400 Kr. mit dem entsprechenden Quartiergeld.

Ein Oberkondukteur, Franz Cervenka, kam in Tulln an, um von dort einen Güterzug weiterzuführen. Tulln ist eine Uebergangsstation, wo die Zugführer die dem Zuge beigegebenen Wagen zur Berechnung des Bruttos aufschreiben und auch instruktionsgemäß die Waggons auf die Betriebssicherheit prüfen müssen, weil man sie sonst für eventuelle Abgänge und Verladungsfelder verantwortlich und strafbar macht. Die Ausführung dieser Dienstesobliegenheiten waren dem diensthabenden Beamten nicht angenehm und er scherte in barischem Tone den Zugführer, welcher bestrebt war, seinen Dienst in Ordnung zu versehen, zusammen. Ob dieser ungerechten Zurechtweisung konnte sich der Zugführer bei diesem rohen Beamten natürlich nicht bedanken, sondern erwiderte ihm entsprechend der ungebührlichen Äußerung. Für die Rohheit, die der Beamte an Cervenka begangen hat, wurde nicht der Beamte in Untersuchung gezogen, aber über Cervenka wurde das Disziplinarverfahren eingeleitet, welcher jedoch mit nachstehendem Disziplinarerkenntnis freigesprochen wurde:

k. k. Staatsbahndirektion Wien.

Zahl 9-II/188.

An den

Oberkondukteur Herrn Franz Cervenka,

Wien.

Disziplinarerkenntnis.

Auf Grund des gegen Sie durchgeführten Disziplinarverfahrens hat die Disziplinarcommission in Wien in der Sitzung am 21. Dezember 1910 erkannt:

Sie werden von der Beschuldigung, dadurch ein Dienstvergehen nach § 95 der Dienstordnung begangen zu haben, daß Sie sich am 29. Oktober 1910 gegenüber dem in der Station Tulln diensthabenden Verkehrsbeamten in Gegenwart anderer Bediensteter ungebührlich und diskriminierend benahmen, losgesprochen.

Gründe:

Die Disziplinarcommission konnte in Ihrem strafwürdigen Verhalten kein nach § 95 der Dienstordnung zu ahndendes Vergehen erblicken.

Da ich dieses Erkenntnis für verfehlt erachte, finde ich, demselben im Sinne des § 114 der Dienstordnung die Bestätigung zu versagen und wird demnach das Erkenntnis im Sinne des § 115 der Dienstordnung dem Disziplinarhof zur Entscheidung vorgelegt.

Der k. k. Staatsbahndirektor: Kolisko.

Wenn jemand einmal angeklagt wird, so soll er nach dem Prinzip des Kolisko auch verurteilt werden. Man könnte über die Fehlurteile ganze Bücher für die Nachwelt als Erinnerung an den Staatsbahndirektor Kolisko schreiben, aber wir greifen nur einige Beispiele heraus.

Kondukteur Wallo stand seinerzeit vor seiner Ueberweisung zum Magazinsdiener als Kondukteur am Westbahnhof in Verwendung, wurde aber infolge seiner Krankheit für diesen Posten sowie für jeden anderen untuglich befunden. Ein diesbezügliches Gutachten wurde auch durch Herrn Dr. Epstein der Direktion vorgelegt, nachdem aber Wallo durch eine gewisse Zeit nicht dienstfähig geworden war, wurde er zum Chefarzt Dr. Renner beordert und dann trotz anderen ärztlichen Zeugnissen, in welchen die Krankheit genau bezeichnet war, vom Chefarzt Dr. Jodisch ohne genaue Untersuchung für dienstfähig erklärt. Infolge dieser Erklärung wurde Wallo zum sofortigen Dienstantritt aufgefordert und vom Krankenstand abgeschrieben. Er kam aber dieser Aufforderung nicht nach, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil er ihr nicht nachkommen konnte. Er wurde nun über Antrag des Kolisko in Disziplinaruntersuchung gezogen und auch mit nachstehendem Strafkenntnis bestraft:

k. k. Staatsbahndirektion Wien.

Zahl 9-37.

An den

Magazinsdiener Leopold Wallo,

Wien.

Disziplinarerkenntnis.

Auf Grund des gegen Sie durchgeführten Disziplinarverfahrens hat die Disziplinarcommission in Wien in der Sitzung am 22. September 1910 erkannt:

Sie sind schuldig, dadurch Ihre Dienstpflichten verfehlt und Ihre amtliche Vertrauenswürdigkeit im Sinne des § 95 der Dienstordnung beeinträchtigt zu haben, daß Sie, entgegen den Bestimmungen der §§ 18 und 21 der Dienst-

ordnung, dem Ihnen am 23. Mai 1910 erteilten dienstlichen Auftrage, sich zur Feststellung eines von Ihnen behaupteten Leidens in das Spital zu begeben, beharrlich nicht nachkamen.

Sie sind deshalb mit strafweiser Verweisung im Dienste in gleicher Eigenschaft an einen anderen Dienort mit gleicher Besoldung zu bestrafen.

Gründe:

Das Erkenntnis gründet sich auf Ihre Geständnis, Sie haben nicht nur zugegeben, dem dienstlichen Auftrage, sich ins Spital zwecks Feststellung Ihres Leidens zu begeben, bisher nachgekommen zu sein, sondern auch erklärt, einen derartigen Auftrag in der Folge ebenso wie bisher nicht zu befolgen. Die Disziplinarcommission vertritt den Standpunkt, daß bei der gegebenen Sachlage der Ihnen erteilte Auftrag in formeller und materieller Hinsicht voll und ganz gerechtfertigt war und Ihre Verhättnisse eine Disziplinwidrigkeit bedeuete.

Beim Strafausmaß wurde als mildernd oder erschwerend nichts angenommen.

Dieses Erkenntnis finde ich im Sinne des § 114 der Dienstordnung zu bestätigen zc. zc.

Der k. k. Staatsbahndirektor: Kolisko.

Bis jetzt hat kein Staatsbahndirektor den Muf aufgebracht, über einen Bediensteten, der im Krankenstand geführt wurde und wirklich auch krank war, eine Disziplinaruntersuchung einzuleiten. Wer kann einen Bediensteten in das Spital zwingen? Dieses Recht steht weder dem Bahnarzt noch weniger einer Staatsbahndirektion zu. Wallo wurde durch drei Autoritäten mit beglaubigtem Behandlungsschein als krank anerkannt, dessen ungeachtet fand ihn Dr. Jodisch für gesund und die Disziplinarcommission für schuldig, und Kolisko scheute sich nicht, dieses Urteil zu bestätigen und dem Kranken noch obendrauf die Bezüge zu sperren!

Der Bahnarzt Dr. Epstein, weil er was verstanden hat, blieb ohne Protektion nur Bahnarzt, dagegen Dr. Jodisch, welcher sogar nach Erklärung des Herrn Professors Frisch diese Erkrankung mit Leichtigkeit hätte finden müssen, wurde Chefarzt. Darüber soll doch noch der Krankenkassenausschuß ein Wort reden; die Mitglieder können doch einem derartigen Arzt kein Vertrauen entgegenbringen und sich von ihm behandeln lassen.

Eine besondere Auffassung von der Strafjustiz scheint auch Herr Kolisko zu haben. Kürzlich war ein Kondukteur A. auch bei diesem bei der Einvernahme, welcher ihn mit folgenden Worten apostrophierte: „Sie, wenn Sie keine so gute Aufführung hätten, würde ich das Protokoll so verfassen, daß Sie eine Disziplinaruntersuchung bekommen würden.“ Herr Kolisko kann auf solche Beamten stolz sein, bei denen nicht die Tat für eine Disziplinaruntersuchung in Betracht kommt, sondern nur die Person. Und was nützt es, wenn jemand im Namen Seiner Majestät vom Richter freigesprochen wird? Hinterher kommt doch Herr Kolisko mit seinem Schuldpruch und mit der Strafe. Ihm fällt es auch nie ein, eine Disziplinarstrafe in eine Ordnungsstrafe zu verwandeln. Das Wissen dieses Staatsbahndirektors ist in Strafen vollständig erschöpft, er weiß zum Beispiel nicht, daß bei Strafverurteilung keine Stempelgebühr von den Verurteilten zu entrichten ist, und ungeachtet dessen verlangen seine Vorstände diesen Tribut von den Bediensteten, obwohl schon in einzelnen Fällen die Finanzdirektion die Stempelgebühr zurückerstattet hat. Das Eisenbahnministerium wird mit einem solchen Staatsbahndirektor, der für die Bediensteten sonst nichts hat als Strafen, nicht viel Ehre bei den Bediensteten aufheben.

„Gerechtigkeit ist die Grundlage des Staates.“ Wenn aber die „Gerechtigkeit“ des Herrn Kolisko auch dazu gehört, dann sieht es um diese staatlichen Grundlagen traurig und beschämend aus!

Zur Wohnungsmisere in Selzthal.

Man schreibt uns:

Schon zu wiederholten Malen haben wir die hiesige Wohnungsmisere der breiten Öffentlichkeit geschildert. Nicht bloß die Arbeiter und Diener der Station Selzthal drückt in dieser Beziehung der Schuß, sondern diese „Revolution“ der Wohnungsfrage beschäftigt auch schon teilweise den Beamtenstand. Obwohl die Personalcommission in ihrer letzten Sitzung die Zusage für die Erbauung von Personalfhäusern in Selzthal erhalten hat und in St. Veit und Leoben diese Häuser bereits unter Dach stehen, macht sich hier von einem derartigen Bau noch nichts bemerkbar.

Die Arbeiter der k. k. Staatsbahnen in Selzthal, seien es die des Verkehrs, des Heizhauses oder der Bahnerhaltungsektion, sind zum Teil gezwungen, infolge des minderen Arbeitsverdienstes und der hohen Wohnungspreise Wohnungen zu mieten, in welchen im Winter, bei nicht vollkommen entsprechender Beheizung, oft traurige Erscheinungen zutage treten. Manche Wohnungen sind sehr feucht, so daß die kleine Einrichtung, welche die armen Leute haben, in kurzer Zeit morsch ist. Wir haben hier in Selzthal einige solche Stätten, in welchen das Wohnen bei Heranziehung der Sanitätsbehörde untersagt werden müßte. Bei etwas Entgegenkommen der Staatsbahnbehörde durch Herstellung von Wohnungen für das definitive Personal würde es den obgenannten Arbeitern möglich sein, infolge Sinkens der Wohnungsnot sowie der Preise bessere, in sanitärer Hinsicht entsprechende Wohnungen zu erhalten.

Eine Anzahl hiesiger Hausherren beschäftigt sich mit verschiedenem Handel und Geschäften, wodurch es vorkommt, daß Parteien, beziehungsweise Eisenbahnerfamilien gezwungen sind, verschiedene Lebensbedarfsartikel um den höheren Preis bei ihren Hausherren zu kaufen.

Es ist schon wiederholt vorgekommen, daß sich Bedienstete der Staatsbahndirektion zur Verfügung stellten, da sie hier in Selzthal keine Wohnungen bekamen, worauf die Staatsbahndirektion in dem Sinne antwortete, daß hier Wohnungen genug vorhanden seien, nur keine Paläste. Wir wissen ganz gut, von wo diese Eingabe her ist. Drum werden sich die Eisenbahner auch bei der nächsten Gemeindevahl ins Zeug legen. Wohnungen um 40 Kr. monatlich können wir nicht bestreiten. Da müßten wir das Wiener Quartiergeld beziehen. Die Staatsbahndirektion hat, wie bereits bewiesen, eine Ueber-

zeugung von der tiefsten Wohnungsnot, weil sie sogar schon einige aus Dienstverhältnissen entstandene Verletzungen annullieren mußte, da der hierber versetzte Bedienstete keine Wohnung bekam. Ja es kommt wiederholt vor, daß hierber versetzte Bedienstete sich anfangs in der eine Stunde von Selbstthal entfernten Stadt Rottenmann Wohnungen mieten mußten.

Da die Staatsbahnverwaltung zu der Erbauung von Wohnhäusern bisher nicht schritt, wurde in den Personalkommissionsitzungen auch die Forderung auf Quartiergeldverböhrung für Selbstthal gestellt, wobei die Staatsbahnverwaltung erklärte, daß eine derartige Erhöhung nur den Hausherren zugute kommen würde, welche durch die Erhöhung die Preise der Wohnungen wieder steigern würden. Doch ist dem Personal von Selbstthal durch die Feststellung dieser eventuellen Tatsache, welche die Verwaltung nur als Ausrede benützt, nichts geholfen, da man ja auf der anderen Seite durch die Erbauung von Personalthäusern dem Personal auch nicht Rechnung trägt. Die Forderung behufs Erhöhung des Quartiergeldes war der letzte Ausweg des hierortigen Personals.

Durch die hohen Preise der Wohnungen und der vorhergenannten niedrigen Quartiergeldbemessung sind viele Familien gezwungen, nur ein Zimmer als Küche und Wohnung zugleich zu benützen. Welche Folgen daraus entstehen, läßt sich leicht begreifen, wenn bei kälteren Jahreszeiten infolge Fehlens von Waschlüchen das Waschen und Trocknen in diesem einen Zimmer vorgenommen werden muß. Es zeigen sich auch die traurigen Spuren bei den bleichen Eisenbahnerkindern. Das sind die Früchte des Wohnungselends und des Verbrechens der Staatsbahnverwaltung.

Die f. f. Staatsbahnverwaltung hat, anstatt dem Wohnungselend entgegenzutreten, noch eher ihren Teil dazu beigetragen. Die schon vor Jahren häufig gezeigte Zugsbegleiterkaserne, die sogenannte „Vinglerkaserne“, wurde erst im Laufe des heurigen Jahres für häufig befunden und demoliert, so daß man für die Zugsbegleiter bei zwei Gastwirten und in dem erst vor zwei Monaten eröffneten Café „Alpenhof“ Lokale mieten mußte. Wie uns bekannt ist, zahlt die Bahnverwaltung bei einem Gastwirt 180 Kr. Monatszins. Es läßt sich leicht erklären, daß die Wohnungsinhaber ihre Lokale lieber der Verwaltung der Staatsbahn um besseren Zins überlassen als ihren Bediensteten. Also die Staatsbahn ist es selbst, welche ihren Bediensteten die Wohnungen verteuert und wegrißt. Wann wird wohl mit dieser Schande aufgeräumt werden?

Das f. f. Eisenbahnministerium hat auf Intervention des Reichsratsabgeordneten Herrn v. Ranz 20.000 Kr. für den hiesigen Pfarrhofbau bewilligt, welcher Pfarrhof bereits im Bau ist. Von den Personalthäusern hat aber niemand eine Ahnung. Wenn auch die Erbauung eines Pfarrhofes von Seiten des Herrn v. Ranz und des f. f. Eisenbahnministeriums als „kulturelle Forderung“ betrachtet wird, so geht es trotzdem nicht weiter, die Forderung der eigenen Bediensteten in den Hintergrund zu stellen. Solche Verhältnisse wie die hier geschilderten müssen als wahre Kulturhande empfunden werden, und geben überdies unsere Staatsbahnverwaltung der Lächerlichkeit preis.

Das Provisionsinstitut der f. f. österreichischen Staatsbahnen.

I.

Die Tätigkeitperiode des Ausschusses läuft demnächst ab und Neuwahlen stehen vor der Tür; es wird daher von Nutzen sein, wenn man einen Rückblick auf die verflossene dreijährige Periode macht, und die Tätigkeit des Ausschusses einer Kritik unterzieht.

Gleich im vorhinein wollen wir betonen, daß es eine arbeits- und erfolgreiche Periode war und wir freuen uns, sagen zu dürfen, daß diese dreijährige Tätigkeit unserer Genossen im Ausschuss den Mitgliedern des Provisionsfonds manch schönen und auch wertvollen Erfolg brachte. Gewiß war es nicht leicht, die in den letzten drei Jahren durchgebrachten Verbesserungen der Altersversorgung zu erringen, es gab manch heißen Strauß auszufechten, da nicht nur das Eisenbahn- und Finanzministerium Schwierigkeiten machten, sondern auch in vielen Fällen der Unverstand und sogar Bosheit und Haß vieler Kollegen, die aus politischer Ränke die Ausschussmitglieder in den Rücken gefallen sind und die Genossen im Ausschuss in ihrer Arbeit zum Wohle aller Mitglieder gehindert haben.

Als eine der ersten Aufgaben des neugewählten Ausschusses war, die Erledigung der schon in früheren Jahren dem Eisenbahnministerium vorgelegten Statutenänderung zu urgieren. In der ersten Sitzung des neugewählten Ausschusses vom 17. Dezember 1908 legte Genosse Löwy die Statutenänderung, welche in Nr. 22 vom 1. August 1905 in unserem Blatte vollinhaltlich veröffentlicht wurde, vor und gab namens des Ausschusses folgende Erklärung ab:

„... Der neugewählte Ausschuss des Provisionsfonds für die Bediensteten der f. f. österreichischen Staatsbahnen erachtet es für seine Pflicht, in seiner ersten konstituierenden Sitzung nachstehende Erklärung abzugeben:

Durch seine mit mehr als elf Zwölftel Majorität der abgegebenen Stimmen erfolgte Wahl, haben die dem Provisionsfonds angehörigen Bediensteten und Arbeiter unzweifelhaft ihrer Meinung dahin Ausdruck gegeben, daß sie nur in einer Statutenänderung, wie sie bereits von dem früheren Ausschuss beantragt wurde, eine im Interesse aller Mitglieder des Provisionsfonds gelegene Verwaltung dieses Instituts erblicken.

Der Ausschuss bedauert daher, daß zu einer Zeit, wo im Staat und Land alle Volksschichten zur Teilnahme an der Gesetzgebung herangezogen werden, den durch den neugewählten Ausschuss repräsentierten Mitgliedern des Provisionsfonds, welcher aus mehr als zwei Dritteln der Mitgliedsbeiträge gebildet wird, noch immer jede aktive Einflußnahme auf die Verwaltung dieses Instituts vorenthal-

ten wird und erwartet, daß die von dem früheren Ausschuss in dem beantragten Statutenentwurf enthaltenen Bestimmungen, bezüglich der Selbstverwaltung ehestens vom f. f. Ministerium genehmigt werden. ...“

Trotz der Stichtätigkeit dieser Argumente, zögert das Eisenbahnministerium noch immer, diesem berechtigten Wunsch der Mitglieder stattzugeben, sich auf den § 11 der Provisionsstatuten berufend, daß, im Fall die Einnahmen des Provisionsinstituts zur Deckung der laufenden Ausgaben nicht auslangen, der jeweilig fehlende Betrag zu Lasten der Betriebsrechnung bestritten wird. Daß diese Ausrede nicht zutrifft, werden wir noch Gelegenheit zu beweisen haben, da bis zum heutigen Tage das Ministerium keinen Heller aus den Betriebsentnahmen beigetragen hat, ja vielmehr der Vermögensstand des Provisionsinstituts geradezu als ein alanzender bezeichnet werden muß, und daher die Ausschüsse des Ministeriums als hinsichtlich bezeichnet werden müssen.

Anknüpfend an diese Erklärung beantragte Genosse Löwy, daß alle bei den f. f. Staatsbahnen bediensteten Arbeiter obligatorisch in das Provisionsinstitut als Mitglieder aufgenommen werden. Durch diesen Antrag, welcher durch die Statuten § 2, Ziffer 4 lit. a, vollkommen begründet erscheint, soll den Schikanen einzelner Vorgesetzten, die noch heute bestehen, begegnet werden, welche den unhaltbaren Standpunkt, daß nur ständige Arbeiter sich zur Aufnahme eignen, aufrecht erhalten wollen. In dem besagten Paragraphen ist ein Unterschied zwischen dem ständigen und dem nichtständigen Arbeiter nicht gemacht, sondern klipp und klar die Berechtigung zur Aufnahme der Arbeiter festgelegt, die mindestens ein Jahr im Dienst der f. f. Staatsbahnen gestanden sind und das 55. Lebensjahr nicht überschritten haben. Das ist, glauben wir, deutlich genug, und die Herren, die so gerne die Vorlesung spielen wollen, sollten in einer ganz energischen Weise an ihre Pflicht gemahnt und ihnen aufgetragen werden, daß sie die Provisionsstatuten ordentlich lernen. Mehrere Ausschussmitglieder mußten in den Sitzungen sogar konkrete Fälle zur Kenntnis des Ministeriums bringen, da es vorgefalle gab, die die Aufnahme in den Provisionsfonds sogar von der Ablegung der Wächterprüfung abhängig machten. Doch wollen wir gern konstatieren, daß es den Bemühungen der Ausschussmitglieder gelang, eine mildere Auffassung betreffs der Aufnahme durchzusetzen, so daß heute die Fälle der Abweisung der Aufnahme seitens der niederen Vorgesetzten sich bedeutend vermindert haben. Nichtsdestoweniger müssen auch heute noch die Ausschussmitglieder des öfteren, um der Unkenntnis der Statuten oder direkt Bosheiten der Vorgesetzten entgegenzutreten.

Einen breiten Raum in der Tätigkeit des Ausschusses nehmen die Bemühungen desselben in Angelegenheit der anderthalbfachen Verrechnung der Dienstzeit für das Zugsbegleitungspersonal sowie der 40prozentigen Anrechnung der Wiener Quartiergeldquote für die Provisionsbemessung für sämtliche Bedienstete ein. Den fortgesetzten Bemühungen des Ausschusses ist es gelungen, daß diese beiden hochwichtigen Begünstigungen erreicht wurden. Ein schwerer, langwieriger Kampf war es, der geführt werden mußte, um das Eisenbahnministerium zu veranlassen, diesen berechtigten und notwendigen Verbesserungen der Altersversorgung durchzuführen. Durch zahllose Versammlungen und durch unsere Presse wurde der Kampf des Ausschusses unterstützt, um nicht nur das Ministerium für die Annahme dieser Forderung zu bestimmen, sondern auch leider die Kollegen, welche durch christlichsoziale und deutschnationale Machination, Intrigen und Lügen aufgehetzt, feindselige Stellung diesen Forderungen gegenüber genommen haben, zu überzeugen, daß die Erfüllung dieser Wünsche in ihrem eigenen Interesse liegt. Die Stellung dieser Feinde der Eisenbahnenbediensteten ist gewiß noch in frischer Erinnerung. Schließlich ist es doch gelungen, diese große Arbeit zu vollziehen, nachdem es den Ausschussmitgliedern noch gelungen ist, Erleichterungen in der Beitragsleistung zu erzielen. Heute sehen wohl alle Mitglieder ein, daß die Einführung sowohl der anderthalbfachen Anrechnung der Dienstzeit, wie die 40prozentige Anrechnung der Quartiergeldquote als eine Wohltat anzusehen ist, und selbst die Gegner, die diese Errungenschaft als einen Vorrat der Sozialdemokratie gestempelt haben, genießen stillschweigend die Segnungen der ehrlichen Arbeit unserer Organisation und unserer Genossen.

Aber nicht nur für die definitiven Mitglieder galt die Fürsorge des Ausschusses, sondern den Beschlüssen des zweiten Eisenbahnerkongresses gemäß sorgte die Organisation dafür, daß auch für die Taglohnbediensteten die Altersversorgung verbessert wird, und sowohl die Leitung der Organisation, als auch unsere Genossen im Ausschuss waren in fortgesetzter Arbeit bemüht, in dieser Richtung Ersprießliches zu leisten. Diese Bemühungen waren auch von Erfolg gekrönt, und in der Sitzung des Ausschusses vom 26. Oktober 1908 gab der Vertreter des Eisenbahnministeriums, Herr Ministerialrat Dr. Pollak, nachstehende Erklärung ab: „... Das Eisenbahnministerium hat sich im Einvernehmen mit dem Finanzministerium bestimmt gefunden, adäquat (übereinstimmend) der erfolgten Erhöhung der Provisionsbemessungsgrundlage der definitiv angestellten Fondsmittelglieder, nunmehr auch die Grundlage für die Provisions- und Beitragsbemessung für die im Taglohnverhältnis stehenden Fondsmittelglieder mit Wirksamkeit vom 1. Oktober 1908 von 70 Prozent auf 85 Prozent zu erhöhen. Da nämlich die nicht anrechenbare 60prozentige Quote des Wiener Quartiergeldes im Durchschnitt 15 Prozent der ständigen Bezüge der definitiven Bediensteten ausmachte, so seien 100 Prozent weniger 15 Prozent, das sind 85 Prozent der Gesamtbezüge der definitiven Bediensteten anrechenbar geworden. Analog wurde daher die Provisionsbemessungsgrundlage für die im Taglohnverhältnis stehenden Fondsmittelglieder ebenfalls auf 85 Prozent erhöht. ...“

Wenn es uns auch diesmal noch nicht gelungen ist, die Bemessungsgrundlage auf volle 100 Prozent des Taglohnes zu erhöhen, da doch die definitiven Bediensteten ebenfalls von ihrem vollen Gehalt ihre Einzahlungen leisten, so hat die Organisation mit dieser Begünstigung dennoch einen großen Schritt nach vorwärts gemacht.

Als einen Erfolg kann die Festsetzung des Beitrages für die Bemessungsgrundlage für

die Gepästräger auf das Konto der Tätigkeit des Ausschusses gebucht werden, womit ein dringender Wunsch dieser Dienstesgruppe erfüllt wurde. Laut Eisenbahnministerialerlasse vom 24. März 1910, Z. 57.855/5, ist es den Gepästrägern gestattet, daß sie, ab 1. Mai 1910 angefangen, die Beiträge zum Provisionsinstitut für Diener und Hilfsbedienstete der f. f. österreichischen Staatsbahnen von einem fiktiven Taglohn entrichten, der für die in den Bahnhöfen innerhalb des Gemeindegebietes Wien in Verwendung stehenden Gepästräger vier Kronen beträgt und für die in Stationen außerhalb Wiens bediensteten Gepästräger dem ortsüblichen Taglohn gleichkommt.

In jenen Stationen außerhalb Wien, in welchen der durchschnittliche Tagesverdienst der Gepästräger den ortsüblichen Taglohn erheblich übersteigt, kann den Gepästrägern die Leistung der Provisionsfondsbeiträge von einem höheren als dem ortsüblichen Taglohn, der aber keinesfalls den Betrag von drei Kronen übersteigen darf, gestattet werden. Diese Beiträge sind ebenfalls von 85 Prozent der vorbezeichneten Lohnbeträge zu verrechnen und einzubehalten.

Erwähnenswert ist das Bestreben des Ausschusses, jenen Kollegen und Mitbediensteten, die jahrelang im Dienste der f. f. Staatsbahnen gestanden sind, jedoch Aufnahme in das Provisionsinstitut nicht finden konnten, weil sie ungarische Staatsbürger waren, die Altersversorgung zugänglich zu machen. Das ist den vereinigten Bemühungen des Ausschusses auch gelungen, und in der Sitzung vom 13. Februar 1909 wurde demselben die Mitteilung gemacht, daß das Eisenbahnministerium die Aufnahme von Bediensteten, die ungarische Staatsangehörige sind, gestattet, sofern sie bestrebt sein werden, ehestens die österreichische Staatsbürgerschaft zu erlangen. Wer es mitgemacht hat und weiß, mit welchen Schwierigkeiten und mit welchem Zeitaufwand es verbunden ist, die Ueberführung aus der einen in die andere Staatsangehörigkeit zu erlangen, der wird jedenfalls die Vorteile dieser Errungenschaft einzuschätzen wissen.

Für die provisorischen Bediensteten und Arbeiter der verstaatlichten De. N. W. B. war es äußerst wichtig, daß der bei der privaten De. N. W. B. aktivierte Provisionsfonds mit dem der f. f. Staatsbahnen vereinigt wurde; wenn nun auch der Ausschuss des Provisionsinstituts der f. f. Staatsbahnen an den Verhandlungen über die Modalitäten der Vereinigung aktiv nicht beteiligt war, vielmehr diese Aufgabe der Leitung der Organisation und des von der De. N. W. B. gewählten Aktionskomitees vorbehalten war, so haben die Ausschussmitglieder infolgedessen mitgearbeitet, als sie diese Angelegenheit im Ausschuss wiederholt betrieben haben. Durch diese Vereinigung sind Tausenden von Bediensteten bedeutende Erleichterungen und Vorteile erwachsen.

(Schluß folgt.)

Das Regime der Brutalität auf der Aufsig-Teplicher Eisenbahn.

Es ist notwendig, dafür zu sorgen, daß bei der Teilnahme, die die Öffentlichkeit an der Bewegung der Staatsbahnbediensteten nimmt, die Aufmerksamkeit nicht von dem Treiben einer Bahnverwaltung gelenkt werde, die anzuklagen wir wiederholt gezwungen waren. Bei der Aufsig-Teplicher-Eisenbahn haben sich unter der Leitung des jetzigen Generaldirektors die Verhältnisse gewaltig geändert. Mächtige Ritter von Enders bei seinem Amtsantritt den Eindruck eines wiederhol energischen, so doch auch den Wünschen und Bedürfnissen des niederen Personals zugänglichen Leiters eines Bahnbetriebes, so ist dieser Eindruck durch seine späteren Taten verwischt worden. Das Urteil über die Amtsführung dieses Mannes hat in das Gegenteil umgeschlagen.

Der Wechsel im Verhalten des Generaldirektors ist nur auf seine beratende Umgebung zurückzuführen, die dessen Unerfahrenheit bei seinem Amtsantritt benützte. Dem Generaldirektorstellvertreter und administrativen Direktor Stradal, dem Vorstand der Direktionsabteilung für Personalangelegenheiten Burmann und dem Vorstand der Direktionsabteilung für den Verkehrsdienst Sonnenburg, diesen drei großen Arbeiterfeinden der A. T. E. ist es gelungen, dem Generaldirektor Enders das Gift Arbeiterhaß einzupflanzen, wobei diese Herren es recht wohl verstanden, ihre eigenen Positionen zu festigen.

Um die Masse der Bediensteten der A. T. E. in ihrem Vorwärtstreben aufhalten zu können, mußte dieselbe gespalten werden. Die Beamten wurden durch rascheres Avancement sowie durch Zuwendung einer außerordentlichen, ein Zwölftel Jahresgehalt betragenden Remuneration — an welcher letztere die Bedingung des lokalen Verhaltens geknüpft war — mundtot gemacht. Diese Kategorie von Bediensteten äußert heute keine Wünsche mehr. Die meisten Beamten der A. T. E. sind heute bestrebt, der Direktion ihre Loyalität dadurch zu bekunden, daß sie den unterstehenden Bediensteten ihren ohnehin schweren und verantwortungsvollen Dienst durch alle erdenklichen Schikanen verbittern, daß sie die anderen Bediensteten bei Wahlen durch alle möglichen Mittel um das Recht der freien Wahl betrügen und daß sie dieselben im dienstlichen Verkehr derart von oben herab behandeln, daß gewiß 90 Prozent der niederen Bediensteten der A. T. E. ihren Dienst nicht nur mit Unlust und Widerwillen, sondern mit Ekkel verrichten. Eine große Anzahl der Beamten wird von ihren Untergebenen als Feind betrachtet. Wie die Direktion mit dem Verhalten der Beamten zufrieden ist, beweist ein Zirkular, welches Ende vorigen Jahres herausgegeben wurde. Mit diesem wurde den Beamten in Würdigung ihres lokalen Verhaltens die außerordentliche Remuneration auf ein Zehntel Jahresgehalt erhöht und ihnen bei weiterem gleichem Verhalten die Auszahlung dieser Remuneration auch für das Jahr 1911 zugesichert, bei gleichzeitiger Versicherung von Wohlwollen und väterlicher Fürsorge der Direktion für ihre Beamten. Welches Gefühl dieses Zirkular bei allen anderen Bedienstetenkategorien erweckte und wie viel dasselbe zur Steigerung des Dienstleifers beigetragen hat, braucht wohl

nicht erst erwähnt zu werden. Ob sich die Beamten der Rolle bewußt sind, die sie einnehmen, indem sie sich ihre Loyalität bezahlen lassen, läßt sich nicht sicherstellen. Ihr Verhalten den unterstehenden Bediensteten gegenüber läßt das Gegenteil vermuten.

Die Isolierung der Beamten von den übrigen Bediensteten genügt der Verwaltung der A. T. E. für ihre Zwecke, an den Bediensteten Brutalitätsakte begehen zu können, nicht allein. Hierzu mußten auch noch die niederen Bediensteten untereinander uneinig gemacht werden. Vorzügliche Mittel hierbei waren das Auspielen der einzelnen Kategorien der Bediensteten gegeneinander und die Diskreditierung der Vertrauensmänner der Bediensteten der Personalkommissionsmitglieder.

Wenn die Generaldirektion der A. T. E. Personalswünsche, die in der Personalkommission vorgebracht wurden, erfüllte (es geschah dies zumeist nur in solchen Fällen, die keine oder nur geringe Kosten verursachten), wies sie in ihren Zirkularen nie darauf hin, daß dies über Antrag der Personalkommission geschehen sei. Sie tat, als wenn sie aus reinem Wohlwollen, nicht gedrängt von Personalkommissionsmitgliedern, gehandelt hätte. Dieses Manöver blieb nicht ohne Eindruck auf einen guten Teil der Bediensteten, namentlich auf solche, die der Organisation fern stehen. Auf der anderen Seite erklärte man aber wieder den Bediensteten, daß an der Nichterfüllung der Wünsche des Personals die Personalkommission schuld sei. So ließ der Oberinspektor Fleg auf einige Bahnmeister zu sich kommen, erklärte diesen, daß die ganze Personalkommission nichts taue, und forderte sie auf, in einem Bittgesuch ihre Wünsche zur Vorlage zu bringen. Es bestand also bei der Bahnverwaltung die Absicht, die Personalkommission zu diskreditieren und eine Bedienstetenkategorie gegenüber jener anderen, die mit ihr bis dahin gleichgestellt war, zu begünstigen; und diese Absicht wurde auch ausgeführt. Wie wohl die Bahnmeister in der Personalkommission einen Vertreter besitzen, trugen sie dem Anfinnen ihres Abteilungsleiters Rechnung und hatten auch mit ihrer außerhalb der Personalkommission unternommenen Aktion ziemlichen Erfolg. Die Folge war Unzufriedenheit der Lokomotivführer, und diese Unzufriedenheit wurde wiederum von der Bahnverwaltung ausgenutzt, um gegen das sozialdemokratische Personalkommissionsmitglied Josef Kobl eine Sehe zu inszenieren. So versteht die Verwaltung der A. T. E. die Solidarität der Bediensteten durch ihr raffiniertes System der ungleichen Behandlung der einzelnen Kategorien zu untergraben.

Bei den auf diese Art geschaffenen Zuständen ist das Personal der A. T. E. der Willkür der einzelnen Bahngewaltigen ausgeliefert. Das Verhalten der Direktion gegenüber den verunglückten Eisenbahnern hat sich zu Ungunsten der letzteren geändert. Konnte man früher feststellen, daß sich die Direktion wenig oder gar nicht um die Unfallangelegenheiten ihrer Bediensteten kümmere, so trachte sie heute mit allen Mitteln, diese um ihre Rente zu bringen, insbesondere wenn die Verunglückten Sozialdemokraten sind. Das datiert von der Zeit der Ernennung des Inspektors Burmann zum Delegierten der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt her. Inspektor Burmann braucht hierbei die Mithilfe der Dienstvorstände. Je nach dem Charakter der letzteren werden die verunglückten Bediensteten betreffs ihrer Invalidenversicherung behandelt. Die traurigste Rolle in dieser Beziehung spielt der Oberkontrollor der A. T. E. Erwin Seemann, Stationsvorstand in Komotau, dem auch Genosse Franz Kobl seine Pensionierung zu verdanken hat, über die wir weiter berichten. Alles, was Sozialdemokrat heißt, verfolgt Oberkontrollor Seemann rücksichtslos. Seinem Hass und seiner Verfolgungswut sind schon mehrere Bedienstete zum Opfer gefallen. Schon als junger lediger Beamter hat er einen alten zusammengekauften Wader namens Kühnel um seinen Posten gebracht. Kühnel hat der Bahn 28 Jahre gedient, nach seiner Entlassung fand er nirgends mehr Arbeit und ist elend zugrunde gegangen. Als späterer Vorstand in der Station Udwitz-Görkau hat Seemann den definitiven Wächter Genossen Reif so lange schikaniert und drangsaliiert, bis er strafweise veretzt werden sollte; derselbe kündigte jedoch lieber seinen Dienst und kehrte der Bahn den Rücken. Mehrere Parteigenossen haben diesem Manne ihre Verletzung zu danken. Seemann ist der Schwiegersohn eines Oberinspektors, der ihn rasch vorwärts brachte. Seine Charakteranlagen scheinen der Direktion derart zu gefallen, daß sie seinen Wünschen in den allermeisten Fällen Rechnung trägt. Wie hoch sie ihn einschätzt, beweist seine Ernennung zum Personalkommissionsmitglied durch die Direktion, in welcher Funktion er den traurigen Mut aufbrachte, allein gegen gestellte Anträge der übrigen Mitglieder dieser Gruppe zu stimmen.

Seemann hat sich in der Station Komotau ein Spionagesystem eingerichtet, das seinesgleichen sucht. Jede Kleinigkeit wird ihm zugetragen. Kein Bediensteter traut sich, ein offenes Wort zu sprechen. Seine Zuträger haben die Augen und Ohren überall und werden für ihre Zuträgereien mit außerordentlichen Avancements belohnt. Die Zugführer und Vershubaufseher von Komotau hat er derart zu schurkeln verstanden, daß ihnen ein von ihm geäußert Wunsch Befehl ist der unbedingt, ohne Rücksicht auf die Verkehrssicherheit, respektiert werden muß. Der geriebene Mann der hiesigen Station — Kestlein ist dessen Name — der unter den früheren Vorständen sehr oft am Sprunge gestanden ist, ist unter seinem Regime sehr rasch Unterbeamter geworden und ist heute sein bester Vertrauter, ja sogar sein Sekretär. Dieses Individuum benötigt er nicht nur zur Schlichtung seiner schmutzigen Geldangelegenheiten, sondern auch zu allen Untaten, die er an Bediensteten begehen will. Die Parteitätigkeit des Genossen Franz Kobl war ihm schon lange ein Dorn im Auge, und wiederholt haben er und seine Beamten versucht, Genossen Franz Kobl zu überreden, seine Parteitätigkeit einzustellen. Die gebührende Antwort ist Genosse Franz Kobl diesen Herren nie schuldig geblieben.

Seemann charakterisiert am besten sein Verhalten in der Unfallangelegenheit des Genossen Anton Frank, Wagenaufseher der A. T. E. Seemann hat

diesen Genossen während seiner Dienstleistung auf die erbärmlichste Weise schikaniert und war nach seiner Verunglückung bestrebt, denselben um seine Unfallsprüche zu bringen. Dies bereitete unser Vertrauensmann Genosse Franz Kobl mit Hilfe des Vorstandsmittgliedes der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt Genossen Wild. Trotzdem daß vier Ärzte, und zwar der Komotauer Bahnarzt, der Primararzt des Komotauer Krankenhauses, der Chefarzt der A. T. E. sowie der Teplitzer Bezirksarzt den Zusammenhang des Leidens mit dem Unfall bestritten, und trotzdem daß alle vier Ärzte in diesem Sinne ellenlange Protokolle schrieben und an die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt einsendeten, erhält Genosse Frank heute 90 Prozent Rente, und zwar ohne Anrufung des Schiedsgerichtes. Diese Absicht hatte Seemann bei der Verunglückung des Genossen Pietzsch. Auch hier wurde seine Absicht durchkreuzt. Als Seemann merkte, daß Genosse Franz Kobl dahinter stecke, wenn sein unmenschliches Vorgehen unmöglich gemacht werde, wuchs sein Born gegen unseren Vertrauensmann.

Die vollständige Ungnade der Direktion zog sich Genosse Franz Kobl durch seine Zeugnisaussage anlässlich einer Verhandlung wegen des Zusammenstoßes vom 22. Dezember 1909 beim Kreisgericht Brüx zu. Der Verteidiger des angeklagten Lokomotivführers habe richtete alle Fragen an Kobl, deren Beantwortung belastend für die Bahnverwaltung waren, wohl voraussetzend, daß Kobl sich durch nichts davon werde abhalten lassen, die Wahrheit zu bezeugen, und die Zeugnisaussage werde der Direktion durch den Inspektor Ott, welcher während der Verhandlung Notizen machte, überbracht. Da die A. T. E. einen Schuldspruch Kobl nicht erzielen konnte und da sie diesem nunmehr auch die gebührende Pension zahlen muß, wurde Genosse Franz Kobl von der A. T. E. gemäßregelt, ohne jede Begründung nach langjähriger pflichtgetreuer Dienstzeit pensioniert und so materiell schwer geschädigt. Genosse Kobl hatte den Vorsitzenden des Gerichtes darauf aufmerksam gemacht, daß er und alle anderen Zeugen in ihrer Existenz gefährdet seien, wenn sie wahrheitsgetreue Angaben machen.

Genosse Franz Kobl war allerdings der Direktion der A. T. E. bei verschiedenen Anlässen unbehagen geworden. Namentlich wenn er bei Wahlen die Praktiken der Direktion und Dienstvorstände überwachte. Was er tun konnte, die Direktion der A. T. E. und deren Sandlanger in ihrem schmutzigen Treiben zu hindern, tat er redlich. Schließlich mußte er aber der brutalen Gewalt gegenüber unterliegen. Die Gewalttäter auf der A. T. E. haben nichts unberührt gelassen. Genossen Franz Kobl zu biegen, der in der letzten Zeit seines Dienstverhältnisses ein wahres Martyrium durchzukosten hatte.

Anlässlich einer von der Personalkommission nach Teplitz einberufenen Versammlung geriet die Direktion der A. T. E. derart in Angst vor einem eventuellen Demonstrationszug der Versammlungsteilnehmer, daß sie den Oberingenieur Hübnert nach Aufftrag schickte, wo er von den Personalkommissionsmitgliedern das Versprechen zu erlangen trachtete, daß sie in der Versammlung dahin wirken sollten, daß kein Unmut in Teplitz stattfinden solle. Nachdem ihm dieses nicht gelungen ist, erhielten alle Dienstvorstände seitens der Direktion den Auftrag, alles aufzubieten, damit die Versammlung schwach besetzt werde.

Seemann ließ sich gleich die Zugführer und Vershubleiter kommen und beauftragte dieselben, ihren zugeteilten Bediensteten mitzuteilen, daß alle provisorischen Bediensteten, welche sich etwa an dieser Versammlung beteiligen sollten, sofort entlassen werden, und daß die „Definitiven“, die sich beteiligen, der Direktion zur Verfügung gestellt werden. Dem Komotauer Personal, welches Herrn Seemann unterstützt, erhielt niemand Urlaub. So handelt Seemann, das ernannte Personalkommissionsmitglied. Daran noch nicht genug, setzte er sich auch noch mit dem Komotauer Maschinenmeister David in Verbindung und auch dieser schreckte die provisorischen Kohlenlader vom Versammlungsbefuch durch die Androhung der Entlassung ab.

Die Versammlung fand an einem Sonntag statt. Da Genosse Franz Kobl Dienst hatte und doch gerne die Versammlung besucht hätte, ersuchte er einen Kollegen, für ihn Dienst zu machen, was derselbe auch zusagte. Da unser Maschinenmeister gerade seinen freien Sonntag hatte und von einem Kollegen substituiert wurde, verlangte Genosse Kobl von letzterem Urlaub, den er auch erhielt. Nur durch diese Umstände war es damals Genossen Kobl möglich, in diese Versammlung, die massenhaft besucht war, als ein einziger Vertreter des Personals von Komotau zu gelangen. Er wurde in derselben zum Vorsitzenden gewählt. Als Seemann dies am anderen Tage erfuhr, wäre er vor Galle bald geplatzt. Der Lokomotivführer, welcher den Maschinenmeister substituiert und Kobl den Urlaub erteilt hatte, erhielt hierfür vom Heizhausleiter Jahn eine Klage. Nun wurde das Verhältnis zwischen Seemann und dem Maschinenmeister ein sehr inniges, denn gute Seelen finden sich.

Dann kam die Wahl in den Provisionsfonds. — Die Verteilung der Klebezettel für unseren Kandidaten hatte Genosse Franz Kobl an alle provisorischen Bediensteten von Komotau bis Triebischtz vier Tage vor dieser Wahl besorgt. Die Dienstvorstände hatten von der Direktion die doppelte Anzahl von Stimmzetteln erhalten, jedenfalls nur deshalb, um das Wahlschild selbst korrigieren zu können. Die Klebezettel der Direktionskandidaten sind erst dann eingetroffen, als die provisorischen Heizhausbediensteten der Station Komotau bereits gewählt hatten. Maschinenmeister David verlangte nun von diesen, daß sie ihre Stimmzettel zurücknehmen sollten, er gebe ihnen neue und sie sollten noch einmal wählen. Gleichzeitig sagte er ihnen, daß im Falle die Kandidaten unserer Organisation gewählt würden, die Direktion mit diesen nicht verhandeln und auch gar nichts bewilligen werde. Die Wähler, bis auf einen, lehnten es aber ab, nochmals zu wählen. Seemann konnte bei dieser Wahl nicht viel machen, da er nur einige provisorische Magazinsarbeiter unter sich hat. Es ist ihm aber zu vertrauen, daß er deren Stimmzettel vernichtet

und durch andere, die ihm ja hinreichend zur Verfügung standen, ersetzt hat.

Dann kam die Wahl in die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt, bei welcher die Genossen Franz Kobl und Josef Schiller als Kandidaten aufgestellt waren. Die Flugzettel und Klebezettel wurden rechtzeitig verteilt. Als Franz Kobl seinen Stimmzettel in der Maschinenmeisterkanzlei abholte, ging auch der Heizer Klein mit ihm hinein. Dem Genossen Kobl gab der Maschinenmeister bloß einen Stimmzettel, dem Heizer Klein jedoch Stimm- und Klebezettel mit dem Bemerkten, daß dies die Direktionskandidaten seien. Als Kobl dies bemerkte, zog er einen Klebezettel aus der Tasche, legte denselben dem Heizer Klein hin und sagte: „Das sind unsere Kandidaten, suchen Sie sich diejenigen heraus, die Ihnen würdiger erscheinen“. Obzwar der Maschinenmeister nichts dazu sagte, war er darüber doch sehr verschmüpft.

(Schluß folgt).

Der Eisenbahnerstreik in Irland.

In Irland ist ein Eisenbahnerstreik ausgebrochen, der jetzt schon fast den ganzen Verkehr lahmgelegt hat, und wie die Dinge augenblicklich liegen, ist die offizielle Erklärung des Generalstreiks stündlich zu erwarten. Die allgemeinen Züge dieses Streiks weisen eine große Ähnlichkeit mit denen der jüngsten Streikbewegung in England auf. Wir finden dieselbe bewundernswerte Entschlossenheit und dasselbe Selbstvertrauen der Arbeiter, dasselbe prompte Handeln ohne viel unnützes Parlamentieren und dieselbe prächtige Solidarität verschiedener Arbeiterschichten. Aber in einer Hinsicht stellt der irische Streik eine bemerkenswerte Entwicklung der neueren Streiktaktik der britischen Arbeiter dar. Das hervorragendste Merkmal der englischen Streikbewegung war die Erhebung der sogenannten sektionellen Streiks, Streiks von Teilberufen durch Streiks ganzer Industrien: Seelen, Dofler, Fuhrleute und Eisenbahner unterstützten einander durch Sympathiestreiks und taten sich zu einem großen Transportarbeiterstreik zusammen. Die irischen Eisenbahner sind einen gewaltigen Schritt weitergegangen. Auch ihr Streik ist ein Sympathiestreik, denn sie stellen zunächst gar keine eigenen Forderungen auf, aber ein Sympathiestreik anderer Art. Der Streik ist dadurch entstanden, daß sich Eisenbahner geweigert haben, das Bauholz einer Firma, deren Arbeiter sich im Streik befinden, auf der Eisenbahn zu transportieren. Die Parole der Arbeiter lautet also: Kein Veruhr darf durch seine Arbeit die Streikbrecher eines anderen Berufes unterstützen! Diese Lehre ist in den Industriegebieten Großbritanniens seit Jahren gepredigt worden, der irische Eisenbahnerstreik ist aber der erste Fall ihrer praktischen Durchführung. Es liegt auf der Hand, daß die britische Arbeiterschaft damit einen gewaltigen Kampf beginnt, bei dem sich das ganze Unternehmertum mit Händen und Füßen wehren wird. Einen endgültigen Sieg für dieses Prinzip können die Arbeiter erst nach Jahren voll schwerer Kämpfe erwarten. Aber ein Sieg auf der ganzen Linie würde die wirtschaftliche und gesellschaftliche Macht der Arbeiterklasse in entscheidendem Maße heben.

Die aus Irland vorliegenden Nachrichten geben die Lage als sehr trostlos an. Dublin ist so gut wie vollständig isoliert. Alle Bahndepots sind mit Unmengen von Waren, darunter auch leicht verderbenden Nahrungsmitteln überfüllt, ohne daß diese vom Fleck gebracht werden können. Von den vier irischen Eisenbahnen sind drei entweder völlig lahmgelegt oder in die größte Verwirrung gebracht. Bei der vierten, der Dublin und South-Eastern Railway, geht die Arbeit in normaler Weise vor sich, denn diese Gesellschaft hat die Forderung der Arbeiter bewilligt und die Beförderung der Ware der mit Streikbrechern arbeitenden Bauholzfirmen abgelehnt. Die Wut über die „Unterwerfung“ dieser Eisenbahngesellschaft ist nicht nur bei den Bauholzhandlern und den übrigen Eisenbahngesellschaften, sondern beim ganzen Unternehmertum groß, und fast die ganze bürgerliche Presse ergeht sich in Verschimpfungen und Verpötlungen dieser Gesellschaft. Die anderen Gesellschaften versuchen es mit dem Import von Streikbrechern aus England. Bisher haben sie aber sehr wenig Glück damit gehabt.

Es braucht nicht gesagt zu werden, daß die Eisenbahndirektionen wie besessenen nach Militär schreien. Ebenso selbstverständlich, daß die Regierung ihnen jeden nötigen „Schutz“ zugesagt hat. Tatsächlich trifft das Militär schon seine Vorbereitungen; die Straßen von Dublin sind mit Soldaten gefüllt, und alle irischen Regimenter sind nach ihren Stationen zurückbeordert worden.

In der englischen Presse und unter den Unternehmern werden auch Befürchtungen laut, daß der irische Streik sich auf die englischen Eisenbahnen verpflanzen könnte und daß man es wieder mit einem allgemeinen Eisenbahnerstreik in ganz Großbritannien zu tun haben werde. Bei der kampfesfrohen Stimmung der Arbeiterschaft ist diese Möglichkeit nicht von der Hand zu weisen.

Die Folgen des irischen Streiks fangen schon an, sich in England fühlbar zu machen. Der Güterverkehr zwischen Irland und England steht bereits still. Die nordenglischen Industriezentren, namentlich auch Manchester, die zum großen Teil von irischen Nahrungsmitteln abhängen, haben den Streik bereits in der Form höherer Preise zu fühlen bekommen. Aber die volle Wirkung der Störung wird erst in diesen Tagen eintreten.

Die letzten Nachrichten über den irischen Eisenbahnerstreik.

In der bürgerlichen Presse wird über ein Abflauen des Streiks und über eine Beendigung desselben berichtet. Dies steht mit den Berichten aus dem Streikgebiet in Widerspruch. Die letzten Nachrichten lauten:

London, 21. September 1911.

Der Streik auf den irischen Eisenbahnen dauert mit unveränderter Schärfe fort, und die Störung des wirtschaftlichen Lebens des Landes wird immer empfindlicher empfunden. Auf den ersten Blick scheint es, als sei das Streikgebiet — die Weigerung einiger Eisenbahner in Dublin, die Güter einer Firma zu befördern, deren Arbeiter gerade streiken — zu geringfügig, um deswegen eine allgemeine Streikbewegung

einzuweisen. Man verwendet doch nicht gleich eine Dampfmaschine, um eine Fliege zu töten. Aus ähnlichen Anlässen ist es auch schon auf englischen Bahnen häufig zu Streitigkeiten gekommen, die aber stets in kurzer Zeit beigelegt wurden. Man muß aber, um die Lage der Dinge zu verstehen, den erregten Zustand der Gemüter berücksichtigen, in dem den Menschen die Verhältnisse und Ereignisse in einem ganz anderen Lichte erscheinen als gewöhnlich. Den Gewerkschaftsbeamten wird die irische Bewegung gerade jetzt, da man von den Beratungen der Untersuchungskommission die Anerkennung der Eisenbahngewerkschaften erhofft, nicht sehr angenehm sein. Leider aber haben augenblicklich die Vorstände der Gewerkschaften in Großbritannien keinen großen Einfluß auf die Handlungsweise der Mitglieder. Auch der irische Streit ist eine spontane Massenbewegung, die die Gewerkschaftsführer mitgebrungen mitmachen müssen.

Die Lage hat sich in den letzten zwei Tagen wenig verändert. Dienstag abends faßte die Streitleitung folgenden Beschluß: „Wenn die Eisenbahngesellschaften nicht aufhören, Leute, die sich weigern, die Waren von Firmen, deren Angehörige streiken, zu befördern, zu entlassen oder in irgendeiner Weise zu mahregeln, und wenn sie alle Leute ohne Bestrafung nicht wieder einstellen, so werden wir allen irischen Eisenbahnern den Auftrag geben, die Arbeit einzustellen und werden weitere Maßnahmen treffen, die uns notwendig scheinen, um unsere Mitglieder zu beschützen.“

Diese Resolution wurde mit einem Begleitschreiben, in dem um eine Besprechung ersucht wurde, an die Direktoren der verschiedenen Bahnen geschickt. Diese haben Resolution wie Schreiben einfach ignoriert. Sie erklärten, daß sie wohl mit ihren eigenen Angestellten, nicht aber mit den Vertretern der Gewerkschaften verhandeln wollten. Die hartnäckige Weigerung der Eisenbahndirektoren, mit den Vertretern der Organisationen zu verhandeln, ist in erster Linie an der Fortdauer des Streiks schuld. Die Gewerkschaftsbeamten fühlen, daß sie den Streit bald beilegen können, wenn sich die Direktoren in Verhandlungen einließen. Diese aber beharren bei ihrem Herrenmenschenstandpunkt, den die Eisenbahndirektoren des Reiches als Parole ausgegeben haben. Ein Beamter des Handelsministeriums erschien gestern in Dublin, um die Vermittlerrolle zu übernehmen. Verhandlungen zwischen den streikenden Parteien scheinen denn auch eingeleitet worden zu sein. Diese Entwicklung scheint die Streitleitung bestimmt zu haben, mit der Ausführung des Beschlusses vom Dienstag zu warten. Gegen Mitternacht nahm sie eine Resolution an, in der erklärt wird, daß man vorläufig von der Proklamierung des Generalstreiks auf den irischen Bahnen abstehe, man werde aber Telegramme an alle Gewerkschaftsfamilien in Irland schicken, da

mit sich diese bereit hielten, zu streiken, sollten die Verhandlungen resultatlos verlaufen.

Dublin, 23. September 1911.

Der Lordleutnant hatte eine neuerliche Besprechung mit den Vertretern der Eisenbahner. Der Streit dauert in ungeminderter Kraft fort.

Inland.

Die Getreideernte und die Teuerung. Ein wunderschöner Sommer mit ewig blauem Himmel und goldenem Sonnenschein endet schließlich mit einer großen Teuerung und einer Hungersnot der Massen, die seit jeher von den Menschen mit Schrecken gefürchtet und immer im Zusammenhang mit Krieg und Pestilenz als den Geißeln der Menschheit genannt wurden. Die lange Hitze- und Trockenperiode, die kaum von einem Gewitterregen unterbrochen wurde, hat vielen Kulturen schweren Eintrag getan und der Ernteausfall wird von den Agrariern zu einer Preistreiberi benützt, die alle Bucherpreise der letzten Jahre in den Schatten stellt.

Die trodene Witterung hat aber, was die Agrarier vergessen machen möchten, nicht nur geschadet, sondern auch genützt. Es ist vor allem das Getreide, dem sie in hohem Maße zugute kam und das eine gute, in manchen Ländern sehr gute Ernte lieferte. Nach den Schätzungen des internationalen landwirtschaftlichen Instituts in Rom übersteigt die diesjährige Getreideernte in mehreren Hauptproduktionsländern die vorjährige Ernte um zirka 5 Prozent. Es gibt folgende Zahlen in Tonnen (1 Tonne = 20 Zentner) an: Weizen: Großbritannien 1.702.600 (gegen 1.584.909 im Vorjahre), Italien 5.530.000 (4.173.200), Spanien 4.263.000 (3.740.752), Rumänien 2.600.000 (3.016.240), Vereinigte Staaten von Amerika 18.092.800 (18.926.864), Kanada 5.815.590 (4.082.051). Roggen: Spanien 841.000 (700.890), Vereinigte Staaten von Amerika 779.200 (839.230), Gerste: Großbritannien 1.257.900 (1.469.048), Dänemark 501.600 (463.880), Spanien 1.955.200 (1.661.434), Kanada 1.133.600 (982.974), Hafer: Großbritannien 1.991.900 (3.145.993), Dänemark 677.800 (669.160), Italien 610.000 (414.760), Kanada 5.844.700 (4.988.280). Die Einheitszahl das ist das Prozentverhältnis der Gesamtproduktion dieses Jahres zu der des Vorjahres ist für Weizen 105,6 Prozent, für Roggen 101,2 Prozent, für Gerste 109,0 Prozent, für Hafer 105,4 Prozent.

Dazu ist verschiedenes zu bemerken. Zunächst handelt es sich hier um eine Gruppe von Ländern, die zum Beispiel bloß etwa die Hälfte der Weltproduktion an Weizen aufbringen. Es fehlen Deutschland, Frankreich, Oesterreich, Rußland etc., ferner die bedeutenden südamerikanischen Staaten, weiter Australien etc. Die Weizenernte dieser überseeischen Ländergruppe wird mit 75 gegen 68 Millionen Doppelzentner im Jahre 1910 angegeben, und auch die zweite Ländergruppe hat eine größere Ernte als im vorigen Jahre. Die Angaben des landwirtschaftlichen Instituts über die Ernte der ersten Ländergruppen lauten nicht ungünstig, namentlich sehr günstig für Italien, Spanien und Kanada, wobei es sich aber nur um Schätzungen handelt, während erfahrungsgemäß diese aus spekulativen Gründen immer niedriger gehalten werden, als die Schlusergebnisse sind. So zum Beispiel ist es sehr wahrscheinlich, daß die amerikanische Weizenernte die vorjährige erheblich übertrifft, während sie nach der vorliegenden Schätzung hinter der Ernte von 1910 zurückbleiben würde.

Diese Tatsachen lehren uns wohl zunächst, daß von einem Mangel, der die gegenwärtige Teuerung rechtfertigen würde, nicht geredet werden kann. Was uns aber hindert, daß für uns die Fruchtbarkeit nutzbar gemacht werden kann, sind die immens hohen Bölle, die wir der Mitwirkung unserer Christlichsozialen und Deutschen Nationalen verdanken. Die chinesische Zollmauer, die Oesterreich umschließt, und die bis zum Jahre 1917 einen festen Vertrag darstellt, müßte weg, wenn die gute Weltenernte unsere Lebensmittelpreise beeinflussen sollte.

Frachtermäßigungen zur Bekämpfung der Lebensmittelteuerung. Das Eisenbahnministerium hat außer den bereits gewährten Frachtermäßigungen für Vieh und Fleisch nunmehr mit sofortiger Wirksamkeit auch die Einführung einer allgemeinen 50prozentigen Frachtermäßigung für Kartoffeln, Gemüse und Hülsenfrüchte auf allen Linien der österreichischen Staatsbahnen verfügt. Gleichzeitig wurde die bereits angeführte 50prozentige Fracht-

Die Wohnungsmisere in Wien*.



„Ja, ja, is ja alles möglich. Aber wie nehmen halt keine Leut' mit Kinder?“

* Wir entnehmen diese gelungene Satire auf die Wiener Wohnungsverhältnisse, mit freundlicher Erlaubnis der Redaktion, der Wiener Montagzeitung „Der Morgen“.

Ausland.

Der britische Gewerkschaftskongress über den Transportarbeiterstreik in England.

Der britische Gewerkschaftskongress, der annähernd 2 Millionen gewerkschaftlich organisierte Arbeiter Englands vertritt, hat am 9. September folgende Resolution zum Beschluß erhoben:

Dieser Kongress beglückwünscht hiermit die Gesamtheit der Transportarbeiter zu den großartigen Anstrengungen, die sie gemacht haben, um ihre Beschwerden abzustellen, und zu den Erfolgen, die sie errungen haben, indem sie ihre Löhne erhöhten, ihre Arbeitszeit verringerten und auf der offiziellen Anerkennung der Gewerkschaften bestanden. Auch beglückwünscht der Kongress die Gewerkschaften der Arbeiterinnen zu der Reihe prächtiger Erfolge, die sie im Laufe der allgemeinen Bewegung errungen haben. Ferner beschließt der Kongress, daß die Streitkräfte der organisierten Arbeit keine Mühe sparen sollen, um die Unzufriedenheit der unterbezahlten Arbeiter mit ihrer Lage zu erwecken und wachzuhalten und sie in ihrem Entschluß, alle möglichen Mittel zur Erringung eines auskömmlichen Lohnes anzuwenden, zu bestärken und ihnen zu helfen.

O'Grady, der die Resolution begründete, hielt dazu eine vorzügliche Rede. Er führte aus, daß die gegenwärtige große soziale und industrielle Aufwühlung von den Massen selbst ausginge. Die Führer sehen, was vor sich gehe, und gäben der Bewegung Richtung und Ziel. Die Streiks hätten großartige Erfolge gebracht, besonders für die schlecht bezahlten und ungelerten Arbeiter und hätten diesen Schichten eine soziale Stellung verschafft, die sie nie zuvor bejassen hätten. Die Streiks hätten das Parlament gelehrt, daß es andere Pflichten habe, als die Interessen des Eigentums zu wahren. Klar und deutlich sei ferner die Tatsache zutage getreten, daß die Zeit der teilweisen Streiks und Aussperrungen vorüber sei. Ein weiteres Zeichen der Kraft der Arbeiterschaft sei die von den gelernten Arbeitern bekundete Entschlossenheit, nicht eher die Arbeit wieder aufzunehmen, bis die Forderungen der ungelerten Arbeiter erfüllt waren. Aber die größte Freude, die der Arbeiterschaft bereitet worden sei, sei durch die Haltung der Frauen hervorgerufen worden. Die Gewerkschaften müßten sich jetzt entschlossen zeigen, die alte Untätigkeit nicht wieder einreichen zu lassen. Die Zeiten seien vorüber, als Bergarbeiter und Maschinenbauer, Dockarbeiter und Fuhrleute, Tischler und Textilarbeiter untätig zusehen, wie man die Arbeiterinnen behandelte. Er hoffe, daß in Zukunft die Gewerkschaften die ganze Kraft ihrer Organisationen, all ihre angesammelten Gelder benützen würden, um den streikenden Frauen und Männern beizustehen.

Das Parlamentsmitglied Roberts wies darauf hin, daß man die Ereignisse der letzten Wochen fast eine wirtschaftliche Revolution nennen könne. Die Vorteile, die sich die Arbeiter errungen hätten, seien nur gering im Verhältnis zu dem, was ihnen von Rechts wegen zukomme; aber das Errungene werde den Ansporn zu weiteren Forderungen geben. Eine Seite der Bewegung beunruhige ihn: durch Unruhen gewinne die Arbeiterschaft nichts; Streikunruhen dienten nur dazu, die Streikfrage zu verdunkeln und schädigten die gute Sache der kämpfenden Arbeiterschaft. Die beste Waffe sei der passive Widerstand, die Weigerung, zu arbeiten. Zwar habe die Regierung das Recht, Leben und Eigentum zu schützen, aber die Regierung sei nicht von der Anklage freizusprechen, provokatorisch vorgegangen zu sein.

Gosling (Transportarbeiter) dankte dem Kongress für die Resolution. Das Hauptmerkmal des Streiks sei die absolute Solidarität der Arbeitermassen gewesen. Man sei der teilweisen Streiks überdrüssig und entschlossen, eine Bewegung einzuleiten, deren Motto sei: „Alle oder niemand!“ Es gereiche den schlecht bezahlten Arbeitern zur Ehre, daß sie, obwohl sie ihre Verträge zuerst abgeschlossen hätten, ihren Kameraden bis zu Ende beigekommen wären. — Die Resolution wurde einstimmig angenommen.

Eine Organisation zur Bekämpfung des Streiks.

Als man zu Anfang des Eisenbahnerstreiks in London große Massen Spezialkonstabler anwarb, ernannte die englische Regierung zehn Offiziere zu Befehlshabern dieser gegen die Arbeiterschaft gerichteten „Bürgerwehr“. Aber da sich die Spezialkonstabler ihrer neuen Würde nur einen Tag erfreuten, hatten die Offiziere wenig zu tun. Die Regierung hat sich nun auf Anraten eines „berühmten militärischen Organisators und Befehlshabers“ (ebenfalls Ritchener) entschlossen, die Offiziere dazu zu verwenden, Vorbereitungen zu treffen, um einem neuen Transportarbeiterstreik begegnen zu können. Die zehn Offiziere sollen das Streikterrain in London besichtigen, eine Liste der Väter, Schlächter und Kolonialwarenläden aufstellen und besonders den Kohlenlagern, Fleischflüßräumen und Gemüselagern ihre Aufmerksamkeit schenken, um zu erfahren, welche Streitkräfte zu ihrem Schutz nötig sein würden. Auch sollen die besten Wege vom Hafen nach den Eisenbahnstationen aufzeichnet werden. Verkehrswege, Straßenbahn- und Omnibusdepots sollen inspiziert und Pläne zur Regulierung und Beschützung im Falle eines Generalstreiks entworfen werden. Ganz besonders sollen sich die Offiziere mit der Herstellung eines Planes zur Verteidigung wichtiger Verkehrspunkte durch das Militär befassen und die Pläne entdecken, wo die Truppen am besten stationiert werden könnten. Die Regierung hofft, bei einer Wiederholung der jüngsten Ereignisse mit Hilfe dieses Streikbrechergenerals London mit Lebensmitteln versorgen und den Verkehr aufrecht erhalten zu können. Die englische Regierung macht ihr Söldlingsheer gegen den inneren Feind mobil.

Eine Verkehrsstatistik der Vereinigten Staaten. Das Jahr 1910 hat, dem Jahresbericht der „Interstate Commerce Commission“ zufolge, dem amerikanischen Verkehrsweisen abermals einen gewaltigen Aufschwung gebracht. Die Zahl der Eisenbahndienstleistungen, die nach den Lohnlisten der Gesellschaften ermittelt wurden, belief sich am 30. Juni 1910 auf 1.699.420, oder um 196.597 mehr als im vorhergehenden Jahre. Von der Gesamtzahl der Bediensteten waren 64.691 Lokomotivführer, 68.321 Geizer, 48.682 Kondukteure, 136.938 sonstiges Zugpersonal, 44.682 Wächter u. f. w.; zur Streckenerhaltung

waren ferner 504.979 Personen notwendig, zur Instandhaltung des Fahrmaterials 329.373, während der Rest auf das sonstige Betriebspersonal (Beamte u. f. w.) entfällt. Im Berichtsjahr erreichten die ausbezahlten Löhne eine Höhe von 1.143.725.306 Dollars oder rund 5.718.626.000 Kr. Die gesamte im Betrieb befindliche Schienenlänge wurde mit 240.438,84 Meilen ermittelt; es ist dies eine Zunahme um 3604,77 Meilen gegenüber 1909. Lokomotiven waren 58.947 (+ 1735 gegen 1909) im Dienst, und zwar standen 13.660 als Personenzugs-, 34.992 als Lastzugs- und 9115 als Vershubmaschinen in Verwendung, 1180 Lokomotiven waren nicht klassifiziert. Der Wagenpark bestand aus 47.095 Personen- und 2.135.121 Frachtemwaggonen, 108.115 Waggonen standen endlich nur im Dienst der Gesellschaften. Die Fortschritte in der Einführung der automatischen Kupplung werden in folgenden Ziffern veranschaulicht: Von zusammen 2.349.278 Lokomotiven und Waggonen waren im Jahre 1910 bereits 2.332.837 mit der automatischen Kupplung versehen, es ist dies eine Zunahme um 72.060; von den 2.107.312 Frachtemwaggonen allein waren aber schon 2.120.750 im Besitz dieser Kupplung. Einen außerordentlichen Umfang erreichte in diesem Jahr die Zahl der besörderten Passagiere und auch der Frachtransport. Es wurden insgesamt 971.683.199 Personen befördert gegenüber 891.472.425 in 1909 (+ 80.210.774); der Frachtransport belief sich jedoch auf 1.849.900.101 Tonnen in 1910 gegen 1.556.559.741 Tonnen in 1909, daher ergibt sich ein Plus von 293.340.360 Tonnen. Die zurückgelegte Meilenanzahl betrug beim Personentransport per Lokomotive 2.367.386, beim Frachtransport 7.287.863 Meilen per Lokomotive. Die Betriebsausgaben erforderten 66,29 Prozent der Betriebseinnahmen, das gesamte für die Eisenbahnen investierte Kapital belief sich mit Ende Juni 1910 auf 18.417.132.238 Dollars, die ausbezahlten Dividenden hingegen betrugen 405.771.416 Dollars, was einer Verzinsung von 7,50 Prozent des Aktienkapitals gleichkommt. — Die Aktienäre haben also auch in diesem Jahre, wie in jedem anderen, ohne das geringste Risiko für ihre Gesundheit oder ihr Leben, unter allen Beteiligten sicherlich am besten abgeschnitten. — B. —

Die Streikverluste der englischen Bahnen werden in einer Tabelle ersichtlich, die der „Economist“ veröffentlicht und die das „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnerblatt“ wiedergibt. Die Zahlen der Tabelle zeigen die Einnahmen der Bahnen im Vergleich mit derselben Zeit des Vorjahres; es ergibt sich aus ihnen, daß die Einnahmen durchwegs, und zwar in der ersten Streikwoche um sehr beträchtliche Summen zurückgegangen sind. Die Gegenüberstellung ergibt folgendes Bild:

	Vom 14. bis 20. August	Vom 21. bis 27. August	Gesamteinnahmen
London and Nord-Western . . .	— 101.000	+ 10.000	91.000
Great Western	— 91.000	+ 4.000	87.000
Midland	— 54.000	+ 7.000	61.000
Lancashire and Yorkshire . . .	— 50.133	+ 6.731	56.864
North-Eastern	— 49.968	+ 44.467	94.435
Great Central	— 26.800	+ 10.700	37.000
Great Eastern	— 16.900	+ 900	16.000
Great Northern	— 16.500	+ 1.000	15.500
North British	— 10.500	+ 5.800	16.300
London, Brighton	— 9.562	+ 7.842	17.404
Caledonian	— 7.100	+ 4.400	11.500
North Stafford	— 6.550	+ 700	7.250
Gulf and Barnsley	— 3.784	+ 3.727	7.511
London and South-Western . . .	— 3.200	+ 700	2.500
South-Eastern and Chatham . .	— 3.165	+ 3.055	6.220
Metropolitan	— 3.064	+ 425	3.489
North-London	— 2.076	+ 178	1.898
Cambrian	— 1.985	+ 265	1.720
Central-London	— 1.151	+ 998	2.149
London, Tilbury	— 1.150	+ 811	339
Turner	— 1.101	+ 1.165	2.266
Total	— 460.189	+ 79.156	539.345

also 12 Millionen Kronen in 14 Tagen!

Aus dem Gerichtssaal.

Grundlose Beschuldigung eines Vertrauensmannes. Der Schlosser der Werkstätte des Wiener Westbahnhofes Karl Hauser hat am 20. Juli 1911 in einer Versammlung der Werkstättenarbeiter des Westbahnhofes, welche im Gasthaus „zum weißen Haisel“ stattfand, dem früheren Obmann Karl Winter der Ortsgruppe, welcher die Werkstättenarbeiter des Westbahnhofes angehören, Vorwürfe gemacht, aus welchen hervorgehen sollte, daß Karl Winter zur Zeit, als er Obmann der Ortsgruppe war, sich Korruption habe zuschulden kommen lassen. Als Hauser deshalb aufgefordert wurde, dies nachzuweisen oder seine Vorwürfe zu widerrufen, verweigerte er in einer zweiten Versammlung, welche etwa vier Wochen später im selben Lokal stattfand, irgendeine Erklärung abzugeben, so daß Herr Karl Winter sich genötigt sah, den gerichtlichen Weg zu betreten.

Bei der Verhandlung, welche über die durch Dr. Leopold Kitz eingeleitete Ehrenbeleidigungssache vor dem Bezirksgericht Rinnthaus stattfand, sah sich Hauser veranlaßt, die vollkommene Unstichhaltigkeit seiner Vorwürfe zuzugeben.

Da er ausdrücklich zu Protokoll erklärte, Herrn Karl Winter grundlos beleidigt zu haben, da er diesem nichts Unehrenhaftes nachsagen könne, und da Hauser sich außerdem verpflichtete, diese Erklärung auch auf seine Kosten im „Eisenbahner“ zu veröffentlichen, sah Herr Karl Winter von einer Bestrafung ab und zog seinen Straf Antrag zurück.

Ein Reichsbündler vor Gericht. Dem Oberversteher Karl Fingert aus Schredenstein, einem eifrigen Mitglied des „Reichsbundes deutscher Eisenbahner“, ist die Sozialdemokratie und ihre Anhänger ein Dorn im Auge.

Am 5. Juli d. J. hat Fingert wieder einmal den Koller bekommen und hat seinen Groll gegen die sozialdemokratischen Eisenbahner losgelassen und namentlich die Kondukteure Genossen Ed. Paul und Rudolf Schluschny zum Gegenstand seiner Angriffe gemacht, indem er den ersteren einen schlechten Kerl nannte und ihn beschuldigte, als Mitglied der Personalkommission sich am meisten für seine eigene Person herausgeschlagen zu haben. Den Schluschny hat er bei dieser Gelegenheit wiederholt beschimpft und beleidigt. Sowohl Paul als auch Schluschny brachten die Klage gegen Fingert ein.

Bei Gericht gab Fingert einen Teil der Beleidigungen zu, einen Teil leugnete er — wie es die Reichsbündler immer machen — hat jedoch gleichzeitig, man möge ihm verzeihen, er wolle eine Ehrenerklärung abgeben. Da er jedoch die Verurteilung der Ehrenerklärung nicht zulassen wollte, wurden die Beweise zum Teil durchgeführt und die Verhandlung zwecks Einvernahme von Entlastungszeugen vertagt.

näßigung für Futter- und Streumittel auch auf die rikel Mais und Futtermehl ausgedehnt.

Wenn man ernstlich glaubt, daß solche Begünstigungen den Konsumenten zugute kommen, so täuscht man sich sehr. Ebenso wie die Refaktien halten wir auch solche Frachtermäßigungen nur geeignet, dem Zwischenhandel einen Extraprofit zu gewährleisten, und zwar, was noch extra betont werden muß, auf Kosten der ohnehin desolaten Staatsbahnfinanzen. Und für die Konsumenten ist es weiter nichts als Sand in die Augen.

Wie die Merikalen die Teuerung „bekämpfen“. Im Parlament haben alle Geistlichen gegen die Einfuhr von argentinischen Fleisch gestimmt, also sind alle Merikalen Freunde der Agrarier. Man darf aber deshalb ja nicht glauben, daß die frommen Herren nicht auch die Teuerung bekämpfen. Ja, sie geben sogar ein ebenso einfaches wie sicher wirkendes Mittel gegen die Teuerung bekannt. Wer das nicht glauben will, der lese die soeben erschienene Augustnummer des berühmten „Bonifaziusblattes“, des „gedruckten Religionsunterrichtes“, das eben überall sehr stark verbreitet wird. In diesem eigentlichen Hauptorgan der Merikalen Oesterreichs wird die Frage: „Woher sollen wir Brot nehmen, das die Kinder essen“ erörtert, und folgendermaßen beantwortet:

„Die einfachste Antwort lautet: Hat Gott dir eine reiche Kinderfahrgesellschaft geschenkt, wird er dich auch bei deren Erhaltung nicht verlassen. Habe also Mut und Gottvertrauen!“

Mit Mut und Gottvertrauen werden also die Folgen der Teuerung beseitigt. Daß die Herren Pfaffen, die dieses Rezept verbreiteten, „Mut und Gottvertrauen“ auch den frommen Agrariern statt der Viehzölle und der Fleischverbotverordnungen verordnen könnten, fällt ihnen nicht ein. Die Herren sind ebenso menschenfreundlich, daß sie das wahre Glück nur den Opfern der Teuerung bereiten wollen, aber nicht den Agrariern, in deren Parteien sie sitzen. Deshalb heißt es auch in dem Artikel:

„Das Glück liegt nicht in Glanz und Reichtum, nicht in Has und Gut. Darum ist bei den Armen noch das meiste Glück zu finden.“

Je teurer also die Lebensmittel sind und je ärmer die große Masse des Volkes ist, desto glücklicher ist sie, so lehrt es das „Bonifaziusblatt“. Nur damit die Agrarier und die anderen Kapitalisten das wahre Glück nicht genießen, stemmen sich die Geistlichen gegen die Vinderung der Teuerung. Würden nun die Agrarier wirklich glauben, daß die Armut das Glück sei, so würden sie sich einen Priester als Abgeordneten aussuchen. Aber um die Logik ist es den Pfaffen, die das „Bonifaziusblatt“ schreiben, nicht zu tun. Ihr Geschäft ist es, die Ausbeutung zu schützen, und das tun sie, indem sie den Ausbeutern helfen und den Ausgebeuteten einreden, ausgebeutet zu werden sei ein Glück. Und sie finden leider auch noch immer genug Leute, die sich von ihnen an der Nase herumführen lassen.

Die Staatsbeamten gegen die Teuerung. Seitens des Zentralverbandes der österreichischen Staatsbeamtenvereine wird am 3. Oktober gemeinschaftlich mit dem Reichsverein der Bank- und Sparkassenbeamten sowie dem Bund technischer Beamten in der Volkshalle des Wiener Rathauses eine Teuerungsverammlung veranstaltet. Weiters werden Schritte wegen Erlangung einer sofortigen Teuerungszulage ins Auge gefaßt. Es wurde ferner angeregt, mit der Organisation der Eisenbahner zur Vertretung gemeinsamer Interessen in engere Fühlung zu treten und an die Bildung einer allgemeinen Angestelltenkoalition zu schreiben.

Die christlichsoziale „Reichspartei“ in Konkurs. Der Kumbung von einer christlichsozialen „Reichspartei“ ist in Konkurs geraten. Vor längerer Zeit teilten wir mit, daß die Wiener Christlichsozialen sich von der „Reichspartei“ separieren, eine eigene Parteileitung eingesetzt haben, welche die Aufgabe hätte, die letzten Reste einstiger Herrlichkeit in der Reichshauptstadt zu einem neuen Parteigebilde zusammenzufassen, das in wirtschaftlichen Fragen mit einem den Bestrebungen der christlichsozialen Bauern-„retter“ diametral entgegengesetzten Programm sein Glück zu versuchen hätte. Einleuchtenderweise wurde durch diese Separation der Wiener der von Gehmann aufgerichtete Wahl- und Organisationsapparat der Reichspartei überflüssig. Tatsächlich hat vor einigen Tagen das christlichsoziale Reichsparteisekretariat liquidiert. Die Sekretäre wurden gegen Vergütung der Kündigung Annull und Fall entlassen.

Für die Auflösung des Reichsparteisekretariats scheinen aber noch andere Gründe maßgebend gewesen zu sein, wie aus einer Mitteilung hervorgeht, welche der „Arbeiter-Zeitung“ von vertraulicher Seite zugekommen ist. Darnach fürchteten die Christlichsozialen, im niederösterreichischen Landtag zur Verantwortung gezogen zu werden, daß sie Parteisekretariat und Landesamt enge miteinander verbinden. In dem Parteisekretariat befand sich nämlich neben dem „Bauernbund“, dem „Gewerbebund“ und der Christlichsozialen Parteikorrespondenz noch die Redaktion des Landes-Amtsblattes. Die Redakteure der amtlichen Zeitung für das Land Niederösterreich waren zugleich Redakteure der Parteikorrespondenz und Beamte der verschiedenen Sekretariate. Und das ist es schwer festzustellen, inwieweit sie aus Steuergeldern und inwieweit sie aus der Parteikasse bezahlt wurden; das gleiche gilt selbstverständlich auch für die Verbreitung der Miets, Beleuchtung, Beheizung und der Kanzleiposten. Da die Christlichsozialen wissen, daß sie doch nicht mehr obenauf kommen können, haben sie das famose Parteisekretariat rasch liquidiert.

Sicherlich ist der überraschend schnelle Zusammenbruch der christlichsozialen Reichspartei nach der Wahlniederlage im heurigen Frühjahr ein Beweis, daß die ganze „Reichspartei“ nie mehr gewesen ist, als ein Kartenhaus.

Abonniert die Arbeiterpresse.

Vor der neuerlichen Verhandlung am 13. September 1911 ersuchte jedoch Finger abermals um einen Ausgleich, fügte sich in die Veröffentlichung einer Ehrenerklärung im „Eisenbahner“, worauf die durch Dr. jur. Friedrich Schäfer in Auftrag vertretene Privatankläger mit Rücksicht darauf, daß Finger ihr Arbeitskollege ist, in einen Ausgleich einwilligte.

Finger gab sowohl Paul als auch Gluchow eine umfassende Ehrenerklärung ab und verpflichtete, sich die Kosten des Strafverfahrens, die Vertretungskosten sowie auch die mit der Veröffentlichung der Ehrenerklärung im „Eisenbahner“ verbundenen Kosten binnen acht Tagen bei sonstiger Exekution zu bezahlen.

Die Verhandlung endete so wie alle, die unsere Genossen gegen diese reichsbündlerischen Feiglinge anstrengen, mit einer demütigenden Abbitte. Zuerst schimpfen sie, um dann schon auf den Hinterpföchen sitzend „schön bitten“ zu machen. Na, Gelden und Ehrenmänner sind sie alle, diese treuherzigen Männer. Hoffentlich wird nun wenigstens Finger geheilt.

Streiflichter.

Die Macher vom Reichsbund deutscher Eisenbahner als Menbl-Agenten. In der „Innsbrucker Volkszeitung“ lesen wir: Der millionenreiche Profifabrikant Mendl ist, obwohl Jude, den deutschfreihetlichen Antisemiten tief ins Herz gewachsen. Mit rührender Bekümmernis finden die Deutschen Mendl, wie sie für sein Wohlergehen und seinen Profit sorgen können. Man begreift: Dr. Weidenhofer sitzt nicht mehr im Parlament, ist also außerstande, Werbereiben für Herrn Mendl in die Parlamentsberichte und durch sie in die Zeitungen zu schmuggeln, also sorgten sich die guten deutschen Brüder, wie sie dem „Volksgenossen“ Mendl unter die Arme zu greifen und sich erkenntlich — für was, werden die Herren schon wissen — zu zeigen vermögen. Lange wußte keiner Rat. Nun aber hat es der Reichsbund deutscher Eisenbahner herangebracht: Die beste Agitation für den „Volksgenossen“ Profifabrikanten ist die Tat. Also übernahmen die Reichsbündler einfach den Verschleiß für das Mendlbrot. In der Innsbrucker Südbahnwerkstätte ist seit einigen Tagen eine leibhaftige Verschleißstelle für das Mendlbrot errichtet worden. Die Zeitung des Verkehrs hat einer der Macher des Reichsbundes deutscher Eisenbahner, der Schlosser Wages, inne. Ihm zur Seite steht als treuer Siegfried des „böllischen Mendlbrotes“ der Herr Ingenieur Suske, der deutschfreihetlich-antisemitische Wahlwerber von Innsbruck II, der, nebenbei bemerkt, in vielen Versammlungen für das heimische Wädergewerbe seine Schnauze ordentlich entfeuert. Als dritter im Bunde ist Herr Hartwig, Werkführer der Schlosserei, ebenfalls einer von den „Deutschen“ (nun darf man wohl sagen: daitischen) Reichsbündlern, der in seiner Kanzlei die Verschleißstelle aufgeschlagen hat. Von Wien bis Innsbruck ist eine weite Strecke, das Brot wird sehr trocken und hart, bis es hierher kommt. Aber das geniert die Reichsbündler nicht. Sie kaufen und heißen das harte Brot, denn der „Volksgenosse“ Mendl muß „gerettet“ werden, wenn darüber auch die Zähne einiger „Deutschen Helden“ in die Brüche gehen. Den — nun wohl „daitischen“ — Herren Suske, Wages, Hartwig u. Komp. ist zu ihrem Heroismus nur zu gratulieren. Sie zeigen, daß sie einer Tat fähig sind für einen „armen“ Volksgenossen; obendrein bekommt der „Reichsbund deutscher Eisenbahner“ durch die Agentur für das Mendlbrot auch eine Beschäftigung, die jedenfalls gut honoriert wird. Hoffentlich werden die Herren ihrem „Bund“ nunmehr eine ihrer Betätigung entsprechende Bezeichnung geben und schlagen wir vor, den Titel: „Reichsbund deutscher Eisenbahner“ noch durch den Untertitel zu ergänzen: „Generalagentur für das daitische Mendlbrot“. Gefällt dies, dann haben die Reichsbündler einen Massenzulauf an Mitgliedern zu erwarten. Herr Suske braucht deshalb die „Netterei“ einheimischer deutsch-arischer Wädemeister doch nicht aufzugeben. Denn das „echte, unverfälschte Deutschtum“ hat schon noch künftige Stilleklein geleistet, als den einheimischen Wädemeistern Rettung gepredigt, gegen die Arbeiterwäderei hat einfach und zu gleicher Zeit für einen millionenreichen jüdischen Profifabrikanten den Vertrieb des Produkts übernommen. Ein deutschfreihetlich-arisches Herz hat eben seinen Platz für allerhand Moral.

Reichsbündlerische Demagogie. Die Reichsbündler haben in der Wahlbewegung für ihre angeblich „deutschen“ Kandidaten die eifrigste Propaganda gemacht. Nun lesen wir im „Deutschen Eisenbahner“ einen Leitartikel über die Teuerung. Es wird darin gemurmelt, daß alles teurer wird, eine Hiebsspost die andere jagt. Wenn heute die Milch, morgen das Fleisch teurer wird, dann droht ebenfalls eine ganze Reihe Preissteigerungen der wichtigsten Lebensmittel. Dieses Gemurmel endet in der Schlussfolgerung, daß die Abgeordneten im Parlament geeignete Schritte zur Behebung dieser Teuerung einleiten sollen u. s. w. Nun haben gerade wir während der Wahlbewegung die Teuerung in den Kreis unserer Betrachtungen gezogen. Aber da waren es die Herren Reichsbündler im Bund mit den sogenannten deutschnationalen Arbeitern, die in allen Wählerversammlungen unsere Argumente mit denen der nationalen Agrarier zurückgewiesen haben. Damals war ihnen das argentinische Fleisch zu schlecht, da sollten noch Seuchen damit eingeschleppt werden. Die Kohlen waren, ihrer Meinung nach, nur deshalb so teuer, weil die bösen Sozi streikten. — Aber warum steigen jetzt die Kohlenpreise, wo doch von Streiks nichts bekannt ist? Warum ist der Spiritus ab 1. September gestiegen? Auch vielleicht wegen der Sozi? Den Teuerungsschwindel, der die Heke mit dem schlechten argentinischen Fleisch gebracht, haben die Sozi am Gewissen. Nach der damaligen Ansicht der Reichsbündler existierte gar keine Teuerung. Sie machten nur aus nationalen Gründen für die Agrarier Propaganda und eröffneten eine wüste Heke gegen die sozialdemokratischen Kandidaten. Heute verlangen die Reichsbündler in ihrem Organ Maßnahmen gegen die Teuerung von „ihren“ Abgeordneten. Wir sind aber der festen Überzeugung, daß diese gedankenlosen Leute nach wie vor fischen und Heil schreien werden. Denn von diesen nadenstischen „deutschen“ Reden ist doch nicht zu erwarten, daß sie einen Teilschick, Seidl u. s. w. auffordern werden, für die Öffnung der Grenzen, für Aufhebung der Zölle und dergleichen zu stimmen. Es ist der reinste Hohn auf den gesunden Menschenverstand, die Politik dieser Leute. Die mit den Subventionen der Industriellen gewählten Leute sollen vielleicht gegen die Kartelle auftreten, die eine Wucherpolitik betreiben? Die Regierungsmameluden, die auf Ministerposten und Orden spekulieren, sollen vielleicht für eine Herabsetzung der Steuern, für eine Einschränkung der Militärlasten eintreten? Die blöden Nationalen, denen das Phrasengebimmel das Gehirn verkleistert hat, können sich in wirtschaftliche Fragen nicht mehr hineinfinden. Für sie existiert nur noch das böhmische Schredgespenst. Für sie ist es viel wichtiger, ob der Nachtwächter von

Leitomischl ein Deutscher oder ein Tscheche ist, ob auf den Fahrkarten nur ein- oder zweisprachiger Text steht. Sollen ihre Kinder Hunger leiden, barfuß in die Schule gehen, sollen unsere Frauen schauen, wie sie mit dem Wirtschaftsgeld auskommen.

Wie Eisenbahner über die Verlogenheit der christlichsozialen Verleumdungspresse denken. Ein Brief an die „Reichsposst“. Auf einen Bahnwächter, der die Kaplanzeitung „Reichsposst“ auf der Eisenbahnstrecke fand, hat, wie der „Arbeiterwille“ berichtet, diese Lesztüre derart gewirkt, daß er sich veranlaßt fühlte, einen Brief an die „Reichsposst“ zu schreiben, den er der Redaktion bereits zukommen ließ. Da der Bahnwächter die Befürchtung hegt, daß der Brief der „Reichsposst“ doch nicht paßt und sie ihn nicht abdruckt, ersucht er auch uns, den Brief abzufragen. Wir kommen um so lieber diesem Wunsche nach, weil die christlichsozialen und nationalen Volksfeinde daraus ersuchen können, daß all ihre Geschreibsel und alle ihre Entstellungen nichts nützen, denn die Arbeiter kennen die Volksfeinde gut genug. Der Brief, den wir mit all seinen stilistischen Unebenheiten abdrucken, lautet:

„Böllische Redaktion der Reichsposst! Habe Ihr Blatt bei der Streckenbegehung bei Nacht gefunden, denn ich bin Bahnwächter. War neugierig, was darin stand, denn selbst kann ich mir keine Zeitung halten, denn ich habe eine Familie von neun Köpfen zu erhalten, und so lese ich eben, was ich erhalte. Lesse darin über die Ereignisse in Wien, staune aber über Ihre Schreibweise, denn es geht daraus hervor, daß Sie von der Lebensweise eines Arbeiters keinen blauen Dunst haben. Ich bitte, lesen Sie nur einen Monat mit einer Familie von fünf Köpfen mit einem Einkommen von 60 bis 80 Kronen, und Sie werden zu einem ganz anderen Ergebnis kommen. Wir warten mit schon sträflicher Geduld auf Hilfe und hoffen sie vom Parlament, werden aber immer und immer enttäuscht, denn nicht nur die Lebensmittel sind teuer, sondern alle Bedarfsartikel, welche zu einem primitiven Haushalt gehören, gehen im Preis beständig hinauf. Nirgends eine Aussicht auf Besserung, es ist nur ein großes Wunder, daß wir uns noch halten können. Wichtiger aber die Geduld und kommt die Erregung einmal durch, so ist sie nicht mehr zu halten, komme was da wolle. Besser der Tod als das langsame Dahinsinken. Meine Herren, es ist traurig, täglich arbeiten, und hat vom Glend heraus, kommt man immer weiter hinein. Mir kommt es gerade so vor, als wenn in jeder Tasche ein Dieb fäße, was man erarbeitet, fiehlt der; und läßt man sich das einmal nicht ruhig gefallen, so ist man sogleich der Mob, Scherbe, Böbel, und wie Ihre Ausbrüche alle lauten, das ist nur Del ins Feuer. Schafft Hilfe, und der gemüthliche Oesterreicher ist wiederum fertig. Es ist ja richtig, daß zum Genieken weniger gehören als zum Arbeiten. Gebt dem Arbeiter seinen Lohn, der ihm gebührt, und den Geniekenen bleibt noch genug übrig. Was ist die Erde ohne Arbeit? Von uns wird Bildung verlangt, wo sollen wir sie denn erhalten? Von uns wird Gehalt verlangt; wer gibt uns denn ein Vorbild? Wir haben auf dem Land nur das eine voraus, daß wir frische Luft haben, aber die leert den Magen noch schneller aus. Wir sehen täglich den ungeheuren Luxus und wir schaffen diesen und vergehen dabei in Not und Glend. Ob Sie von diesem Schreiben Gebrauch machen oder nicht, ist mir gleich. Ich habe nur einmal meinem Herzen Luft gemacht, angeregt durch Ihre Zeitung vom 18. September. Hochachtungsvoll J. W.“ (Name und Adresse sind der Redaktion bekannt.)

Die christlichsoziale „Reichsposst“, die wohl täglich Entstellungen und Verleumdungen über die nach den Demonstrationen verübten Anschläge in die Pfarrhöfe hinausposaunt, wird sich aber trotzdem nicht daran hindern lassen, mit ihrer Verleumdertatistik weiter den Verrat an der Arbeiterschaft auszuüben.

Ein neuer Abdrückungsversuch. Die gegenwärtige Zeit, die an die Solidarität der gesamten Eisenbahnbediensteten hohe Anforderungen stellt, haben wiederum einige Leute für passend gehalten, zu den im Vorberogen vegetierenden, einflußlosen Eisenbahnervereinen einen neuen zu gesellen, der sich den hochtrabenden Titel: „Wirtschaftlicher Reichsbund der Rangleikräfte“ beilegte. Wie es um diesen „Reichsbund“ bestellt ist, beweist nachstehendes, an einen Rangleikräfte gerichtete Schreiben, dem man eine „Aufsichtsratsstelle“ im „Reichsbund“ antrug, wiewohl dieser Rangleikräfte gar nicht Mitglied dieses Winkelvereines war noch werden wollte. Der „Reichsbund“ hat also wohl nicht Mitglieder genug, um die Stellen der Funktionsäre zu besetzen. Mit der generösen Verleihung von Aufsichtsratsstellen sucht man erst Mitglieder anzulocken. Daß wir in den Besitz dieses Schreibens gelangten, beweist, daß es Leute gibt, die für derartige Vereinsmeiereien nicht zu haben sind, da sie ernste Auffassungen betreffs ihrer Berufsorganisation haben. Das Schreiben, dem eine auszufüllende Beitritts-erklärung beilag, lautete:

Euer Wohlgeborer!

Gelegentlich einer vertraulichen Besprechung wurden Sie zum Aufsichtsrat des gefertigten Verbandes (früher Reichsverein der Offizianten und Offiziantenwärter) in Vorschlag gebracht. Es ergiebt an Sie das böllische Ersuchen, umgehend anher bekanntzugeben zu wollen, ob Sie diese Ehrenstelle anzunehmen geneigt sind.

Mit kollegialen Grüßen Ihr ergebener
Fehr Wilhelm m. p.,

Offiziant der 1. 1. Stabsausleitung Wien-Nordbahnhof,
für den „Wirtschaftlichen Reichsbund der Rangleikräfte“.
Stefan Andreas m. p.,
Rangleikräfte der 1. 1. Stabsausleitung Wien-Nordbahnhof.

So ernst, als die Verleihung der Aufsichtsratsstellen, wird wohl auch die zu gewärtigende Tätigkeit dieses „Reichsbundes“, der von einigen christlichsozialen und deutschnationalen Wichtigtuern geleitet wird, zu nehmen sein.

Die Gepädsträger der Südbahn und ihre Erfolge. Wir nehmen sehr selten Gelegenheit, Erfolge, welche durch unsere Organisation errungen werden, zu erwähnen, weil wir das Erringen selbst für die Hauptsache halten und über jedem Resultat schon wieder ein neues Ziel erblicken. Das Ausposaunen von Erfolgen überlassen wir gewöhnlich gegnerischen Organen, die mit Eifer daran sind, unsere Erfolge als die herrlichsten Resultate ihrer Organisationen zu preisen. Aber wenn wir diesmal einen Erfolge streifen müssen, den wir errungen haben, so geschieht es deshalb, weil ihn gerade eine Kategorie betrifft, die im allgemeinen von den höheren Dienststellen als nicht eine zu Eisenbahnbediensteten gehörige betrachtet wird, dennoch aber als solche die entsprechende Verantwortung zu tragen hat. Wir meinen die Gepädsträger. Unsere Ausführung betrifft heute allerdings nicht die Gepädsträger der Staatsbahnen, sondern die der Südbahn, denn erst die Gepädsträger der letzteren hatten sich der Erkenntnis nicht ver-

schlossen, durch die Organisation Erfolge zu erringen. Und bei diesen richtete sich unser Bestreben dahin, sie zu allererst zu vollwertig bezahlten Arbeitern der Eisenbahn zu erheben, bevor überhaupt auf andere Ziele das Augenmerk zu richten ist. Zwar sind die Gepädsträger der Südbahn noch nicht ganz vollwertig bezahlte Arbeiter, aber sie sind auf dem besten Weg, es zu werden. Erwähnenswert sind hier insbesondere die Wiener Gepädsträger, die unter Auflassung der Teilgelder einen Tagelohn von 3 Kr. erreichten, nachdem sie früher einen solchen von 1 Kr. 190 hatten. Den Umschwung haben die Genossen Gepädsträger der Südbahn in Wien energisch angestrebt und haben dadurch einen Erfolg errungen, der sehr aussichtsreich ist.

Indessen haben auch die Grazer Gepädsträger eine Aktion zur Besserung ihrer Lage und ihres Standes begonnen und durchgeführt. Ihr Tagelohn wurde mit 1. September 1911 von 1 Kr. 190 auf 2 Kr. 210 erhöht. Ferner wurden diejenigen Viertelaffordanten, welche seit dem Jahre 1900 dienen, zu Halballordanten ernannt. Die fixe Tagesprämie erhöhte sich sonach von 10 auf 20 Sh. per Tag. Gleichzeitig wurde der Stand des beim Gepäd- und Eilgutdienst verwendeten Arbeiterpersonals geregelt. Er beträgt:

- 9 Partieführer,
- 1 Gepädansführer,
- 22 Gepädsträger I. Kategorie (Halballordanten),
- 6 Gepädsträger II. Kategorie (Viertelaffordanten).

Im Sommer ein Mann mehr.

Auch dieser Erfolg gewährt für die Zukunft einen schönen Ausblick.

Gewiß hätten auch die Gepädsträger der Staatsbahnen schon irgendwelche Errungenschaften zu verzeichnen, wenn sie nicht immer das Bestreben einer für sie ernstlich wirkenden Organisation mißachtet hätten. Aber während sie sich stets den leeren Versprechungen christlichsozialer Größen angeschlossen, die niemals für die Gepädsträger eingetreten sind, haben sich die Südbahner die Erfolge durch festen Zusammenschluß erworben, welche Errungenschaften um so beachtenswerter sind, wenn man den Schluß des Erlasses der Verkehrsdirection liest. Er lautet:

„Den Gepädsträgern ist dieser Erlass (24860/V. II.) zur Kenntnis zu bringen und ihnen hierbei zu bedeuten, daß wir diesmal nur aus Rücksichten für die Personalswohl-fahrt von der Vergebung des Gepädsträgerdienstes an ein auswärtiges Unternehmen abgesehen haben, daß wir aber um so sicherer zu diesem, für uns viel vorteilhafteren Schritte gezwungen sein werden, wenn die Gepädsträger in Anerkennung ihrer Lage an uns mit neuerlichen, nicht gebotenen Forderungen herantreten würden.“

Daß so etwas gesagt werden kann, daran ist nur die mangelnde Solidarität der Gepädsträger aller anderen Bahnen schuld, welcher Umstand die Südbahner-Gepädsträger sozusagen isoliert und allein kämpfen läßt. Eine solche Drohung würde niemals erfolgen können, würde von den Gepädsträgern sämtlicher Bahnen auf eine energische Weise Solidarität be-fundet werden!

F. S.

Eine neue „Widerlegungs“-methode des Zugsepedientenvereines. Hierzu wird uns von einem Stationsmeister geschrieben: Der im „Eisenbahner“ Nr. 14 dieses Jahres erschienene Artikel: „Die Erfolge der Kategorienorganisationen“, worin die Zwecklosigkeit und die separatistischen Bestrebungen der Kategorienvereine im allgemeinen und die des „Zugsepedientenvereines“ im besonderen sowie auch einige Unwahrheiten des Obmannes von diesem Verein bloßgelegt wurden, scheint es diesen Herren fürchtbar angetan zu haben; was bei dem Bestreben derselben, sich bei jeder Gelegenheit als die Retter der Stationsmeister hinauf-zulügen, weiter nicht zu verwundern ist.

Die Mitglieder dieses Vereines erwarteten nun von ihrer Vereinsleitung eine Widerlegung dieses Artikels im „Zugsepedient“, was sie durch viele diesbezügliche Anfragen dokumentierten. Da dieselben aber dem zitierten Artikel im „Eisenbahner“ mit sachlichen Argumenten nicht beikommen konnten, so brachte sie in ihrer Hilflosigkeit als Antwort nur ein ädes Geschimpfe im Korrespondenzteil des „Zugsepedient“ Nr. 5. Ferner wurde, wie das genannte Blatt in Nr. 7 berichtet, in mehreren Stationsmeisterversammlungen dem Verfasser des eingangs erwähnten Artikels im „Eisenbahner“ das schärfste Mißtrauen ausgesprochen.

Mit einem Mißtrauensvotum glaubt also der „Zugsepedientenverein“, ihm unbenommene Wahrheiten aus der Welt geschafft zu haben, obwohl damit doch gar nichts widerlegt und an der Sachlage geändert ist. Doch die Vereinsleitung gibt sich mit diesem ihr selbst ausgetheilten Armutzeugnis zufrieden, und zwar um so mehr, da ihr die urteilslosen Nachläufer dieses Vereines für das eingetandene Unvermögen noch „Dank und Vertrauen“ votiert haben.

Diese Leute sind merkwürdige Käuze! Zuerst schreiben sie immer von einem Renomistationsmeister und dann auf einmal finden sie doch heraus, daß es ein leibhaftiger Stationsmeister ist, welcher sich erkühnt, ihnen die ungeschminkte Wahrheit zu sagen.

Dem „Zugsepedientenverein“ und seinem Organ aber geben wir den guten Rat, hübsch bei der Wahrheit zu bleiben, sonst werden wir uns wieder ohne seine Erlaubnis gestatten, ihm fest auf sein Lügenmaul zu klopfen. Quidam.

Von der Aschau-Oberberger Bahn. Die für das Zugbegleitungspersonal bestimmte Instruktion, durch welche die Normen zur Regelung des Zugverkehrs vorgezeichnet sind, ist mit zahlreichen Korrekturen versehen, die in Streichungen ganzer Stellen des gedruckten Textes, in eingeschalteten Abbezetteln und in handschriftlichen Eintragungen zwischen den Zeilen des gedruckten Textes bestehen; dieser Umstand läßt es fraglich erscheinen, ob alle Zugbegleiter sich in diesem Wirrwarr zurechtfinden.

Doch das ist noch lange nicht alles. Eben jetzt hat sich das bei der Direktion befindliche Verkehrsbureau veranlaßt gesehen, abermals umfangreiche Korrekturen vorzunehmen, welche Aufgabe die betreffenden Direktionsorgane in äußerst bequemer Weise gelöst haben, indem sie die Durchführung dieser Korrekturen den Zugbegleitern überlassen. Es wurde nämlich jedem Zugbegleiter eine Broschüre übergeben, in welcher nicht weniger als 84 handschriftlich durchzuführende Korrekturen enthalten sind. Ferner sind 39 Stück größere und kleinere Abbezetteln, darunter mehrere zum Ueberdecken ganzer Seiten.

Wenn schon diese seitens der Generaldirektion dem Personal gegenüber an den Tag gelegte Zumutung, sich in der, ein umfangreiches Chaos darstellenden Instruktion zurechtzufinden, als ein auf Einfühllosigkeit beruhendes Verlangen hingestellt zu werden verdient, so muß es gerade als ein an Verbrechen grenzender Leichtsinns bezeichnet werden, daß von jedem Zugbegleiter die Durchführung der fraglichen Korrekturen gefordert und jeder für die Richtigkeit derselben verantwortlich gemacht wird, zumal, da die 84 Korrekturen enthaltende Zusammenstellung derart verfaßt ist, daß eine im Schreibfache geübte Kraft erforderlich ist, um den sogar mit Fehlern behafteten Aufsat zu verstehen.

Außerdem ist gegenwärtig bei der Kaspau-Oberberger Bahn der Verkehr so stark, daß die Leute ihre dienstfreie Zeit zum ausruhen benötigen, daher auch jene, die zur Vornahme der Korrekturen die Fähigkeit besitzen, sich beim besten Willen mit dieser zeitraubenden Arbeit nicht befassen können.

Die Sache hat ihren Grund in der am unrichtigen Maße angewendeten Sparzwang. Da die bis jetzt an dieser Instruktion vorgenommenen Korrekturen ungefähr den dritten Teil des ganzen Wertes ausmachen, hätte eine neue Auflage der Instruktion etwa den dreifachen für die Drucklegung der Korrekturen bezahlten Betrag gekostet. Aber die Gefahr, die daraus erwachsen kann, daß eventuell mehrere Zugbegleiter die Verordnungen nicht genau durchführen, was Bahnunfälle zur Folge haben kann, wäre beiseite. Diese eine grenzenlose Schlamperie enthaltende Angelegenheit gibt der Vermutung Raum, daß bei der Direktion der Kaspau-Oberberger Bahn kein Beamter ist, der eine Verkehrsinstruktion fehlerfrei verfassen kann.

Ein Notschrei. Wir erhielten nachstehende Zuschrift, die wir veröffentlichen, ohne daß wir deren Vorlaut irgendwie ergänzt hätten:

„Nicht unüberlegt, sondern mit reifem Bewußtsein, treten die organisierten Wächter der I. I. B. N. B. an ihre Vertretung heran, um derselben ihre unbegrenzte Notlage zu schildern, welche sich wohl auch auf viele andere Linien des österreichischen Eisenbahnnetzes erstrecken mag. Die ganz miserable Lage der Wächter der I. I. B. wurde durch die Einreihung in die III. Dienstkategorie um einige Prozent verbessert. Doch es dauerte nicht lange; durch die immer mehr steigende Teuerung der Lebensmittel, der die geringe Verbesserung nicht entspricht, war das alte Wächterelend bald wieder hergestellt. Denn beim Wächter gibt es kein Stundengeld, keine Pauschalen, keine besonderen Zulagen. Daß ein Wächter in der Gehaltsstufe von 1000 Kr. steht, trifft nur bei den älteren Dienern zu, denn die, welche nicht eine zehnjährige Dienstzeit hinter sich haben, stehen immer noch in der 900 Kr.-Stufe. In der Gehaltsstufe von 1000 Kr. entfallen auf einen Monat, mit Einrechnung der Schnellzugprämie, 74 Kr. Es entfallen also auf den Tag Kr. 2,40, die der Wächter mit seiner oft fünf- bis sechsköpfigen Familie zu verleben hat. Wie erbärmlich eine solche Familie leben muß, läßt sich daraus schließen, daß auf einen Kopf 40 S. täglich zur Verfügung stehen. Für diejenigen, welche noch in der 900 Kr.-Stufe stehen, sieht es noch viel trauriger aus. Nun fragen wir, von was die Bekleidung, die Schulkosten und noch viele andere Bedürfnisse, welche in einer Familie entstehen, gedeckt werden sollen? Es muß einem jeden Menschen leicht erklärlich sein, in welcher Not und welchem Elend eine fünf- bis sechsköpfige Familie ihr Dasein verleiht, in der zwei, drei bis vier Kinder die Schule besuchen. In solchen Fällen muß bei den Gemeinden und Schulleitungen eine förmliche Bittelei ausgeführt werden, um einen Nachlaß des Schulgeldes und Beistellung verschiedener Schulmittel zu erwirken.“

Da den Wächtern schon von jeher der erbärmlichste Bettelgehalt gegeben wurde, rechnet vielleicht das Eisenbahnministerium damit, daß es die Wächter schon genötigt sind, mit geringen paar Kronen leben zu können und dabei ihren verantwortlichen Dienst zu versehen. Dann soll aber wenigstens unsere Gewerkschaftsvertretung zur Einsicht gelangen und wahrnehmen, daß es höchst notwendig erscheint, mit hartnäckigem Widerstand für die Wächter einzutreten. Wir haben die Erfahrung gewonnen, daß viele Wächter gegenüber unserer Organisation antipathische Meinungen machen, weil sie der Meinung sind, unsere Gewerkschaftsvertretung stehe auf dem Standpunkt, daß den Wächtern durch die Einreihung in die III. Dienstkategorie geholfen ist und daß sie die weiteren Forderungen der Wächter als nicht dringlich betrachte. Es wird jedenfalls unserer Vertretung viel daran gelegen sein, unsere Organisation nicht zu schwächen, und wir erwarten, daß jene Forderungen, welche im Fachblatt Nr. 24 vom 20. August eingeklagt sind, so die Nachteilsauslage, zweijährige Vorzugsfristen u. s. w., mit der vollen Energie vertreten werden. Dann fragen wir noch eine geehrte Vertretung, wie lange noch die Titeländerung der Wächter ausbleibt. Diese Forderung, welche einem Eisenbahnministerium keine Kosten verursacht, könnte doch ehestens erreicht werden, denn auch wir wollen nicht den Stunden gleichen, welche bei guter Eigenschaft als Wächter begehrt werden.

Im Namen aller Wächter der I. I. B. N. B. zeichnen mehrere Wächter.

Es wird bei der gegenwärtigen Bewegung auf den I. I. Staatsbahnen in bürgerlichen Kreisen von Uebertreibungen bei der Darstellung der Notlage des Eisenbahnpersonals gesprochen. Obige Worte, denen man es ankennt, daß sie aus einem gepreßten Herzen kommen, sind geeignet, die trübseligen Schilderungen zu überbieten. Es wird weiter von einer künstlichen Anfänger der Erregung und von einer Verheerung des Personals durch die Leiter der Organisation gesprochen. Obige Zeilen lassen das Gegenteil erkennen, daß die Leitung der Organisation im Ermahnen zur Besonnenheit ihr Bestreben getan hat, und daß sie hierbei keine Rücksicht darauf genommen hat, daß ihre Wünsche, den Interessen der Bediensteten zu dienen, mißdeutet werden könnten. Man wird bei der Trostlosigkeit der gegenwärtigen Zustände und bei der Ausichtslosigkeit auf eine entscheidende Besserung niemand weiter zumuten dürfen, für die Sünden des Eisenbahnministeriums den Prügelknaben abzugeben.

Ein Erlaß des I. I. Eisenbahnministeriums. Das I. I. Eisenbahnministerium beabsichtigt wieder einmal eine „Reform“, und zwar eine solche der Uniformierung der Unterbeamten, durchzuführen. Wie jedesmal bei solchen Reformen, will man bei dieser Gelegenheit „ein kleines Geschäft“ auf Kosten der Bediensteten machen. Nachfolgend der Erlaß, der ergangen ist: A. I. Eisenbahnministerium, Zahl 41.392—1910.

Veränderung in der Uniformierung der Unterbeamten.

Wien, am 15. August. Termin 14 Tage.

An alle I. I. Staatsbahndirektionen der österreichischen Staatsbahnen und die Betriebsleitung in Czernowitz.

Das I. I. Eisenbahnministerium beabsichtigt, an Stelle des Rodes, der Weste und der Jacke der Unterbeamten den hochgeschlossenen Rock, beziehungsweise Bluse ohne Aufschlag einzuführen, wobei in weiterer Folge auch die Aufschlagklappen auf den Paletots zu entfallen hätten. Hierbei wird von der Erwägung ausgegangen, daß durch diese einem oft geäußerten Wunsch verschiedener Unterbeamtenkategorien entsprechende Maßnahme einerseits die wünschenswerten einheitliche Uniformierung des Staatsbahnpersonals angebahnt, andererseits infolge der geringen Kosten der gedachten Kleidungsstücke die Möglichkeit gegeben wird, die Tragzeit der Blusen bei denjenigen Bediensteten, welchen die Jacke bisher mit zwei Jahren Tragzeit zugewiesen war, mit anderthalb Jahren festzusetzen.

Den Zugbegleitern und Oberkonduktoren einerseits, den Dolmetzchen und Stationsmeistern andererseits wäre künftig der Rock mit vierjähriger, die Bluse, die gleichwie bei den Beamten auch bei den Unterbeamten als regelmäßiges Dienstkleid zu dienen hätte, erstere mit einjähriger, letztere mit anderthalbjähriger Tragzeit anzuweisen.

Bemerkt wird, daß gleichzeitig mit dieser Einführung die französischblaue Uniform für Diener abgeschafft werden würde. (Es ist dieses die Uniform für die aufgeschlossene Kategorie der Stationsmeisteranwärter. Anmerkung der Redaktion.)

Die I. I. hat sich über das Vorstehende binnen 14 Tagen zu äußern, wobei auf etwaige diesfalls in den Personalkommissionen eingebrachte Vorschläge Rücksicht zu nehmen wäre.

Für den Leiter des I. I. Eisenbahnministeriums:

Gaber m. p.

Ohne auf eine zahlenmäßige Prüfung einzugehen, die auch schwer sein würde, da man die Einheitspreise der neu einzuführenden Uniformstücke nicht weiß, steht fest, daß der Gesamtwert der Uniform durch diese Einführung geringer würde, als er jetzt ist. Die Bluse kommt billiger zu stehen als die Jacke, das gleiche wäre der Fall beim neuen Rock, im Gegensatz zu früheren. Außerdem würde die Weste entfallen, die einen Wert von mehr als 5 Kr. hat. Durch die Verkürzung der Tragdauer bei der Bluse wird dieses Ersparnis bei weitem nicht hereingebracht.

Es ist richtig, daß die Einführung der Bluse anstatt der Jacke, insbesondere von den Unterbeamtenkategorien des eisenbahnerischen Dienstes gewünscht wird, aber daß bei dieser Gelegenheit die Unterbeamten über den Vöföel barbiert werden, dagegen muß Stellung genommen werden. Die liegegebliebenen Uniformstücke der früheren Stationsmeisteranwärter, welche das Eisenbahnministerium vielleicht auf diese Weise wieder an den Mann bringen will, soll es, wenn es schon nicht anders geht, an die Händler verkaufen.

Von der Strecke Lundenburg-Nikolsburg. Den § 20 der Dienstordnung scheint der Bahnmeister Herr Springer der Bahnerhaltungsdienst Nikolsburg gar nicht zu kennen, sonst könnte er unmöglich seinen untergebenen Wächtern folgende Anordnungen geben: Die Wächter werden strenge verhalten, die zugewiesene Strecke von 1500 Metern reinzuhalten, alle Schrauben und Nägel anzuziehen, gebrochene Lasten auszuwechseln und die Schwellen zu unterkramen.

Ja, haben sich denn die Herren noch nicht gefragt, wann der Wächter diese Arbeit verrichten soll?

Es ist während der Dienststunden selten eine einstufige Zugspause. Innerhalb dieser Zeit ist es dem Wächter kaum möglich, seine Strecke zu kontrollieren, um wieder rechtzeitig auf seinem Posten zu sein. Der Zugbewächter darf sich überhaupt von seinem Posten nicht entfernen, weil er beim Telefon sein muß. Läuft der Wächter auf die Strecke, so wird er von der Station oder vom Zugführer angezeigt und dann bestraft, wenn er sich nicht beim Telefonaufbau gleich meldet. Bleibt er beim Telefon, so wird er vom Bahnmeister angezeigt und ebenfalls bestraft, weil er nicht auf der Strecke ist. Auf dieser Strecke besteht noch der 16- und 8-stündige Dienst. Unter dieser Last, zusammen mit den vorangeführten Unbehagen, leidet das Wächterpersonal sehr. Wir ersuchen daher den Bahnmeister Springer und den Herrn Bahnerhaltungsdienstvorstand, durch eine menschliche Behandlung der Wächter den schweren Dienst zu erleichtern und zu diesem Zwecke den § 20 der Dienstordnung recht gut durchzuführen.

Die rote Wacht auf der Strecke.

Nach Schluß des Blattes.

Zur Bewegung auf den Staatsbahnen. Gewerkschaftsbewegung in Permanenz.

Wien, 29. September. In den heute ausgegebenen bürgerlichen Blättern werden zu dem Stande der Bewegung eine Reihe von Details wiedergegeben, die immer deutlicher erkennen lassen, daß das Bestreben, die Aktion der Bediensteten für die bürgerlichen Parteien parteipolitisch zu fruktifizieren, geeignet ist, die Sache, um die es sich handelt, zu kompromittieren. So wird unter den vielen Meldungen über alte erprobte Gegner der Eisenbahnerforderungen, die sich heute in den Vorjimmern der Minister herumdrücken, auch mitgeteilt, die Abgeordneten Groß, Stölzel und Seine hätten gestern eine zweistündige Konferenz mit dem Ministerpräsidenten gehabt, in der die finanziellen Details, der für die Eisenbahner durchzuführenden Maßnahmen eingehend durchberaten wurden. Nach unseren Informationen entspricht diese Meldung, soweit sie den Anschein erwecken will, als wären die Abgeordneten des Nationalverbandes über die einzelnen Details der in Aussicht genommenen sozialpolitischen Maßnahmen der Regierung genau informiert, keineswegs den Tatsachen, da sich diese Details erst im Stadium der ministeriellen Vorbereitung befinden. Das Getue der Nationalverbändler ist also wieder einmal eitle Aufschneiderei.

Noch komischer aber wirkt der an die Meldung geknüpfte und von den nationalverbändlerischen Abgeordneten herbeigeführte Beschluß der nationalen Eisenbahnerkoalition, daß sie nun die für den 1. Oktober angekündigte passive Resistenz für den 15. Oktober verschoben werden. Als ob die Leute, die bei solchen, die Sache der Eisenbahner nur schädigenden Komödien, als Drahtzieher fungieren, nur so an- und abkommandieren könnten! Traurig ist es nur, daß die bürgerliche Presse in ihrem Sensationshunger dem politischen Reputationsbedürfnis jener Leute Rechnung trägt, denen eine Ingerenz auf die Eisenbahnersache schon deshalb nicht zusieht, weil man sie bisher nur als deren Gegner kennen gelernt hatte.

Was die Eisenbahner tun werden, daß werden sie jedenfalls durch ihre Organisation, und durch ihre berufenen Vertrauensmänner selbst bestimmen.

Korrespondenzen.

Znaim. Einem Lokomotivführeranwärter des Heizhauses Znaim ist ein Kind gestorben und als derselbe beim Maschinenmeister Pittner um zwei Stunden Urlaub bittlich wurde, um an dem Begräbnis teilzunehmen, wurde er schroff abgelehnt mit dem Bemerkten, daß kein Erlaß da wäre (was gar nicht der Fall war). Nachdem im Znaimer Heizhaus ähnliche Fälle öfters vorgekommen und das Personal nicht glaubt, daß die Direktion ebenso gefühllos und herlos ist, wie diese Herren im Znaimer Heizhaus, so ersucht das Personal die I. I. Direktion möge diesen Herren derartige, den Dienstleister gewiß nicht fördernde Mißgriffe einstellen. Ferner erlaubt sich das hiesige Maschinenpersonal anzufragen, was eigentlich mit seinem Turnus ist? Indem dasselbe nicht, wie jetzt geplant ist, fünf Nächte hintereinander im Dienst stehen kann und vorhinein jede Verantwortung ablehnt. Dienstleistungen von 18 bis 26 Stunden kann das Personal auf die Dauer nicht aushalten.

Wodenbach. Am 11. August hätte sehr leicht ein Verschleber um seine Weine kommen können, wenn nicht ein glücklicher Zufall das Unglück verhütet hätte. Der Grund war, daß ein Plakmeister substituiert entbehrte aus Unüberlegtheit oder aus

Voreiligkeit das Signal „Rückwärts“ zu einem Schub gab, ohne darauf zu sehen, daß der Verschleber, welcher das Loshängen hatte, herausgetreten war. Wäre dieser Mann nicht so schnell gesprungen, wäre er heute gewiß ein Krüppel, wenn nicht vielleicht tot. Trägt man den Vorgefallenen, ob er das beantworten kann, wenn einem die Weine weggefahren werden, spricht der Herr Adjunkt Kasper sofort: „Derartige kann man schon verantworten“ und droht mit der Ablösung vom Dienst.

Herr Kasper ist Familienvater, ebenso die meisten der Verschleber. Nun fragen wir einmal, was für Gefühle mag ein derartiger Mensch besitzen, wenn er das Personal derartig behandelt?

Nun gibt es aber mehrere solcher Herren in dieser Station. Wenn dieselben nicht verständiger werden, dann werden wir einmal ernstlich sprechen. Vielleicht werden dann die Verhältnisse besser. Das Verschleberpersonal überlegt sehr genau, bevor es unüberlegte Schritte begeht. Dann darf uns kein Terrorismus vorgeworfen werden, denn oft genug hatten wir die Herrschaften aufmerksam gemacht.

Solange man mit dem alten Regime zu tun hat, kann man keine Verbesserungen erwarten. Hier muß von oben eingegriffen werden, Männer müssen die Leitung bekommen, welche imstande sind, derartigen Verhältnissen ein Ende zu bereiten.

NB. Zum Schluß wollen wir die Kollegen der Station Mühltal aufmerksam machen, daß hier um den Herrn Adjunkten Kasper nicht gewinkt wurde, auch wurden ihm keine Vorbeerkranke zum Abschied überreicht.

Brünn. Die Wirtschaft im Frachtenmagazin der I. I. Nordbahn. Beim Frachtenmagazin der I. I. Nordbahn herrschen unter dem jetzigen Regime eigentümliche Zustände. Seit längerer Zeit werden im hiesigen Frachtenmagazin diverse, den Instruktionen vollkommen widersprechende Unzulänglichkeiten (gelinde gesagt) stillschweigend geduldet. Es sind namentlich die Anhänger des deutschen Reichsbundes, die wiederholt wegen derartiger Anstände nicht nur seitens der Nordbahndirektionsorgane einvernommen wurden, wo direkte strafgesetzlich zu ahnende Delikte festgestellt wurden, sondern auch mit Strafen belegt wurden. Ein solcher Vorfall, der jedoch nicht, wie es angezeigt gewesen wäre, durch die Uebervachungstätigkeit der hierzu berufenen Aufsichtsgremien des Expedits eruiert wurde, spielte sich in den letzten Tagen im hiesigen Frachtenmagazin der Nordbahn ab. Es lagte hier vor kurzer Zeit für die hiesige Firma Brüder B. u. Komp. eine Getreideendung an. Wie es hier bei der schlamperten Manipulation öfters vorkommt, wurde ein Teil dieser Sendung irrig an eine andere Firma L. ausgeliefert; der Firma Brüder B. u. Komp. wurde nun naturgemäß ihre Sendung nicht zur Gänge übergeben. Inzwischen war jedoch die Getreideendung für die Firma L. auch ausgeladen worden. Bei einer richtigen Manipulation und bei Durchführung der vorgeschriebenen Selbstkontrollierung des Lagers hätte man naturgemäß auf den resultierenden Ueberschuss kommen müssen. Dann wäre es Pflicht gewesen, die vorgeschriebene Anzeige an den Magazinschef instruktionsgemäß zu erstatten, damit die nötigen Recherchen zur Beseitigung des Anstandes gepflogen werden. Das geschah aber nicht. (Jedenfalls absichtlich nicht.) Statt dessen wurde Herr L. bei seiner zufälligen Anwesenheit im Magazin, der die ganze Sache sofort durchschaut hatte, von den beiden Aufsichtsgremien J. B. und N. G. gefragt, was mit den 75 Säcken Getreide zu geschehen habe. Dieser erklärte, daß die Sendung für ihn nach Schiapano zu verladen sei. Jedenfalls wollte der jüdische Geschäftsmann Herr L. die schon sprichwörtlich gewordene Gewissenhaftigkeit der främm antisemitischen deutschen Reichsbändler im Dienste auf die Probe stellen, um so die wirklich deutschen nationalen Ehrenhaftigkeit, die doch jüdisches Geld scheut, in efflatanter Weise darzutun. Das Fazit dieser ganzen Angelegenheit war zuerst eine strenge protokolllarische Einvernahme der beiden deutschen nationalen Reichsbändler J. B. und N. G., dann erfolgte noch vor der Protokollaufnahme seitens eines Direktionsorgans die Suspendierung der beiden. Herr L. hatte die ganze Angelegenheit den Herren Brüder B. u. Komp. zur weiteren Ausragung mit dem Hinweis auf die Wirtschaft im Frachtenmagazin der I. I. Nordbahn in Brünn übermitteln. So kümmert man sich in Brünn um die richtige und prompte Abwicklung des Dienstes sowie um das fruchtvolle Gebahren gewisser Elemente unter den Magazinsneuren beim Nordbahnfrachtenmagazin.

Amstetten. (Auf dem Schlachtfeld der Arbeit.) Noch ist das Jahr nicht zu Ende, und schon können wir das dritte Opfer registrieren, das die Ausbeutung von der Station Amstetten fordert. Die Leute ohne Schulung, ohne Prüfung, ohne Ahnung von der Gefahr, werden sie auf so gefährliche Posten gestellt, für die sie wohl die Verantwortung zu tragen haben, aber wofür die Bahnerhaltung keinerlei Verantwortung übernimmt. So mußte am 8. September der Stationsarbeiter Leopold Sieberer den Dienst als Oberverschleber vertreten und er war doch nur als Magazinsarbeiter aufgenommen. Er war als Oberverschleber damit beschäftigt, die Maschine und den Tender eines Güterzuges loszukuppeln. Als er zwischen die Räder des Tenders und des Gepädwagens trat, um sie auseinander zu kuppeln, ist er wahrscheinlich gestolpert, daß er zu Boden fiel, wobei die Räder des Tenders über seine Brust fuhren, so daß er leblos am Plaze liegen blieb.

Es ist eine traurige Tatsache, daß in Amstetten der Oberverschleber als Plakmeister mit vier Magazinsarbeitern den ganzen Verschub zu leisten hat. Es scheint auch der Amstettener Bahnverwaltung das Menschennaterial das billigste zu sein, denn schon hat wieder ein ungeprüfter, ungeschulter Arbeiter, dem vielleicht das gleiche Los treffen kann, den Posten für den verstorbenen Sieberer ausgefüllt. Wie lange noch soll diese menschenmordende Sparrerei dauern?

Leoben. (Staatsbahn.) Es wurde bereits in Nummer 22 des „Eisenbahner“ darüber Beschwerde geführt, daß am hiesigen Bahnhof die mit den Personenzügen 1421 und 1417 außer Dienst fortgeführten Güterzugbegleiter von seitens des Personalbeamten, zum Zuladen der Güüter verhalten werden. Das betroffene Personal konnte nicht einsehen, wie es auf einmal dazukommen sollte, eine Arbeit zu verrichten, zu der es keine Vorchrift bindet und die obendrein noch in seine außerdienstliche Eigenschaft fällt und nicht vergütet wird.

Das Personal hatte damals noch Vertrauen an den Rechtschaffensinn vorgesetzter Faktoren, daß es billigerweise glauben konnte, daß diese jeder Vorchrift und rechtlichen Grundlage entbehrende Verfügung wieder zurückgezogen werde. Wenn nun das Personal mit dieser Annahme fehlergegangen ist, so beweist dies nur, daß man für berechnete Beschwerden des Personals, nur taube Ohren hat.

Das Personal war so naiv, Herrn Gruner eine Eigenschaft zuzumuten, die man im allgemeinen von einem Dienstvorstand gewärtigen kann. Herr Gruner möge so gütig sein und uns entschuldigen. Wir hatten einst von Herrn Gruner eine andere Meinung. Heute wundern es uns nur, daß es diesem Herrn nicht auch einfällt, zu verlangen, daß die mit den genannten Zügen fortgeführten Güterzugbegleiter nicht schon eine halbe Stunde vor Abfahrt am Bahnhof sein müssen, damit sie die ausgegebenen Güter auch bezzetteln und von der Aufgabestelle zu den Zügen befördern können. Um eine „Begründung“ braucht Herrn Gruner nicht bange zu sein, die wird sich schon finden. Denn, daß

das Zuladen der Güter durch die Zugbegleiter infolge Mangel an Magazinsarbeitern bedingt ist, glauben wir Herrn Gruner aufs Wort. Vielleicht ist Herr Gruner so lebenswürdig und bringt uns — im Verein mit Herrn Turnauer — bei gelegener Zeit eine eingehende Abhandlung über das Thema: „Praktische Ausnützung außer Dienst stehender Zugbegleiter und die Verwendung von Magazinsarbeitern zu Privatarbeiten.“

Magazinsvorstand Turnauer könnte außerdem uns etwas erzählen, wie man in amtlicher Eigenschaft Arbeiter nationalisiert.

Das Personal hat in dieser Angelegenheit noch nicht das letzte Wort gesprochen. Die k. k. Staatsbahndirektion willach wird dazu verhalten werden, darüber Auskunft zu geben, inwiefern die vorerwähnte Verfügung zu Recht besteht und in welchem Umfang dieselbe mit der außerdienstlichen Eigenschaft des davon betroffenen Personals steht.

Küttelfeld-Gading. Hier haust ein Beamter, dessen Benehmen gegenüber dem Personal jeder Beschreibung spottet. Es ist dies der Personalkommandierende des Zugpersonals, der Adjunkt W a n l o. Wir erfuchen diesen Herrn, sich andere Umgangsformen anzueignen, da wir nicht gesonnen sind, seine brutale Behandlung des Personals in Zukunft zu dulden. Die fleißigen Zugbegleiter stehen zumeist schon lange Jahre im Eisenbahndienst und einige von ihnen sind schon im Dienste ergraut. Offentlich genügen diese Zeilen, um eine baldige Besserung herbeizuführen, um nicht mit Tatsachen an die Öffentlichkeit rufen zu müssen, deren Bekanntmachung dem Herrn Adjunkten vielleicht unangenehm wäre. Material ist genug vorhanden.

Küttelfeld. Infolge der vielen Verletzungen ist der Arbeiterstand in der Werkstätte von 350 auf 1200 Mann gestiegen. Die Folge davon ist, daß sich in und um Küttelfeld herum eine beängstigende Wohnungsnot fühlbar macht. Selbst Hof- und Schweinställe wurden zu Arbeiterwohnungen umgebaut. Da die Bautätigkeit sehr wenig gefördert wird, so haben wir ein konstantes Steigen der Mieten zu verzeichnen. Wohl hat die Spar- und Baugenossenschaft für Bedienstete der k. k. Staatsbahnen im Jahre 1907 76 Wohnungen mit einem Kostenaufwand von 400.000 Kr. gebaut, wozu vom Eisenbahnministerium aus den Mitteln des Provisionsfonds 240.000 Kr. bewilligt wurden. Durch diesen Kredit wurden sämtliche der Baugenossenschaft gehörigen Realitäten mit 50 Prozent belehnt, so daß jede weitere Bautätigkeit für die Genossenschaft gehemmt ist. Es wurden bereits mehrere Gesuche um Entlastung beim Eisenbahnministerium eingebracht, doch bis jetzt immer ohne Erfolg. Es wäre sowohl für die Bediensteten in Küttelfeld, als auch für das Eisenbahnministerium nur von Vorteil, wenn den Wünschen der Baugenossenschaft Rechnung getragen würde. Beweisen doch die jährlichen Amortisationsraten, daß die Küttelfelder Baugenossenschaft gut fundiert ist. Dazu ist die Verzinsung eine bedeutend bessere, als wenn das Kapital des Provisionsfonds in Staatspapieren angelegt ist. Vielleicht überlegt sich das hohe k. k. Eisenbahnministerium und läßt die Leute in Küttelfeld nicht wieder drei Jahre warten.

Leoben. (Todesfall.) Unser langjähriges Mitglied Heinrich S u t t e r, Manipulationskondukteur der k. k. Staatsbahnen, wurde am 25. September unter zahlreicher Beteiligung seiner Kollegen und Freunde beerdigt. Genosse S u t t e r ist ein Opfer seines Berufes. Durch wiederholte Unfälle ward sein Nervensystem gerüttelt, bis ihn der Tod von seinem qualvollen Leiden befreite. Ehre seinem Andenken!

Pragerhof. (Südbahn.) Daß die Herren vom Deutschen Reichsbund sich mit Vorliebe auf die slowenischen Eisenbahnbediensteten verlegen, ist in den untersteirischen Personalstationen zur Genüge bekannt. Es läßt sich auch unschwer feststellen. Würde man bei allen „Reichsbund“-Mitgliedern in Marburg, Pragerhof, Eilli und Beita nach ihrem Stammbaum forschen, so käme man zu dem Resultat, daß dieser bei fünf Sechsteln der Mitglieder in den von altsher bekannten slawischen Gebieten Untersteiermarks und in Krain seine Abstammung hat. Die deutschen Eisenbahner lassen sich eben, soweit sie der ganzen Arbeiterbewegung mit dem nötigen Verständnis und der genügenden Charakterfestigkeit gegenüberstehen, nicht als Staffage für den Reichsbund mißbrauchen. In Pragerhof hat man sich seit einiger Zeit eine ganz besondere Taktik zurecht gelegt. Der dortige Stationschef Herr S c h n e i d e r, dem schon einmal ein besserer Ruf vorangegangen ist, bemüht sich lebhaft, die slowenischen Arbeiter, die keine Lust haben, sich vom „Reichsbund“ an der Nase herumführen zu lassen, auf alle mögliche Art zu skatieren. Es wurde auch eine Reihe slowenischer, zum Bahndienst gut verwendbarer Arbeiter entlassen und durch deutsche, ungeschulte ersetzt, zweifellos in der Meinung, die neuen Arbeiter leichter für den Reichsbund zu gewinnen. Für die Agitation sorgen schon die Herren G r o ß, S t e r n und S o r e c. (Letzterer muß dem Namen nach ein Ungarman sein.) Wer sodann dem „Reichsbund“ als Mitglied angehört, genießt auch alle Vorzüge, während die festgebundenen slowenischen Arbeiter, die in ihrer Mehrzahl der Gewerkschaft der Eisenbahner angehören, alle Nachteile zu gewärtigen haben. Wird zum Beispiel beim Ausladen von einem Reichsbundler etwas gebrochen, dann wird der Tatbestand aufgenommen: „Im Wagen mit diesem und jenem Gebrochen vorgefunden.“ Damit dem Arbeiter nichts geschieht, wird er noch befehrt, wie er sich zu verantworten hat. Ungekehrt ist es, wenn ein slowenischer, gewerkschaftlich organisierter Arbeiter etwas bricht oder sich im mindesten etwas zuschulden kommen läßt. Er wird angebrüllt und pönblickt auch angezeigt. Und so geht es bei allen Dingen. Die Reichsbundler haben das größte Recht und den meisten Vorzug, während die slowenischen Arbeiter in allem zurückgesetzt werden. Von einer Objektivität des Herrn Stationschefs ist nicht das mindeste zu spüren. Wir sind daher der Meinung, daß der Herr Resident S c h n e i d e r Chef des gesamten Personals der Station Pragerhof ist und dafür zu sorgen hat; daß sich die dienstlichen Obliegenheiten kluglos abwickeln. Er für seinen privaten Teil möge deutschnational sein, so viel er will, im Dienste ist er ebenfalls Angestellter der Südbahn und kein Expediturleiter des Reichsbundes. Daß es in Pragerhof auch slowenische Arbeiter gibt, ist eine Selbstverständlichkeit, und sie haben auch ein Recht, in Pragerhof zu sein, da dieser Ort in ihrer Heimat liegt. Wenn die Südbahn in einem slowenischen Gebiet eine große Stationsanlage mit vielem Personal braucht, so ist das gewiß eine Notwendigkeit, die wegen des dortigen Verkehrs geboten ist, und es werden sich naturgemäß die heimischen Arbeitskräfte um den dortigen Eisenbahndienst bewerben. Angehörige einer Nation aus einem Betrieb, der in ihrer Heimat liegt, ausschalten zu wollen, ist einfach nationaler Wahnsinn, und sie mit Gewalt zu Verrätern ihrer eigenen Nation zu machen, ist gerade das Gegenteil dessen, was man erreichen will. In diesem Falle Ausbeute eines kapitalistischen Unternehmens, in dem als oberster Grundsatz zu gelten hat: Gleiche Pflichten, gleiche Rechte! Das diene auch dem Herrn S c h n e i d e r zur Darnachachtung.

Schwarzach-St. Veit. Der Klammpf zwischen den Stationen Schwarzach-St. Veit und Lend wird von den durchreisenden Fremden wegen seiner romantischen Schönheit allgemein bewundert. Wenn aber die Herrschaften wüßten, wie die Staatsbahnverwaltung dort mit der Sicherheit der Reisenden aus reiner Sparwut ein gefährliches Spiel treibt, würden so manchen die Haare zu Berge stehen. Die Bahnlinie schlängelt sich am Ufer der wildschäumenden Salzach entlang zwischen senkrecht aufragenden Felsen hindurch. Bis vor kurzem waren an den gefährlichsten Stellen Lehnwächter postiert, nachdem trotz der Bewachung auf dieser Strecke öfter Unfälle,

besonders im Frühjahr bei der Schneeschmelze und bei andauerndem Regen und Wolkenbrüchen, vorkamen. Durch die gegenwärtig geübte Sparwut wurden die Lehnwächterposten aufgehoben und den Streckenwächtern die Bewachung der Lehen und Felsen übertragen. Auch wurden letzteren die Lehnwächterhütchen als Dienstraum zugewiesen. Beim Posten 64 wurde an das Wächterhaus ein Dienstraum angebaut, der ist jetzt zwecklos, wenn er nicht der dort wohnenden Wächterfamilie zur Veranbarung zugewiesen wird. Beim Posten 66 hatte dem Streckenwächter gemeinsam mit dem Melbewächter die Melbewächterhütte als Unterfunkt, beziehungsweise Dienstraum gebient. Jetzt, nachdem der Dienst der Streckenwächter ambulant eingeführt wurde, muß der Melbewächter eine frequente Straßenüberquerung bedienen und der Streckenwächter muß Geleisewächter, Lehnwächter u. in einer Person sein. Beim Posten 64 ist es daselbe. Die Lehnwächter waren ausschließlich dazu berufen, die Felsen und Lehen zu überwachen, damit der auf dieser Strecke ziemlich frequente Zugverkehr sich anstandslos abwickeln konnte. Nachdem aber den Streckenwächtern auch dieser verantwortungsvolle Dienst zugewiesen, so ist es leicht möglich, daß ein Unglück geschieht. Dann wird halt wieder ein armer Teufel von einem Wächter herhalten müssen, nicht aber wahre Schuldige: die sparsüchtige Staatsbahnverwaltung. Wie verhängnisvoll dieses Sparsystem für die Sicherheit des Verkehrs werden könnte, beweist folgender Fall: Am 8. August 1911 wurde der Streckenwächter Leopold G a s e l b a u e r von einem Kollegen in seiner Diensthütte am Kopfe verletzt aufgefunden. Gaselbauer konnte nicht angeben, was ihm eigentlich passiert sei. Man vermutet, daß er von einem vom Felsen herabgefallenen Stein getroffen wurde. Der Verletzte mußte ein paar Tage vorher seine kranke Frau zur Operation in die Klinik bringen. Zur Pflege und Beaufsichtigung seiner fünf kleinen Kinder konnte er nur seine 12stündige und dienstfreie Zeit benützen. Nachdem auch bei der gegenwärtigen Teuerung die Ernährung einer Wächter- oder Arbeiterfamilie eine miserable ist, so darf es niemand wundern, wenn ein solcher Mann erschöpft in den Dienst kommt. Nun wird einem solchen Bediensteten ein solch gefährliches Gebiet zur Überwachung zugewiesen. Wenn ihm hierbei etwas Menschliches passiert? Niemand hört in weiter Umgebung einen Hilferuf, nichts ist kein Mensch in der Nähe. Früher hatten noch die Streckenwächter und Lehnwächter ihre Kontrollgänge, so daß sie sich jedesmal trafen, aber jetzt ist der Streckenwächter allein. Wenn er nicht mehr fähig ist, das Telefon zu benutzen, dann ist er und die Sicherheit des Zugverkehrs dem Zufall überlassen. Wir erfuchen die Generalinspektion, hier gründlich nachschau zu halten und nicht erst dann, wenn ein Unglück geschehen ist. Wir haben unsere Pflicht getan, an den Hochweisen liegt es nun, sich ihrer Pflicht bewußt zu werden.

Böhmisch-Ramitz. Wie uns mitgeteilt wird, soll sich der Bahnmeister K u n z e bemühen, seine unterstellten Arbeiter und Bediensteten durch Drohungen zum Austritt aus dem Allgemeinen Reichsbund- und Gewerkschaftsverein und zum Beitritt zum Reichsbund zu zwingen. Wir erfuchen alle unsere dortigen Mitglieder, eine jede diesbezügliche Annäherung des Bahnmeisters K u n z e der Bahnstellenleitung unverzüglich bekanntzugeben, damit diesem Manne sein „ehrenvolles“ Treiben schnellstens eingestellt werden kann.

Wien - Penzing. In Wien, Bahnerhaltungssektion Wien I, befindet sich ein Bahnrichter namens S c h m ö g e r, welcher sich, trotzdem er schon einmal im „Eisenbahner“ aufgefordert wurde, sein ihm unterstelltes Personal anständig zu behandeln, neuerdings dazu hergibt, dasselbe zu skatieren.

Indem es nun dieser Herr hauptsächlich auf die Vertrauensmänner unserer Organisation scharf hat und manchen von diesen sogar schon dazu gebracht hat, seine Stellung und Posten zu verlassen, so sind wir gezwungen, diesem Herrn ein energisches „Gelt“ auszusprechen. Den Vorstand der Bahnerhaltungssektion Wien I erfuchen wir, den Herrn Bahnrichter S c h m ö g e r aufmerksam zu machen, seine Leute anständig zu behandeln und zwischen organisierten und nichtorganisierten Arbeitern in puncto Arbeitseinteilung keinen Unterschied zu machen. Wir wollen uns vorläufig mit diesem Herrn nicht länger beschäftigen, da wir in der jetzigen Zeit unser Hauptblut zu notwendiger Sache benötigen. Sollte sich jedoch der Mann nicht ändern, dann müßten wir uns in anderer Form mit S c h m ö g e r befassen, da die Arbeiter nicht gewillt sind, sich von Leuten à la S c h m ö g e r auch noch ihr Leben sauer machen zu lassen.

Selthal. (k. k. Staatsbahn.) Eine Arbeitsstätte, wie sie wohl als Unikum daselbst dürfte, ist die Station Selthal, in der die Arbeiter derart ausgebeutet werden, daß sie unter 24stündiger anstrengender Dienstdauer nicht einmal die vorchriftsmäßige Ruhezeit genießen können. Dazu steht der Herr Vorstand Spatkoiler — Pardon — Herr K o l l e r den ganzen Tag bei der Umladung der Güter und treibt die Leute fortwährend an. Sind dann die Arbeiter am Abend derart ermüdet und raffen sie sich auf, den Herrn Vorstand um mehr Leute zu bitten, so macht der Herr Assistent A. N. den geistreichen Ausspruch: „Wenn's euch auf der Eisenbahn zu stark ist, so geht's wo anders hin!“ Daraus kann man wieder ersehen, welchen Begriff ein solcher Beamter vom Kampf ums Dasein hat. Zur Ehre der Solidarität kann gesagt werden, daß das Versäumnis der Arbeiter bei der Umladung tatkräftig unterstützt, obwohl dies nicht im Bereich seiner vorgeschriebenen Dienstleistung ist. Wir raten diesem Herrn, sich solche Scharfmacherie eine anderwärts besser zu überlegen. Den der Organisation noch fernstehenden Stations- und Magazinsarbeitern rufen wir zu: Ausgebeutete, unterdrückte Magazinsarbeiter, die ärmsten der armen Eisenbahnproleten, organisiert euch gewerkschaftlich und politisch. Durch die Einigkeit zum Siege! Durch eine stramme Organisation kann euch geholfen werden, nicht durch Gesellschaftsvereine und Pseifenclubs.

Mannersdorf an der Leitha. (Todesfall.) Freitag den 22. September wurde in Mannersdorf an Leithagebirge Genosse Georg S i l l e b r a n d, Lehnwächter der k. k. Staatsbahnen, unter zahlreicher Beteiligung zu Grabe getragen. Der Verstorbene war ein treues Mitglied der Eisenbahnerorganisation und hinterläßt eine alte Mutter, deren Stütze der Verstorbene in ihren alten Jahren gewesen ist. Der von Seiten der Zentrale der Eisenbahnerorganisation aus Wien entsandene Vertreter hielt dem verstorbenen Genossen einen würdigen Nachruf, bei welchem kein Auge tränenlos blieb. Der Tod des Verstorbenen wurde dadurch herbeigeführt, daß er auf dem Wege in den Dienst von einem jungen Burtschen auf der Straße erstochen wurde. Dieser Messerheld hat schon mehrere solche Taten hinter sich. So hat er vor einiger Zeit den Schwager des jetzigen Bürgermeisters von Mannersdorf, Herrn W e r t h a c h e r sowie Herrn S a c k l, mit dem Messer bedroht und auch gestochen. Der Täter ist sofort nach der Tat verhaftet worden und dem k. k. Bezirksgericht eingeliefert worden. Die Genossen werden dem allseits beliebten Genossen ein kühles Andenken bewahren.

Pödersam. Die Bahnerhaltungsarbeiter der k. k. Bahnerhaltungssektion Pödersam beschwerten sich über die brutale Behandlung durch den Bahnrichter. Bei jeder Gelegenheit werden die Arbeiter mit Namen, wie: „Och, S e l, M a u l a f f e“ und dergleichen beschimpft. Dabei nimmt dieser Vorsetzung keine Rücksicht, ob der Arbeiter jung oder alt, ob derselbe 1 oder 25 Jahre bei der Bahn beschäftigt ist. Nachdem sich die Bahnerhaltungsarbeiter der k. k. Bahnerhaltungssektion Pödersam derartige Beschimpfungen nicht länger gefallen lassen wer-

den, so bitten wir den Herrn Vorstand der k. k. Bahnerhaltungssektion, den Bahnrichter diesbezüglich zu befehlen. Sollte diese Warnung den Bahnrichter nicht zur Besserung bringen, so wären wir gezwungen, in einer der nächsten Nummern sehr deutlich zu schreiben.

Krems an der Donau. (Willkürliches aus der Heizhausexposition.) Man sollte kaum glauben, welche Willkür — oder ist es Protektion? — in diesem Heizhaus herrscht. Im Monat April dieses Jahres war der Arbeiter L a h e n h o f e r betrunken im Dienste. Ein anderer Arbeiter namens G r ü n w a l d hat über seine Trunkenheit eine Bemerkung gemacht. Lahenhofer ist aufgesprungen und hat dem Grünwald gepackt und eine ziemliche Anzahl Abwunden beigebracht. Dies hat niemand angezeigt. Lahenhofer ist erst seit Oktober vorigen Jahres bei der Kohlenpartie. Der Herr Maschinenmeister K a u l a n d hat ihn aber besonders in sein Herz eingeschlossen. Warum? Nun, der Lahenhofer ist in demselben Hause, wo der Herr J a n l a n d wohnt — Hausmeister! Anfangs September hat J a n l a n d von Lahenhofer und Grünwald die Dokumente verlangt behufs Aufnahme in den Provisionsfonds. Also Lahenhofer wird vor der Zeit zur Aufnahme empfohlen, während andere, die bedeutend länger im Heizhaus sind als das vorgeschriebene Jahr, auch viel fleißiger bei der Arbeit sind, die werden auch nach dem Mannjahre nicht zur Aufnahme in den Provisionsfonds empfohlen, aber — entlassen. Voriges Jahr war es der Arbeiter B a c h, ein sehr fleißiger, nüchternes und starker Mann, heuer war es wieder ein Arbeiter namens M a r l M o s e r. Auf wen wird das nächste Jahr das Los fallen? Weil wir schon dabei sind, einige Protektionskinder zu nennen, so geht es in einem, wenn wir gleich einen anderen Fall zitieren.

Wir möchten an der Exposition des Heizhauses Krems an der Donau nur die Anfrage erlauben, nach welchen Regeln hier im Heizhaus die Aufsichtsposten besetzt werden! Ist die Dienstzeit maßgebend oder wird auf „Nationalismus“ gesehen? Warum wurde der Kohlenarbeiter und der Aushilfsheizer B ö l l l älteren Arbeitern, die mindestens dasselbe und vielleicht besser leisten, vorgezogen und auf den systemisierten Posten als Oberheizer gestellt? Herr S u z i c k a! Bevor Sie noch von Böhlern nach Krems gekommen sind, haben wir Sie schon gekannt, ohne Sie gesehen zu haben. Ein nichts weniger denn schmeichelehafter Ruf ist Ihnen vorausgegangen. Deshalb kann B ö l l l machen was er will? Heraus mit der Farbe! Im Monat August hat B ö l l l während des Dienstes jemand Kohlen mit dem Zweiradlerwagen geführt. Das haben Sie nicht gesehen! Als aber Magazinsmeister W e n d t zwei Arbeiter dazu bestimmte, für ihn einen Wagen Kohle zu führen, da haben Sie die Arbeiter zur Rede gestellt und ihnen mit der Anzeige gedroht! Herr S u z i c k a und Herr K a u l a n d! Entweder unparteiisch und korrekt gegen jeden Arbeiter und Bediensteten, oder wir sehen uns wo anders wieder!

Molbau. (Wie bei der Eisenbahn gespart wird, das kann man jetzt in der Station Molbau genau beobachten.) Es ist heuer einem Witzkopf eingefallen, daß genannte Station einige Regale braucht, um das Schneewasser früher fortzubekommen, was auch ganz in der Ordnung ist. Daß diese Arbeit ein Unternehmer (ein gewisser Feigl) machen muß, muß man sich schon fragen, hat denn die Staatsbahn gar so viel Geld? Diese Arbeit würden ganz gut die Oberbauarbeiter gemacht haben, vielleicht noch besser, und selbe würden auch früher damit fertig gewesen sein. Es wird einem schlecht, wenn man einige Zeit ausschaut und wenn man bedenkt, was die Leute für Geld kosten, und ob dann die ganze Arbeit einen Zweck hat, muß erst abgewartet werden.

Natürlich wäre es bei den Oberbauarbeitern nicht so teuer gekommen; hat sich da vielleicht der Herr Oberinspektor N o g n e r gedacht, was nichts kostet ist auch nichts wert, oder hat es damit eine andere Verbindung? Für die Bediensteten spart man die Heller und dem Unternehmer werden die Hunderte in die Taschen geschmeißt. Im heurigen Sommer konnte man das Sparsystem beobachten. Es hat jemand herausgefunden, daß einige Streckenwächter überflüssig sind, und man kann einige hundert Kronen ersparen. So hat man die Wächter abgezogen und verlegt; dafür kann die Staatsbahn heuer circa 30.000 bis 40.000 Kr. Waldbrandentschädigung an den Fürsten Lobkowitz zahlen. Wären die Wächter noch auf ihren Plätzen gewesen, selbe hätten das Feuer mit der Schaufel löschen können. Oder ist es besser, man hat an den Bediensteten 900 Kr. erspart und gibt einem Fürsten 30.000 Kr.? Die Verschieber in Molbau haben schon zu wiederholtenmalen den Herrn Bahnmeister sowie den Herrn Stationsvorstand ersucht, (letzterer hat auch schon Bericht gemacht), daß auf der Neustädter Seite, wo verschoben wird, etwas Material auf das Bankett aufgeschüttet wird, damit sich die Verschieber nicht die Füße zusammenlaufen, indem selbe einen Meter hoch abspringen müssen. Es war und ist auch genug Material vorhanden, man wußte nicht wohin damit. Da hat man ungefähr 300 Meter von dieser Stelle das Material auf das Bankett aufgeschüttet, und dort wurde es planiert.

Wahrscheinlich denkt sich Herr N o g n e r, um die Verschieber ist kein Schade.

Nun möchten die Betroffenen eine k. k. Staatsbahndirektion fragen, ob denn das Versäumnis bloß da ist, um seine Knochen während des Dienstes aufs Spiel zu setzen? Baldige Abhilfe ist notwendig!

Paffau. (Wie ein Magazinsvorstand über die Sozialdemokratie denkt.) Kürzlich erhielt ein Magazinsarbeiter von einem Reichen ein Telegramm zur Beförderung und den Betrag von 10 Mk. zur Bestreitung der Kosten; dasselbe unterschlug das Geld und verbrauchte es für sich. Nach einigen Tagen reklamierte der Reisende von Wien aus das Geld. Es wurde ein Protokoll aufgenommen und da der betreffende Arbeiter schon mehrere Delikte auf dem Kerbholz hat, war es klar, daß er entlassen wird. Herr Magazinsvorstand, Official S t a c e l, kam nach der Einnahme in sein Bureau, war furchtbar aufgeregt, lief in den Kanzleien herum und schrie: „Früher hatte man keine Sozialdemokraten, da hatte man willige und gute Arbeiter, jetzt, mit den schlechten Lehren der Sozi, habe ich einen Mann in meiner Abteilung, welcher stiehlt!“ Und so donnerte er fort über die Sozialdemokraten. „Dieser Z i n d e r e r Georg, zweimal hat er das Telegrammgeld unterschlagen!“ Kurz, es waren die Sozialdemokraten die Schuldigen. Am nächsten Tag lief S t a c e l mit dem Vater des Z. solange zum Stationsvorstand bitten, bis die Abfindung des Protokolls unterließ und Z. wieder gerettet war. Aus welchem Grund er so plötzlich für Z. Partei ergreift, bleibt uns unverständlich. Abends, nach Schluß der Arbeit ließ S t a c e l das gesamte Magazinspersonal antreten, schilderte den Fall Z. sehr harmlos und beschönigte denselben in jeder Weise. Nachdem nun Z. seinerzeit durch zwei Monate Mitglied unserer Organisation war und wegen einer Schwindelei ausgeschlossen wurde, in dieser kurzen Zeit so schlechte Lehren nicht erhalten haben kann, können wir uns die öffentliche Verdächtigung des Herrn S t a c e l unbedingt nicht gefallen lassen. Wir fordern daher Herrn Official S t a c e l auf, uns zu erklären, in welcher Weise wir unsere Mitglieder zum Stehlen abrichten. Herr Official soll anständige Bedienstete nicht mit Strafen verfolgen und solchen Subjekten wie Z. fortstellen, damit sich das österreichische Eisenbahnpersonal im Ausland nicht schämen muß.

Bruneck in Tirol. (N a g a, w o b i s t u?) Unsere Leser werden sich noch erinnern, daß wir in der Nummer 18, vom 1. Juni unter dem Titel: „Aus einem kleinen P a s c h a l i t“, die geradeau himmelschreienden Zustände bei der im De-

trieb der f. f. priv. Südbahn stehenden „Tauscher-Wagen“ geschildert haben und sie werden sich auch gewiß noch der sonderbaren Rolle erinnern, die hierbei der Betriebsleiter des Bahnbetriebsamtes Bruned, der be-rühmte Herr Achaz gespielt hat.

Jeder Mensch mit halbwegs ausgeprägtem Ehrgefühl hätte auf die Beschuldigungen und Anwürfe, die da öffentlich erhoben wurden, nur einen Weg gehabt, den in den — Gerichtssaal.

Anfangs schien ja auch der Herr Achaz das dunkle Gefühl gehabt zu haben, daß er einfach klagen müsse. Während aber sonst die Beschuldigung und Zurückgezogenheit gar nicht zu den so schätzenswerten Eigenschaften des Herrn Betriebsleiters gehören und derselbe so oft seinen Unterstellten gegenüber recht — sagen wir — forsch auftritt, war er nun sehr zu unserem Bedauern recht kleinlaut, sobald es sich darum handelte, diese Forsschheit auch im Gerichtssaal einzunehmen.

So sehr wir uns auch freuten, unsere Anschuldigungen gegen den Stationsgewaltigen von Bruned und was dabei etwa sonst noch herauskommen könnte, auf dem Wege des Wahrheitsbeweises im öffentlichen Gerichtsverfahren zu beweisen, unsere Freude ist umsonst, der Herr Achaz klagt nicht.

Eigentlich ist aber das gar nicht schön von ihm, und er erweist durch seine Gerichtssaalfurcht auch seinen bekannten Freunden und selbst seinen Arbeitgebern, den Südbahngewaltigen einen schlechten Dienst.

Was wäre das für ein Triumph, wenn uns Herr Achaz im Gerichtssaal zerschmettern, der Lüge überweisen würde. Wie „musterhaft“ stünde wieder die Wirtschaft im Pas-sahat Bruned und Umgebung da. Hat denn der Achaz gar nicht das Gefühl, daß er auf diesem Weg geradezu ein Geld werden könnte. Aber leider, leider. Es schweigen alle Klagen und wer früher den Mund auch noch so voll genommen hat mit Gerichtssaalbedrohungen, nunmehr ist er friedsam geworden wie der gewaltige Herr Achaz selbst.

Das nur die Ursache sein mag, daß der Herr Achaz mit uns, gerade mit uns, die wir gegen ihn und seine Wirtschaft so schwere Anschuldigungen erhoben haben, Mitleid hat und uns nicht gerichtlich belangt. Er ist doch sonst nicht so persönlich, selbst dort nicht, wo es das Schicksal braver Menschen und ihrer Familien gilt. Also, was er nur haben mag der Achaz?

Glaubt man aber ernstlich bei der Wiener General-direktion der f. f. priv. Südbahn, daß dadurch, daß man den Achaz ohne gerichtliche Erörterung aller Vorgänge weiter auf seinem Posten läßt, sich die Bahnverwaltung öffent-lich in Respekt versetzt? Warum beauftragt man nicht diesen Beamten, die Klage gegen uns einzurichten? Oder sollte es wahr sein, was allenthalben ein öffentliches Geheimnis wird, daß die Generaldirektion den Achaz absichtlich vom Gerichtssaal fernhält. Wenn ja, geschieht dies lediglich und ausschließlich im Interesse dieses selbstsam geliebten Betriebsleiters, oder scheint selbst die Generaldirektion der f. f. priv. Südbahn eine gerichtliche Verleumdung der Vorkommnisse im Pas-sahat des plötzlich so klageunlustig gewordenen Herrn Achaz?

Wie immer dem auch sein möge, eine starke Zumutung an alle intelligenten Charaktere bleibt es, diesen Betriebs-leiter noch immer öffentlich in Bruned amtierend zu lassen. Vielleicht ist es doch noch möglich, den Herrn Vorstand des Bahnbetriebsamtes Bruned in den Gerichtssaal zu be-kommen und deshalb rufen wir nochmals dringendst: „Achaz, wo bist du?“

Vindau-Neutin. In der letzten Zeit bemühte man sich hier sehr, unsere Organisation zu zersplittern. Als Werkzeug gibt sich der Stationsmeister Sella hierzu her, der den Mit-gliedern sagt, die sozialdemokratische Organisation hat für das Stationspersonal keinen Wert. Unfälle sowie Rechtschul-bedürftigkeit treffe beim Stationspersonal nicht ein. Das Per-sonal soll auch nicht glauben, daß die Organisation eine bessere Lebensbedingung herbeiführt und irgendeine Besserstellung der Eisenbahner erreicht. Sella sagt immer: Mensch, helfe dir selbst. Man sieht, wie er sich auf Kosten des anderen Per-sonals hilft, und wie er in der Mangstour vorrückt. Tritt ein Mitglied aus unserer Organisation aus oder zu ihr bei, so meldet dies Sella sofort gehorsamt bei seiner Dienststelle. In seiner Abwesenheit besorgt dies eine Vermittlungsperson. Als Herr Oberinspektor Koller anlässlich seiner Dienstreise sich betreffs der Wohnungsverhältnisse sowie der Lebensmittel-teuerung erkundigte, meldete sich Sella in das Gespräch ein und sagte, wer sich das Fleisch nicht kaufen kann, der muß sich halt vom Fleischeffen enthalten. Er spricht oft von seinem hohen Einkommen, auf anderer Seite sagte er selbst wieder, bei dieser Teuerung könne er bei seinem Gehalt nicht mehr leben. Es genügt ihm also nicht, daß er unsere Organisation verächtigt, er will auch auf andere Art sich als loyaler Be-diensteter bemerkbar machen.

Klein-Neifling. Der von Amstetten bis Pontafel, ja so-gar in anderen Direktionsbezirken vom Personal wegen seines Benehmens gut bekannte Platzmeister Vergsmann macht sich seit einiger Zeit wieder sehr bemerkbar; er schikaniert näm-lich die armen Oberbauarbeiter. In der Station Klein-Neifling müssen sehr oft Oberbauarbeiter ausnahmsweise als Kohlen- und Stationsarbeiter verwendet werden, die von Vergs-mann, der wegen schlechter Schorngane als Magazinsmeister in Verwendung steht, auf das grösste behandelt werden. Bei dem geringsten Mißgriff fliegen Titulaturen, wie: Lindvieh, Lepp, Trottel, Rabenbieh u. s. w. nur so herum. Dabei nimmt Vergsmann keine Rücksicht, ob anderes Per-sonal oder fremde Parteien in der Nähe sind, damit auch die sehen können, welche fürchterliche Gewalt er über einen armen Oberbauarbeiter hat. Aber auch den Parteien sowie dem üb-rigen Personal will er seine Macht zeigen. Kommt eine Partei um ein Gut aus dem Magazin zu holen, und ersucht den Vergsmann, wenn dieser vor dem Magazin auf der Kampe steht, das Gut auszuliefern, so wird sie erst genau betrachtet. Ist die Partei ein armer Teufel, welche sich nichts zu sagen getraut, wird sie nicht gleich bedient. Vergsmann seht die Hände in die Seiten, streckt seinen Hals in die Höhe und raucht seine Pfeife gemächlich weiter. Die Partei kann oft die längste Zeit warten und zum Schlusse die größten Grobheiten ein-sprechen, wenn sie sich nur ein Wort zu sagen erlaubt. Wie ge-mein der Genannte bei seinem Umgang mit den Bediensteten ist, das können wohl am besten die älteren Verschieber sagen, welche ihn noch vom Verschiebedienst her kennen, wo er den Ver-schiebern auf die Füße spuckte und die ordinärsten Reden führte. Aber das Auertraglichste bei allem ist, daß dieser Mensch in Grögenwahn verfaßt und der armen Oberbauarbeitern, wenn einer eine Geringfügigkeit verfehlt, gleich mit den Worten droht: „Sie kommen wir nicht in die Station, Sie werden mir nicht als Magazinsarbeiter aufgenommen!“ Das Stations-personal von Klein-Neifling sowie auch die Oberbauarbeiter glauben nicht, daß seine Macht wirklich schon so groß ist, schon darum nicht, weil bis heute das Stationspersonal sowie auch die Oberbauarbeiter das größte Vertrauen zu dem Herrn Bahn-amtsvorstand haben und weil Vergsmann seine Reden nur hinter dem Rücken des Herrn Bahnamtsvorstand führt. Das Stationspersonal von Klein-Neifling sowie die Oberbau-arbeiter der Bahnverwaltungssektion Waidhofen an der Pöbbs erlauben sich daher, die Bitte an den Herrn Bahnamtsvorstand zu richten, er möge das Treiben des Vergsmann abschaffen und die Kommandierungen der Arbeiter womöglichst selbst durchzuführen, denn die Bediensteten haben nur das Vertrauen

zu ihrem Dienstvorstand, keines aber zu einem solchen ordi-nären Menschen, der den Arbeitern mit geballten Fäusten und mit der Drohung entgegentritt, sie mit dem Brensprügel niederzuschlagen zu wollen. Zum Schlusse fordern wir Herrn Vergsmann auch selbst auf, mit seinen Schikanen sofort aufzuhören, da sonst das Personal gezwungen wäre, sich mit Mitteln Abhilfe zu verschaffen, die ihm sehr unangenehm wären. Die Ortsgruppe des Verkehrsverbundes in Klein-Neifling kann sich auf diesen Herrn sehr viel einbilden, da sie ja vor-gibt, immer für die Oberbauarbeiter einzutreten zu wollen. Wenn Herr Vergsmann glaubt, ungerecht angegriffen zu werden, können wir nächsten noch ausführlicher kommen.

Lepp-Waldhor. Nun ist auch für unseren Herren Vor-stand Koller die Zeit gekommen, wo er die Station verlassen muß, er kränkt sich, daß man ihn nicht mehr länger seines Amtes werten läßt. 37 Dienstjahre sind für ihn zu wenig.

So mancher Bedienstete aus der Station sowie vom Zupersonal wird etwas leichter aufatmen. Seinen getreuen Postenträgern fällt es schwer, daß sie voneinander scheiden müssen, besonders jenen, die er bei jeder Gelegenheit protegiert hat, oder mußte das auf Kommando geschehen, weil das Deutschum gehoben werden sollte?

Wir wollen das heute nicht mehr untersuchen, sondern warten, was weiter kommen wird. Goffentlich ist der neue Herr Vorstand ein ganzer Mann, daß er seinen zweiten Brandst um beurteilen zu können, vor seinen Dienst richtig versteht und den verdienten Lohn dafür erhält.

Der neue Vorstand hat eine schwere Aufgabe zu lösen. Bei Herrn Koller haben eben nur jene ihren Dienst gut gemacht, die bei ihm recht über andere Klatschen konnten. Jene, die sich auch als Menschen fühlten, denen sagte er gleich ins Gesicht: Sie werden beim neuen Herrn Vor-stand keine Fortschritte machen.

Doch wir hoffen das Gegenteil. Der neue Herr Vorstand ist uns als ein strenger, aber auch gerechter Vorgesetzter emp-fohlen, und hat sich in seinem früheren Domizil unter dem Dienstpersonal große Sympathien erworben. Goffentlich wird er auch hier so sein, was uns sehr befriedigen wird, und keinen Souffleur brauchen, und jeden, der mit Klatschereien kommt, gleich das erste Mal die Tür weisen.

Dem Herrn Vorstand Koller rufen wir ein herzliches Lebe wohl zu, daß wir doch von ihm einmal befreit sind, denn schon zwei Jahre lang dauerte seine Versetzung in den Ruhestand.

Wasserkraft. (Zur Lage der Rangleidner in den Bahnverwaltungssektionen der Südbahn.) Wie die Wanderschaft der Südbahn die Bediensteten ausbeutet, geht aus nachstehender Notiz hervor. Um einige Kronen zu er-halten, wird diese Kategorie fast ausschließlich aus für den Gefühlsdienst untauglich gewordenen Wählern ergänzt. Dies wäre ja ganz recht und schön, wenn nicht jene Bureaudiener, welche als Rangleidner vollwertig geeignet erscheinen und viele Jahre in dieser Eigen-schaft in Verwendung stehen, in der Kategorie der Wähler verbleiben müßten, statt in die Kategorie der Ranglei-dner eingereiht zu werden. Alle eingereihten Wirtgefühle um Ueberbesehung bleiben unberücksichtigt. Aber noch mehr als das! In den meisten Sektionen müssen auch die besser qualifizierten Bureaudiener gleichzeitig mit den Schreibarbeiten andere Dienste verrichten, wie Aufnehmen der Ranglisten sowie Heizen derselben, womit er gezwungen ist, schon zwei Stunden vor den Amtsstunden in die Kasse zu kommen. Ferner Holzschneiden, Kohlentragen u. s. w. Bei solchen Arbeiten werden die Kleider beschmutzt, und in diesem Zustand muß der Bureaudiener in den arabischen Kestern, wie f. f. Bezirkshauptmannschaft, Be-zirksgericht und Stadtmagistrat erscheinen, um die Akten zu-zustellen. Dabei bleibt so ein Bureaudiener der richtige Mit-ableiter. Alle erdenklichen Schimpfwörter muß er anhören, und wenn er den ganzen Tag wie ein wildes Reh herumgehört wird, so hat er erst nach 6 Uhr abends die Ehre, die übrig-gebliebenen Arbeiten sowie die Dienstpost zu vollenden. Das sind durchschnittlich täglich vier Stunden Ueberzeit, ohne irgendwelche Entschädigung zu erhalten. Wir fragen eine löb-liche Wanderschaft der Südbahn, was sie zur Abhilfe dieser Zustände zu tun gedenkt und ob sie nicht bald geneigt wäre, vollwertige Leute wenigstens zu Rangleidnern zu ernennen.

Brünn. Was für Unmöglichkeiten von dem hiesigen Zugbegleitungspersonal verlangt werden, beweist wieder einmal folgender Dienstbefehl: „Ad Nr. 3788, Zind. 17.808/6772, da dato 4. September 1911. Den Zugführern und Manipulanten wird nochmals in Erinnerung gebracht, daß in allen Zugaus-gangsstationen vor Abgang des Zuges die Verfassung des Bruttozettels, der von dort nach Brünn abgehenden Züge der beladenen, leeren und fremden Wagen beaufs Verfassung der Analyse an die Filialwagenabfertigung unbedingt und genau zu erfolgen hat. Die Unterlassung obiger Anordnung wird in Zukunft mit Geldstrafen geahndet. Der Stationsvorstand stellvertreter: Parlesat.“ Der auftraggebende Herr Par-lelat sollte es einmal selbst versuchen, seinen Auftrag auch durchzuführen. Er käme zu der Erkenntnis, daß die Erstellung der Bruttozettels Sache der Ausgangsstationen, nicht aber des Zupersonals ist, da die Zugführer und Manipulanten ihre eigenen Arbeiten zu verrichten haben und nicht verpflichtet werden können, Arbeiten, die den Stationen zuzukommen, selbst zu verrichten und hierzu noch extra mindestens eine halbe Stunde ihrer ohnehin kurzen Ruhezeiten zu opfern.

Wien-Nordbahn. (Lithographie der f. f. Nord-bahn.) Wir wollen heute an einem Beispiel, die an Wahn-sinn grenzende Hinausgabe von Erlässen zeigen, wie das Per-sonal nicht nur der Drucker, sondern auch die Beamten und Diener gequält werden. In der Früh heißt es: „Heute haben wir vier bis fünf, ja manchmal sechs bis sieben Erlässe.“ Nun geht die Jagd für die Diener nach den Unterschriften für die Akten an. Nach langem Hin- und Herlaufen haben sie endlich die erforderlichen Unterschriften. Nun müssen die Erlässe ge-schrieben oder geklopft werden. Die Unterschriften müssen wieder zu den betreffenden Referenten zum Kollationieren. Inzwischen ist es 1 bis 1 1/2 Uhr geworden. Die Erlässe kommen endlich in die Drucker. Es kann sich jedermann vorstellen, wie es jetzt in der Drucker zugeht, wie da gesagt und angebrüllt wird, damit die Erlässe zu dem Brünnerzug, der um 5:42 abgeht, fertig sind. Während die Erlässe gedruckt werden, müssen die Be-amten die Ruberts anschreiben, die Empfangsnachweisungen ausfüllen und in die Zustellbücher die Stationen, welche die Erlässe erhalten, eintragen. Die Diener müssen die Ruberts mit den Erläsnummern absteampeln, die Erlässe kubertieren, rangieren und in die Korrespondenz expedieren. Dabei hat jeder Erlaß zwei bis acht Seiten. Eine Auflage von 500 bis 1200 Stück ist durchaus keine Seltenheit.

Wir erlauben uns, an das f. f. Eisenbahnministerium sowie an die f. f. Nordwestbahndirektion die höfliche Frage zu richten:

Reißt das f. f. Eisenbahnministerium sowie die f. f. Nordbahndirektion von dieser jeder Dekonomie hohnsprechenden Wirtschaft an Geld, Zeit, Material und Arbeitskraft? Hat man bei der Nordbahn nichts anderes zu tun, als Erlässe zu fabrizieren, um das Personal auch auf der Strecke mit diesem unnützen Kram zu drangsalieren, denn zum Leben von sechs bis sieben Erlässen täglich hat doch niemand Zeit. Wir erinnern uns an einen Erlaß des f. f. Eisenbahnministeriums, wo zur größten Sparsamkeit aufgefordert wird. Man scheint die Sparsamkeit nur auf die Bediensteten anzuwenden, das Verschwenden von Tausenden und aber Tausenden Wogen Papier nebst Material und Zeit zählt wohl nichts.

Das f. f. Eisenbahnministerium und die f. f. Nordbahn-direktion mögen sich bei den übrigen Staatsbahndirektionen er-fundigen, ob auch diese eine solche Wirtschaft mit den Erlässen haben; da werden sie erfahren, daß man dort eine viel einfachere und ebenso sichere Verhängung bei Geleiseperrern und Son-derzügen hat, als den Unsin mit den geschriebenen in mer-gleichlauten Erlässen bei der f. f. Nordbahn.

Für heute nur dies eine Beispiel. Wir hoffen, daß höhererorts dieser kostspielige Unsin baldigst eingestellt wird. In einem nächsten Artikel werden wir uns mit der Lithographie der Nordbahn eingehender beschäftigen.

Versammlungsberichte.

Die Protestversammlung der Eisenbahner in Villach.

Die fortwährenden Schikanierungen der Bediensteten durch einzelne nationale Beamte der f. f. Staatsbahn sowie auch der Südbahn, die vorgenommene Verletzung einiger Ver-trauensmänner sowie das äußerst parteiische Vorgehen bei Be-strafungen und Beförderungen, führte Sonntag den 17. Sep-tember zu einer gewaltigen Protestkundgebung der Süd- und Staatsbahner, die den Anfang zu einer energiegelassen Abwehr des von einzelnen nationalen Beamten ausgeübten Terroris-mus bedeutet. Die Versammlung wurde um 10 Uhr vom Ge-neralstaatssekretär Genossen L. Bögl eröffnet und die Ge-nossen Ruzicka, J. Samek und L. Samek ins Präsi-dium gewählt. Zur Tagesordnung: „Die Schikanierung der Bediensteten durch nationale Beamte der f. f. Staatsbahn“, sprach als erster Redner Genosse Bögl. Der Redner erwähnte eingangs, was die Ursache zur heutigen Versammlung sei: die fortgesetzten Schikanen, die parteiische Behandlung des Dienst-personals, das probierende Hervorheben parteipolitischer Momente im Dienst von Seiten der Beamten, das mit den Wahlen eingeleitet habe und bis heute planmäßig weiter betrie-ben wird. Lange genug haben die sozialdemokratischen Bedien-steten dazu geschwiegen, aber immer neue Vorfälle haben endlich das Maß zum Ueberlaufen gebracht. Die Eisenbahner haben ohnehin einen schweren und anstrengenden Dienst zu versehen, da können sie nicht noch die Schikanen aus politischer Nach-sucht ruhig hinnehmen. Wenn man sie schikaniert und parteiisch behandelt, nur weil sie Sozialdemokraten sind, müssen sie sich endlich wehren, und wenn alle Versuche, auf andere Weise ab-zuhelfen, scheitern, müsse man eben andere Mittel anwenden.

Als zweiter Redner sprach der Vertreter der Zentrale, Genosse Weigl, der darauf aufmerksam machte, daß zur glei-chen Stunde die Wiener Arbeiter gegen die Lebensmittelsteu-erung demonstrieren. Dann kam er auf die Schikanen durch die nationalen Beamten im allgemeinen zu sprechen und betonte, daß die Eisenbahner in Zukunft einfach Gleiches mit Gleichem vergelten werden, um diesen Herren, die genau so am Hun-gerloch nagen, wie die Bediensteten, zu zeigen, daß auch ihre Macht Grenzen hat. Es seien zwei Mitglieder der Organi-sation nach Leoben versetzt worden, allerdings so, daß sie sich ihre Lage dadurch eher verbessern. Aber trotzdem kämpfte man die Bediensteten nicht damit, daß es doch nur eine Maßre-gelung sei; die beiden Genossen gelten eben als Maßrege-lung, und man glaube, daß durch ihre Entfernung die ganze Or-ganisation geschwächt werde. An Stelle der beiden Genossen stächen andere zur Verfügung, und die Organisation wird be-stehen, auch wenn noch so viele Parteianhänger versetzt würden, wie verschiedene Gerüchte behaupten wollen. Durch die Maß-regelung steigen die beiden Genossen nur in unserem Ansehen. (Lebhafte Beifall.) Die Bediensteten müßten alles aufbieten, daß sie im Dienst nicht nach ihrer politischen Gesinnung, son-dern nach den bestehenden Vorschriften behandelt werden.

Abgeordneter Niese führte im wesentlichen aus: Die heutige Versammlung sei eine Frucht der Bediensteten in die Öffentlichkeit; sie sei eine öffentliche Angelegenheit jener vorge-setzten Beamten, die ihre Stellung dazu mißbrauchen, um ent-weder die Anhängerschaft an ihre Partei zu verpressen oder um ihre parteipolitische Gesinnung an den sozialdemokratischen Bediensteten auszulassen. Wenn es sich nur um einzelne Aus-brüche dieser Gesinnung handeln würde, dann würde ja die Erregung unter den Bediensteten keine so allgemeine sein. Aber in den vielen Fällen, die heute erwähnt wurden und von denen er auch schon früher gehört habe, liege System, und da-gegen müssen wir alle uns wenden. Da wird dem einen Be-diensteten ein besseres Vornamenskommen versprochen, wenn er der nationalen Eisenbahnerorganisation beitrete; dem andern werden jeden Augenblick Anstände gemacht, weil er als Wor-tführer in der sozialdemokratischen Organisation gilt.

Wenn Ihnen noch einmal ein Beamter bei irgendeiner Gelegenheit im Dienst sagt: „Gehen Sie nur zum Niese!“ Dann kommen Sie auch zu mir, und ich werde das schon ab-stellen. Ich bin überzeugt, daß der Hofrat nicht weiß, was diese kleinen Herrgötter treiben — sie haben auch alle Ursache, ihr Treiben vor ihm zu verbergen — und werde ihn deshalb darüber unterrichten. Ich wünsche nicht, daß die betreffenden Beamten dienstlich zur Verantwortung gezogen werden, aber ich werde darauf dringen, daß unsere Leute im Dienst Ruhe vor ihnen haben. (Stürmischer Beifall.)

Genosse Ruzicka bringt nun ganz ähnliche Beschwer-den über einzelne Beamte der Südbahn vor. Leute, die nichts wissen, werfen uns Terrorismus vor; heute hätten sie sich über-zeugen können, ob der untergebene Bedienstete seinen vorge-setzten Beamten oder ob nicht umgekehrt der vorgesetzte Beamte den ihm untergebenen Bediensteten terrorisiere. Wenn das so weiter gehe, dann treten die Bediensteten ihren Dienst nur mit Widerwillen an. Die Bediensteten lassen sich nun einmal ihre politische Gesinnung weder aufheben, noch durch dienst-lige Zudern beeinflussen. Sie werden es durchsetzen, daß sie im Dienst mit parteipolitischen Agitationen von Seiten der Be-amtenschaft verschont werden. (Lebhafte Beifall.)

Es wird nur der Antrag gestellt, daß die Genossen Niese und Weigl beauftragt werden, dem Hofrat die Beschwerden vorzutragen und Abhilfe zu verlangen. Beide erklären, daß sie sofort nach der Versammlung in die Direktion gehen werden. Da erschallen von allen Seiten Rufe: „Wir gehen mit zur Direktion!“ Der Antrag wird natürlich einstimmig ange-nommen und die Versammlung geschlossen.

Ein Eisenbahnerdemonstrationszug.

Die Masse aus dem Saal, den Vorläsen und der Galerie ergießt sich nun auf den Kaiser Josef-Platz, wo sie sich den beiden Genossen anschließt. Beim Durchmarsch durch die enge Karls-gasse wird die Masse von selbst in geordnete Reihen gezwängt, und nun geht's in langem Zug über den Haupt-platz zum Direktionsgebäude. Der Zug macht ein lebhaftes Aufsehen. Es regnet leicht; die Teilnehmer haben ihre Schirme aufgespannt, wodurch die Masse um so größer erscheint. Dann nimmt sie Aufstellung auf dem dem Direktionsgebäude gegen-überliegenden Trottoir, indes sich die Genossen Niese und Weigl zum Hofrat begaben.

Die beiden Genossen erklärten, daß sie im Auftrag der Versammlung erschienen seien, um den Hofrat von dem Trei-ben jener Beamten zu unterrichten, das in den Kreisen der Bediensteten die größte Erregung hervorruft, und um ihn zu ersuchen, dieses Treiben mit Nachdruck abzustellen. Sie schil-derten einzelne Fälle zur Illustration und befielen sich vor, das Material zu sammeln und schriftlich zu überreichen. Der Hofrat ersuchte um das Material und erklärte, die Fälle prüfen zu wollen. Ihm sei davon nichts bekannt; den Bediensteten stehe aber keine Tür immer offen und sie könnten sich stets

an ihn wenden. Auf Einwendungen des Genossen Weigl erklärte er, daß die Bediensteten den Dienststellen nur zur Kenntnis zu bringen brauchen, daß sie zu ihm gehen, nicht aber einen Erlaubnis dazu einzuholen brauchen. Auch er wünsche, daß der Dienst von parteipolitischen Agitationen frei bleibe, und sei bereit, neuerlich einen dementsprechenden Erlaß hinauszugeben.

Indessen hatten sich die Eisenbahner um das Tor zum Direktionsgebäude geschart, und als die beiden Genossen erschienen, erstatteten sie sofort einen kurzen Bericht, der beifällig aufgenommen wurde. Nur ein Zwischenruf fiel: „Die Tür zum Hofrat steht uns offen, aber die aus dem Dienst bleibst uns zu!“ Damit war die Demonstration zu Ende und die Genossen zerstreuten sich.

Unzmarkt. Am 17. September fand in Frauendorf bei Unzmarkt eine sehr gut besuchte Versammlung statt, in welcher Genosse Dullinger über die Personalkommission referierte.

Wien IX. fanden starkbesuchte Zugbegleiter- und Magazinsarbeiterversammlungen statt. In ersterer referierte Genosse Adolf Müller. In einer Resolution, die einstimmig Annahme fand, wurde die Erfüllung der Wünsche der Zugbegleiter gefordert. Die Turnusvertreuer Männer Genossen Höglinger und Chitilek besprachen die Beschwerden betreffs der Turnusse und Diensterteilung. In der Magazinsarbeiterversammlung besprach Genosse Kneidinger die Dienstverhältnisse, und Zentralarbeitsratsmitglied Genosse Kubitschek die Forderungen dieses Personals. Die Genossen Innerhuber und Hofhansl sprachen über die Taktik und den notwendigen Ausbau der Organisation.

Oberfart. (Eine Niederlage der deutsch-tschechnischen Eisenbahnerkoalition.) Freitag den 8. September hielt die nationale Koalition eine Versammlung ab, bei welcher die Kandidaten für den Ueberwachungsausschuß des Nordbahnlebensmittelmagazins aufgestellt wurden. Zu dieser Versammlung erhielten nur solche Leute Einladungen, welche als gut deutsch- oder tschechnisch-national bekannt sind. Zur Sicherheit wurden noch Wächter beim Eingang des Versammlungslokals aufgestellt, damit ja kein roter Eisenbahner hineinkommen konnte. Einige Genossen fanden aber doch den Mut, diese Versammlung zu besuchen, um zu wissen, welche Haltung diese Herren zur gegenwärtigen Teuerung einnehmen. Es wurde ihnen aber, da sie nicht in der Lage waren, sich mit Einladungen zu legitimieren, der Eintritt verweigert. Den Vorstoß führte der Beamte Herr Ehrlich, der (frei nach deutsch-nationalen Zeitungen) ein knoblauchduftender Sohn Abrahams ist und sich trotzdem zu den Nationalen hingezogen fühlt, obwohl diese die Juden gar nicht als Deutsche anerkennen wollen. In Verleumdung gegen die Sozialdemokratie leistete insbesondere der Beamte Laulich Großartiges und dürfte bald dem „Lügen-Hode“ Konkurrenz bieten können. Selbstverständlich fehlte auch „Mollenbrayon“ mit dem „Rach-Regina“ nicht, um den Sozialdemokraten den Garaus herbeizuführen. Aber leider haben sich diese Herren nur unter ihren eigenen Gesinnungsgenossen eine Schlappe geholt, denn so dumm sind selbst die nationalen Eisenbahner nicht, um das alles zu glauben, was diese Herren in der Versammlung behauptet haben. Zum Beispiel wurde gesagt: „Der sozialdemokratische Ueberwachungsausschuß sei schuld, daß alle Gebrauchsgüter im Lebensmittelmagazin teurer geworden sind, ja die Sozialdemokraten tragen überhaupt die Schuld der Teuerung, sie haben die Einfuhr des argentinischen Fleisches verhindert u. s. w.“ Alle von seiten des Nationalverbandes an der Bevölkerung begangenen Verbrechen wurden den Sozialdemokraten zur Last gelegt. Diese hinter verschlossenen Türen vorgebrachten Verleumdungen veranlaßten uns, in den Saallokationen der Gastwirtschaft „zum Kaiser von Österreich“ eine öffentliche Eisenbahnerversammlung einzuberufen, welche einen Massenbesuch aufwies. Die „Redner“ der nationalen Vereine, die am 8. September den Verleumdungsfeldzug gegen uns unternommen sowie auch Herr Wollmann, als Beamtensvertreter im Lokalüberwachungsausschuß des Lebensmittelmagazins, wurden schriftlich eingeladen.

Als ersten Referenten erteilte Genosse Herrmann, der zum Vorstehenden gewählt wurde, Genossen Erban als Lokalüberwachungsausschußmitglied das Wort, welcher über die Tätigkeit des Ausschusses, über dessen Kompetenz sowie auch auf einzelne Lügen und Verleumdungen, die in der eingangs erwähnten Versammlung gefallen waren, hinwies. Insbesondere erwähnte er die dummdreiste Lüge des Beamten Laulich, welcher erklärte, daß der Lokalüberwachungsausschuß an der Verteuerung des Zuckers schuldtragend sei. Nach ihm kam Genosse Knopp aus Wien zum Wort, welcher als Mitglied des Zentralüberwachungsausschusses in gediegener Weise sprach und ganz besonders auf die Tätigkeit des Beamtensvertreters, des Herrn Wollmann, hinwies. Als dritter Redner sprach Genosse Garon über die Teuerung im allgemeinen. Nach unseren Referenten kamen die Herren der nationalen Internationalen zum Wort; Herr Bojtel sprach für den tschechnischen Beamtensverein in sehr anständiger Weise. Herr Wollmann konnte nur das von unseren Genossen über das Lebensmittelmagazin Gesagte bekräftigen. Er gab auch zu, daß der Lokalüberwachungsausschuß keine Ingerenz auf die Preisbildung einzelner Artikel habe, womit er doch schon seinen Kollegen Laulich, der dem Beamtensstand gewiß nicht zur Ehre gereicht, desavouiert. Redner verteidigte auch seine Haltung in der Frage der Hilfskräfte, die zum Großteil lauter Goldtrügen sind und auf Kosten der Konsumenten ganz schöne Nebeneinkommen beziehen. Herr Lanfisch, der sich in unserer Versammlung ebenfalls zum Wort meldete, wiederholte neuerdings seinen Blödsinn, trotzdem vor ihm der deutsch-nationale Beamte Wollmann zugegeben hatte, daß der Lokalüberwachungsausschuß keinerlei Einfluß auf die Preisbildung habe. Herr Lanfisch mußte es sich daher gefallen lassen, daß man ihn als Lügner bezeichnete. Waren die Versammelten entrüstet über die neuerlich vorgebrachten Lügen des Herrn Lanfisch, so wurde die Stimmung noch erregter, als der Beamte Ehrlich arroganter und jüdisch-mauschelnder Weise zu sprechen begann. Hier nur ein kleines Beispiel seiner Bildung. Auf einen Zwischenruf, daß er doch als Jude nach dem deutschen Nationalen Katechismus gar kein Deutscher sei, antwortete er: „Das geht Sie einen Dreck an!“ Es ist deshalb erklärlich, daß die Versammelten den „Redner“ durch laute Pfuiwürfe unterbrachen. Als diesen Genosse Knopp antworten wollte, schrie der Obmann der „Redner“, Wregina, wie ein Wahnsinniger, so daß der ohnehin schon sehr nervöse Regierungsvertreter die Versammlung aufstellte. Nur langsam leerte sich der Saal, in dem überflüssigerweise Gendarmen zur Räummung einbrang. Draußen standen dann größere und kleinere Gruppen und besprachen die moralische Niederlage der koalitierten Nationalen. Jeder muß jedoch das Benehmen des Wregina (Gernus Wregina, wird wohl jetzt „Seil Wregina“ lauten müssen) dieses hominis turbulenti et mendacis verurteilen. In Zukunft werden wir Sorge tragen, daß Leuten vom Schlage eines Wregina die Luft vergehen wird, unsere Versammlungen zu stören.

Jägerndorf. (Große Eisenbahnerversammlung.) Am 12. September wurde im großen Saale des Arbeiterheims unter dem Vorsitz des Genossen Vurfert eine Eisenbahnerversammlung abgehalten, die sich eines Massen-

besuches erfreute. Genosse Rudolf Müller aus Wien, mit Beifall begrüßt, war erschienen, um den Eisenbahner die Schädlichkeiten des neuen Strafgesetzbuches vor Augen zu führen. Der Strafgesetzbuch ist eigentlich nichts Neues, sondern ein altes Uebel und hat die Arbeiterchaft auf Parteitage und Fachkongressen gegen dieses beabsichtigte Attentat auf die Freiheit der arbeitenden Klassen wiederholt Stellung genommen. Unser Strafgesetz stammt aus dem Jahre 1803 und mußte in den Jahren 1852 und 1867 einer Neuorganisation unterzogen werden. Es ist angefüllt mit der aufsteigenden, kulturellen Entwicklung des Volkes eine unbedingte Notwendigkeit, daß nach hundert Jahren eine Aenderung des Strafgesetzes vorgenommen werden mußte. Es wurde eine Kommission, der auch der bekannte Professor Lamatsch angehörte, mit der Durchführung betraut. Wenn man den Entwurf einer gründlichen Betrachtung unterzieht, finden wir, daß er den Massenstaat ganz auf den Leib geschnitten ist, strenge darauf bedacht, den kapitalistischen Staat nach jeder Richtung zu schützen. Die größten Schmerzen der Unternehmer sind darin niedergelegt, für die erwachende, aufstrebende Arbeiterchaft ist nichts zu finden, ja sogar die alten, schlechten Bestimmungen sind noch bei weitem übertroffen. Vor allem anderen verlangt der Entwurf eine Verschlechterung des Koalitionsrechtes und erhöht der Schrei: Schutz den Arbeitswilligen. Jetzt, wo die Unternehmer ihre Trabanten ins Parlament geschleppt haben, fordern sie, daß es Zeit sei, auf diesem Gebiet etwas zu machen. Der größte Schuft ist unstrittig der Streikbrecher und der erfreut sich des größten Schutzes von Staats wegen. Sindert man einen Streikbrecher mit Gewalt, sein schändliches Gewerbe auszuüben, so wird man mehr bestraft, als bei Hochverrat oder Majestätsbeleidigung. Der ganze Entwurf ist ein Nachwerk des kapitalistischen Staates. Man kann alles machen, aber auch alles wird bestraft. Redner schildert an der Hand mehrerer Beispiele, wegen was alles in der Zukunft Strafen erfolgen können. Dem Eisenbahner wurde ein besonderes Kapitel in dem neuen Strafgesetzbuch reserviert, und zwar unter dem Titel „Gemeingefährliche Verbrechen“. Unerhört große Strafen sind für die geringfügigsten Vergehen festgelegt. Ueberall hat der Staatsanwalt seine Hand im Spiele, was früher Uebertretungen waren und vielfach im Disziplinarweg bestraft wurden, wird jetzt als Verbrechen mit Kerker bestraft. Redner schildert die gefährlichen Arbeiten des Eisenbahnpersonals und zergliedert in sehr lehrreicher Weise die einzelnen Fälle, die im Dienst vorkommen und den Eisenbahner in den Märschen des Gesetzes verstricken können. Das ganze Gesetz ist ein Anschlag gegen die Organisation der Arbeiter, den abzumehren unsere Hauptaufgabe sein muß. Genosse Müller erntete für seine äußerst sachlichen und lehrreichen Ausführungen großen Beifall. Es sprachen Genosse Link und mehrere Eisenbahner, worauf nach einem Schlußwort des Vorsitzenden Genossen Vurfert die Versammlung geschlossen wurde.

Deutsch-Wagram. Sonntag den 10. d. M. fand in Herrn Mahers Gasthaus in Deutsch-Wagram eine öffentliche Vereinsversammlung des Verkehrsverbandes der Eisenbahner statt, welche gut besucht war.

Den Vorstoß führte der auch in anderen Vereinen bekannte Herr Pitula.

Obmannsstellvertreter Herr Klaffer als erster Redner legte die Gefahren der Eisenbahner dar, sprach über die Teuerung und kam zu dem Schluß, daß wir Eisenbahner so nicht mehr weiterleben können und es endlich Zeit ist, daß die Regierung auch unser Gebotnis. Unsere Forderungen sind bereits fertiggestellt und sind jenen des Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines ziemlich gleichlautend. Weiters muß er betonen, daß er gegen die Sozialdemokraten nichts einzuwenden habe, daß sie sehr anständige Leute sind und er muß offen gestehen, geachtet und geliebt zu sein. Weiters erklärt er, daß, wenn es sein muß, das heißt wenn es zu einem Kampf kommt, sie obligatorisch mit uns vorgehen werden. Großer Beifall folgte seinen Ausführungen.

Als zweiter Redner kam Herr Tschulik (Sekretär), daran, dessen Ausführungen so ziemlich gleichlautend waren, nur hob er besonders das Christentum und das christliche Vorgehen hervor.

Der nächste Redner, Genosse Müller (Sozialdemokrat), sprach seine Freude darüber aus, daß der Verkehrsverband Hand in Hand mit uns gehen will, um einerseits die Teuerung zu bekämpfen, andererseits von der Regierung das zu verlangen, was wir zum Leben so notwendig brauchen. Sein Bedauern muß er dadurch nur ausdrücken, daß im letzten Palament auch Weillische haben, welche sich dazu hergeben, gegen die von uns angeregten Volksnotwendigkeiten zu stimmen.

Da die beiden Redner auch zum Schluß die Anregung zum Beitritt in die Organisation brachten, so meinte Genosse Müller, den Beitritt zu einer Organisation dem gesunden Menschenverstand zu überlassen.

Herr Tschulik konnte es jedoch nicht übers Herz bringen, daß über die christliche Nächstenliebe auch nur ein Wort gesprochen wurde, was ihm zu der Neuerung hinwies (gegen den Tisch, wo Genosse Müller mit einigen Genossen von der Leitung unserer Ortsgruppe saßen): „Was, ihr Sozialdemokraten, heute seids ruhig, weil ihr in der Minorität seid, wenn ihr in der Majorität wäret, müßts schon schreien!“ worauf ihm die Worte: „Abstimmen, abstimmen!“ zugeföhrt wurden, was er wohlweislich unterließ, denn es waren, bis auf einen Tisch ausgenommen, im Saale durchwegs Sozialdemokraten. Daß Herr Tschulik jetzt nicht mehr weiter sprach, war doch klar.

Herr Tschulik ist eben in Deutsch-Wagram nicht bekannt, desto besser aber Herr Klaffer, der es schon früher gesehen hatte, daß die paar Anhänger des Verkehrsverbandes eingeschlossen sind.

Der Vorsitzende Herr Pitula hielt es für gut, unserem Genossen Müller zur Erwidrerung nicht mehr das Wort zu erteilen, da er wahrscheinlich fürchte, in ein Fahrwasser zu geraten, wo ein Ertrinken nicht ausgeschlossen ist. Er behandelte auch gar nicht mehr den zweiten Punkt, sondern schloß die Versammlung.

Könnte ein Pitula auch etwas anderes tun? Da dieser Herr Pitula durch den Bau eines Hauses sich in Deutsch-Wagram ansäßig machte, so bleibt er uns ja erhalten und werden wir ein andermal besser Gelegenheit haben, uns mit ihm zu befassen. Eines können wir ihm aber schon heute sagen: „Um ein Lehrer zu sein, muß man bessere Noten haben.“

Zwittau. Am 23. September fand in Heberdörfel, Gasthaus Wabla, eine Eisenbahnerversammlung statt, welche zahlreich, besonders von Arbeitern, besucht war.

Vorsitzender Genosse Markl eröffnete dieselbe um 8 Uhr abends und erteilte dem Genossen Jandl aus Zwittau das Wort, welcher über Lebensmittelteuerung und die Forderungen der f. l. österreichischen Staatsbahnbediensteten und Arbeiter referierte.

In einem zweistündigen, mit Beifall aufgenommenen Referat erörterte der Redner die heutigen Preise der Lebensmittel und die Tätigkeit der Organisation in den Kampfsahren 1905, 1907 und 1908, welche für die Eisenbahner Erfolge gebracht hat. Der Redner forderte zum Schluß seiner Ausführungen die anwesenden Eisenbahner auf, fest und treu zur Fahne der Organisation zu halten, da nur durch diese die erhoffte Befreiung aus den trüben Verhältnissen herbeigeföhrt werden kann. Nach der Versammlung sind acht neue Mitglieder beigetreten.

Zwittau. Am 10. September fand im Arbeiterheim eine Versammlung statt, in welcher Genosse Ruzsika über die stattgefundene Reichskonferenz berichtete.

Franzensfeste. Am 23. September fand in Franzensfeste eine außerordentlich gut besuchte Versammlung statt, in welcher Reichsratsabgeordneter Genosse Abram über „Die Teuerung als Ursache einer bevorstehenden Eisenbahnerbewegung“ referierte. Nach Reichsratsabgeordneten Genossen Abram berichtete Genosse Berger über die Reichskonferenz in Wien.

Perzogenburg. Am 8. September fand in Pletsch Gasthaus eine § 2-Versammlung der Bahnerhaltungsarbeiter mit der Tagesordnung: „Die Lohnbewegung der Bahnarbeiter der f. l. Staatsbahnen“ statt. Genosse Schneider referierte über die Verhältnisse der Bahnerhaltungsarbeiter und wies darauf hin, daß nur die schlechte Organisation der Bahnerhaltungsarbeiter die Schuld an der schlechten Lage hat. Auf die Ausführungen des Genossen Schneider traten nach Schluß der Versammlung 12 Mitglieder bei.

Pettau a. d. Drau. Am 10. September war in Pettau etwas los; Eisenbahner ohne und in Uniform, Arbeiter und Bürger in losen Gruppen, alles strömte einem Ziele zu: dem Gasthaus Simonsie, wo eine öffentliche Eisenbahnerversammlung mit der Tagesordnung: „Die Teuerung und Stellungnahme zu derselben“, tagte. Der geräumige Garten war gefüllt von Leuten und man sah auch unsere verehrten Gegner, die Deutschnationalen, in der Menge verstreut, wo sie sich sorgfältig zu verbergen suchten. Warum wohl? Genosse Illeschik eröffnete mit einer zutreffenden Ansprache die Versammlung und wurde auch zu deren Leiter gewählt. Als Referent erschien Genosse Dussek aus Wien, welcher in einer mehr als zweistündigen Rede das Thema behandelte. Redner forderte die anwesenden Eisenbahner und Arbeiter auf, fest zusammenzuhalten, um gegebenenfalls zusammen in den Kampf zu ziehen. Auf die anwesenden Bürgerlichen machten die Ausführungen des Referenten, welcher ihnen wegen ihrer in dieser eminent wichtigen Frage, von der auch die bürgerlichen Stände berührt werden, an den Tag gelegten Feigheit unangenehme Dinge sagte, und das Wirken der nationalen Parteien in dieser Frage scharf geizelte, einen sichtlich Eindruck. Draußen der Beifall lohnte die Ausführungen des Referenten. Nachdem noch einige Redner gesprochen, schloß Genosse Illeschik mit einem Appell an die Anwesenden, ihre Organisationen auszubauen und zum Kampf zu rufen, diese sehr gelungene Versammlung. Die Eisenbahnerfängerzweie brachte zum Schluß das „Arbeiterlied“ sehr schön und präzis zum Vortrag.

Aus den Organisationen.

St. Pölten. Unser Vereinslokal befindet sich ab 1. Oktober im Gasthaus des Josef Erbers, Mostergasse 7, wo am ersten Sonntag im Monat die Einzählungen entgegengenommen und jeden 19. im Monat ein Diskussionsabend abgehalten wird.

Eisenstein. Sämtliche Zuschriften für die Bahnhöfe sind an Genossen Josef Wast, Maurer in Eisenstein-Bahnhof, zu richten.

Letzte Nachricht.

Zur Bewegung der Eisenbahner.

Wien, 29. September 1911.

Die sozialdemokratische Gewerkschaft der Eisenbahner und die mit ihr koalitierten Vereine haben heute folgendes Zirkular hinausgegeben:

Wir haben, wie auch bekannt ist, am 20. September die Wünsche der Eisenbahnbediensteten und -Arbeiter dem Eisenbahnministerium überreicht, und haben seither in wiederholten Vorstellungen sowohl dem Leiter des Eisenbahnministeriums als schließlich dem Ministerpräsidenten die notwendigen Erläuterungen zu diesen Forderungen gegeben, als auch die Dringlichkeit und Notwendigkeit ihrer Erfüllung mit allem Nachdruck festgestellt. Es hat sich nun das Ministerium entschlossen, eine Aktion für die Besserstellung aller Staatsangestellten zu unternehmen, wobei insbesondere die Wünsche der Eisenbahnbediensteten und -Arbeiter in gebührender Weise berücksichtigt werden sollen. Ueber das genaue Ausmaß dieser Zuwendungen erklärt die Regierung, an niemandem Auskunft erteilen zu können, bevor die Vorlagen dem Parlament zugehen, was in den allerersten Tagen nach dem Zusammentritt des Parlaments geschehen soll.

Unter diesen Umständen erfordert es die Sachlage und die Wahrung der Interessen der Eisenbahner, daß in Ruhe abgewartet wird, was der Inhalt dieser Vorlagen ist, und daß sich eure Vertrauensmänner, nachdem das Elaborat der Regierung bekannt geworden ist, darüber ein Urteil bilden, und ihre Schritte im Parlament darnach richten. Es ist also nicht am Platze, für eine außerparlamentarische Aktion irgendeiner Art einen Termin, sei es nun der 1. Oktober oder der 15. Oktober, heute schon festzusetzen, vielmehr erwarten wir, daß die Mitglieder unserer Organisation und der mit ihr koalitierten Vereine sich zu jeder Stunde bereit halten werden, und vor allem der parlamentarischen Aktion ihrer Vertrauensmänner mit der größten Aufmerksamkeit folgen und, wenn es notwendig ist, den größten Nachdruck geben werden.

Selbstverständlich werden eure verantwortlichen Vertrauensmänner in der allernächsten Zeit zusammenberufen werden, und zwar sofort, nachdem die Vorlage zur Kenntnis des Parlaments gebracht worden ist.

Technisches.

Eine Desinfektionsanlage für Eisenbahnwagen ist bei der Eisenbahnbetriebswerkstätte in Potsdam seit kurzem von der bekannten Berliner Aktiengesellschaft Julius Pintsch hergestellt. Die interessante Anlage ist für die Desinfektion ganzer Eisenbahnwagen in Betrieb. Bisher wurden besonders die nach Ausland laufenden Wagen, die stets stark mit Ungeziefer befallen sind, dadurch gereinigt, daß sämtliche Polster, Wand- und Fußbodenbekleidungen abgenommen wurden. Hierdurch entstanden natürlich erhebliche Kosten (350 Mk. per Wagen) und die Wagen wurden oft wochenlang dem Betrieb entzogen. Die Reinigung mit der neuen Anlage kostet einschließlich Verzinsung und Tilgung ungefähr 35 Mk. Die neue Einrichtung besteht aus einer liegenden Röhre von 5 Meter innerem Durchmesser und 23 Meter Länge. Bei den zu desinfizierenden Wagen werden alle Fenster und Klappen geöffnet, und

sie werden so in den Apparat hineingeschoben. Dann wird die Röhre luftdicht abgeschlossen, und die Luft wird durch Dampfrohre auf 50 Grad erhitzt; hierauf wird unter beständiger Weitererwärmung die Luft soweit herausgepumpt, bis eine Luftverdünnung von 70 bis 74 Zentimeter Quecksilbersäule unter Normal erreicht ist. Dadurch wird sämtlichem Ungeziefer, auch der in den Polstern und hinter den Polverkleidungen befindlichen Brut, alle Flüssigkeit entzogen, so daß alles unbedingt getötet wird. Soll der Wagen nicht nur von Ungeziefer, sondern auch von Krankheitskeimen gesäubert werden, so wird ein in der Mitte der Röhre liegender Verdampfer mit Formalin gefüllt. Der Apparat verbürgt eine wirksame Bekämpfung des Ungeziefers und der Ansteckungskeime.

Die selbsttätigen Blocksignale auf der Londoner Untergrundbahn, deren etwa 1000 vorhanden sind, haben sich in mehrjährigem Betrieb vorzüglich bewährt. Diese 1000 Signale haben jährlich rund 400 Millionen Bewegungen auszuführen, wobei nach den sorgfältigen Aufzeichnungen der Überwachungsstellen nur ein Versager auf 650.000 Signalbewegungen kommt. Auch bei einem Versagen des Signals kann der Zug nur aufgehalten, nicht gefährdet werden. Auf der Distrikteisenbahn werden trotz verwickelter Betriebsverhältnisse stündlich 38 und auf der Hampsteadstrecke sogar 42 Züge auf jedem Geleise abgefertigt.

Verschiedenes.

Rechts und links der Eisenbahn.

Ich sitze in der Eisenbahn
Und sehe aus dem Wagen
Mir rechts und links die Gegend an
Mit innerem Behagen.

Zur Rechten strahlt auf gelbem Grund
Die neue Ösramlampe,
Zur Linken wässert mir den Mund
Der gute Name Lampe.

Das Auge schweift nach rechts zurück;
„Zasmatis Zigaretten.“
Nach links gewandt den schnellen Blick:
„Steinheils Paradebeiten!“

Links Pigaron, rechts Metolin,
Rechts Hendell, links Bilg' Brause,
Hier: „Hausfrau'n, badt mit Mondamin!“
Dort: „Wade stets zu Hause!“

So wechselt ständig Bild mit Bild,
Figuren, Zeichen, Namen;
Vorbei fliehet weiter Schild auf Schild,
Reklamen auf Reklamen.

Gewiß wirkt so die Bahnfahrt heut
Sehr geist- und geldanregend;
Fehlt höchstens noch die Kleinigkeit:
Man sieht nichts von der Gegend.

„Der Tag.“

Literatur

Schlechte Romane sind auch heute noch vielfach in den Arbeiterfamilien zu finden. So ist es keineswegs selten, daß Arbeiter, die es mit Entrüstung von sich weisen würden, zu Mittläufern kapitalistischer Parteien zu gehören, in ihren Wohnungen Schundhefte dulden, in denen eine mörderische fürstenschmeichele Phantasie sich austobt, das wirkliche Leben verzerrt. Gewiß hat, wie der Körper auf Nahrung, auch die Phantasie ein Recht auf würdige Befriedigung. Diesem Unterhaltungsbedürfnis kommt die illustrierte Romanbibliothek „Freien Stunden“ entgegen, indem sie gute Romane von Künstlerhand illustriert, zum Abdruck bringt. Außer dem Hauptroman bringt jedes Heft noch eine zweite Novelle oder Erzählung und ein kleines Feuilleton: Novellen, naturwissenschaftliche, kulturhistorische und humoristische Notizen. Als Hauptroman gelangt gegenwärtig der Roman „Olivier Twist“ des bekannten Schriftstellers Charles Dickens zum Abdruck, dessen Lektüre durchaus zu empfehlen ist. „Freien Stunden“ erscheint wöchentlich. Jedes Heft — 24 Seiten stark — kostet 10 Pf. und ist durch alle Buchhandlungen, Spektreure und Kolportageure zu beziehen. Probehefte kostenlos vom Verlag Buchhandlung Vorwärts Paul Singer, C. m. b. G., Berlin SW. 68.

Bekanntmachung der Administration.

Folgende Ortsgruppen, respektive Zahlstellen haben bis zum 27. September l. J. mit der Zentrale noch nicht abgerechnet gehabt, obwohl bis längstens 10. eines jeden Monats die im vergangenen Monat einkassierten Beiträge zur Abfuhr fällig gewesen sind.

Um aber die dadurch betroffenen Mitglieder in ihren erworbenen Rechten nicht verkürzen zu müssen, bitten wir die rückständigen Ortsgruppen um ehebaldigste Einsendung des Betrages und künftighin um eine rechtzeitige Abrechnung.

Dornbirn per Juni, Juli und August; Friedland per April; Gofern per Juli und August; Göpfritz per Juli und August; Groß-Weikersdorf per Juli und August; Kaluz per Juli und August; Michelob per Juli und August; Oßwiecim per Juni, Juli und August; Rejemysl per Juli und August; Scharin-Kaluz per Juli und August; Tavis per Juli und August.

Freie Eisenbahnerversammlungen.

Pinz-Prägarten. Eisenbahnerversammlung in Prägarten am Sonntag den 1. Oktober um 3 Uhr nachmittags in Kartusch Gasthaus. Die Genossen und Kollegen der Strecke Pinz-Budweis wollen zu dieser wichtigen Versammlung vollständig erscheinen. Referent aus Pinz.

Marchegg. Am 5. Oktober findet im Gasthaus des Herrn Karl Teuch eine Eisenbahnerversammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Die Forderungen der Eisenbahner und die Regierung. 2. Eventuelles. Anfang 7 Uhr abends. Referent aus Wien.

St. Michael ob Leoben. Die Ortsgruppe hält am 5. Oktober um 1/2 Uhr nachmittags in Aschmanns Gasthaus eine öffentliche Versammlung für den ganzen Direktionsbezirk Villach ab. Es sind daher alle größeren Versuchsstationen höflichst eingeladen, in Anbetracht der wichtigen Tagesordnung ganz bestimmt Delegierte zu entsenden. Tagesordnung: 1. Die Lage des Versuchspersonals und die 1/2-fache Dienstzeit. 2. Beschlußfassung. Referent Genosse Dunle aus Wien.

Werte Genossen! Sorgt für einen guten Besuch und zeigt, daß auch bei dem Versuchspersonal die Geduld zu Ende geht.

Sprechsaal.

Achtung, Bahnrichter, Partieführer und Vorarbeiter der Krainerlinien der k. k. Staatsbahnen!

Am Sonntag den 8. Oktober 1911 um 2 Uhr nachmittags findet in Rakovca bei Krainburg (Gaststätte St. Jodoci) im Gasthaus des Herrn Jndihar eine

Versammlung

der Bahnrichter, Partieführer und Vorarbeiter statt.

Tagesordnung: „Die Lage der Bahnrichter und Vorarbeiter der k. k. Staatsbahnen.“

Genossen und Kollegen! Erscheint bis zum letzten Mann in dieser Versammlung. Auch die Kollegen von auswärts sollen nach Möglichkeit trachten, zu der Versammlung zu kommen.

Die Einberufer.

Achtung, Eisenbahner von Innsbruck und Umgebung!

Montag den 2. Oktober um 8 Uhr abends findet in Innsbruck im großen Stabsaal eine öffentliche, für jedermann zugängliche Eisenbahnerversammlung statt.

Tagesordnung: Die Forderungen der Eisenbahner. Referenten: Reichsratsabgeordneter Genosse Dr. Ellenbogen und Genosse Adolf Müller.

Eisenbahner der Südb- und Staatsbahn, erscheint in Massen!

Offene Anfragen.

An die k. k. Nordbahndirektion in Wien!

Ist einer k. k. Nordbahndirektion bekannt, daß seit jener Zeit, wo die Reinigungsarbeiten den Frauen abgenommen wurden, das Ungeziefer in den Kasernen in Wien und Zellernsdorf überhandnimmt? In den Kasernen in Lundenburg und Perax ist es nicht besser. Das gesamte Zugbegleitungspersonal der k. k. Nordbahn bittet um baldige Abhilfe.

An das k. k. Eisenbahnministerium!

Die Bediensteten der Friedländer Bezirksbahnen erlauben sich die Anfrage, wann das hohe k. k. Eisenbahnministerium die bereits vor vier Monaten ihm vorgelegte Dienstordnung der Friedländer Bezirksbahnen zu genehmigen gedenkt. Die Bediensteten haben an der ehebaldigsten Einführung der nach hartem Kampfe errungenen Dienstordnung ein um so größeres Interesse, als ihre Verwaltung die Bediensteten nunmehr nach zwei Dienstordnungen behandelt, und zwar immer in der Weise, daß, wo die alten Bestimmungen ihr Vorteile gewähren, die Bediensteten nach diesen, wo die neuen Bestimmungen für sie vorteilhafter sind, nach letzterer behandelt, wie dies insbesondere bei der Dienstreise zutrifft. Die Bediensteten erlauben sich das hohe k. k. Eisenbahnministerium dringend um Erledigung.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Olmütz!

Vor einigen Monaten wurde auf Grund einer in Nr. 18 des „Eisenbahner“ vom 20. Juni 1911 erschienenen Korrespondenz mit dem Herrn Bahnmeister Krst in Währisch-Schönberg ein Protokoll aufgenommen. Da die damals gefassten Beschlüsse weiterbehalten und nach eventuell Nachahmer finden könnten, so wird um eine sofortige unparteiische Untersuchung in dieser Angelegenheit höflichst gebeten.

An die Verkehrsdirection der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Wien!

Die Verkehrsdirection hat mit Erlaß J. 19186, V II vom 7. Juni ex 1910, angeordnet, daß die nachdiensthafende Magazinspartie bei Zusammenreffen der Personenzüge in den Nachtstunden die Lampen bei sich ergebender Notwendigkeit zu unterstellen habe und gleichzeitig ausgesprochen, daß wegen der Geringfügigkeit dieser Leistung dem Vortritt keine Entschädigung gewährt wird.

Nun hat aber über Anordnung des Herrn Stationsvorstandes ein Mann dieser Magazinspartie bei Nacht ständig dem Lampen zu helfen; bei Tag hat dieser Mann die Flugspektion zu reinigen, Druckorten abzustempeln und die Verkehrsbeamten zu bedienen, sodas derselbe für die Manipulation bei den Zügen, für welche er bestimmt und gerechnet ist, gar nicht in Betracht kommt.

Wie aus oberwähntem Erlaß hervorgeht, dürfte das den Intentionen der hiesigen Verkehrsdirection nicht entsprechen und erlauben daher die Betroffenen um dringende Abhilfe.

An das k. k. Eisenbahnministerium in Wien!

Zum LVIII. Amtsblatt vom 30. Oktober 1909, Zirkular Nr. 116, Punkt 2, 1. Absatz, des k. k. Eisenbahnministeriums sind die Kalkulations- und andere Zulagen, welche vom k. k. Eisenbahnministerium bewilligt worden sind, veröffentlicht.

Wir erlauben uns folgende Anfrage an das k. k. Eisenbahnministerium: Was gebührt einem selbständigen Rechnungsleger, welcher laut der vom k. k. Eisenbahnministerium genehmigten Dienstentlohnung die Abgaberechnungen und auch Aufgaberechnungen zu überprüfen, die Abgaberechnungen nachzuschauen und außerdem auch bei der Aufgabe zu helfen hat? Was für Kalkulationszulage gebührt einem solchen? Um freundliche Beantwortung dieser Frage wird ersucht.

Mehrere selbständige Rechnungsleger.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Pilsen!

Die Blocksignaldiener der Station Pilsen haben am 1. November 1910 ein Gesuch an die k. k. Direktion eingereicht, jedoch ist heute, nach elf Monaten, noch keine Erledigung erfolgt. Gleichzeitig erlauben sich die Obgenannten die höfliche Anfrage, wie es kommt, daß die Blocksignaldiener in Pilsen keinen Erholungsurlaub bekommen?

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Zahlstelle Neusattl. Die Mitglieder der Zahlstelle werden aufgefordert, die Versammlungen besser zu besuchen und ihren Verpflichtungen gegenüber der Organisation pünktlicher nachzukommen.

Ortsgruppe St. Valentin. Am 8. Oktober um 8 Uhr nachmittags wird im Gasthaus des Herrn Huber unsere ordentliche Generalversammlung abgehalten. Vollzähliges Erscheinen aller dienstfreien Kollegen notwendig.

Zahlstelle Aßling. Das Vereinslokal befindet sich bei Herrn Franz Pekar. Die Mitglieder werden zum fleißigeren Besuch der Versammlungen höflichst eingeladen.

Ortsgruppe Gamsdorf. Den Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß am 8. Oktober um 8 Uhr nachmittags im Gasthaus des Herrn Josef Weitz in Gamsdorf eine öffentliche Vereinsversammlung abgehalten wird. Die Mitglieder werden ersucht, zahlreich zu erscheinen.

Ortsgruppe Puchersdorf. Die Mitglieder werden ersucht, ihre Mitgliedsbücher und Interimskarten sowie ausgeborgte Bibliotheksbücher beaufsichtigt Kontrolle abzugeben. Gleichzeitig wird bekanntgegeben, daß die Generalversammlung am 4. November um 1/2 8 Uhr abends abgehalten wird. Um vollzähliges Erscheinen wird freundlichst abeten.

Ortsgruppe Turnau. Die nächste Mitgliederversammlung findet den 8. Oktober um 4 Uhr nachmittags im Vereinslokal in Rohrazenitz statt. Vollzähliges Erscheinen aller dienstfreien Kollegen notwendig.

Ortsgruppe Linz. Es wurde die Wahrnehmung gemacht, daß einzelne Mitglieder die entlehnten Bücher der Bibliothek vielfach beschmutzt und zerissen zurückstellen. Es wird daher zur gefälligen Kenntnis gebracht, daß bei Wiederholung dieser Ungehörigkeit, die betreffenden Mitglieder zum Schadenersatz verpflichtet werden.

Ortsgruppe Leoben. Die Ortsgruppe hält am Mittwoch den 4. Oktober, um 7 Uhr abends, im Hotel „Lamm“ eine öffentliche Eisenbahnerversammlung ab. Tagesordnung: Die Bewegung unter den Eisenbahnenbediensteten und die Lebensmittelsteuerung. (Hierzu Beschlußfassung.) Referent aus Wien. Niemand fehle in dieser wichtigen Versammlung. Südb- und Staatsbahner! Erscheint bis auf den letzten Mann und nehmt auch eure Frauen mit.

Der Einberufer.

Inhalt der Nummer 26 vom 10. September 1911.

Artikel: Die Bewegung auf den österreichischen Eisenbahnen. Die Forderungen der Staatsbahner. Teuerungsbewegungen in Wien. Die Gewerkschaften und die Teuerung. Wächterelend im k. k. Direktionsbezirk Villach.

Feuilleton: Wir fordern mehr. Ein Gegenprotest im 20. Jahrhundert.

Irland: Die Teuerungsforderungen in der parlamentarischen Obmannkonferenz. Rekonstruktion des Ministeriums Gausch. Die Heuchelei der Nationalverbänder in der Gleichfrage. Vom nationalen Kretilismus.

Ausland: Die Löhne der Eisenbahner Englands. Müdigang der englischen Eisenbahneinnahmen infolge des Streiks. Neuerlich drohender Generalstreik in England.

Aus dem Gerichtssaal: Wie der Linzer Professionsverein das Geld seiner Mitglieder verpropiert. Das Eisenbahnunglück bei Wiersto.

Streiflichter: Wie die Deutschnationalen liegen. Wahlen in den Unterstützungsfonds der k. k. Magazinspartie. Personalmangel am k. k. Staatsbahnhof.

Korrespondenzen: Leoben. Zellernsdorf. Brau Sigmundshergberg. Spital-Wilfäterssee. Zell am See. Jagersdorf. Znaim. Krems an der Donau. Vögen 1.

Versammlungsberichte: Eine geschlossene Abrechnung mit den Reichsbundlern. Braunau am Inn. Aus dem Süden. Marchegg. Braunau am Inn.

Aus den Organisationen: Oberberg. Widwip. Literatur: Ein Ausnahmungsgebot! Eingekendet: Zur Aufklärung. Unentgeltliche Vorträge über „Erste Hilfe“.

Mitteilungen des Rechtsschutzbereichs. Mitteilungen der Zentrale. Sprechsaal: Aufforderung an die Bahnarbeiter, professionell.

Offene Anfragen: An die k. k. Generalinspektion der österr. Eisenbahnen in Wien. An die k. k. Direktion der böhmischen Nordbahn. An die Direktion der k. k. Österreichischen Nordwestbahn. An die k. k. Staatsbahndirektion Wien. An die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich: Norddorf. Linz an der Donau. Parschnitz. Budweis. Teplitz. Stauding.

Briefkasten der Redaktion.

A. J. Marburg. Die Witwe hat auf 33 1/2 Prozent, jedes Kind auf 25 Prozent Rente Anspruch mit der Bestimmung, daß die Witwen- und Waisenrenten zusammen 50 Prozent nicht überschreiten dürfen. Dagegen läßt sich nichts machen.

15. Die rote Nacht. Ihre Mitteilungen genügen nicht zur Erteilung der verlangten Auskunft. Es wäre angezeigt, wenn Sie zur Mitteilung der notwendigen Daten in unser Rechtsschutzbureau kommen würden.

Um überflüssige Reklamationen zu vermeiden, teilen wir mit, daß die nächste Nummer des „Eisenbahner“ (Nr. 29) erst am Dienstag den 10. Oktober zur Verlesung gelangen kann.

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

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.

Die Weltmeisterhaft in der Uhren-Industrie

Extrafach! endlich erobert! hochlegant!

Kavalier Gold-double Uhr

prämierter Marke nur Kr. 4.90. Dieselbe besitzt ein gutes 36stünd. Anterwert und ist auf elektrischem Wege mit einem 18. Karat. Gold überzogen. Garantie für präzisen Gang 4 Jahre. 1 Stück Kr. 4.90, 2 Stück Kr. 9.80. Jeder Uhr wird eine fein vergoldete Kette umsonst beigelegt. Gleiche Damenuhre in gleicher eleganter Ausführung Kr. 5.90. Kostlos, Umsonst erlaubt, eventuelle Geld retour. Versand per Nachnahme.

Solzer & Wohl, Kratau Nr. 51, Oesterreich.

1911er Junggeflügel!

Garantiert lebende Antunft, franko jeber Station.

220 Stück große fette Brathühner	Kr. 19.50
12 " " " " "	21.50
6 " " " " "	23.-

franko per Nachnahme liefert S. Mandel, Skalat 507.

Männerkrank.

Leiden und Nervenschwäche von Spezialarzt Dr. Humler. Außerst lehrreicher Ratgeber und Wegweiser zur Verhütung und Heilung von Gehirn- und Rückenmarkserkrankungen, Geschlechtsnervenerkrankungen, Folgen nervenrunderer Reibungen und Erregungen und aller sonstigen geheimen Leiden. Für jeden Mann von geradezu unschätzbarem gesundheitlichem Nutzen. Für Krone 1.00 Briefmarken franko von Dr. med. Humler, Genf 881 (Schweiz).

Billige böhmisches Bettfedern

FERTIG GEFÜLLTE BETTEN

aus rotem Bettfedern, gefüllt, 1 Duchtent oder 1 Unterbett 130 cm lang, 116 cm breit K 10, K 12, K 15, K 18, K 21, K 24, K 27, K 30, K 33, K 36, K 39, K 42, K 45, K 48, K 51, K 54, K 57, K 60, K 63, K 66, K 69, K 72, K 75, K 78, K 81, K 84, K 87, K 90, K 93, K 96, K 99, K 102, K 105, K 108, K 111, K 114, K 117, K 120, K 123, K 126, K 129, K 132, K 135, K 138, K 141, K 144, K 147, K 150, K 153, K 156, K 159, K 162, K 165, K 168, K 171, K 174, K 177, K 180, K 183, K 186, K 189, K 192, K 195, K 198, K 201, K 204, K 207, K 210, K 213, K 216, K 219, K 222, K 225, K 228, K 231, K 234, K 237, K 240, K 243, K 246, K 249, K 252, K 255, K 258, K 261, K 264, K 267, K 270, K 273, K 276, K 279, K 282, K 285, K 288, K 291, K 294, K 297, K 300, K 303, K 306, K 309, K 312, K 315, K 318, K 321, K 324, K 327, K 330, K 333, K 336, K 339, K 342, K 345, K 348, K 351, K 354, K 357, K 360, K 363, K 366, K 369, K 372, K 375, K 378, K 381, K 384, K 387, K 390, K 393, K 396, K 399, K 402, K 405, K 408, K 411, K 414, K 417, K 420, K 423, K 426, K 429, K 432, K 435, K 438, K 441, K 444, K 447, K 450, K 453, K 456, K 459, K 462, K 465, K 468, K 471, K 474, K 477, K 480, K 483, K 486, K 489, K 492, K 495, K 498, K 501, K 504, K 507, K 510, K 513, K 516, K 519, K 522, K 525, K 528, K 531, K 534, K 537, K 540, K 543, K 546, K 549, K 552, K 555, K 558, K 561, K 564, K 567, K 570, K 573, K 576, K 579, K 582, K 585, K 588, K 591, K 594, K 597, K 600, K 603, K 606, K 609, K 612, K 615, K 618, K 621, K 624, K 627, K 630, K 633, K 636, K 639, K 642, K 645, K 648, K 651, K 654, K 657, K 660, K 663, K 666, K 669, K 672, K 675, K 678, K 681, K 684, K 687, K 690, K 693, K 696, K 699, K 702, K 705, K 708, K 711, K 714, K 717, K 720, K 723, K 726, K 729, K 732, K 735, K 738, K 741, K 744, K 747, K 750, K 753, K 756, K 759, K 762, K 765, K 768, K 771, K 774, K 777, K 780, K 783, K 786, K 789, K 792, K 795, K 798, K 801, K 804, K 807, K 810, K 813, K 816, K 819, K 822, K 825, K 828, K 831, K 834, K 837, K 840, K 843, K 846, K 849, K 852, K 855, K 858, K 861, K 864, K 867, K 870, K 873, K 876, K 879, K 882, K 885, K 888, K 891, K 894, K 897, K 900, K 903, K 906, K 909, K 912, K 915, K 918, K 921, K 924, K 927, K 930, K 933, K 936, K 939, K 942, K 945, K 948, K 951, K 954, K 957, K 960, K 963, K 966, K 969, K 972, K 975, K 978, K 981, K 984, K 987, K 990, K 993, K 996, K 999, K 1002, K 1005, K 1008, K 1011, K 1014, K 1017, K 1020, K 1023, K 1026, K 1029, K 1032, K 1035, K 1038, K 1041, K 1044, K 1047, K 1050, K 1053, K 1056, K 1059, K 1062, K 1065, K 1068, K 1071, K 1074, K 1077, K 1080, K 1083, K 1086, K 1089, K 1092, K 1095, K 1098, K 1101, K 1104, K 1107, K 1110, K 1113, K 1116, K 1119, K 1122, K 1125, K 1128, K 1131, K 1134, K 1137, K 1140, K 1143, K 1146, K 1149, K 1152, K 1155, K 1158, K 1161, K 1164, K 1167, K 1170, K 1173, K 1176, K 1179, K 1182, K 1185, K 1188, K 1191, K 1194, K 1197, K 1200, K 1203, K 1206, K 1209, K 1212, K 1215, K 1218, K 1221, K 1224, K 1227, K 1230, K 1233, K 1236, K 1239, K 1242, K 1245, K 1248, K 1251, K 1254, K 1257, K 1260, K 1263, K 1266, K 1269, K 1272, K 1275, K 1278, K 1281, K 1284, K 1287, K 1290, K 1293, K 1296, K 1299, K 1302, K 1305, K 1308, K 1311, K 1314, K 1317, K 1320, K 1323, K 1326, K 1329, K 1332, K 1335, K 1338, K 1341, K 1344, K 1347, K 1350, K 1353, K 1356, K 1359, K 1362, K 1365, K 1368, K 1371, K 1374, K 1377, K 1380, K 1383, K 1386, K 1389, K 1392, K 1395, K 1398, K 1401, K 1404, K 1407, K 1410, K 1413, K 1416, K 1419, K 1422, K 1425, K 1428, K 1431, K 1434, K 1437, K 1440, K 1443, K 1446, K 1449, K 1452, K 1455, K 1458, K 1461, K 1464, K 1467, K 1470, K 1473, K 1476, K 1479, K 1482, K 1485, K 1488, K 1491, K 1494, K 1497, K 1500, K 1503, K 1506, K 1509, K 1512, K 1515, K 1518, K 1521, K 1524, K 1527, K 1530, K 1533, K 1536, K 1539, K 1542, K 1545, K 1548, K 1551, K 1554, K 1557, K 1560, K 1563, K 1566, K 1569, K 1572, K 1575, K 1578, K 1581, K 1584, K 1587, K 1590, K 1593, K 1596, K 1599, K 1602, K 1605, K 1608, K 1611, K 1614, K 1617, K 1620, K 1623, K 1626, K 1629, K 1632, K 1635, K 1638, K 1641, K 1644, K 1647, K 1650, K 1653, K 1656, K 1659, K 1662, K 1665, K 1668, K 1671, K 1674, K 1677, K 1680, K 1683, K 1686, K 1689, K 1692, K 1695, K 1698, K 1701, K 1704, K 1707, K 1710, K 1713, K 1716, K 1719, K 1722, K 1725, K 1728, K 1731, K 1734, K 1737, K 1740, K 1743, K 1746, K 1749, K 1752, K 1755, K 1758, K 1761, K 1764, K 1767, K 1770, K 1773, K 1776, K 1779, K 1782, K 1785, K 1788, K 1791, K 1794, K 1797, K 1800, K 1803, K 1806, K 1809, K 1812, K 1815, K 1818, K 1821, K 1824, K 1827, K 1830, K 1833, K 1836, K 1839, K 1842, K 1845, K 1848, K 1851, K 1854, K 1857, K 1860, K 1863, K 1866, K 1869, K 1872, K 1875, K 1878, K 1881, K 1884, K 1887, K 1890, K 1893, K 1896, K 1899, K 1902, K 1905, K 1908, K 1911, K 1914, K 1917, K 1920, K 1923, K 1926, K 1929, K 1932, K 1935, K 1938, K 1941, K 1944, K 1947, K 1950, K 1953, K 1956, K 1959, K 1962, K 1965, K 1968, K 1971, K 1974, K 1977, K 1980, K 1983, K 1986, K 1989, K 1992, K 1995, K 1998, K 2001, K 2004, K 2007, K 2010, K 2013, K 2016, K 2019, K 2022, K 2025, K 2028, K 2031, K 2034, K 2037, K 2040, K 2043, K 2046, K 2049, K 2052, K 2055, K 2058, K 2061, K 2064, K 2067, K 2070, K 2073, K 2076, K 2079, K 2082, K 2085, K 2088, K 2091, K 2094, K 2097, K 2100, K 2103, K 2106, K 2109, K 2112, K 2115, K 2118, K 2121, K 2124, K 2127, K 2130, K 2133, K 2136, K 2139, K 2142, K 2145, K 2148, K 2151, K 2154, K 2157, K 2160, K 2163, K 2166, K 2169, K 2172, K 2175, K 2178, K 2181, K 2184, K 2187, K 2190, K 2193, K 2196, K 2199, K 2202, K 2205, K 2208, K 2211, K 2214, K 2217, K 2220, K 2223, K 2226, K 2229, K 2232, K 2235, K 2238, K 2241, K 2244, K 2247, K 2250, K 2253, K 2256, K 2259, K 2262, K 2265, K 2268, K 2271, K 2274, K 2277, K 2280, K 2283, K 2286, K 2289, K 2292, K 2295, K 2298, K 2301, K 2304, K 2307, K 2310, K 2313, K 2316, K 2319, K 2322, K 2325, K 2328, K 2331, K 2334, K 2337, K 2340, K 2343, K 2346, K 2349, K 2352, K 2355, K 2358, K 2361, K 2364, K 2367, K 2370, K 2373, K 2376, K 2379, K 2382, K 2385, K 2388, K 2391, K 2394, K 2397, K 2400, K 2403, K 2406, K 2409, K 2412, K 2415, K 2418, K 2421, K 2424, K 2427, K 2430, K 2433, K 2436, K 2439, K 2442, K 2445, K 2448, K 2451, K 2454, K 2457, K 2460, K 2463, K 2466, K 2469, K 2472, K 2475, K 2478, K 2481, K 2484, K 2487, K 2490, K 2493, K 2496, K 2499, K 2502, K 2505, K 2508, K 2511, K 2514, K 2517, K 2520, K 2523, K 2526, K 2529, K 2532, K 2535, K 2538, K 2541, K 2544, K 2547, K 2550, K 2553, K 2556, K 2559, K 2562, K 2565, K 2568, K 2571, K 2574, K 2577, K 2580, K 2583, K 2586, K 2589, K 2592, K 2595, K 2598, K 2601, K 2604, K 2607, K 2610, K 2613, K 2616, K 2619, K 2622, K 2625, K 2628, K 2631, K 2634, K 2637, K 2640, K 2643, K 2646, K 2649, K 2652, K 2655, K 2658, K 2661, K 2664, K 2667, K 2670, K 2673, K 2676, K 2679, K 2682, K 2685, K 2688, K 2691, K 2694, K 2697, K 2700, K 2703, K 2706, K 2709, K 2712, K 2715, K 2718, K 2721, K 2724, K 2727, K 2730, K 2733, K 2736, K 2739, K 2742, K 2745, K 2748, K 2751, K 2754, K 2757, K 2760, K 2763, K 2766, K 2769, K 2772, K 2775, K 2778, K 2781, K 2784, K 2787, K 2790, K 2793, K 2796, K 2799, K 2802, K 2805, K 2808, K 2811, K 2814, K 2817, K 2820, K 2823, K 2826, K 2829, K 2832, K 2835, K 2838, K 2841, K 2844, K 2847, K 2850, K 2853, K 2856, K 2859, K 2862, K 2865, K 2868, K 2871, K 2874, K 2877, K 2880, K 2883, K 2886, K 2889, K 2892, K 2895, K 2898, K 2901, K 2904, K 2907, K 2910, K 2913, K 2916, K 2919, K 2922, K 2925, K 2928, K 2931, K 2934, K 2937, K 2940, K 2943, K 2946, K 2949, K 2952, K 2955, K 2958, K 2961, K 2964, K 2967, K 2970, K 2973, K 2976, K 2979, K 2982, K 2985, K 2988, K 2991, K 2994, K 2997, K 3000, K 3003, K 3006, K 3009, K 3012, K 3015, K 3018, K 3021, K 3024, K 3027, K 3030, K 3033, K 3036, K 3039, K 3042, K 3045, K 3048, K 3051, K 3054, K 3057, K 3060, K 3063, K 3066, K 3069, K 3072, K 3075, K 3078, K 3081, K 3084, K 3087, K 3090, K 3093, K 3096, K 3099, K 3102, K 3105, K 3108, K 3111, K 3114, K 3117, K 3120, K 3123, K 3126, K 3129, K 3132, K 3135, K 3138, K 3141, K 3144, K 3147, K 3150, K 3153, K 3156, K 3159, K 3162, K 3165, K 3168, K 3171, K 3174, K 3177, K 3180, K 3183, K 3186, K 3189, K 3192, K 3195, K 3198, K 3201, K 3204, K 3207, K 3210, K 3213, K 3216, K 3219, K 3222, K 3225, K 3228, K 3231, K 3234, K 3237, K 3240, K 3243, K 3246, K 3249, K 3252, K 3255, K 3258, K 3261, K 3264, K 3267, K 3270, K 3273, K 3276, K 3279, K 3282, K 3285, K 3288, K 3291, K 3294, K 3297, K 3300, K 3303, K 3306, K 3309, K 3312, K 3315, K 3318, K 3321, K 3324, K 3327, K 3330, K 3333, K 3336, K 3339, K 3342, K 3345, K 3348, K 3351, K 3354, K 3357, K 3360, K 3363, K 3366, K 3369, K 3372, K 3375, K 3378, K 3381, K 3384, K 3387, K 3390, K 3393, K 3396, K 3399, K 3402, K 3405, K 3408, K 3411, K 3414, K 3417, K 3420, K 3423, K 3426, K 3429, K 3432, K 3435, K 3438, K 3441, K 3444, K 3447, K 3450, K 3453, K 3456, K 3459, K 3462, K 3465, K 3468, K 3471, K 3474, K 3477, K 3480, K 3483, K 3486, K 3489, K 3492, K 3495, K 3498, K 3501, K 3504, K 3507, K 3510, K 3513, K 3516, K 3519, K 3522, K 3525, K 3528, K 3531, K 3534, K 3537, K 3540, K 3543, K 3546, K 3549, K 3552, K 3555, K 3558, K 3561, K 3564, K 3567, K 3570, K 3573, K 3576, K 3579, K 3582, K 3585, K 3588, K 3591, K 3594, K 3597, K 3600, K 3603, K 3606, K 3609, K 3612, K 3615, K 3618, K 3621, K 3624, K 3627, K 3630, K 3633, K 3636, K 3639, K 3642, K 3645, K 3648, K 3651, K 3654, K 3657, K 3660, K 3663, K 3666, K 3669, K 3672, K 3675, K 3678, K 3681, K 3684, K 3687, K 3690, K 3693, K 3696, K 3699, K 3702, K 3705, K 3708, K 3711, K 3714, K 3717, K 3720, K 3723, K 3726, K 3729, K 3732, K 3735, K 3738, K 3741, K 3744, K 3747, K 3750, K 3753, K 3756, K 3759, K 3762, K 3765, K 3768, K 3771, K 3774, K 3777, K 3780, K 3783, K 3786, K 3789, K 3792, K 3795, K 3798, K 3801, K 3804, K 3807, K 3810, K 3813, K 3816, K 3819, K 3822, K 3825, K 3828, K 3831, K 3834, K 3837, K 3840, K 3843, K 3846, K 3849, K 3852, K 3855, K 3858, K 3861, K 3864, K 3867, K 3870, K 3873, K 3876, K 3879, K 3882, K 3885, K 3888, K 3891, K 3894, K 3897, K 3900, K 3903, K 3906, K 3909, K 3912, K 3915, K 3918, K 3921, K 3924, K 3927, K 3930, K 3933, K 3936, K 3939, K 3942, K 3945, K 3948, K 3951, K 3954, K 3957, K 3960, K 3963, K 3966, K 3969, K 3972, K 3975, K 3978, K 3981, K 3984, K 3987, K 3990, K 3993, K 3996, K 3999, K 4002, K 4005, K 4008, K 4011, K 4014, K 4017, K 4020, K 4023, K 4026, K 4029, K 4032, K 4035, K 4038, K 4041, K 4044, K 4047, K 4050, K 4053, K 4056, K 4059, K 4062, K 4065, K 4068, K 4071, K 4074, K 4077, K 4080, K 4083, K 4086, K 4089, K 4092, K 4095, K 4098, K 4101, K 4104, K 4107, K 4110, K 4113, K 4116, K 4119, K 4122, K 4125, K 4128, K 4131, K 4134, K 4137, K 4140, K 4143, K 4146, K 4149, K 4152, K 4155, K 4158, K 4161, K 4164, K 4167, K 4170, K 4173, K 4176, K 4179, K 4182, K 4185, K 4188, K 4191, K 4194, K 4197, K 4200, K 4203, K 4206, K 4209, K 4212, K 4215, K 4218, K 4221, K 4224, K 4227, K 4230, K 4233, K 4236, K 4239, K 4242, K 4245, K 4248, K 4251, K 4254, K 4257, K 4260, K 4263, K 4266, K 4269, K 4272, K 4275, K 4278, K 4281, K 4284, K 4287, K 4290, K 4293, K 4296, K 4299, K 4302, K 4305, K 4308, K 4311, K 4314, K 4317, K 4320, K 4323, K 4326, K 4329, K 4332, K 4335, K 4338, K 4341, K 4344, K 4347, K 4350, K 4353, K 4356, K 4359, K 4362, K 4365, K 4368, K 4371, K 4374, K 4377, K 4380, K 4383, K 4386, K 4389, K 4392, K 4395, K 4398, K 4401, K 4404, K 4407, K 4410, K 4413, K 4416, K 4419, K 4422, K 4425, K 4428, K 4431, K 4434, K 4437, K 4440, K 4443, K 4446, K 4449, K 4452, K 4455, K 4458, K 4461, K 4464, K 4467, K 4470, K 4473, K 4476, K 4479, K 4482, K 4485, K 4488, K 4491, K 4494, K 4497, K 4500, K 4503, K 4506, K 4509, K 4512, K 4515, K 4518, K 4521, K 4524, K 4527, K 4530, K 4533, K 4536, K 4539, K 4542, K 4545, K 4548, K 4551, K 4554, K 4557, K 4560, K 4563, K 4566, K 4569, K 4572, K 4575, K 4578, K 4581, K 4584, K 4587, K 4590, K 4593, K 4596, K 4599, K 4602, K 4605, K 4608, K 4611, K 4614, K 4617, K 4620, K 4623, K 4626, K 4629, K 4632, K 4635, K 4638, K 4641, K 4644, K 4647, K 4650, K 4653, K 4656, K 4659, K 4662, K 4665, K 4668, K 4671, K 4674, K 4677, K 4680, K 4683, K 4686, K 4689, K 4692, K 4695, K 4698, K 4701, K 4704, K 4707, K 4710, K 4713, K 4716, K 4719, K 4722, K 4725, K 4728, K 4731, K 4734, K 4737, K 4740, K 4743, K 4746, K 4749, K 4752, K 4755, K 4758, K 4761, K 4764, K 4767, K 4770, K 4773, K 4776, K 4779, K 4782, K 4785, K 4788, K 4791, K 4794, K 4797, K 4800, K 4803, K 4806, K 4809, K 4812, K 4815, K 4818, K 4821, K 4824, K 4827, K 4830, K 4833, K 4836, K 4839, K 4842, K 4845, K 4848, K 4851, K 4854, K 4857, K 4860, K 4863, K 4866, K 4869, K 4872, K 4875, K 4878, K 4881, K 4884, K 4887, K 4890, K 4893, K 4896, K 4899, K 4902, K 4905, K 4908, K 4911, K 4914, K 4917, K 4920, K 4923, K 4926, K 4929, K 4932, K 4935, K 4938, K 4941, K 4944, K 4947, K 4950, K 4953, K 4956, K 4959, K 4962, K 4965, K 4968, K 4971, K 4974, K 4977, K 4980, K 4983, K 4986, K 4989, K 4992, K 4995, K 4998, K 5001, K 5004, K 5007, K 5010, K 5013, K 5016, K 5019, K 5022, K 5025, K 5028, K 5031, K 5034, K 5037, K 5040, K 5043, K 5046, K 5049, K 5052, K 5055, K 5058, K 5061, K 5064, K 5067, K 5070, K 5073, K 5076, K 5079, K 5082, K 5085, K 5088, K 5091, K 5094, K 5097, K 5100, K 5103, K 5106, K 5109, K 5112, K 5115, K 5118, K 5121, K 5124, K 5127, K 5130, K 5133, K 5136, K 5139, K 5142, K 5145, K 5148, K 5151, K 5154, K 5157, K 5160, K 5163, K 5166, K 5169, K 5172, K 5175, K 5178, K 5181, K 5184, K 5187, K 5190, K 5193, K 5196, K 5199, K 5202, K 5205, K 5208, K 5211, K 5214, K 5217, K 5220, K 5223, K 5226, K 5229, K 5232, K 5235, K 5238, K 5241, K 5244, K 5247, K 5250, K 5253, K 5256, K 5259, K 5262, K 5265, K 5268, K 5271, K 5274, K 5277, K 5280, K 5283, K 5286, K 5289, K 5292, K 5295, K 5298

