

DER EISENBAHNER



Zentralorgan

des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss vier Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

Sind jeden Tag mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage von 10 Uhr vormittags bis 1/2 4 Uhr nachmittags.

Insertionspreis:

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

Abonnements-Bedingungen:

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

Wahlspruch:

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

Telephon Nr. 2325.

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

Verkehrspolitische Sorgen.

Zur letzten Rede des Eisenbahnministers.

Der Herr Eisenbahnminister spielt jetzt die Rolle jenes Mannes, der das Gruseln lehrt. Er kann den Mund nicht aufstun, ohne mit sorgenvoller Stimme auf die hohen Ausgaben der Eisenbahnen hinzuweisen, die zu einem maßvollen Vorgehen in der Zukunft zwingen. In seiner letzten, anlässlich der Budgetberatung gehaltenen Rede am 22. v. M. führte nämlich Herr v. W r b a neuerlich, wie er sagte, „einige charakteristische Ziffern“ an, aus denen hervorgeht, daß der Vorschlag des Eisenbahnministeriums seit dem Jahre 1906 eine beträchtliche Erhöhung der Einnahmen, nämlich um rund 23 Prozent, aufweise, daß jedoch die Ausgaben gleichzeitig um mehr als das Doppelte, nämlich um 47.4 Prozent, gestiegen seien, so daß sich der Betriebsüberschuss entsprechend vermindere und der staatliche Zuschuß zur Verzinsung und Tilgung des Kapitals beträchtlich gestiegen sei. Die Ursachen der bedeutenden Mehrauslagen des Eisenbahnressorts seien in erster Linie auf die Zunahme der Personalausgaben, welche von 1906 auf 1909 um 64 Millionen Kronen gestiegen sind, zurückzuführen, wovon sich 30 Millionen als Kosten der Maßnahmen zur Verbesserung der materiellen Lage des Personals darstellen, während 34 Millionen auf die erhöhte Leistungsfähigkeit und erhöhte Inanspruchnahme entsfallen. Der Minister glaube nicht, in diesen Ziffern einen Anlaß zu einer pessimistischen Beurteilung, wohl aber zu einer ernsten Würdigung der Sachlage finden zu sollen. Jedenfalls ergebe sich als Konsequenz, daß nicht vom Messorstandpunkt und auch nicht aus theoretischen oder prinzipiellen Erwägungen, sondern aus dem praktischen Bedürfnis der Finanzverwaltung eine Verbesserung des heutigen Zustandes angestrebt werden müsse. Diese Verbesserung könne sich sowohl auf eine Erhöhung der Einnahmen, als auch auf eine Reduktion der Ausgaben beziehen.

Wir haben schon einmal betont, daß es gegenüber den ziffernmäßigen Tatsachen unsinnig wäre, zu bezweifeln, daß es unseren Staatsbahnen schlecht gehe. Allein, was eben im Interesse einer unzweideutigen Klarstellung immer wieder zurückgewiesen werden muß, das ist die aus solchen Jeremiaden nur zu leicht ausfließende Meinung, als ob erst die mannigfachen Ansprüche der jüngsten Zeit, unsere Staatsbahnmisere verschuldeten. Die Ausgabensteigerungen der letzten Zeit beruhen vielmehr auf ganz natürlichen, nicht einmal unvorhergesehenen Voraussetzungen, wenn man, abgesehen von den logischen Bedürfnissen, die durch den wachsenden Verkehr erzeugt wurden, zunächst nur die Folgen, die sich aus der Verstaatlichung ergaben, überblickt. Die ganze Investitionstätigkeit und die zweifellos kostspieligen Neuanschaffungen an Fahrbetriebsmitteln, die Erweiterung von Stations- und Geleisenanlagen, sind Dinge, die sich, wie jedermann weiß, aus dem jahrelangen Versagen der Eisenbahnaufsicht gegenüber den glänzend situirten Privatbahnen ergaben, die bekanntlich im Interesse der steigenden Einlösungsrente alle notwendig gewordene technische Ausgestaltung des Verkehrs unterlassen haben, die nun auf Kosten des Staates nachgeholt werden muß. Und was die Löhne und Gehälter des Personals anbelangt, so muß naturgemäß auch hier nachgeholt werden, was keinem privaten Unternehmer und keinen Kleinmeister, der seinen Betrieb im Gang erhalten will, erspart blieb. Und gerade hier rächen sich die Sünden der eigenen Schuld, wenn die Kosten steigen und auch noch weitere Erhöhungen erfahren werden.

Dem wenn gerade der Eisenbahnangestellte mit seinem festgelegten Einkommen die gesunkene Kaufkraft des Geldes verspürte und sich nicht länger mehr dem Hunger aussetzen konnte, so trifft wahrlich daran die meiste Schuld noch jede Regierung dieses Staates, wo man den agrarischen Wünschen alles, was Volkswohl heißt, unterstellt und eine nie zur Ruhe kommende Steigerung der Lebensmittelpreise künstlich gezüchtet hat.

Daß heute die Folgen, die sich solcherart aus der künstlichen Großpöppelung der Volksauswucherer ergeben, als neue Last auf die durch eine jahrzehntelange Mikrowirtschaft in unserer Eisenbahnpolitik zerrütteten Finanzen drücken, ist natürlich klar. Hier gibt es aber, wo man einfach vor vollendeten Tatsachen steht, nur eine Mahnung, die an die Eisenbahnverwaltung im Verein mit der Regierung gerichtet werden muß und die sich in des unsterblichen Grillparzers Worte zusammenfassen läßt: „Mach es gut, was andere verdarben!“ Das Programm, das sich der Herr Eisenbahnminister zu diesem Zwecke gestellt hat, sowohl auf die „Erhöhung der Einnahmen als auf die Beschränkung der Ausgaben“ bedacht zu sein, zeigt nun sicherlich dafür einen gangbaren Weg. Freilich aber nur dann, wenn man hauptsächlich die erste Methode, die Einnahmen vermehren zu suchen, wählen wird. Dazu gehört aber freilich noch weit mehr als die bloße Erhöhung der Tarife, die unter Umständen und bei der Taktik, die auch jetzt die Regierung dabei einschlägt, sogar eine höchst unpopuläre Sache werden kann. Das große Ziel, unsere Staatsbahnen zu sanieren und die Sünden der Vergangenheit gut zu machen, wird nur erreicht werden, wenn mit einer vernünftigen Eisenbahn- und Tarifpolitik zugleich auch eine vernünftige, der Industrie und dem Verkehr nützliche Handelspolitik inaugurirt wird. Hier gilt der Grundsatz doppelt, den der englische Eisenbahnsachmann W. M. Gw o r t h in seinen „Grundzügen der Eisenbahnwirtschaftslehre“ als erstes Prinzip der Eisenbahnpolitik vorangestellt hat: „Trachtet mehr Verkehr zu bekommen. Je mehr Verkehr befördert wird, desto weniger kostet die Beförderung. Daher trachtet zuerst und vor allem, Verkehr zu bekommen.“

In der Befolgung dieser Wilsenwahrheit ruht auch die finanzielle Kraft der englischen und amerikanischen Bahnen. Ihre Stärke und gesunde finanzielle Entwicklung steht im untrennbaren Zusammenhange mit der Zoll- und Handelspolitik der Staaten, die es gewiß nicht zum Schaden ihrer Industrien vermeiden, sich vom Weltverkehr durch die in Oesterreich so beliebten chinesischen Mauern aller Arten von Beschränkungen und Zollschwierigkeiten, möglichst abzuschließen. Der Gedanke freilich, daß alle den Verkehr hemmenden Schranken möglichst beseitigt werden müssen, der schon zu einer Zeit als Friedrich List vom modernen Verkehrsweisen große und einschneidende volkswirtschaftliche Umwälzungen erwartete, stößt bei jeden Versuch einer Realisierung freilich immer wieder auf jene Hindernisse die ihm die agrarische Politik, vor der Regierung und Parlamentsmajorität kapituliert, bereitet. Und dank dieser Regierungsmagime, die uns die billigen Lebensmittel der auf uns angewiesenen Agrarländer mittelst Zöllen ferne hielt, haben wir die Absatzquellen für unsere Industrieartikel in denselben Saaten verloren, denen es niemand verargt, wenn sie sich in gleicher Weise an uns revanchierten. Von den Balkanländern, mit denen wir seit Jahren in einem fortwährenden Zollkrieg leben, abgesehen, lehrt ein einziger Blick auf die

so aufnahmefähigen südamerikanischen Republiken, wie klein unser Anteil an der Befriedigung der Bedürfnisse dieser hochkultivierten, an Wohlstand jährlich zunehmenden Bevölkerung ist. So ergibt sich aus den Ziffern der argentinischen Einfuhrstatistik, daß der Wert der Importe aus Deutschland im Jahre 1907 rund 225 Millionen Kronen, aus Italien 120 Millionen Kronen und aus Oesterreich 10 Millionen Kronen war. Die große Bedeutung, die die anderen europäischen Industrieländer den Beziehungen mit Südamerika beilegen, geht am besten aus der Intensität der Schiffsverkehrsverbindungen hervor. Deutschland weist im Jahre 1907 mehr als 350 Abfahrten nach Südamerika aus, Italien 225 und Oesterreich etwa 15. Aber selbst unsere gewiß erst in den Anfangsstadien stehenden Verbindungen zeigen den Wert der direkten Beziehungen; hat sich doch der Export von Triest nach Argentinien, der im Jahre 1905 2180 Tonnen betrug, im Jahre 1907 auf 11.000 und im Jahre 1908 auf 23.000 Tonnen gesteigert.

Eine Handelspolitik, die der Ein- und Ausfuhr Tür und Tor öffnet, tut uns not, wenn unsere Volkswirtschaft gefunden soll. Mit dem Prinzip, daß man den Interessen einiger Großgrundbesitzer alles opfert, was das Wohl der übrigen Bevölkerung gebieterisch fordert, muß ganz gebrochen werden, wenn unseren Eisenbahnen und unseren Verkehrseinrichtungen überhaupt die Voraussetzungen ihrer Entwicklungsfähigkeit geschaffen werden sollen. Man muß die Wege zur Weltwirtschaft, die zu den Früchten und Errungenschaften der Kultur und Technik führen, freimachen. Darin liegt das Geheimnis der großartigen volkswirtschaftlichen Erfolge, ohne die auch der moderne Verkehr, wenn er den Händen der privaten Spekulation und des Wuchers entwunden werden soll, eine großzügige Weiterentwicklung nicht erwarten kann. Und es gehört nicht viel mehr dazu als der Mut, der vor dem Geßlerhut unserer Zollwucherer die Reverenz versagt!
 Fr. L.

Parlamentarisches.

Reden der Abgeordneten Müller und Tomisch zum Bericht des Budgetausschusses.

In der fortgesetzten Debatte über den Bericht des Budgetausschusses ergriffen in der Parlamentsitzung vom 21. und 22. v. M. auch die beiden Vertreter der organisierten Eisenbahnerchaft, die Abgeordneten Müller und Tomisch, das Wort, um ihren Standpunkt zum Kapitel „Eisenbahnbudget“ zu präzisieren. Genosse Müller beschäftigte sich eingehend mit den Verkehrsbedürfnissen des Landes Schlesien, wobei er auch Gelegenheit fand, die Arbeiterfreundlichkeit der dortigen deutschen nationalen Unternehmern ins rechte Licht zu setzen. Ueber die Arbeiterfreundlichkeit der Deutschen nationalen in der Praxis sagte

Abgeordneter Müller: Der ganze Konkurrenzkampf wird auf Kosten der Gesundheit und des Lebens der dortigen Arbeiterschaft ausgetragen. Mehr als zwei Drittel der geborenen Kinder bis zu fünf Jahren gehen zugrunde und sterben, weil ihre Mütter vor ihrer Geburt schon halb verhungert waren. Bei 25 Prozent aller Sterbefälle ist die Ursache die Tuberkulose. Meine sehr geehrten Herren! Diese wenigen Daten sprechen Bände von der Verelendung der dortigen Arbeiterschaft. Die Arbeiter des nordwestlichen Schlesiens, die zumeist bodenständige Leute sind, leiden zumeist unter den niedrigen Formen der Zwergs- und Hausindustrie, die nach dem Gesagten keine Förderung findet, andererseits an der schrankenlosen Ausbeutung der kapitalstärkigen Unternehmungen. Ein echter ferndeutscher Papiergroßindustrieller, Herr Knirsch in Saubendorf, zahlt seinen Arbeitern, die seit 20 bis 30 Jahren ihn zum vielfachen Millionär gemacht haben, seit drei Jahren 70 Kr. per Tag. Ueberstunden der Maschinenisten zc. honorirt er überhaupt nicht.

Den Maschinenisten zählt diese große, mit Wasserkraft betriebene Papierfabrik fl. 1.20 per Tag. Dieser Urteutone hat, als die Arbeiter seines Betriebes sich in den Verband der chemischen Arbeiter aufnehmen ließen, sich dieselben in sein Bureau begeben, die Mitgliedsbücher vorzeigen lassen und jeden vor die Alternative gestellt:

Willst du leben oder sterben?

Eine vorgeschriebene Einverständniserklärung zum Austritt war vervielfältigt bereitgehalten, die Kuverts an den Verband vorgeschrieben. Die Direktion besorgte persönlich die Absendung der Mitgliedsbücher. Der größte Textilindustrielle Regenhart zählt seinen Hauswebern, die mit Weib und Kindern von 4 Uhr früh bis 12 Uhr nachts am Webstuhl sitzen, 8 bis 9 Kr. per Woche.

Jede Freizügigkeit ist dem Arbeiter auf das strengste unterlagt.

Diese Arbeiter sind weit schlechter daran als die Sklaven vor mehr als zwei Jahrtausenden im römischen Reich. Meine sehr geehrten Herren! Ich habe in meinem Leben viel Elend gesehen und selbst viel Elend ertragen, aber beim Anblick dieses tiefen Elends flocht mir das Blut in den Adern und ich wurde selbst verzweifelt.

Dabei betreiben die dortigen Großindustriellen als Angehörige des Stadtgeschlechtes auf Kosten der Arbeiter falsche Humanität. Statt ihren eigenen Arbeitern einen anständigen Lohn zu zahlen und eine würdige Arbeitszeit einzuführen, geben sie fremden Leuten oder der Stadt kleine Geschenke. Ja, es gibt selbst Abgeordnete, die Textilfabrikanten sind und die Schundlöhne zahlen,

aber am Neujahrstage lassen sie in den Zeitungen ankündigen, daß sie den Städten ihres Wahlbezirktes je 100 Kr. für die Ortsarmen spenden werden. Wäre es nicht klüger und gerechter gewesen, die 1500 Kr. jenen Arbeitern zu geben, aus denen sie diesen Mehrwert herausgepreßt haben? Falsch ist daher diese Humanität, falsch ist natürlich auch ihr Deutschtum. Güt nur ist ihre Ausbeutung, echt ist auch ihre niedrige Heuchelei! (Zwischenruhe.) Damit diese Art von Ausbeutung recht lange gesichert werden soll, werden

mit dem Gelde der deutschen Unternehmer

fogenannte völkische Arbeiterorganisationen gegründet, an deren Spitze in der Regel bezahlte charakterlose Subjekte stehen, die überall die Politik der Rache vertreten. Diese Art der Organisation soll eine Skoale sein, wo aller Unrat aufbewahrt wird, damit man ihn auf die Sozialdemokraten zur gelegentlichen Zeit oder beständig schleudern kann.

Die Propaganda dieser gelben Organisation besteht in Lug, Trug und Niedertracht, den Arbeitkameraden durch den Arbeitkameraden bekämpfen zu lassen, ist der Wille der Unternehmer, ist ihr Ziel. Wenn wieder einmal meine Freunde rechts, die Herren Professor Sommer, Jesser, v. Stransky u. s. w. in dieses Gebiet hinauskommen und dort wiederum mit großem Pathos über „deutsches Recht der Arbeiter“ sprechen werden, dann will ich Sorge tragen, daß ihnen dieses von mir geschilderte Elend genügend vordemonstriert wird. Meine Herren! Bemühen Sie sich nur einmal, eine Schule in einem solchen Industrieort oder in einem Gebirgsdorf dieser deutschen Gegend zu besuchen. Sehen Sie einmal die lieben kleinen halbverhungerten Kinder an, die die zukünftige Nation repräsentieren sollen, die der Stolz und Scham des Staates werden sollen.

Der Redner schließt: Die Arbeiterschaft dieser Gegend hat bereits erkannt, auf welche Art sie ihre Klassenlage verbessern kann, sie weiß und hat gelernt, daß gerade diese deutschvölkische Demagogie mehr oder weniger Helfershelfer und Rückendeckel dieser Ausbeutung sind. Wir wollen Sorge tragen, daß endlich ein für allemal diese Demagogie aufhöre und an deren Stelle eine vernünftige, zweckmäßige Industrie- und Arbeiterpolitik getrieben werde. (Beifall und Händeklatschen.)

Rede des Abgeordneten Tomschil.

Abgeordneter Tomschil: Hohes Haus! Es wurde mir von unserem Verband die Aufgabe übertragen, über die

Personalfragen zum Kapitel Eisenbahnministerium zu sprechen. Ich kann insofern der kurzen Zeit, die mir zur Verfügung steht, die Wünsche der einzelnen Kategorien der Arbeiter und ihre Forderungen selbstverständlich nicht behandeln und werde mich daher nur im allgemeinen mit den Verhältnissen der Eisenbahnbediensteten, ihren Forderungen und den Zugeständnissen, welche sie im Vorjahre erlangt haben, befassen.

Herausgabe einer Arbeitsordnung

den verschiedenen Arbeiterkategorien zugesagt, und zwar für die Stations-, Oberbau-, Magazin- und Kohlenarbeiter, welche bis jetzt einer Arbeitsordnung und einer geregelten Arbeitszeit entbehren, so daß bei diesen Arbeiterkategorien in den verschiedenen Direktionsbezirken die Arbeitszeit anders gehandhabt wird und die Leute nie wissen, was eigentlich ihr Recht ist. Wenn Sie sich darauf berufen, daß in den anderen Direktionsbezirken eine kürzere Arbeitszeit gewährt wurde, so sagt man ihnen: Wir haben hier diese Arbeitszeit. Es ist daher das Bestreben dieser Leute, eine geregelte Arbeitszeit zu erreichen. Als wir im Budgetauschuss eine diesbezügliche Anfrage gestellt haben, hat der Herr Eisenbahnminister erklärt, daß die Arbeitsordnung in Ausarbeitung begriffen ist und daß in derselben die Arbeitszeit für das Stationspersonal geregelt wird. Sie ist in Ausarbeitung begriffen! Ich fürchte aber sehr, daß diese Ausarbeitung sich noch sehr lange hinziehen wird, so daß es noch eine geraume Zeit währen wird, bis eigentlich die Arbeiter dieser geregelten Arbeitszeit teilhaftig werden. Ich wünsche daher vor allem anderen, daß in dieser Sache ein schnelleres Tempo eingeschlagen wird.

Gleichzeitig wurde auch das Zugeständnis gemacht, daß, nachdem ja die Eisenbahnbediensteten bisher immer eine überlange Arbeitszeit hatten, die Dienstzeit bei den verschiedenen Turnussen wenigstens nicht verschlechtert wird, und das Eisenbahnministerium hat zugesagt, in dem Bestreben fortzufahren, die Dienstzeiten zu verbessern. Nun haben wir leider erfahren müssen, daß

in einzelnen Direktionsbezirken diese Dienstzeit tatsächlich verschlechtert wird

und daß man das, was man den Leuten schon gewährt hat, einfach weggewommen hat, ohne daß man sich darauf ausreden könnte, das Budget werde belastet, sondern einfach aus dem Grunde, weil es jetzt jemandem eingefallen ist, in der Richtung zu sparen. So hat man zum Beispiel den Wächtern auf der Strecke Graß-Hartberg, die bisher zwei freie Tage im Monat hatten, einen Tag ohne zwingende Notwendigkeit gestrichen, obwohl keine Vermehrung des Personals notwendig gewesen wäre. Dasselbe ist bei den Stationsleitern im Direktionsbezirk Linz geschehen. Das ist das Werk des Herrn Direktors Messerklinger.

Außerdem möchte ich betonen, daß die Eisenbahnbediensteten darnach streben, wirklich im Turnus zu fahren. Bisher haben bei der Nordbahn, die jetzt verstaatlicht wurde, die Leute überlange Dienstzeiten gehabt, so daß sie bis zu

36 Stunden in einemfort Dienst machen

mußten. Nun ist aber leider wieder zu befürchten, daß, so wie es beim Winterturnus der Fall war, der nicht einmal einen Monat lang eingehalten wurde, infolge der vielen Verspätungen der Turnus nicht mehr eingehalten werden wird. Die Leute mußten damals insofern irregulär fahren und überlange Dienstzeiten machen. Daher wünschen wir, daß bei der Nordbahn in entsprechender Weise dafür gesorgt wird, daß der Turnus eingehalten werde.

Den Signalflossern und Pumpenwärttern ist das Zugeständnis gemacht worden, Reisepauschalen zu erhalten. Der Herr Eisenbahnminister hat im Budgetauschuss auf eine diesbezügliche Anfrage erklärt, daß in dieser Angelegenheit gegenwärtig Erhebungen im Zuge sind. Nun muß ich aber auch hier sagen, daß das recht schön ist und daß ich glaube, daß die Leute einmal zu ihren Reisepauschalen kommen werden; ich wünsche aber auch hier, daß diese Erhebungen auf das Mindestmaß eingeschränkt werden, damit diese Leute endlich etwas bekommen.

Den Signalmeistern ist die Erhöhung der Reisepauschalen

von 720 Kr. auf 960 Kr. jährlich bewilligt worden, aber die Durchführung dieses Zugeständnisses ist noch ausständig. Wie mir bekannt wurde, plant man an Stelle der Reisepauschalen Diäten einzuführen; ich möchte aber darauf aufmerksam machen, daß die Signalmeister in der Provinz diese Diäten nicht wünschen, weil sie dann schlechter bezahlt würden, als wenn sie das Pauschale von 960 Kr. erhalten.

Es ist weiters den Lokomotivführern eine garantierte Minimallohnprämie versprochen worden. Die Lokomotivführer auf der Nordbahn zum Beispiel haben plötzlich eine andere Kohle bekommen und es war den Leuten nicht möglich, eine Prämie zu verdienen.

Die Kohlenprämie gehört ebenfalls zu ihrem Verdienst, sie ist ja zu dem Zweck eingeführt, daß die Leute sparen; sie bemühen sich auch zu sparen, aber bei der neuen Kohle, auf welche die Lokomotive nicht eingerichtet ist, ist das nicht möglich und es ist nur natürlich, daß die Leute nichts verdienen. Was kann denn der Mann dafür, daß man plötzlich eine neue Kohle einführt? Er hat ja das Bestreben, dem Verkehr nicht hinderlich zu sein und fährt mit der neuen Kohle, aber er ist dadurch in seinem Verdienst geschmälert. Es sollte ihm also eine

garantierte Minimallohnprämie

zugestanden werden, damit er wenigstens einen bestimmten Verdienst hat. Dabei ist noch immer vorauszusetzen, daß der Mann sich bemühen wird, mehr zu verdienen und also mit der Kohle spart. Meines Wissens ist in dieser Frage bisher noch keine Entscheidung getroffen worden. Bezüglich der

Neubewertung der Naturalwohnungen,

der Wächterhäuser, hat der Herr Eisenbahnminister im Budgetauschuss gesagt, daß umfangreiche Erhebungen notwendig sind, diese Neubewertung aber ehe baldigst erfolgen werde. Ich muß nun auch hier erfragen, daß das wirklich bald geschieht, und zwar schon aus dem Grunde, weil die Wächter jetzt in die Dienerkategorie eingereiht sind und ein erhöhtes Quartiergeld bekommen, die Wächterhäuser aber durchaus nicht diesem Quartiergeld entsprechen. Dem Manne werden für so ein elendes Wächterhaus zum Beispiel 200 Kr. Quartiergeld abgezogen — so teuer bezahlt niemand sein Quartier wie dieser arme Teufel von Wächter. (Zustimmung.) Außerdem ist in vielen Fällen das Wächterhaus auch noch das Dienstlokal. (Lebhafte Zustimmung.)

Das Eisenbahnministerium ist der Meinung, wenn das Personal ein erhöhtes Quartiergeld bekommt, so werden die Hausherren in den verschiedenen Städten selbstverständlich sofort davon erfahren und sich denken: die Eisenbahner haben ein erhöhtes Quartiergeld, sie können also mehr zahlen, geben wir mit den Zinsen hinaus. So haben dann die Eisenbahner nichts davon. Notwendig ist also eine Neubewertung der Naturalwohnungen, damit die Eisenbahner wenigstens hier nicht so viel zahlen müssen, wie dies unter Umständen in Privathäusern der Fall ist.

Es ist selbstverständlich zu begründen, wenn der Herr Eisenbahnminister sagt, daß auf dem Wege, Personalführer zu bauen, in welchem die Leute auf Grundlage eines Wohnungszinses wie in anderen Privathäusern wohnen können, fortgeschritten werden wird. Natürlich dürfen sie aber dort nicht ausgebeutet werden, sondern man muß ihnen billige und hygienische Wohnungen verschaffen. (Zustimmung.)

Was die

neue Automatik

betrifft, so ist zugesagt worden, daß hier sowohl eine Abkürzung der Vorrückungsstufen als auch die Ueberstellung einzelner Kategorien in den Unterbeamtenstatus eintreten wird; letzteres interessiert die Leute natürlich weniger wegen des Titels, sondern hauptsächlich wegen der Erhöhung ihres Gehaltes. Bis heute aber ist bei dieser Sache noch nichts herausgekommen. Allerdings hat, soweit ich weiß, das Finanzministerium in dieser Hinsicht immer wieder Schwierigkeiten gemacht und in Erwägung gezogen, ob, wenn man den Eisenbahnbediensteten eine gute Automatik gibt, das nicht vielleicht Rückwirkungen auf das übrige Staatspersonal haben könnte.

Über eines muß doch gesagt werden: Die Verbesserungen, die man dem Eisenbahnpersonal hinsichtlich der Gehälter und der Vorrückungsverhältnisse geboten hat, haben mit der Lebens-

Revue.

Ferdinand Freiligrath.*

Von Franz Vill.

So weit heute die Kenntnis von der sozialen Dichtkunst des deutschen Vormärzes reicht, so weit ist wohl auch der Name Ferdinand Freiligrath bekannt, der in der Geschichte der modernen Befreiungskämpfe niemals seinen Klang und seine hohe Bedeutung verlieren wird. Was der Dichter einer Sturm- und Drangperiode seinem Volke zu geben hat und was als Einsatz der Begeisterung und der Kampfbegierde sich in lebenswarme Tat umzusetzen vermag, das zeigt uns ein herrlicher Schatz von Kampf- und Waffenliedern, die uns Freiligrath hinterlassen hat und die allein es wert sind, daß das deutsche arbeitende Volk auf des Dichters Grabstätte das Immergrün der Erinnerung pflanzt.

Die Bourgeoisie, die in den letzten Jahren wiederholt die Gelegenheit benützte, freiherrlich gesinnte Dichter und Denker, die sie bei Lebzeiten hungern ließ, zu feiern, wird diesmal der Gedächtnisfeier Freiligraths fern bleiben. Denn sein Fühlen und Schaffen gehörte den Armen und Ausgestoßenen ganz.

Am 17. Juli 1810 zu Detmold als Sohn eines Lehrers an der Stadtschule in Kleinbürgerlich beschränkten Verhältnissen geboren, mußte der junge aufgeweckte und lernbegierige Freiligrath frühzeitig den Kampf mit den Härten des Lebens beginnen, welcher Umstand in ihm zunächst das Verständnis für die Leiden und Bedürfnisse des Volkes geweckt haben mag. Als Kaufmann, zu dem er 1825 nach dem Tode seiner Mutter bestimmt worden war, lernte er in dem Gewühle von Amsterdam zuerst das Leben in seiner wahren Gestalt kennen und der Krämergeist seiner Berufsgeossen, die kaum anderes untereinander zu erzählen wußten, als „von Dirnen und von Staatspapieren“, hat dem jungen Idealisten wohl manche bittere Stunde bereitet. Hier in der Stadt des bunten Gewühltes hat der Dichter zuerst seinen Scharfsinn und seine Beobachtungsgabe für die Ereignisse und Bilder, die auf seine Seele einströmten, geöffnet und daraus an die Wirklichkeit anknüpfend, viele seiner berühmt gewordenen Dichtungen geschaffen. Es entstanden: „Die Auswanderer“, „Meerfabel“, „Piratenromange“, „Schiffbruch“, „An das Meer“, „Edwenvirt“, „Scheit vom Sinai“ etc.,

* Ferdinand Freiligrath und Georg Herwegh sind mit Recht als die Dichter und revolutionären Sanger des Proletariats benannt. Wir lassen daher einen zweiten Aufsatz über Georg Herwegh als Einführung in das Schaffen dieser hervorragenden Arbeiterdichter folgen.

worunter besonders die farbenprächtige Schilderung des Orientis, zu der er hier seine Modelle und Vorwürfe gefunden hat, hervorgehoben werden muß.

Bis zum Jahre 1838 erschienen alle diese Dichtungen zerstreut in den verschiedensten Zeitschriften, bis sie in dem letztgenannten Jahre gesammelt bei Cotta herausgegeben wurden und durch ihre Kraft und ihren Wohlklang einen durchschlagenden Erfolg errangen, der dem Dichter endlich gestattete aus der engen Kontorlube herauszutreten und sich ganz dem literarischen Schaffen zu widmen. Ueberfluß an materiellen Gütern brachte freilich auch diese eigentliche Glanzperiode des Dichters nicht und als er bald nach seiner 1841 erfolgten Verheiratung mit Ida de Los aus Weimar für eine aus drei Personen bestehende Familie zu sorgen hatte, da kam ihm eine kleine Jahrespension von 600 M., die ihm der damalige König Friedrich Wilhelm IV. in Würdigung seiner künstlerischen Verdienste anbot, gerade als eine willkommenen Beihilfe zurecht. Doch lange genöth er diese „Unterstützung“ nicht: denn schon zwei Jahre darauf, 1844, lehnte er sie, als er ganz klar erkannt hatte, wohin der politische Kurs Preußens treibe, dankend ab.

Unterdessen blies der Wind der Reaktion des alten Vormärzes immer schärfer und die dumpe Empörung der Gedrückten wurde immer deutlicher wahrnehmbar. Und jetzt beginnt sich auch die politisch-radikale Tendenz in den Gedichten Freiligraths schärfer zu zeigen und wo früher in einzelnen Schöpfungen nur das warme Mitgefühl mit den leidenden Armen und die Sehnsucht nach der Freiheit sich offenbart hatte, da kündigt jetzt hell aufflammender Zorn kommende geschichtliche Ereignisse. Schon früher griff des Volkes Not an das Herz des Dichters und in Dichtungen wie „Die irische Witwe“ und „Aus dem schlesischen Gebirge“, wo er das schlesische Weberelend unter Benennung der alten Nibelungenlage in rührender Schtheit schilderte, ward er zu einem beredten Ankläger all des begangenen Unrechtes. Mit jedem weiteren Fortschreiten des öffentlichen Fäulnisprozesses bekam daher auch naturgemäß die dichterische Gestaltungskraft Freiligraths neue Nahrung und was er an Elend und verhaltenem Jovium geschaut, das fand in den nun folgenden Gedichten wie „Hamlet“, „Vom Harz“, „Im Himmel“, „Das Fensterkreuz“ etc. lebenswarmen Ausdruck. Kein Wunder also, daß sich der Haß des alten Polizeistaates alsbald auch gegen den ledigen Sänger zeigte, der der ihm drohenden Verfolgung nur dadurch entging, daß er nach Ostende und Brüssel reiste, wo er unter andern auch mit Karl Marx bekannt wurde und mit ihm dauernde Freundschaft schloß.

Im Jahre 1846, bald nach seiner Flucht aus dem Vaterland, kündete er dann in seinem „Ca ira“ mit Prophetenblick den kommenden Sturm:

„O tapfer Fahrzeug! Ohne Schwanten
Besährst du dreist die zorn'ge Flut!
Schwarz die Masten und schwarz die Planen,
Und die Wimpel sind rot wie Blut!
Die Segel braun von Dampf und Feuer;
Vom Verdeck herab ihren Blick
Sprühen Gewehre, sprüht das Geschütz
Und das blanke Schwert ist sein Steuer!“

Als dann endlich auch in Deutschland die Revolution an ein großes Reinemachen schritt, hielt es ihn in London, wo er sein Brot im Kaufmannsberuf hatte suchen müssen, nicht länger und jubelnd über die nun hereinbrechende Freiheit kehrte er zurück:

„Im Hochland fiel der erste Schuß —
Im Hochland wider die Pfaffen!
Da kam, die fallen wird und muß,
Ja die Lawine kam in Schuß —
Drei Länder in den Wäßen!“

In dem Kampfe gegen die Reaktion und Knechtschaft zu sterben galt ihm jetzt als das beneidenswerte Loos, das er in seinem gewaltigen „Lied vom Tode“ besingt:

„Auf den Hügel steht er im Morgenrot,
Das gezückte Schwert in der sehn'gen Hand.
Wer bin ich? Ich bin der Befreier Tod,
Bin der Tod für die Menschheit, das Vaterland!
Nicht der Beisetzer am Krankenpflahl,
Der den Greis und das Kind auf die Bahre legt —
Nein, der eiserne Stürmer im Kampfgewühl,
Der den Mann und den trogigen Jüngling erschlägt.“

Alles das, was während der eigentlichen Revolutionszeit entstand, ist einzig in seiner Eigenart, voll gewaltiger Kraft, voll hinreißender Leidenschaft und unbeugsamem Troke. Nicht leicht greift irgend ein anderes Werk der sozialen Lyrik so an unser innerstes Empfinden und kann sich so in nachhallende flammende Begeisterung umsetzen, als wie das bei dem Freiligrathschen Kampfschichten der Fall ist. In ihren Rhythmen klist der Waffentanz der Revolution und weht der heiße Odem eines beleidigten, kampfesmutigen Volkes. An „Die Revolution“, welches unvergleichlich großartige Gedicht nach der Niederwerfung der revolutionären Bewegung entstand, reiht sich das an dramatischer Kraft in der deutschen Literatur seinesgleichen suchende Gedicht „Die Toten an die Lebendigen“, das den historischen Augenblick behandelt, als am 18. März 1848 im Berliner Schloßhof die von der Soldateska Geißelten von dem empörten Volke dem König gezeigt wurden, der genötigt war, vor den Gefallenen den Hut zu ziehen.

mittel- und Wohnungssteuerung nicht gleichen Schritt gehalten, so daß, wenn man noch lange mit der Herausgabe der neuen Automatik zögert, die Wohnungs- und Lebensmittelpreise wieder bedeutend teurer geworden sein werden und der Effekt der Erhöhung dadurch verloren geht; wir brauchen dann abermals eine neue Automatik, bevor noch die neue eingeführt ist. Die Eisenbahner fürchten nämlich, nachdem die Herausgabe der neuen Automatik so lange hinausgezogen worden ist, daß man sie wieder um ein halbes Jahr bringen will, sie fürchten, daß man die neue Automatik erst mit 1. Juli in Geltung kommen lassen will. Ich sehe das selbst nicht voraus, nach dem die Zusage gegeben worden ist, daß die neue Automatik rückwirkend vom 1. Jänner 1909 zur Durchführung gelangen wird.

Ferner ist es schon eine alte Klage, daß zum Beispiel die Magazinskaufleute sehr schwer einen Unterbeamtenposten als Magazinsmeister erreichen können, indem

die Normierung für diese Posten viel zu gering ist,

obwohl die betreffenden Leute dieselbe Arbeit leisten müssen wie die Magazinsmeister.

Das Gleiche gilt auch für das Verschubpersonal, wo ebenfalls eine Ausdehnung dieser Normierung erfolgen muß. Es war erst vor ganz kurzer Zeit eine Deputation des Verschubpersonals beim Eisenbahnministerium und dieser hat sich gegenüber der Deputation in der Weise ausgedrückt, daß er meine, über eine Verbesserung der Normierung des Verschubpersonals lasse sich reden. Ich wünsche also, daß in dieser Richtung ehebaldig etwas geschehe. Auch für die Lokomotivführeranwärter soll vorgesorgt werden, daß sie schneller Lokomotivführer werden, als es bis jetzt der Fall war.

Bezüglich der Erholungsurlaube muß ich folgendes bemerken: Es ist eine Summe für die

Erholungsurlaube und Einführung von dienstfreien Tagen

für die Arbeiter bestimmt und im vorigen Oktober zugestanden worden. Es steht nämlich in der Dienstpragmatik der k. k. Staatsbahnen — zu Ihrer Information sage ich das — ein Passus, worin es heißt: Die Urlaube können ausgenützt werden, wenn ein Substitut nicht notwendig ist, außer der Betreffende zählt sich selbst den Substituten. Nun ist es doch klar, daß die einzelnen Wächter sich den Substituten nicht bezahlen können, um auf Urlaub zu gehen. Es ist diesbezüglich eine Zusage gemacht worden, daß in Zukunft die Erholungsurlaube ermöglicht werden sollen. Ich bitte, es ist doch jetzt die eigentliche Urlaubszeit, wo man wünschen sollte, daß die Leute auf Urlaub gehen können; denn wenn einer im Winter auf Urlaub geht, nützt es ihm sehr wenig, er soll ja jetzt die frische Luft draußen im Freien genießen können u. s. w. Nun dauert das bereits acht Monate und die Urlaube stehen vor der Tür, ohne daß das Zugeständnis bis jetzt durchführbar ist. Welches Mißtrauen bei den Leuten eintritt, wenn die Bediensteten, denen im vorigen Jahr anstandslos Substituten zur Verfügung gestellt wurden, heuer diese Substituten nicht bekommen, ist erklärlich, wie es zum Beispiel die Wächter bei der Wiener Stadtbahn betroffen hat, welche ja in den Tunnels Dienst machen müssen; diesen hat man früher Substituten zur Verfügung gestellt und sie haben also ihre Urlaube ausnützen können. Heuer plötzlich, wo die Zusage besteht, daß die Erholungsurlaube ermöglicht werden sollen, hat die Direktion den Leuten einfach diese Substituten gestrichen, weil der bezügliche Erlaß noch nicht herausgegeben worden ist.

die Leute bekommen keine Substituten.

Sie können sich also vorstellen, daß die Bediensteten Mißtrauen haben müssen bezüglich der Durchführung dieses Zugeständnisses, wenn ihnen das, was man ihnen bereits vor der Zusage gewährt hat, plötzlich jetzt nach der Zusage entzieht.

Nun möchte ich auch bezüglich der dienstfreien Tage der Arbeiter einiges vorbringen. Bei den Privatbahnen, nämlich bei der St. C. G. und der De. N. W. B. — jetzt sind sie ja verstaatlicht — hat man im Jahre 1907 den Arbeitern dienstfreie bezahlte Tage gewährt, und zwar drei bis sechs Tage. Nun hat man auch bei den k. k. Staatsbahnen die Zusage gemacht, daß

den Arbeitern dienstfreie Tage gewährt werden sollen.

Bis heute hat man aber in der Richtung noch nichts gehört und auch hier heißt es, umfangreiche Erhebungen sind im Zuge. Ich möchte nur bitten, daß diese Erhebungen ehebaldig abgeschlossen

Am 1. Juni 1848 gründete dann Marx, als das Organ der jungen Bewegung, die „Neue Rheinische Zeitung“, die eine Reihe der besten Gedichte Freiligraths veröffentlichte. Ein Jahr darauf hatte sie die wieder hereingebrochene Reaktion eingefangt und die letzte Nummer, die am 19. Mai 1849 erschien, trägt den Scheidegugl Ferdinand Freiligraths:

„Nun Ade — doch nicht für immer Ade!
Denn sie töten den Geist nicht, ihr Brüder!
Wald rüch' ich mich rasselnd in die Höh,
Wald keh' ich reißiger wieder.“

Abermals ging jetzt der Dichter nach London, wo er bis zum Jahre 1868 geföhrt vor der preussischen Polizei, die hinter ihn, da man ihn in den Kölner Kommunistenprozeß verwickelt hatte, einen Steckbrief erlassen hatte, verblieb. Als er endlich wieder im genannten Jahre in sein Vaterland unbehindert zurückkehren konnte, da zeigte sich, daß viele von den einstigen Freunden und Genossen der Sache der Freiheit untreu geworden waren und sich mit der Politik Preußens abgefunden hatten. Freiligrath blieb der, der er war und hielt seinen Schild stedenlos und blank. In Kantschad am Neckar, wo er den Rest seines Lebens verbrachte, starb er dann am 18. März 1876.

Das Verdienst Freiligraths liegt nicht bloß darin, daß er dem ganzen Inhalt seiner Zeit in Wort und Bild lebendigen Ausdruck verlieh und als Prophet und Seher den kommenden voranschritt, er hat auch als Dichter des Klassenkampfes der Gegenwart eine mächtige Impuls verliehen. Denn so sehr heute auch für die politische und gesellschaftliche Gegenwart die Kühle Ueberlegenheit und wägenbe Reife nötig ist, so wenig kann dennoch zu bestimmten Zeiten das emporlodende Feuer der Leidenschaft entbehrt werden, das wärmt und entzündet zugleich. Und diese belebende Zauberkrast werden die Freiligrathschen Kampfsprüche üben, solange Unrecht und Knechtschaft zum Widerstand herausfordern. Das Vermächtnis des Dichters ist sein kraftstrotzendes Lied, das wir heute, wo ein mächtiges Aufatmen durch die Welt geht und wo auch in Rußland der Obem der Revolution weht, als Weck- und Alarmruf an alle Zaudernden richten wollen. Und was wir in dem mächtig tobenden Klassenkampf haben, das brückt sich nicht besser als in unseres Dichters eigenen Worten aus:

„... Wir steigen feuerfest aufwärts ans Licht aus unsrer Gruft!

Wir sind die Kraft! Wir hämmern jung das alte morsche Ding, den Staat,

Die wir von Gottes Borne sind bis jetzt das Proletariat!“

werden, damit die Leute ihren Urlaub bekommen und die Arbeiter ihre dienstfreien Tage erhalten.

Dann wurde eine Erhöhung der Arbeitertagelöhne zugesagt. Die Summe, die für diese Erhöhungen zugestanden wurde, beträgt drei Millionen, und Sie können sich nun lebhaft vorstellen, meine Herren, daß bei einer Zahl von ungefähr 64.000 Arbeitern diese drei Millionen gewiß sehr gering sind und daß die Arbeiter das Hauptgewicht darauf legen, daß bei der Regelung dieser Arbeitslöhne vor allem anderen auch getrachtet werde,

eine vernünftige Lohnabelle,

eine Lohnautomatik, einzuföhren, die es wenigstens für die Zukunft ermöglicht, durch eine automatische Erhöhung dieser Löhne die Lage der Arbeiter zu verbessern. Nun ist auch hier bereits ein Zeitraum von acht Monaten verstrichen und erst in diesem Monat sind endlich die Arbeiterausschüsse gewählt worden, denen die Aufgabe zufällt, an dieser Regelung der Arbeitslöhne und der Automatik mitzuwirken, da die Direktionen diese Dinge im Einvernehmen mit diesen Arbeiterausschüssen machen sollen. Ich befürchte sehr, daß die einzelnen Direktionen diese Aufgabe nicht in der Weise durchführen werden, wie es zu wünschen wäre. So habe ich zum Beispiel in Erfahrung gebracht, daß die Direktionen Lemberg und Stanislaw die Arbeiterausschüsse zu Sitzungen einberufen und von diesen Anträge verlangen. Sie können sich aber lebhaft vorstellen, daß die Leute doch nicht wissen, wieviel Arbeiter es im Direktionsbezirk Lemberg gibt. Nicht einmal das Eisenbahnministerium hat das gewußt, sondern hat sich das Material durch die Direktionen einholen lassen. Die Arbeiter kennen aber auch nicht den Betrag, der auf die betreffende Direktion entfällt. Demgemäß sollte man doch annehmen, daß die Direktion nicht von vornherein Anträge von den Arbeitern verlangt, sondern daß die Direktion den Arbeitern eine Vorlage unterbreitet und erklärt: So wollen wir das machen, damit die Arbeiter sich damit befassen und erklären können, in dieser oder jener Richtung verlangen wir eine Verbesserung dieser Vorlage. (Sehr richtig!) Wenn die Sache aber so gemacht wird, wie es jetzt — wenigstens in den galizischen Direktionsbezirken — den Anschein hat, so können Sie sich vorstellen, wie lange es dauern wird, bis die Leute wirklich zu einer Regelung der Löhne und zu einer Lohnautomatik gelangen. Und wenn auch diese Regelung der Löhne für die Arbeiter eine Verbesserung ihrer Lage bedeuten wird, man sie aber auf das wenige, was sie bekommen werden — denn bei drei Millionen wird nicht viel herauskommen — noch warten läßt, so wird die natürliche Folge davon die sein, daß sie, wenn sie die Verbesserung bekommen, sagen werden: Und dazu haben wir so lange warten müssen, daß wir das wenige bekommen, was man uns gibt! Der ganze Effekt dieser Lohnerhöhung geht auf diese Weise für das Eisenbahnministerium verloren.

Bezüglich der Fahrgeührerhöhung für die Zugbegleiter und das Lokomotivpersonal

hat der Herr Eisenbahnminister — sowie aus seiner Rede herausgelungen hat — erklärt, daß diesbezüglich vom Finanzministerium keine Schwierigkeiten mehr gemacht werden und daß wahrscheinlich die Wünsche nach Gleichstellung der Fahrgeührer für das Lastzugs- und Personenzugspersonal werden berücksichtigt werden.

Was nun

die Nachtdienstzulagen

anbelangt, so hat man den Wächtern, die ebenfalls Nachtdienst machen müssen, die Nachtdienstzulage mit der Begründung verweigert, daß sie eine namhafte Aufbesserung dadurch erfahren hätten, daß sie in die dritte Dienerkategorie eingereiht worden seien. Ich kann sagen, die Wächter hätten die Nachtdienstzulage wirklich verdient, und ich bin auch überzeugt, daß man im Eisenbahnministerium derselben Ansicht ist, daß die Leute sie verdienen; aber weil die Gewährung derselben wieder vielleicht 1 1/2 Millionen Kronen kosten würde, verweigert man sie ihnen und gebraucht die Ausrede, daß ja die Leute ohnehin jetzt erst etwas bekommen haben.

Die St. N. B. wurde im Juli vorigen Jahres verstaatlicht und das diesbezügliche Gesetz hier beschloffen — bis heute ist aber die Einreihung nicht durchgeführt. Die Leute warten natürlich auf diese Einreihung, die Personalkommission soll einberufen werden und der Eisenbahnminister hat erklärt, daß diese Sache ehebaldigst geschehen wird, damit die Leute zu der Einreihung endlich Stellung nehmen können.

Die Personale der Staatsbahngesellschaft und der Oesterreichischen Nordwestbahn,

bei denen im Jahre 1907 die Unterbeamten und Diener nach dem Staatsbeamtenschema bereits eingereiht worden sind, erwarten, daß, wenn sie schon damals das Schema annehmen mußten, man ihnen die Aufbesserung der Nebenbezüge auch gewährt. Der Eisenbahnminister hat heute auch erklärt, daß diese Aufbesserung rückwirkend vom 1. Juli gewährt werden wird; es wäre aber gerecht, wenn sie rückwirkend vom 1. Jänner 1909 zugestanden würde.

Ich muß nun einige wichtige Dinge übergehen, da mir meine Zeit nicht erlaubt, darauf einzugehen. Ich möchte nur noch eines erwähnen:

Bei der Durchführung der verschiedenen Zugeständnisse

hat es immer geheißen, daß Erhebungen gepflogen werden müssen. Daraus geht hervor, daß die notwendigen sozialpolitischen Maßnahmen nicht so rasch vorwärts gehen, als es erwünscht wäre, und daß ihrer Durchführung ein Hemmnis entgegensteht. Das ist begrifflich, denn Jahrzehnte hindurch wurde im Eisenbahnministerium

auf sozialpolitischem Gebiet gar nichts getan

und erst seit dem Jahre 1905 geschieht in dieser Richtung etwas. Ich gestehe, daß zum Beispiel die Beamten des Departements IV, in welchem die sozialpolitischen Maßnahmen für das Personal behandelt werden, sich die reiblichste Mühe geben, um ihren Aufgaben nachkommen zu können. Es sind ihrer aber zu wenig und ich richte daher die Aufforderung an den Herrn Eisenbahnminister, dieses Departement auszugestalten, in diesem Departement mehr Beamte anzustellen, damit die Angelegenheiten, die auf sozialpolitischem Gebiet notwendig sind, rascher durchgeführt werden können und damit den Wünschen der Eisenbahnbediensteten auf diesem Gebiet rascher Rechnung getragen werden könne. (Lebhafte Beifall.)

Die Generalversammlung

der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen.

Am 12. Juni 1909 fand unter dem Vorsitze des Obmannes des Verbandes Herrn k. k. Ministerialrates Adolf Kaiser die XIX. ordentliche Generalversammlung statt. Anwesend waren 41 ernannte Delegierte, welche 967 Stimmen und 48 gewählte Delegierte, die 982 Stimmen vertraten.

Vor Eingang zur Tagesordnung stellt der Vorsitzende den erschienenen Aufsichtskommissär Herrn Wolfgang Grafen zu Wolfenstein-Rodeneck, Oberinspektor der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen, vor.

Zu Mitunterzeichnern des Protokolls werden die Herren Adolf Scheiber von den k. k. privilegierten böhmischen Kommerzialbahnen und Adolf Eisler, Delegierter der dem Handelsministerium unterstehenden ver-

sicherten Staatsbediensteten gewählt. Den ersten Punkt der Tagesordnung, „Geschäftsbericht des Vorstandes“, bespricht der Delegierte Genosse Robert Scherbaum, Oberkondukteur der k. k. privilegierten Südbahngesellschaft, und betont zunächst, daß der Vorstand der Anstalt sich im abgelaufenen Jahre redlich Mühe gegeben habe, den von den Delegierten bei der Generalversammlung gemachten Anregungen gerecht zu werden, so daß die Versicherten im großen und ganzen mit der Tätigkeit des Vorstandes einverstanden sind. Es sei gewiß viel auf die Einwirkung der gewählten Vorstandsmitglieder zurückzuführen, die als Vertrauenspersonen des Personals mit demselben durch Versammlungen und Korrespondenz in regem Verkehr stehen und daher von den Wünschen und Bedürfnissen desselben unterrichtet sind. Für das bewiesene Entgegenkommen gebühre dem Vorstande Dank und Anerkennung, weshalb die gewählten Delegierten für die Kenntnismahme des Geschäftsberichtes stimmen und dem Vorstande das Absolutorium erteilen werden. Eigentümlich habe es die Kurie der gewählten Delegierten berührt, daß der Delegierte Herr Vinzenz Hanusch, welcher als Ersatzmann des Delegierten Herrn Adolf Glaser an dessen Stelle trat, noch nicht zum Vertrauensmanne der Anstalt bestellt worden ist. Er richte daher an alle maßgebenden Faktoren des Erzfuchen, ihren Einfluß dahin geltend zu machen, daß die privilegierte österreichisch-ungarische St.-C.-G. von ihrer Weigerung, Herrn Hanusch zum Vertrauensmanne vorzuschlagen, abgehe. Redner gedenkt im Anschlusse hieran des verstorbenen Delegierten Herrn Adolf Glaser, in dem die Versicherten einen eifrigen Anwalt ihrer Interessen verloren haben und dem sie ein ehrendes Andenken stets bewahren werden. Die gewählten Delegierten verstehen es durchaus nicht, daß dem Vorstande die Pflicht obliegt, die Kapitalien der Anstalt so anzulegen, daß sie eine entsprechende Verzinsung abwerfen und erkennen auch an, daß die Beurteilung, in welcher Art und Weise dies zu geschehen hat, dem Ermessen des Vorstandes allein überlassen sei. Die stetig steigende Wohnungsnot in den Industriezentren und den größeren Domizilstationen der Eisenbahnbediensteten lege es jedoch nahe, daß die Anstalt dem Wunsche der Bediensteten nach Erbauung von Arbeiterwohnhäusern näher trete, wie dies beispielsweise von der Arbeiterunfallversicherungsanstalt in Graz seit Jahren mit dem besten Erfolge geübt werde. Was für diese Anstalt möglich sei, werde für die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt nicht unausführbar erscheinen. Uebergehend auf die Unfallversicherungsgesetzgebung weist Redner darauf hin, daß, während im vorigen Jahre noch von einem in die Öffentlichkeit gedungenen Gerüchte gesprochen werden konnte, daß seitens der Regierung die Absicht obwalte, bei der geplanten Reform der Arbeiterversicherung die gesetzlichen Vorschriften in einer für die versicherten Eisenbahnbediensteten ungünstigen Weise abzuändern, heute bereits die vollzogene Tatsache vorliege. Trotz der bei der vorjährigen Generalversammlung und in Laufenden von Versammlungen der Eisenbahnbediensteten erhobenen Proteste habe die Regierung in dem dem Abgeordnetenhause vorgelegten Gesetzentwurf über die Sozialversicherung die Bestimmungen über die Unfallversicherung wesentlich verschlechtert.

So bedeute die Bestimmung des § 172, Absatz 3 des Regierungsentwurfes, wonach der Verletzte den Anspruch auf Schadenersatz verlieren soll, wenn er das schädigende Ereignis vorsätzlich oder bei Wegehen eines strafgerichtlich festgestellten Verbrechens herbeigeföhrt habe, eine sehr gefährliche Verschärfung der gegenwärtigen Bestimmungen, die einer willkürlichen Auslegung zum Nachteil der Versicherten die Hand biete.

Die Bestimmung des § 173, Absatz 2 betreffend die Ausdehnung der Karenzzeit für die Versicherten, und zwar nicht nur für das Fahrpersonal, dem im Falle der Verunglückung die veränderlichen Bezüge ein Hauptbestandteil ihres Einkommens durch 13 statt durch 4 Wochen entgehen würden, sondern insbesondere auch für die im Tagelohn stehenden Bediensteten, die dann durch 13 Wochen bloß auf das 60prozentige Krankengeld angewiesen wären.

Die im § 174, lit. b. vorgesehene Zwöfsteilung der Vollrente sei geeignet, die Unfallverletzten zu benachteiligen und werde in der Praxis gewiß zu Ungunsten der Versicherten angewendet werden. Die Bestimmung des § 176, wonach den Krankenkassen bei Betriebsunfällen die Kosten des Heilverfahrens bis zu 13 Wochen aufgebürdet werden, bedeute eine sehr bedenkliche Belastung der Krankenkassen, welche dadurch in die unangenehme Lage versetzt werden, die bereits den Mitgliedern bis jetzt gewährten erhöhten außerstatutarischen Leistungen einschränken zu müssen.

Nach § 178, Absatz III könne der Verletzte gegen seinen Willen auf das Gutachten auch nur eines Arztes hin in eine Heilanstalt gewiesen werden, was zu vielfachen Schitanen Anlaß geben könne. Obwohl diese Bestimmung an und für sich schon eine durchaus ungerechtfertigte Verschärfung der geltenden Vorschriften bedeute, so sei sie dem früheren Vorstand der Anstalt, der von der Regierung zur Erstattung einer Neufassung über das Regierungsprogramm aufgefordert wurde, noch nicht als genügend scharf abgefaßt erschienen und es habe der Vorstand die Aufnahme einer Bestimmung verlangt, daß der Verletzte, der sich weigert, sich in eine Krankenanstalt zu begeben, durch die Sistierung der Rente, beziehungsweise Unterlassung der Zuerkennung einer solchen hierzu gezwungen werden könne. Wenn ein solches Verlangen von Vertretern der Versicherten ausgehe, so sei es gewiß nicht zu verwundern, daß die jetzige Regierungsvorlage nicht besser ausgefallen sei als der Koerberische Entwurf.

Nach § 222 der Regierungsvorlage seien die Anstalten berechtigt, wenn die Verminderung der Erwerbsfähigkeit eines Verletzten nicht mehr als ein Sechstel beträgt, den Verletzten, und zwar auch gegen seinen Willen, abzufertigen. Hierin liege die Gefahr, daß, wenn nachträglich eine Verschlechterung des Zustandes des Verletzten eintritt, die Anstalt diesem gegenüber keine Verpflichtung mehr habe. Auch werde das Recht der Anstalt, den Verletzten abzufertigen, zu einer niedrigeren Einschätzung der Erwerbsfähigkeit führen.

Der nach § 40, Ziffer 4 zu leistende Beerbidigungs-kostenbeitrag sei vielfach niedriger als der bisherige, ebenso bedeute die Bestimmung des § 185, welche die Zusammenfassung des Vorstandes festsetzt, einen entschiedenen Nachteil für die Versicherten im Vergleich mit dem jetzigen Zustand.

Aber es kommt noch besser:

Der § 143 des Koerber'schen Programms normiert, daß das Maximalmaß der Renten für die Hinterbliebenen gleich der Vollrente ist, welche Begünstigung der Hinterbliebenen nach Ansicht der früheren christlichsozialen Vorstandsmitglieder viel zu weitgehend war, weil der eingetretene Tod nach länger andauernder Krankheit in materieller Beziehung eine Entlastung der Familie bedeutete, weil die Familienanzahl um eine Person weniger werde, daher es nicht angehe, daß diese nach dem Tode desselben die gleich große Rente beziehen sollen als zu Lebzeiten des Verlegten.

Ist es nicht eine Ungeheuerlichkeit zu nennen, wenn die Regierung die Eisenbahner pauschaliter beschuldigt, sie streben ihre Verkrüppelung absichtlich an, nur um Pension und Rente zu erhalten, weshalb nach § 232 für Verletzte, welche von einem Pensions- oder Provisionsfonds oder direkt vom Dienstgeber Invaliden- oder Altersrenten zu beziehen, der Anspruch auf Unfallrente soweit reichen soll, als beide Renten zusammen den angerechneten Jahresarbeitsverdienst übersteigen.

Gegen alle diese angeführten und im Gesegentwurf sonst noch enthaltenen Verschlechterungen reihte sich der verschiedene Protest aller Versicherten, die von den in Betracht kommenden Faktoren erwarten, daß sie nichts unverändert lassen werden, um diese Verschlechterung zu verhindern. Redner richtet an den anwesenden Herrn Regierungsvertreter die Bitte, das hohe k. k. Eisenbahnministerium von dieser Stimmung des Eisenbahnpersonals in geeigneter Weise in Kenntnis zu setzen. Ebenso werden es die Versicherten gewiß nicht daran fehlen lassen, ihre Ansichten über den Entwurf dem Abgeordnetenhaus bekanntzugeben.

Herr Postoffizial Adolf Eisler (Delegierter der dem k. k. Handelsministerium unterstehenden versicherten Staatsbediensteten) schließt sich den Ausführungen des Vorredners über den Entwurf des Sozialversicherungsgesetzes an, in welchem den versicherten Postbediensteten nur ein Moment als begriffswert erscheint, nämlich die Ausdehnung der Unfallversicherung auf eine große Zahl von Staatsbediensteten, welche bisher im Falle der Verunglückung ihre Ansprüche auf Grund des Haftpflichtgesetzes geltend zu machen genötigt waren. Da er aus der Tätigkeit des Vorstandes die Ueberzeugung gewonnen habe, daß der Vorstand in der Behandlung verletzter Versicherter keinen Unterschied zwischen Eisenbahn- und Postbediensteten macht und aus der kleinen Anzahl von versicherten Postbediensteten nicht ableitet, daß Wünsche derselben zu übergehen seien, werde er für die Kenntnisnahme des Geschäftsberichtes stimmen. Allerdings werde ihm dieser Standpunkt schwer gemacht, da auch im abgelaufenen Jahre nur wenige Vertrauensmänner aus dem Kreise der versicherten Postbediensteten den Unfallserhebungen beigezogen worden sind und der Vorstand von seiner Praxis in Bezug auf Kürzung der Renten bei Gehaltsvorrückungen, wenn auch gestützt auf den Buchstaben des Gesetzes, noch nicht abgegangen sei. Die Gesetzesvorlage über die Sozialversicherung werde auf den entschiedenen Widerstand auch der versicherten Staatsbediensteten stoßen. Wenn er bei der vorjährigen Generalversammlung Gelegenheit gehabt habe, einige Bestimmungen des Koerber'schen Programms über den Ausbau und die Reform der Arbeiterversicherung als den Wünschen der Postbediensteten entsprechend zu bezeichnen, wobei ihm die Bestimmung des § 137 über den Begriff Schaden und des § 192 betreffend die Gewährung eines Krankengeldes während der Karenzzeit vorschwebten, so müsse er heute konstatieren, daß gerade diese Bestimmungen aus der Gesetzesvorlage über die Sozialversicherung wieder verschwunden sind. Es werde Sache des Vorstandes sein, auch seinerseits dahin zu wirken, daß diese aus der Regierungsvorlage verschwunden Bestimmungen wieder aufgenommen werden; sollte dies nicht durchzusetzen sein, so wäre es besser, wenn die Unfallversicherung der Eisenbahnen aus der Gesetzesvorlage überhaupt ausgeschlossen werde. Ein Zustandekommen des Sozialversicherungsgesetzes in der vorgeschlagenen Fassung werden die betroffenen Kreise der Staatsbeamten mit den schärfsten Mitteln zu vereiteln wissen.

Delegierter Genosse Franz Schimon (Lokomotivführer der k. k. Staatsbahndirektion Wien) schließt sich gleichfalls den Ausführungen des Herrn Delegierten Scherbaum in Bezug auf den Sozialversicherungsgesegentwurf an. Weiters sei er von den Vertretern der Versicherten beauftragt, von neuem auf den langjährigen Wunsch hinzuweisen, daß ein Teil der Kapitalien der Anstalt in Arbeiterwohnhäusern investiert werde. Wie notwendig es sei, die Kapitalien der Anstalt nicht ausschließlich in Wertpapieren anzulegen, beweise der im diesjährigen Geschäftsbericht ausgewiesene bedeutende Kursverlust, welcher jedenfalls noch weit höher geworden wäre, falls es zu Ende des Berichtsjahres tatsächlich zu einem Ausbruch des Konflikt gekommen wäre, dem unser Staat entgegenging. Der Einwand, die Investierung in Realitäten rentiere sich nicht, sei nicht richtig und man möge der Meinung der Versicherungstechniker, die schon oft Katastrophen prophezeiten, ohne daß solche eintreten, keinen Glauben schenken. Einen Beweis für die Richtigkeit seiner Behauptung bilde der Bauverein der Staatsbahnbediensteten in Hütteldorf, der in erfreulichster Weise floriere. Gewiß würde sich also auch in anderen Fällen der Bau von Arbeiterwohnhäusern in einer Weise durchführen lassen, die einen Mißerfolg ausschließt. Der Vorstand möge daher dieser Angelegenheit seine Aufmerksamkeit zuwenden und einen Versuch mit dem Bau von Arbeiterwohnhäusern unternehmen.

Der Delegierte Genosse Andreas Tschosnig, Oberkondukteur der k. k. Staatsbahndirektion Triest, bespricht die mangelhaften Betriebsrichtungen in der Station Rosenbach und empfiehlt der Anstalt, dieser Angelegenheit vom Standpunkte der Unfallverhütung aus Aufmerksamkeit zu schenken. Ein Ladeprofil sowie eine Kohlenrampe seien derart situiert, daß Verletzungen von Bediensteten, die sich aus vorbeifahrenden Zügen herausbeugen, unvermeidlich seien.

Hierauf erwiderte der Vorsitzende folgendes:

Wenn heute die Regierungsvorlage über die Sozialversicherung angegriffen worden sei, so müsse beachtet werden, daß der Vorstand der Anstalt als solcher nicht die Möglichkeit habe, in die Gesetzgebung einzugreifen. Die Ausführungen der Herren Delegierten über die Gesetzesvorlage werden gewiß nicht unbemerkt bleiben, wenn aber nicht alle Wünsche erfüllt werden, so könne gewiß nicht der Vorstand der Anstalt hierfür verantwortlich gemacht werden. Im übrigen sei auch heuer wieder mitunter in

allzu düsteren Farben gemalt worden. Wenn man den Motivenbericht zum Unfallversicherungsgesetz vom Jahre 1887 überblicke, so lasse sich der Betrag, durch welchen die Leistungen, die dem Gesetzgeber vorschwebten, gedeckt werden sollten, mit etwa 2 1/2 Prozent veranschlagen. Vergleiche man damit die heutigen Leistungen der Anstalt, zu deren Deckung eine Beitragsleistung von nahezu 5 Prozent erforderlich ist, so gelbe daraus zur Evidenz hervor, daß die Anstalt bei der Anwendung des Gesetzes über die Absichten des Gesetzgebers weit hinausgehe.

Was den Bau von Arbeiterwohnhäusern aus Anstaltsmitteln anbelange, so sei ihm noch kein Beispiel bekannt, daß sich solche entsprechend gebaute Häuser mit 4 Prozent verzinsen. Auf eine solche Verzinsung aber sei die Anstalt einerseits angewiesen, andererseits müssen sich die Kapitalien der Anstalt aber auch im Bedarfsfalle leicht realisieren lassen. Die Versicherungstechniker, denen heute Schwarzseherei vorgeworfen wurde, hätten leider mit ihren Voraussagungen nur zu sehr recht gehabt. Wenn sich für die Anstalt Gelegenheit bieten sollte, Kapitalien in Arbeiterwohnhäusern rentabel anzulegen, so werde der Vorstand gewiß zugreifen. Es sei übrigens auch zu beachten, daß die Staatsbahndirektion die Erbauung von Arbeiterwohnhäusern mit bedeutenden Kapitalien an verschiedenen Orten plant, so daß in absehbarer Zeit für die Staatsbahnbediensteten, den Hauptstock der Versicherten, entsprechende und billige Unterkünfte bereitstehen werden und damit der Anlaß zu den an die Anstalt gerichteten Anforderungen schwinde.

Was die von einem Herrn Delegierten gerügten mangelhaften Betriebsrichtungen einer Station anbelange, so glaube er, daß die zuständige Dienststelle, wenn sie auf solche Mängel aufmerksam gemacht wird, diese gewiß beheben werde. Auch die k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen lasse in dieser Hinsicht gewiß nichts unbeachtet, so daß ein Eingreifen der Anstalt nicht erforderlich sei.

Zum zweiten Punkt der Tagesordnung: Bericht der Revisoren über den Rechnungsabschluss per 1908 und Erteilung des Absolutariums an den Vorstand. Erstattet im Namen der Revisoren der Delegierte Genosse Robert Scherbaum den Bericht, daß dieselben die ihnen vorgelegte Betriebsrechnung für das Jahr 1908 mit ihren Beilagen und die Bilanz der Anstalt einer eingehenden Prüfung unterzogen und die Bilanz vom 31. Dezember 1908 postenweise mit den Büchern verglichen und vollständig übereinstimmend befunden wurden, weshalb dieselben den Antrag stellen, dem Vorstand hierfür das Absolutarium zu erteilen, welches einstimmig angenommen wurde.

Zum dritten Punkt der Tagesordnung: Antrag des Vorstandes auf Abänderung des § 21 des Anstaltsstatuts, erweist der Delegierte Genosse Robert Scherbaum abermals das Wort und weist darauf hin, daß er schon in der vorjährigen Generalversammlung die Anregung zu dem vorliegenden Antrag des Vorstandes auf Statutenänderung gegeben habe. Mit dem Antrag werde einem wiederholt geäußerten Wunsche der Versicherten Rechnung getragen, die es als eine Unbilligkeit empfunden haben, daß die Bediensteten einer Bahn, welche das Recht haben, durch ein Mitglied aus ihrer Mitte im Vorstand vertreten zu sein, im Falle des Ausscheidens des gewählten Vorstandsmitgliedes und seines Ersatzmannes während der ganzen restlichen Dauer der Funktionsperiode durch einen Bediensteten einer fremden Verwaltung vertreten sind. Er habe beabsichtigt, auch eine Aenderung des § 28 des Anstaltsstatuts zu beantragen, sei jedoch von der Ausführung dieser Absicht abgestanden, weil der Vorstand auf die Anregung der Vertreter der Versicherten sich mit einer Eingabe an das k. k. Eisenbahnministerium gewendet habe, worauf derartige Zusagen gemacht wurden, so daß eine günstige Erledigung dieser Angelegenheit in Bälde zu erwarten ist.

Zum vierten und letzten Punkt der Tagesordnung: Wahl von drei Rechnungsrevisoren und deren drei Ersatzmännern, stellt der Delegierte Genosse Franz Schimon (k. k. Staatsbahndirektion Wien) den Antrag, der bisherigen Gepflogenheit gemäß, von einer schriftlichen Wahl abzusehen und die Wahl per acclamationem vorzunehmen. Da keine stimmberechtigte Person im Sinne des § 17 des Statuts diesem Antrag widerspricht, schlägt Genosse Delegierter Schimon vor, an Stelle des verstorbenen Rechnungsrevisors Genossen Adolf Glaser den bisherigen Ersatzmann Genossen Robert Scherbaum und an dessen Stelle Genossen Delegierten Georg Pinke zu wählen. Hieran anschließend empfiehlt der Vorsitzende die Wiederwahl der übrigen bisherigen Rechnungsrevisoren beziehungsweise Ersatzmänner. Es werden John per acclamationem gewählt, und zwar:

- zu Rechnungsrevisoren die Herren:
- 1. Josef Horak, kaiserlicher Rat, Inspektor und Oberbuchhalter der k. k. priv. Eisenbahn Wien-Wspang,
- 2. Emil Guiso, Oberinspektor und Direktionssekretär der priv. österreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft,
- 3. Robert Scherbaum, Oberkondukteur der k. k. priv. Südbahngesellschaft in Wien;
- zu Ersatzmännern derselben die Herren:
- 1. Dr. Karl Wejsel, k. k. Regierungsrat, k. k. Staatsbahndirektorstellvertreter der k. k. Staatsbahndirektion Linz,
- 2. Dr. Stephan Honobry, Sekretär der k. k. Nordbahndirektion in Wien und
- 3. Georg Pinke, Oberkondukteur der k. k. Staatsbahndirektion Linz.

Da die Tagesordnung erschöpft ist, schließt der Herr Vorsitzende die XIX. ordentliche Generalversammlung um 10 Uhr 30 Minuten vormittags.

Ein Beitrag zur Geschichte der Arbeits- und Lohnverhältnisse in den Werkstätten der k. k. Nordbahn.

III. *)

In der Zusage der Staatseisenbahnverwaltung, die sich auf die Erholungsurlaube der Arbeiter bezieht, vermiffen wir die wünschenswerte Deutlichkeit, wie man ja überhaupt gewohnt ist, jedes Zugeständnis zu verschleiern. Man bewilligt, bietet den Arbeitern etwas, sagt aber

*) Siehe die Artikel in Nr. 12 und 15 des „Eisenbahner“.

nicht was, um für nichts eine Verantwortung übernehmen zu müssen.

Das ist eben die berechnende Taktik, mit der man die Ansprüche des Personals zu befriedigen vermeint. Was haben die Arbeiter der Nordbahn in der Frage der Urlaube überhaupt zu gewärtigen?

Vorläufig bleibt ihnen der verheißungsvolle Trost, daß zur Gewährung von Erholungsurlauben eine Million Kronen bei den Verhandlungen im Eisenbahnministerium im Jahre 1908 bewilligt wurde.

Der Betrag wurde bewilligt, aber von der Bewilligung der Erholungsurlaube vernimmt man noch immer nichts. Wie lange wird man die Arbeiter, die von dieser Wohlthat bisher ausgeschlossen gewesen, noch warten lassen?

Oder trägt man sich mit den Gedanken, die Arbeiter noch einige Jahre warten zu lassen, bis eine bessere Zeit für die Staatseisenbahnverwaltung oder den Finanzminister eintritt? In dieser Beziehung täuscht man sich, denn das Uebereinkommen ist für die Arbeiter ein Vertrag, der eingehalten werden muß und zwar seine Gültigkeit von dem Tage der beiderseitigen Anerkennung und Unterzeichnung und will man Ruhe unter den Arbeitern, so empfiehlt es sich, diese Frage zu beschleunigen. Denn mit einer solchen Verschleppungspolitik, die darauf abzielt, Zugeständnisse zu nullifizieren, wird man wohl keine großen Sprünge machen, sondern das Mißtrauen unter den Arbeitern, zu dem die Staatseisenbahnverwaltung durch einen solchen Vorgang, ob bewußt oder unbewußt selbst beiträgt, nur noch steigern.

Der Arbeiter, der eingekerkert in den gesundheits-schädlichen Betrieben, ein freudloses Dasein fristet, erhebt Anspruch auf Anerkennung seiner Menschenrechte.

Und warum will man gerade den Arbeitern dieses natürliche Recht noch länger vorenthalten? Er, der bemüht ist, seine Arbeitskraft um einen Bittel dem Unternehmen zur Verfügung zu stellen und durch die vielfach unzureichende Ernährung der Invalidität und den verschiedensten Krankheiten unterworfen ist, sollte in erster Linie eines Erholungsurlaubes teilhaftig werden.

Nach unserem Dafürhalten ist wohl der Unternehmer der Hauptinteressent, ein kräftiges und leistungsfähiges Personal zu erhalten. Die Nutznießer der heutigen Gesellschaft, die die Entbehrungen und Entsaugungen der Arbeiter vielleicht nicht einmal vom Hörensagen kennen, wissen allerdings einen Landaufenthalt sehr zu schätzen, denn auch sie haben das Bedürfnis, sich vom Nichtstun zu erholen, denn auch dieser Lebensgenuß ist vielfach noch ein Privileg der Besitzenden allein, während dem Arbeiter, dem Sammler der Schätze für andere, dem Erhalter des Staates, dem unermüdblichen Schatzgräber diese Wohlthat bis heute noch vorenthalten wird.

Er, der immer nicht für sich, sondern nur für andere Werte schafft, darf sich nicht erholen. Die Anerkennung dieser Wohlthat für den Arbeiter läßt sich eben mit der unersättlichen Profitgier und den Bestrebungen der Unternehmer aus der Arbeitskraft so viel als möglich Kapital herauszuschlagen, nicht leicht vereinbaren, an den heiligen Geldsackinteressen darf nicht gerüttelt werden, mag darüber die ganze Welt in Trümmer gehen.

Der Unternehmer Staat, der sich in mancher Beziehung noch schäbiger benimmt und rückfälliger erweist, als so mancher Private, erblickt in dem Arbeiter nur ein notwendiges Uebel, eine willenlose Maschine, die gebrauchsunfähig geworden, einfach in das alte Eisen geworfen wird.

Es wird sich aber auch der Unternehmer Staat bekommen müssen, das Zugeständnis auf Erholungsurlaube für Arbeiter endlich einmal durchzuführen, dafür werden schon die Arbeiter sorgen. Denn der Arbeiter hat es bis nun satt, die ihm zuge dachte Zuschauerrolle noch lange zu ertragen, und er wird niemals einsehen, daß gerade er, trotz der gemachten Zusage, noch weiter von dieser Wohlthat ausgeschlossen bleiben soll.

Bis nun hat es der Staatsbahndirektion beliebt, einen Unterschied zwischen Bediensteten und Arbeitern zu machen.

Der Beamte, der Bedienstete, erwirbt sich mit der Zahl seiner Dienstjahre einen entsprechenden Erholungsurlaub, während die Arbeiter von dieser Rechtswohlthat ausgeschlossen sind; dabei wird aber niemand behaupten können, daß die Leistungen des Arbeiters geringer eingeschätzt werden könnten.

Schon aus diesem Grunde hätte er ein Recht auf gleiche Behandlung.

Nach dem bisherigen Verhalten des k. k. Eisenbahnministeriums scheint man den Arbeiter für minderwertiger zu halten, denn sonst wäre es nicht möglich, daß diese Frage noch nicht ihrer Lösung zugeführt wurde. Doch wollen wir hoffen, daß dies endlich geschieht, denn sonst müßten es die Arbeiter als eine unverdiente und ungerechtfertigte Herausforderung betrachten, wenn man sie gegenüber anderen Bediensteten in dieser Frage noch länger warten lassen möchte.

Wenn verlangt wird, daß der Arbeiter seine Pflichten zu erfüllen und verantwortungsvolle oft schwere Arbeit zu leisten hat, so kann er auch sein Recht auf gleiche Behandlung in Anspruch nehmen. Nach den bisherigen Erfahrungen, die man auf dem Gebiet der Sozialpolitik des Eisenbahnministeriums gemacht hat, liegt zu überschwinglichen Hoffnungen kein Anlaß vor.

Höhere Gesichtspunkte spielen dabei nur eine untergeordnete Rolle, weil bekanntlich der Fiskus jedem Fortschritt selbst den ethischen Forderungen der Arbeiter, hemmend in den Weg tritt.

Der geistige Gesichtskreis unserer Machthaber wird in solchen Fragen vielfach eingeengt von fiskalischen Interessen, während man der Erhaltung eines gesunden, kräftigen und daher auch leistungsfähigen Arbeitspersonals nicht die notwendige Beachtung schenkt. Deshalb darf auch das sozialpolitische Verständnis der in Betracht kommenden Faktoren nicht überschätzt werden und die Arbeiter tun gut, schon jetzt daraus die notwendigen Konsequenzen zu ziehen. Es wird sich aber auch bei der Durchführung dieser Frage deutlich zeigen, ob man ernstlich gewillt ist, die Arbeiter mit den übrigen Bedienstetengruppen gleichzustellen, oder ob es notwendig sein wird, dieser Forderung den gebührenden Nachdruck zu verleihen. Die Arbeiter sind zur Ueberzeugung gelangt, daß man ein schreiendes Unrecht an ihnen begehen würde, wollte man sie zu Bediensteten zweiter Güte degradieren. Nun ist am k. k. Eisenbahnministerium die Reihe, seine Pflicht zu erfüllen, wenn es sein Vertrauen unter dem Arbeitspersonal rechtfertigen will; die Arbeiter werden ihrerseits das möglichste tun,

um ihre berechnete Forderung, Gewährung der Erholungsurlaube auf Grund des § 59 der Dienstordnung, ans Ziel zu bringen.

Nun möge den Versicherungen der Staatsbahnverwaltung, den Wünschen der Arbeiter entgegenzukommen, endlich die Tat folgen.

Wenn wir unsere Darlegungen inhaltlich zusammenfassen, so geht wohl deutlich daraus hervor, daß die Werkstätten- und Heizhausarbeiter der k. k. Nordbahn von der Umwandlung des Privatbetriebes in die staatliche Verwaltung keinen allzu großen Nutzen haben, ja es läßt sich sogar nachweisen und wurde zum Teil nachgewiesen, daß ihnen daraus mannigfache Nachteile erwachsen sind, trotzdem der Gesetzgeber beschlossen, daß durch die Verstaatlichung niemand geschädigt werden darf.

Abgesehen von dem Wegfall der laufenden Zulagen, der Konfiskation der fünfjährigen Legitimationen, Einschränkung des Bezuges von Regietohle und Holz — da man nur an jene Arbeiter, die Mitglieder des Provisionsfonds sind, Regietohle und Holz ausfolgen will, trotzdem ein nicht unbeträchtlicher Teil der Werkstätten- und Heizhausarbeiter über die Jahre hinaus ist und das für die Aufnahme erforderliche Alter bereits überschritten hat oder aus materiellen Gründen infolge der zu hohen Altersüberschreitungsgebühr nicht mehr beitreten kann — und einer teilweisen Einschränkung der Jahrbegünstigung für die Benützung der Schnellzüge, haben die Arbeiter noch so manche Schädigung in ihr Verlustkonto eintragen lassen müssen.

Besonders hart tritt dies auch in Erscheinung bei der Betriebskrankenkasse der k. k. Staatsbahnen. Der Einfluß der Arbeiter auf die Verwaltung ist gleich Null und einige Begünstigungen, die bei der Krankenkasse der alten Nordbahn bestanden, haben die Arbeiter derselben durch die Einverleibung verloren.

Während früher den Arbeiter der Nordbahn entsprechend seiner Krankheit der Aufenthalt in Luftkurorten, wie zum Beispiel Mlannd und Gorgas auf Kosten der Krankenkasse gewährt wurde, der dabei hoffen durfte, seine ursprüngliche Gesundheit durch ein rationelles Heilverfahren wieder zu erlangen, ist er jetzt einem unbestimmten Schicksal einfach ausgeliefert.

Auch hatten früher die Vertreter der Arbeiter der Krankenkasse einen angemessenen Einfluß auf die Anstellung der Bahn- und Kassenärzte, was aber jetzt nicht mehr der Fall ist.

Wenn man vielleicht die Institution der Lokalausschüsse, die durch den beschränkten Wirkungsbereich, wie die Vertreter der Mitglieder im Zentralausschuß verurteilt sind, ein Scheindasein zu fristen, eine Erweiterung des Einflusses der Arbeiter nennen sollte, so lehrt die Erfahrung mit drastischer Deutlichkeit, daß auch diese Körperschaften nur eine Fiktion bilden.

Jede aktive Teilnahme, jede schöpferische Arbeit wird den Vertretern der Arbeiter durch das bürokratische System einfach unmöglich gemacht; zieht man noch die gegenwärtige Familienversicherung ins Kalkül, die ein wahrer Hohn auf die Humanität genannt werden kann, die ebenso unzulänglich als engherzig genannt werden kann, so kann ganz offen erklärt werden, daß die Arbeiter der Nordbahn auch auf dem Gebiete der Krankenfürsorge bei der Verstaatlichung so viel wie nichts gewonnen haben.

Dem Arbeiter stehen auch da noch große und schwere Kämpfe bevor, um den Staat zu einer humaneren Auffassung zu erziehen, damit auch sie einen wirksameren Schutz finden in den schicksalsschweren Tagen ihres kummervollen Lebens, wenn sie irgend eine tüchtige Krankheit arbeitsunfähig macht und dem größten physischen und materiellen Elend überantwortet.

Und so sehen wir, daß die Arbeiter auch da auf ihre eigene Kraft angewiesen sind, denn die sozialpolitische Einsicht der Herrschenden kann man höchstens in hochtönenden Phrasen vernehmen, aber sie dünken sich zu schwach, wenn es gilt, vernünftige sozialpolitische Probleme zu lösen.

Ein besonderes Kapitel nimmt auch die Altersversicherung der Nordbahnarbeiter ein.

Lange Zeit ohne jede Versicherung überhaupt, bei Gnadengaben der Nordbahn auf Gnade und Ungnade ausgeliefert gewesen, hatten die Arbeiter durch die Verstaatlichung das erstemal Gelegenheit, sich einer solchen anzuschließen.

Das in Betracht kommende Versicherungsinstitut des Provisionsfonds der k. k. Staatsbahnen erschwerte es besonders den älteren Arbeitern der k. k. Nordbahn, beizutreten, ja macht es ihnen in den meisten Fällen ganz unmöglich.

Die Opfer, die die Arbeiter selbst durch einige kleine Begünstigungen noch zu bringen haben, sind geradezu ungeheuer; besonders die schlecht entlohnnten Kategorien sind nicht imstande, den gestellten Anforderungen entsprechen, wenn sie neben den normalen Beiträgen noch die Altersüberschreitungsgebühr, die in manchen Fällen über 200 Kr. beträgt, die in fünf Jahren zu zahlen ist.

Durch eine solche Durchführung erweisen sich die Beschwerden der Arbeiter als vollständig begründet. Die maßgebenden Faktoren der Nordbahndirektion mögen sich doch einmal in die Lage eines Tagelohnarbeiters, der Ernährer einer vielköpfigen Familie ist versetzen; was es für einen solchen bedeutet, wenn sein ohnehin farger Verdienst um 3 bis 4 Kr. per Woche reduziert wird, wo er durch die mangelhafte Funktionierung des ganzen Apparates wenigstens einige Wochen nach der Beitrittsanmeldung mit der Zahlung der Beiträge für den Provisionsfonds beginnen könnte. Dazu kommt noch, daß die dazu erforderlichen Dokumente oft acht bis neun Monate zurückgehalten werden, was die Arbeiter, besonders jene, welche in Brerau, Oderfurt und Strauß stationiert sind, in eine sehr unliebsame Situation bringen kann.

Beschwerden der Lastzugsführer bei der k. k. Nordbahn.

Der ewigen Deputationen schon müde, sehen sich die Lastzugsführer der k. k. Nordbahn genötigt, den Weg der Öffentlichkeit zu betreten, um ihre nur zu gerechten Forderungen hinsichtlich der Dienstwagen durchzubringen. Schon unglückliche Male wurden Versprechen, in dieser Hinsicht Ordnung zu schaffen, gegeben, was aber bis heute von einem ganz negativen Erfolg begleitet wurde; es scheint,

daß man noch immer der Ansicht huldigt, daß es genügt, Uebelstände mit papierenen Erlassen aus der Welt zu schaffen. Es scheint daß jene Herren bei der k. k. Nordbahn, die noch von der Zeitelts-Aera gewohnt sind, das Personal so recht von oben zu behandeln, glauben, sie haben ihre Pflicht erfüllt, wenn solche Erlasse herablangen und dann alle fünf gerade sein lassen, ohne sich um die Durchführung auch nur im geringsten zu bekümmern.

Die Direktion der k. k. Nordbahn würde gut daran tun, die strikteste Durchführung solcher Erlasse nicht nur zu veranlassen, sondern auch aufs schärfste zu überwachen, denn unter dem Personal beginnt die Meinung Platz zu greifen, daß die Erlasse nur zu dem Zwecke herausgegeben werden, um das Personal zu beruhigen, demselben Sand in die Augen zu streuen, an der Durchführung solcher Erlasse aber der Direktion nichts daran liegt. Wir glauben, daß diese unter dem Personal sich langsam durchsetzende Meinung sehr gefährlich wäre und neben dem Personal wäre es nur die Direktion, die den größten Schaden erleiden würde. Ein Beispiel: Es erschien vor kurzem ein Erlass des Inhaltes, daß seitens höherer Verkehrsorgane die Dienstwagen in einem verwahrlosten Zustand vorgefunden wurden; seitens des Personals wurde dieser Uebelstand dahingehend aufgeklärt, daß erstens die Dienstwagen auf allen möglichen Nebengeleisen ohne Aufsicht herumstehen, zweitens, daß zwei bis drei solcher Wagen an jeder Versuchslokomotive anhängen und den ganzen Tag herumgezogen werden, wodurch sie — selbstredend — vielen Schlägen und Stößen ausgesetzt sind, was wieder eine viel schnellere Abnutzung genannter Wagen zur Folge haben muß. Drittens wäre es sehr empfehlenswert, wenn die Dienstwagen mit Interkommunikationsschlüssel absperrbar wären und in jeder Station in Bezug auf deren Instandhaltung dienstlich übergeben werden würden; auf diese Weise wäre der Zutritt in die Dienstwagen unmöglich gemacht und könnten sie auch nicht — wie es jetzt des öfteren geschieht — so häufig und in böswilliger Weise beschädigt werden.

Von den Lastzugsführern wird die größte Genauigkeit in dienstlichen Berichtigungen verlangt und ihnen in den fast wöchentlich von der Direktion herablangenden Zirkularen mit den schwersten Strafen gedroht; daß man ihnen aber die notwendigen Befehle, in erster Linie aber die Dienstwagen zur Verfügung stellt, daran denkt niemand.

Die Lastzugsführer anerkennen voll und ganz, daß der Stand der Dienstwagen gegen früher vermehrt wurde, doch finden sich Organe, die — ob absichtlich oder unabsichtlich — die Bedeutung eines Dienstwagens für die anstandslose Durchführung der dem Zugführer obliegenden, vorgeschriebenen Arbeiten mißverstehen. So werden die Dienstwagen zum Beispiel als Signalwagen, auf den Lokalbahnen speziell als Sammelwagen für Zuladungen, von manchen Stationen sogar als Milchwagen verwendet, also zu Zwecken, die der k. k. Direktion bei Anschaffung der Dienstwagen gewiß nicht vorgeschwebt haben. Die unmittelbare Folge dieser unsinnigen Verwendungsweise der Dienstwagen ist die, daß in den Zugausgangsstationen ein riesiger Mangel an Dienstwagen vorhanden ist. Daß solche Manipulationen zu unliebsamen Auseinandersetzungen zwischen den Zugexpedienten und Güterzugsführern führen, ist leicht verständlich. Die Güterzugsführer betrachten es als etwas Selbstverständliches, daß bei Leerzügen oder kompletten Zügen, wenn absolut kein Dienstwagen vorhanden ist, sie auch mit einer Bremse wegfahren, sie erachten es aber auch für ihr Recht, zu verlangen, daß endlich einmal eine den Verkehrsverhältnissen entsprechende Anzahl von Dienstwagen eingestellt werden, damit einem jeden Zuge ein Dienstwagen beige stellt werden kann.

Zu welchen Unannehmlichkeiten diese Dienstwagenkatastrophe führt, sei an einem Beispiel erwiesen.

Zugsführer Frey Sedlaczek sollte mit Zug 6677 nach Strahöf und von dort weiter als Zug 87 nach Lundenburg fahren; derselbe begab sich nach Beendigung seiner Manipulation zum Leinewagen seines Zuges und sah, daß statt einem Dienstwagen ein total demoliertes Bremshättel beige stellt wurde, dessen Raum so klein war, daß Sedlaczek, der damals mit einem ganzen Stoß von Begleitpapieren und seiner Diensttasche ausgerüstet war, nicht einmal Platz zum Umdrehen, geschweige denn zum Arbeiten hatte; zweitens regnete es in dieser Nacht in Strömen, so daß schon aus diesem Grunde ein human denkender Vorgesetzter Gelegenheit genommen hätte, einen Dienstwagen beizustellen und dies um so eher, als welche in der Station vorhanden waren; doch dies fiel dem diensthabenden Beamten Assistenten Herrn Blauensteiner gar nicht ein, ja er wurde, als ihn Sedlaczek ersuchte, ihm einen Dienstwagen beizugeben, unsäglich roh und provozierend, und um der Noth die Krone aufzusetzen, suspendierte er Sedlaczek vom Zugsführerdienst, als dieser im Interesse des Dienstes und seiner Gesundheit sich weigerte, in dieser zerschlagenen Bremse Platz zu nehmen und bestimmte ihn, als Signalmann zu fahren; der Herr „gebildete“ Assistent rief sodann den Signalmann Kondukteur Sklenár und befahl ihm, den Dienst des Zugsführers zu übernehmen. Es sollte nicht gerade ein „geistreiches Gesicht“ gewesen sein, das Herr Assistent machte, als Sklenár, der die Situation über sah, erklärte, er könne unter solchen Umständen den Dienst als Zugsführer ebenfalls nicht übernehmen. Erst jetzt ließ sich Herr Assistent herbei, einen Dienstwagen herbeizuholen und einzurangieren. Also jetzt ging's; erst mußte das Personal grundlos schikaniert und provoziert, zweitens mußte der Zug verspätet werden und dann erst konnte der Bitte des Zugsführers entsprochen werden.

Aber Herr Blauensteiner mußte seine Rache haben und sich sein Mätchen an dem wehrlosen Zugsführer fühlen, denn er befahl, daß Sedlaczek nicht als Zugsführer, sondern als Signalmann fahren müsse, auch leistete sich der Herr Assistent eine Extrarohheit: er behauptete, die betreffende Zugsparte hätte die Bremsfenster ab sich tlich zerschlagen. Einer solchen bodenloser Rohheit und Frechheit macht sich ein Beamter schuldig, der den Anspruch als „gebildet und intelligent“ zu gelten erhebt. Für Teufel! Eine Schande macht ein solcher Mensch dem ganzen Stande und die wirklich als seriös und gebildet bekannten Beamten sollten sich gegen solche Vubenstücken eines von ihren Kollegen energisch verwahren. Herr Blauensteiner! Es liegen seitens der Bediensteten sehr viele Beschwerden über Ihr provokatorisches Benehmen vor; nehmen Sie sich in acht, auch für Sie wird die Zukunft zu finden sein.

An eine hohe k. k. Nordbahndirektion richten wir aber die Bitte, auf die berechtigten und nicht unerfüllbaren Wünsche Rücksicht zu nehmen und sie zu erfüllen und das Personal von solchen Leuten zu befreien, die ihre höhere, vorgelegte Stellung dazu mißbrauchen, um die dienstfertigen, willigen Bediensteten zu quälen und sie anzufressen.

Dadurch wird der Dienst, der ein Zusammenwirken aller Kräfte erfordert, gewiß nicht gefördert und den Schaden hat natürlich nur das Unternehmen! — a —

Inland.

Aus dem Staatsbahnräte. Der von uns schon veröffentlichte Antrag der Abgeordneten Müller und Lomschil auf Erweiterung des Staatsbahnrates hat bereits einen positiven Erfolg gezeitigt. Durch Zuschrift vom 18. d. wurde nämlich Abgeordneter Dr. Ellenbogen für fünf Jahre zum Mitglied des Staatsbahnrates ernannt. Mit dieser Ernennung ist eine langjährige Forderung der Arbeiterschaft erfüllt, die mit Recht verlangte, daß in dieser Körperschaft, die als Beirat der Staatsbahnverwaltung fungiert, auch ein Vertreter des Personals und der Konjunkten Sitz und Stimme habe. Diese Ernennung erscheint insbesondere im gegenwärtigen Zeitpunkt wichtig, wo die Tarifreform und die Reorganisation der Staatsbahnverwaltung auf der Tagesordnung stehen.

Gehaltsregulierung bei den Bahnärzten der Staatsbahnen. Die bereits angekündigte Gehaltsregulierung der Bahnärzte der österreichischen Staatsbahnen, welche einen Mehraufwand von zirka 1/4 Millionen Kronen jährlich erheischt, ist, wie das „Eisenbahnblatt“ schreibt, nunmehr, und zwar mit Wirksamkeit vom 1. April d. J. durchgeführt. Hiernach werden in Zukunft 859 Bahnärzte statt wie bisher 820 im Bereiche der Staatsbahnverwaltung tätig sein. Diese Vermehrung um 39 Stellen ermöglicht neben der Entlastung einzelner bisher besonders stark in Anspruch genommener Bahnärzte insbesondere eine raschere Erlangung ärztlicher Hilfe für die Bediensteten. Der Effekt der Regulierung zeigt sich in folgenden Ziffern. Während früher von 820 Bahnärzten 412 ein Honorar unter 600 Kr., 232 ein Honorar von 600 bis 1600 Kr. und 176 ein Honorar von 1600 bis 3600 Kr. bezogen, werden künftig von 859 Bahnärzten bloß 285 ein Honorar unter 600 Kr., dagegen aber 318 ein Honorar von 600 bis 1600 Kr. und 256 ein Honorar von 1600 bis 3600 Kr. beziehen. Außerdem werden künftighin alle Bahnärzte, deren reiner ärztlicher Gehalt 600 Kr. beträgt, den Altersversorgungsinstituten der Staatsbahnverwaltung beitreten können, während bisher dieser Beitritt nur jenen Bahnärzten, deren Gehalt mindestens 1600 Kr. betrug, möglich war. Es werden daher in Zukunft von 859 Bahnärzten 574 (— 66,8 Prozent) den Anspruch auf Altersversorgung erlangen, während dieser Anspruch früher nur 176 von 820 Bahnärzten (— 21,4 Prozent) zustand.

Die Christlichsozialen für die reaktionären Unternehmerrückfälle. Das Verlangen der österreichischen Arbeitgeber nach einer gesetzlichen Streikrechtseinschränkung, das freilich nicht neu ist, hat sich in neuester Zeit zu einer Masseneingabe der „Bereinigung der Arbeitgeber Oesterreichs“ an das Parlament verdichtet. Die Eingabe fordert „Reform“ des Koalitionsgesetzes vom 7. April 1870 in folgender Richtung: Das Streikrecht der Arbeiter soll zwar in keiner Weise eingeschränkt, jedoch soll nicht nur den streikenden Arbeitern das Koalitionsrecht gewährleistet, sondern auch die Koalitionsfreiheit der „Arbeitswilligen“ geschützt werden. Ferner soll Verhängung des Boykotts über einzelne Betriebe, das Umstellen der Betriebsstätten durch streikende Arbeiter oder das Eindringen in die Betriebsstätten, das Bedrohen der „Arbeitswilligen“ u. s. w. verboten und unter strenge Strafe gestellt werden. Die Ueberreichung der 4200 Eingabebogen der zahlreichen Gewerkschaften und Arbeitgeberverbände, die zusammen gegen 200.000 Unternehmer vertreten sollen, ist kürzlich durch Angehörige der christlichsozialen Partei an das Parlament erfolgt.

Zur Reorganisation der Staatsbahndirektion. Mit Rücksicht auf die in der Öffentlichkeit immer lauter werdenden Wünsche nach Vereinfachung und Beschleunigung des Geschäftsganges bei der Staatsbahndirektion hat es diese für geboten erachtet, zur Erreichung des erwähnten Zweckes zunächst im Rahmen der geltenden Organisation eine Reihe einschlägiger Maßnahmen zu treffen. Nach den diesfalls vom Eisenbahnminister anlässlich der letzten Beratung des Budgets im Abgeordnetenhaus abgegebenen Erklärungen dürften diese Maßnahmen bereits am 1. August in Kraft gesetzt werden. Sie zielen in erster Linie darauf ab, das Eisenbahnministerium von zahlreichen untergeordneten Verwaltungsgeschäften, bei denen sich die fallweise ministerielle Zurechnung nach den gemachten Erfahrungen als entbehrlich erwies, zu entlasten und diese Agenden den Staatsbahndirektionen unter Erlassung entsprechender Direktiven und Vorfrage für eine ausreichende Kontrolle zur selbständigen Erledigung zu überweisen. Besonders erwähnenswert sind die Kompetenzveränderungen die die Staatsbahndirektionen hinsichtlich der Besorgung von Personalangelegenheiten, bezüglich der Bau- und Lieferungsvergebungen, des Abschlusses von Vergleichs- sowie von Bestands- und sonstigen Verträgen über wiederkehrende Leistungen, die Auflassung von Fahrpläneverträgen gegen Bedienstete und von vertragsmäßigen Pönalitäten sowie schließlich hinsichtlich der Entscheidung von Frachterstattungsansprüchen aus Billigkeitsrücksichten, dann der endgültigen Austragung von Reklamationsfällen bis zu bestimmten Höchstbeträgen erfahren. Eine weitere Entlastung der Staatsbahndirektionen wird dadurch erreicht werden, daß fortan die untersten exekutiven Dienststellen (Stationen u. s. w.) zur Behandlung gewisser, bisher der Entscheidung der Staatsbahndirektionen vorbehalten gewesener Agenden ermächtigt werden. Gleichzeitig werden die Fahrplangelegenheiten für den durchgehenden Verkehr der Haupttrouten bei einzelnen Direktionen als geschäftsführenden Verwaltungen konzentriert werden, um die Einheitlichkeit in der Führung der betreffenden Geschäfte in erhöhtem Maße sicherzustellen. Im Zusammenhang mit den erwähnten Verfügungen wird schließlich auch eine bedeutende Einschränkung der zahlreichen, bisher von den Staatsbahndirektionen an das Eisenbahnministerium vorzulegenden statistischen und sonstigen periodischen Ausweise durchgeführt sowie für die tunlichste Verminderung des sonstigen Schreibwerkes vorgesorgt.

Die Bekämpfung des Lebensmittelwuchers ist nicht dringlich! Im Abgeordnetenhaus sollte am 23. v. M. über den Antrag des Abgeordneten Seig, die Zölle auf Getreide und Futtermittel bis zum 31. Juli 1910 aufzuheben, abgestimmt werden. Der deutsch-nationale Abgeordnete Steinwender stellte den Antrag, über die Resolution Seig nicht abzustimmen, sondern sie dem Budgetausschuss zur Vorberatung zuzuwenden. Der Präsident nannte den Antrag Steinwenders ganz zutreffend einen Vertagungsantrag. Der Antrag Steinwenders wurde angenommen. Die Mehrheit des Abgeordnetenhauses findet die Aufhebung der Getreidezölle nicht dringlich. Die Preise der Lebensmittel steigen von Tag zu Tag, die ganze Bevölkerung erwartet mit Ungeduld, daß die Volksvertretung sich auf ihre Pflicht besinne — tut nichts, die Herren haben Zeit. Die Verbilligung der Lebensmittel ist den Herren nicht dringend.

Nach dem Antrag Seig kam ein Antrag der Südslaven zur Abstimmung, in dem die Aufhebung der Zölle für Kraftfuttermittel gefordert wurde. Abermals wurde der Antrag gestellt, diese Resolution nicht zur Abstimmung zu bringen, sondern sie einem Ausschuss zur Beratung zuzuwenden. Jetzt aber wurde der Verschleppungsantrag abgelehnt, die Resolution angenommen. Die Verbilligung der Futtermittel ist der Mehrheit des Hauses dringend. Sie haben Zeit, wenn billige Lebensmittel für das Volk gefordert werden; sie haben Eile, wenn sie den Viehhütern billige Futtermittel verschaffen sollen — Zeit, den Menschen zu helfen, Eile, für das liebe Vieh zu sorgen.

Wähler, behaltet diese Abstimmung im Gedächtnis!

Ausland.

Die Eisenbahnen Englands im Jahre 1907.

Die Berichte der Eisenbahngesellschaften in England ergeben nach dem „New South Wales Railway Budget“ eine Gesamtlängere von 39.013 Meilen im Betrieb und von 14.145 Meilen Länge der Nebengeleise. Das Investitionskapital betrug im genannten Jahre 1.394.248.652 Pfund Sterling. Die Einnahmen stellen sich auf 50.975.343 Pfund Sterling für den Personentransport, auf 61.202.831 Pfund Sterling für den Gütertransport, auf 9.370.749 Pfund Sterling für Diverfes oder auf zusammen 121.548.923 Pfund Sterling. Die Betriebskosten betragen 76.609.194 Pfund Sterling, so daß ein Reingewinn von 44.939.729 Pfund Sterling verbleibt. Die Zahl der beförderten Personen belief sich auf 33.363.225 in der ersten Wagenklasse, auf 36.697.000 in der zweiten und auf 1.189.420.490 in der dritten Wagenklasse. In der letzten Zahl sind eingeschlossen 715.598 Personen mit Arbeiterwochenkarten. Die Einnahmen betragen für die erste Wagenklasse 4.828.000 Pfund Sterling, für die zweite 3.840.000 Pfund Sterling und für die dritte 33.434.000 Pfund Sterling. Es ist daraus ersichtlich, daß in England gleich wie bei uns der Nettogewinn hauptsächlich aus der „Armenleutenklasse“, der dritten Wagenklasse, resultiert. Schließlich ist noch zu erwähnen, daß das rollende Material aus 22.514 Lokomotiven, 52.778 Personenwagen, 743.995 Güterwagen bestand, was mit dem in Dienste der Gesellschaften befindlichen Waggons eine Gesamtsumme von 837.549 ergibt.

Der Papst über den Streik. Die ultramontane „Trierische Landeszeitung“ erinnert an eine Ansprache, die Papst Pius X. an einen Pilgerzug aus der Diözese Parma hielt. Der Papst wies hin auf den großen Landarbeiterausstand, der im vergangenen Sommer in der Gegend von Parma stattfand. Er begann seine Ansprache mit den Worten: „Ich wünsche, daß heute meine Stimme in allen Teilen Eurer Diözese gehört und daß sie von allen Euren Brüdern verstanden werde.“ Dann erwähnte er die Pilger, an das Evangelium zu glauben und jedem zu mißtrauen, der etwas Gegenteiliges lehre.

„Seid sicher, daß, wenn der falsche Lehrer auch materielle Vorteile anbietet und auch schmeichelnde Erfolge hoffen läßt, er Euch schließlich doch mit leeren Händen stehen läßt und Unheil und Zwietracht in Eurer Familien und Euer Land bringt, Verwirrung in die gesellschaftliche Ordnung bis zu den schlimmsten Ausschreitungen, ja zum Blutvergießen; inzwischen wird er versuchen, Euch Euren Glauben abwendig zu machen, indem er Euch vom Empfang der Sakramente und von den religiösen Lehren, die er übergläubig nennt, abhält. Die Gläubigen mögen vielmehr sich an das Wort ihrer Priester halten, welche den Reichen wie den Armen gleichmäßig ihre Pflichten einschärfen und so am besten den sozialen Frieden vermitteln. Anders aber Eure Feinde, welche die Streiks predigen, die Unstände, welche Reiche und Arme schädigen, welche den Haß in die Gesellschaft säen, welche die blühendsten Gegenden verwüsten.“

Den christlichen Gewerkschaften muß diese Äußerung des „Unfehlbaren“ sehr unbequem werden.

Ein kirchliches Blatt über die kirchlichen „Arbeiterführer“. Das wissenschaftliche Organ der kirchlichen Partei Deutschlands, die „Historisch-politischen Blätter“, knüpft in einem vor einigen Wochen erschienenen Artikel an die Vorgänge bei einigen Nachwahlen in bombastischeren Zentrumswahlkreisen, wo katholische Arbeiter gewagt hatten, gegen die feudalen Kandidaten ihrer Partei schächtern und erfolglos zu opponieren. Es wird gesagt, der Massenstandpunkt dürfe nicht vorherrschend sein in einer Partei, die für alle Berufsstände ihr Bestes getau habe, für die Arbeiter nicht zuletzt. Die Arbeiter im allgemeinen wüßten das auch, und aus ihrer Gesamtheit heraus komme der Gedanke an derartige Neutereien auch nicht; so etwas gehe durchwegs von einem kleinen Kreise aus, in dem sich häufig genug der Kandidat meist ein Beamter der Arbeiterschaft, selber befindet. Dann heißt es:

Nicht immer ist es pure Streberei, die diese Leute veranlaßt, sich vorzudrängen, sie sind meistens davon überzeugt, daß gerade sie der Partei notwendig sind, um den nötigen Schwung in die Sache zu bringen. Es sind in Berufsfragen häufiger beschlagene, im übrigen aber noch unfertige Elemente, die noch ebensovienig zum Politiker wie zum Arbeiterführer, wie sie sich gerne nennen hören, reif sind. Wirkliche Arbeiterführer haben wir erst wenige. Dazu gehört doch sehr viel mehr als einige agitatorische Bereitschaft und eine gewisse Unentwegtheit in Vertretung von Standesforderungen. Es gehört darum in erster Linie eine ernsthafte erzieherische Arbeit an sich selber, ein Eindringen in die Erkenntnis der Dinge und ihrer Zusammenhänge.“

Unter der Führung solcher Männer, führt der Artikel des kirchlichen Blattes weiter aus, würden bewußte Disziplinlosigkeiten der Arbeiter gegen eine so „verdiente“ Partei wie das Zentrum nicht vorkommen. Aber gegenwärtig sei man noch nicht so weit:

„Manche, die sich „Führer“ nennen, „führen“ nur in der Agitation, in der agitatorischen Standesvertretung, sie beherrschen die Massen moralisch keineswegs ganz. Oft genug unterlassen sie es sogar, Mißverständnisse über die Haltung der Partei auszuräumen; sie lassen die Unzufriedenheit um sich greifen, um durch den Hinweis auf die bestehende Unzufriedenheit sich selbst mehr Einfluß auf die Partei zu sichern.“

Der Artikel warnt dann die „unfertigen Leute“, sich „maßlos selbst zu überschätzen“, und sich bedeutend größeren Geistes als ebenbürtig an die Seite zu stellen.“ Es sei eine bekannte Tatsache, daß ein „Sekretär“ von einigen zwanzig Jahren „viel präventiver“ auftrete als der abgeklärte Führer von vierzig oder fünfzig Jahren. Die „jungen Leute“ müßten erzogen werden, man könne ihnen nicht ihre Erziehung ganz selbst überlassen, sonst hätten sie zuviel verdorben, ehe die nötige Reife eintrete.

Nun, die führenden Geister der Kirikalen müssen ja ihre „Arbeiter“ kennen! Man hat es nun schwarz auf weiß aus gewiß verlässlicher Quelle, daß die „christlichen Arbeiterführer“ annähernde Dummköpfe und Streber sind. Wie muß dann erst die Geistesverfassung der unglücklichen „christlichen“ Arbeiter sein, die sich von den annähernden Dummköpfen und Strebern leiten lassen!

Aus der Schweiz. Die schweizerischen Depeschenträger hielten ihre Jahresversammlung in Winterthur ab. Sie war von 31 Delegierten besucht. Als Borort wurde Basel bestätigt; die nächste Versammlung soll in Bern stattfinden. An die Oberbehörden soll eine Eingabe gemacht werden, worin die Versicherung der radfahrenden Depeschenträger gegen Unfälle verlangt wird und der Hoffnung Ausdruck gegeben werden soll, daß dem Begehren in der Befolgsfrage um Gleichstellung mit den Briefträgern entsprochen werde. — Das Werkstätten- und Depotwerkstättenpersonal der Rhätischen Bahnen (Linie Chur-Engadiner-Davos) ist in eine Lohnbewegung eingetreten. Nach einem Referat von Generalsekretär Weber (St. Gallen) wurde beschlossen, für das Werkstättenpersonal den Neunstundentag und für das Werkstätten- und Depotpersonal eine Lohnerhöhung zu verlangen. — Der Verband der Bahnhof- und Stationsvorstände hat in seiner Jahresversammlung nebst den geschäftlichen Traktanden allerlei Dienstfragen behandelt. Der Vorstand wurde beauftragt, den Versuch zu machen, in diversen dienstlichen Fragen eine den Bedürfnissen des Dienstes besser entsprechende Interpretation herbeizuführen. — Der Verein des schweizerischen Weichen- und Bahnwärterpersonals tagte in Neuenburg. Es wurde Stellung genommen zum Befolgsgebot und Protest erhoben gegen die eingeleitete Sparmaßnahme der Bundesbahnen, die die Reduktion der Bahnwärterposten und Verlängerung der Streckengänge zur Folge habe. In der Frage des Anschlusses an den Gewerkschaftsbund nahm die Versammlung eine ablehnende Haltung ein. — Der Verein schweizerischer Bahnhofspostiere hielt seine Generalversammlung in Bern ab. Sie nahm ebenfalls Stellung zum Befolgsgebot und gab die besonderen Wünsche dieser Kategorie Bundesbahner kund. Ferner wurde der Vorstand beauftragt, Schritte zu tun, daß die vakanten Stellen veröffentlicht werden und eine einheitliche Regelung der Tringeldverteilung statfinde. — Der Verein schweizerischer Eisenbahn- und Dampfschiffangestellten tagte in Korbach. Es waren 156 Delegierte erschienen. Es wurde eine Resolution gefaßt, in welcher gegen die Verschiebung des Befolgsgebotes Stellung genommen und die Erwartung ausgesprochen wird, daß der Verwaltungsrat der Bundesbahnen und die eidgenössischen Räte den Postulaten des Personals Rechnung tragen werden. An der Einrichtung der Sterbefälle wurden einige Änderungen beschlossen.

Ein Sieg der Heizer bei der Georgia-Eisenbahn in Nordamerika. Nach einwöchentlicher Dauer wurde der Ausstand der weißen Heizer der Georgia-Eisenbahn beigelegt. Der Streik endigte mit einem Siege des Personals, die Bahngesellschaft hat in fast allen Punkten nachgegeben. Das kam um so überraschender, als Scott, der Generaldirektor der Eisenbahn, sich bisher hartnäckig geweigert hatte, die bestehenden Differenzen einem Schiedsgericht zu unterbreiten oder irgendwelche Zugeständnisse zu machen. Jedenfalls machte die Haltung des Publikums, das ganz offen die Partei der Streitenden ergriff, auf die Bahngesellschaft einen großen Eindruck und bestimmte sie zu einem guten Teil zum Nachgeben. Die Georgia-Bahn verpflichtete sich zur Wiedereinstellung der entlassenen weißen Heizer, an deren Stelle Neger beschäftigt wurden; sie ordnet die weißen Heizer den Schwarzen über und unterbreitet die übrigen Streitfragen nach den Bestimmungen des Erbmanngesetzes der Schiedsbehörde. Man nimmt an, daß die Georgia-Eisenbahn alle als Heizer bei ihr angestellten Neger entläßt.

Aus dem Gerichtssaal.

Verantwortlichkeit des Eisenbahners. Der Lokomotivführer St. und der Heizer V. der Dux-Bodenbacher Bahn sind von der Staatsanwaltschaft wegen der im § 432 St.-G. vorgesehenen Uebertretung gegen die körperliche Sicherheit unter Anklage gestellt worden. Dieselben hatten am 5. Jänner 1909 den Zug 1071 nach Dögg gebracht. Dort mußten sie sofort mit aller Hast verschleppen. Kaum waren sie noch mit dieser Arbeit fertig, wurde ihnen sofort der Befehl erteilt, den Zug 1062 von Dögg nach Kosten nachzuschleppen. Bei Kilometer 428, wo der Nachschub entfällt, wollten sie nach Dögg zurückkehren. Beim Wächterposten Nr. 33 wurden sie aufgehalten und nach Kosten dirigiert. Auf dem Geleise stand nämlich der nach dem Zug Nr. 1062 von Dögg ausgefahrne Personenzug Nr. 1014, welcher bei der Haltestelle Haan aufgehalten worden war. Es wird den Angeklagten nun zur Last gelegt, daß sie, statt dem Zuge 1062 nach Kosten zu folgen und dort abzuwarten, bis der nachfahrende Personenzug Kosten passiert hat, letzterem Zuge entgegengefahren und dadurch Leben und Sicherheit der Reisenden des Zuges 1014 gefährdet haben. Es fanden mehrere Verhandlungen bei dem Bezirksgerichte Leptitz statt. Der Verteidiger der Angeklagten Dr. Hübsch aus Auffsig legte dar, daß das den Beschuldigten abgenommene Schuldbekenntnis im eisenbahnamtlichen Verfahren bedeutungslos sei; daß laut vorgelegter Instruktion der Heizer zur Klage nicht passiv legitimiert sei, weil ihn Fahrordnung und Zugexpedition nichts kümmern und die Heizer bei der Staatsbahn mit Fahrordnungen gar nicht beauftragt werden, der Heizer vollst. mit der Wartung seiner Lokomotive beschäftigt sei; daß der Lokomotivführer straflos sei, weil ein objektiver Tatbestand überhaupt nicht vorliege; der Personenzug Nr. 1014 sei dreifach derart gedeckt gewesen, daß es ganz unmöglich war, daß irgend ein Zusammenstoß der rückfahrenden Lokomotive mit diesem Zuge hätte stattfinden können; Zug 1014 müsse auf dem Wächterposten Nr. 34, auf dem Meldeposten Nr. 11, die Lokomotive auf dem Meldeposten Nr. 10, beziehungsweise auf dem Wächterposten Nr. 33 unter allen Umständen auf eine Entfernung von mindestens 1200 Meter aufgehalten werden;

dem Lokomotivführer sei bei der Abfahrt in Dögg kein Stundenpaß eingehändigt worden; es sei ihm entgegen der Instruktion auch nicht mündlich mitgeteilt worden, daß der Zug 1014 dem Nachschub 1062 nachfolge; diese Verpflichtung wäre laut Instruktion dem Zugexpedienten obgelegen; laut vorliegendem Fahrheft II pflegen fast alle Nachschublokomotiven auf der Strecke Dögg-Kosten beim Kilometer 428 umzukehren; die Angeklagten seien diese Tour erst das drittmal gefahren und seien auf allen diesen Fahrten bei 428 umgekehrt, so daß sie also auch bei der fraglichen Fahrt das annehmen mußten, um so mehr als ihnen von keiner Seite eine andere Weisung erteilt worden ist; die Angeklagten hätten auch vor Abfahrt des Zuges keine Erkundigung einholen können, weil entgegen der bestehenden Bestimmungen ihnen nach dem Verschub in Dögg und der Abfahrt nach Kosten zu dieser Nachfrage nicht genügende Zeit gelassen worden ist. Mehrfache Beweisangebote durch Anfragen bei der Staatsbahndirektion Prag fanden gar keine Erledigung, indem diese Direktion auf die gerichtlichen Anfragen überhaupt keine Antwort gab. Der schließlich über Antrag des Verteidigers einvernommene diensthabende Beamte mußte im großen und ganzen die Ausführungen des Verteidigers als richtig bestätigen und ging der Strafrichter Dr. Bahobnik entsprechend dem Antrage des Verteidigers Dr. Hübsch bei der Schlußverhandlung am 12. Juni 1909 gegen beide Angeklagten mit einem Freispruch vor.

Ein kassiertes Urteil. Die Durchführung einer neuen Verhandlung vom Kassationsgerichtshof angeordnet. Am 22. Jänner 1908 fand in Regamshly (f. l. Nordbahn) in Zusammenstoß zwischen der Maschine Nr. 948 vom Zuge 925, welche vom Lokomotivführer Johann Ziat geföhrt wurde und einem Fleischwagen, wodurch zahlreiche schwere Verletzungen von Personen herbeigeföhrt wurden. Die vom Führer Ziat geföhrt Lokomotive fuhr, wie mehrere Zeugen angegeben haben, äußerst langsam an und weil Ziat fürchtete, dennoch etwas unanfehr anzufahren, reverteerte er, wobei der Hebel, da die Maschine alt und ohne Feder war, übersprang, was einen kräftigen Rückstoß zur Folge hatte, und die Maschine an den Fleischwagen angeprallt ist. Dieser Anprall hatte, wie schon erwähnt, mehrere Verletzungen zur Folge.

Zufolge eines bei der f. l. Generalinspektion eingeholten Gutachtens, welches besagte, daß Lokomotivführer Ziat hierbei instruktionswidrig vorgegangen sei, wurde derselbe wegen Vergehens nach § 337 St.-G. in Anklagezustand versetzt und nach wiederholten Vertagungen und Erhebungen mit Urteil des Kreisgerichtes Dimäz vom 6. März 1909 zu strengem Arrest in der Dauer von zehn Tagen verurteilt!

Das Urteil stützte sich hierbei auf das Gutachten der f. l. Generalinspektion sowie eines von Amts wegen beigezogenen Experten. (Schade, daß der Name dieses „Fachmannes“ nicht bekannt gegeben wurde. Die Red.) Gerade dieser „Fachmann“ beschuldigte den Lokomotivführer, daß das ganze Anfehren unvorsichtig und instruktionswidrig war, weil Ziat es unterlassen hatte, das Fehlen der Feder im Reparaturbuch einzutragen, daß die Betätigung des Reverteerhebels geradezu gefährlich war und der Führer bestimmt in übergroßer Geschwindigkeit anfuhr und hierdurch den Anprall verursachte.

Nachdem das Gericht sämtliche Anträge des Verteidigers Dr. Ambros abgelehnt, ergriff derselbe die Beschwerde an den Kassationshof, welcher auch der Beschwerde stattgab und die Durchführung der von Dr. Ambros beantragten Beweisanordnungen und zugleich das Gutachten als unvollständig, mangelhaft und in sich widersprechend erklärte.

Bei der neuen, am 15. Juni fortgesetzten Hauptverhandlung, zu welcher ein zweiter Sachverständiger, der Inspektor, Herr Franz Esner, beigezogen wurde, hat sich die Sachlage vollständig geändert.

Die Experten erklärten übereinstimmend, daß die Manipulation, die Ziat an dem kritischen Tage durchführte, vollkommen korrekt, ja sogar mit besonderer Vorsicht vorgenommen wurden, daß den Lokomotivführer auch nicht das geringste Verschulden treffe, daß an den Maschinen dieser Type nie eine Feder bestanden hatte (o, diese Fachmänner! Die Red.), daß der wahre Grund des Zusammenstoßes nicht in der Handlungsweise des Angeklagten, sondern in der ihm unbekanntem Ubellung des Fleischwagens zu suchen sei, durch welche eine, wenn auch unerhebliche Vorwärtsbewegung desselben an die Maschine erfolgt sein mochte. Zufolge dieses Gutachtens wurde der Angeklagte nach einer fast sechs Stunden dauernden Hauptverhandlung freigesprochen.

Also wegen eines Gutachtens einiger hochgelehrten „Fachmänner“, die ihr Gutachten wahrscheinlich nur par Distance, ohne sich von den Tatsachen an Ort und Stelle überzeugt zu haben, abgaben, muß ein Mensch die Pein der Ungewißheit und des Verurteiltseins über sich ergehen lassen. Wahrscheinlich, diese Fachmänner haben sich die greulichste Blamage, die die zweite Verhandlung, bei der praktische Fachmänner ihr Urteil abgegeben haben, ehrlich verdient. Daß dieser Freispruch in Eisenbahnerkreisen eine allgemeine Befriedigung erregt, ist wohl begründet, denn die Gründe der Verurteilung mußten jeden praktischen Eisenbahner in starke Zweifel versetzt haben.

Karambole in Günsendorf. Am 12. Dezember v. J., nachts halb 3 Uhr wurde in der Station Günsendorf die Verschiebung mehrerer Waggons vom 4. auf das 12. Geleise vorgenommen. Der Verschlepper August Strelsky erhielt vom Verschlepper Artbauer den Auftrag, die notwendigen fünf Wechsel auf das Geleise 12 umzustellen. Nachdem er vier Wechsel umgestellt hatte, ging er an dem fünften Wechsel vor, gab dem Verschlepper das Zeichen zum Rollen eines Waggons und vergaß die Umstellung des Wechsels Nr. 12. Daher rollte der Wagon mit ziemlicher Geschwindigkeit auf das 6. Geleise und stieß dort mit einer Lokomotive zusammen. Auf dem Tender dieser Lokomotive arbeitete der Heizer Kosel, welcher behauptete, daß er infolge des Zusammenstoßes herabgefallen war und eine schwere Verletzung der rechten Schulter erlitten habe. Die Arbeitskollegen Strelskys, die Verschlepper Vock und Gunkam behaupteten, daß sie das Abstürzen des Heizers vom Tender nicht wahrnahmen. Der Lokomotivführer Herdin, welcher bald darauf die Fahrt mit dem Heizer fortsetzte, gab jedoch an, daß der Heizer ihm sofort erzählt habe, daß er vom Tender abgestürzt sei. Die sachverständigen Ärzte konstatierten eine schwere Erkrankung der Schulter und des rechten Armes des Heizers.

Wegen dieses Voralles war August Strelsky, verteidigt von Dr. Leopold Klag aus Wien, vor dem Kreisgericht Korneuburg wegen Vergehens gegen die Sicherheit des Lebens gemäß § 337 St.-G. angeklagt und wurde bei der am 7. April 1909 stattgehabten Hauptverhandlung zu einer Woche strengen Arrest verurteilt.

Gegen dieses Urteil erhob der Verteidiger die Nichtigkeitsbeschwerde, weil Bedenken gegen die Richtigkeit der Aussagen des Heizers Kosel vorzuliegen schienen, und insbesondere weil nach dem Wortlaut der Instruktion für die Verschiebung nur der Verschlepper verantwortlich sei. Der Oberste Gerichtshof gab der Nichtigkeitsbeschwerde des Verteidigers Folge und ordnete die Zurückverweisung der Sache an das Kreisgericht Korneuburg zur neuerlichen Verhandlung und Entscheidung an.

Bei der am 19. Juni 1909 stattgehabten Hauptverhandlung wurden sämtliche Zeugen neuerlich vernommen. Die sachverständigen Ärzte erklärten, daß die schwere Verletzung des Heizers Kosel unverändert fortbestehe. Strelsky blieb bei seiner früheren Verantwortung und fügte noch bei, daß er gerade, als er den Wechsel 12 umstellen sollte, in der Nähe befindliche Schneeschauer wegen eines anfahrenden Waggons warnen mußte.

Gegenüber den Ausführungen des Staatsanwaltes Dr. Soos führte der Verteidiger Dr. Klag aus, daß die Bedenken gegen das erste Urteil hauptsächlich in der Richtung be-

siehen, daß die Verantwortung nicht den Angeklagten, sondern nach der Instruktion den Verschuldeten treffe, der allerdings nicht angeklagt sei. Die Instruktion nehme darauf Rücksicht, daß die Verschuldung bei ihren aufreißenden Dienst nicht für jede kleine Vergeßlichkeit zur Verantwortung gezogen werden sollen. Ueberdies verwies der Verteidiger darauf, daß der Angeklagte in der fraglichen Nacht bereits acht Dienststunden vor sich hatte, sehr übermüdet war und daß seine Aufmerksamkeit durch die arbeitenden Schneeschaufler überdies abgelenkt wurde.

Nach längerer Beratung fällt das Kreisgericht Korneuburg unter Vorsitz des Landesgerichtsrates Plattke das Urteil, wonach der Angeklagte freigesprochen wurde.

Der Staatsanwalt verzichtete auf jedes weitere Rechtsmittel.

Streiflichter.

Arbeit für Herrn Kroh. Der Herr Abgeordnete und deutschnationale „Eisenbahnervertreter“ Kroh ist bekanntlich wohlbestallter und auf sechs Jahre beurlaubter Direktorstellvertreter der Salzammergutlokalbahnen. Vielleicht gewinnt von dieser in Gesichtspunkt aus das folgende Schreiben einer Eisenbahnerfrau aus Salzburg um so mehr Interesse. Die betreffende Leserin schreibt uns: „Sehr geehrte Redaktion! Als eifrige Leserin Ihres Blattes, „Der Eisenbahner“, in welchem man oftmals über die schlechte Behandlung des Bahnpersonals von Seiten seiner Vorgesetzten lesen kann, bitte ich Sie, folgendem in Ihrem geschätzten Blatte Raum zu geben: Ich habe so viel schon von Humanität und dergleichen reden gehört, habe mir aber nie einen rechten Begriff davon machen können, bis mich gestern der Zufall in das neue Aufnahmgebäude der Fischerbahn führte und mich mit der Humanität bekannt machte. Die Behandlung, welche die Bediensteten der Fischer Bahn oder Salzammergutlokalbahn in Salzburg von Seiten ihres Betriebsdirektors zu erleiden haben, spottet jeder Beschreibung. Über eine Szene, wie sie sich gestern vor den Augen des Publikums abspielte, dürfte doch weite Kreise interessieren. Der Zugführer, der zugleich auch Verschleier ist, wurde abgezankelt, ärger als wie ein Schulbulle. „Hörbe, Bagage, Gefinde, Lumpen u. s. w.“, das sind die Ausdrücke, wie sie einer oder der andere vom Personal täglich zu hören bekommt. Unwillkürlich mußte ich mir denken, ob der Mann sich das verdient und ob der Herr Direktor nie bedenkt, daß das Personal wohl hundertmal des Jahres sein Leben aufs Spiel setzt und in welchem Interesse? Glaubt der Herr Direktor, daß diese Behandlung in dem Personal die Liebe zum Dienst fördert und der Sicherheit des Verkehrs dienlich ist? Ich, als einfache, ungebildete Frau, glaube das nicht. Und dann, Herr Direktor, noch eins: Die Bauern und einfachen Leute zahlen Ihren vollen Fahrpreis, wollen dafür auch die entsprechenden Plätze. Warum sollen nur die Besseren, mit Freikarten nach ihrer Anweisung, die guten Plätze haben?“ Vielleicht also hat Herr Kroh, der doch bei der Salzammergutbahn seiner hohen Stellung entsprechend, auch ein Wortchen zu sagen haben muß, die Fremdblickheit, einseitigen seine Eisenbahnerrettung im engeren Wirkungskreise zu betreiben.

Eine Knabenhorterkonkurrenz mit dem Material der Eisenbahner wollte der Kaiserliche Rat des Bahnbetriebsamtes Wien II anlässlich der Fronleichnamspostion im IX. Bezirk veranstalten, die zwar jämmerlich mißglückte, die aber den Vandalismusgeist nachweist, der sogar über die Ruhe- und Erholungszeit der vom angestrengten Dienst heimgekehrten Eisenbahner rücksichtslos verfügen will. Wir wollen hier nicht erörtern, daß ein Kommandieren zu einem religiösen Schaugepränge in „tadelloser Adjutierung“ nicht imstande ist, einer Sache Vorschub zu leisten, die heutzutage bereits zu einer Privatsache geworden ist; wir wollen auch nicht untersuchen, ob der Kaiserliche Rat bloß einer Laune oder einem unbezähmbaren Bedürfnis zum Kommandieren unterlag oder ob er schließlich fremden Einflüssen sein geneigtes Ohr lieh. Was aber hier gesagt werden muß, ist, daß den Eisenbahnern von Wien II der Dienst weit wichtiger ist als das pharisäische, triecherische Treiben einiger Gläubigkeitsmacher, die sich durch ihr Klingelbeutelium eine außerordentliche Qualifikation ergattern wollen. Sie protestieren auf das entschiedenste, daß ihnen die Zeit, die ihnen zum Ausruhen vom schweren Dienste und zur Stärkung ihrer Kräfte zur neuen Dienstleistung gegönnt wird, auf diese Weise geraubt werden soll. Für solche Sachen erachten sie die Veteranenvereine und Knabenhorte als genügend. Für sie ist die heutige Zeit eine Zeit des Kampfes um das tägliche Brot und deshalb von ganz anderer Bedeutung. Sie hatten auch von ihrem Kaiserlichen Rat etwas anderes erwartet, als er die Leitung übernahm, denn es ging ihm ein guter Ruf voraus. Aber statt dem Interesse für die bedrückte Lage seiner Untertanen und der Umschau, wie sie abzuändern, zu bessern sei, erklümmte er nur mit Mühe und Not einen Maulwurfsbügel, um mit der Miene eines kleinen Marschalls die Bediensteten zur zöllnerhaften Frömmigkeit zu kommandieren!

Zur Wohnungsfrage bei den k. k. Staatsbahnen wird uns geschrieben: Die Staatsbahnbediensteten von Wiesel und Oberleutensdorf suchten im Jahre 1908 beim k. k. Eisenbahnministerium in Wien an, es mögen aus den Kasernenbeständen des Provisionsfonds Gelder zur Erbauung von Wohnhäusern für das Personal bewilligt werden. Eine triftige Begründung erfuhr dieses Ansuchen durch die hier herrschende Wohnungsnot. Auf Umwegen brachte dann das Personal heraus, daß dem Ansuchen in der Form willfahrt werden sollte, daß eine Häuserkolonie neben dem Wiesel Bahnhof geplant war. Am 18. Mai d. J. nahmen nun die Eisenbahner in einer Versammlung hierzu Stellung und protestierten gegen diesen Plan. Am 8. Juni erschien daraufhin eine Kommission der Staatsbahndirektion in Prag, um in Oberleutensdorf Baugründe ausfindig zu machen. Als sie gefunden waren, wurde mit den Verkäufern unterhandelt und schließlich gingen zwei Herren auf das Bürgermeisterrat, um wegen der Baubewilligung Rücksprache zu nehmen. Da ereignete sich nun etwas höchst Sonderbares. Der Bürgermeister Klausniger erklärte, daß, als schon früher in dieser Sache zwei Bedienstete der Staatsbahn mit dem Stadtrat Braune sprachen, im Stadtrat beschlossen wurde, die Baubewilligung nicht zu erteilen, weil die Bediensteten am Bahnhof einen Konsumverein errichtet haben, die Stadt also von ihnen keinen Nutzen habe. Nach dieser komischen Begründung wurde der Herr Bürgermeister beleidigend und meinte, wenn sie nach zehn Jahren das Heimatsrecht erworben haben sie der Gemeinde Schaden bringen und schließlich länten nur immer mehr Tscheken her. Die Bediensteten mögen nur trachten, daß sie fortkommen. Auf die Ein-

wendung, daß im Lebensmittelmagazin eben nur Lebensmittel verkauft werden, Schneider, Schuster, Schnittwarenhändler, Gastwirte u. s. w. doch auch mit den Eisenbahnern Geschäfte machen, erwiderte der Herr Bürgermeister lachend, die seien nebensächlich! Also offenbar nur den Herren Göpfert und Braune zuliebe sollen die Eisenbahner von hier wegkommen, Schuster, Schneider und alle anderen Gewerbetreibenden sind nebensächlich. Merkt euch das, Gewerbetreibende! Antwortet darauf bei der nächsten Wahl, wenn euch die Herren von Klausniger wieder zur Hilfe aufrufen. Herr Klausniger meinte, die Baubewilligung würde erteilt, wenn die Versicherung gegeben würde, daß nur Deutsche in die Gebäude kommen. Das konnten die Herren nicht versprechen, weshalb Klausniger auf seinem ablehnenden Standpunkt verharrte: auch wenn die größte Wohnungsnot herrschen würde, sonst wird man die Tscheken nicht los, sagte das Oberhaupt der Stadt. — Man mag nun an diesem Argument finden, was immer man will, sicher ist, daß Herr Klausniger die von der Bahn drohende Tschekisierungsfahr schon früher hätte bemerken müssen, zu der Zeit, da Herr Brba Stationsvorstand war und während seiner dreizehnjährigen Dienstzeit nur Tscheken aufnahm. Hat er dreizehn Jahre geschlafen und von all dem nichts gesehen? Herr Klausniger mußte sich diesbezüglich wenigstens den Vorwurf gefallen lassen, daß er sehr spät aufgestanden ist. — In der in Frage stehenden Sache ist das Fazit aus der Haltung des Herrn Klausniger, daß die Personalkhäuser in Bettelgrün errichtet werden; wer davon den Schaden hat, das werden die Geschäftsleute nach kurzer Zeit selbst beurteilen können.

Ein pensionierter Oberkondukteur als — Tagelöhner. Am Franz Josefsbahnhof in Wien macht seit einigen Tagen um den Schindlohn von Kr. 2.50 ein pensionierter Oberkondukteur Tagelohndienste, und zwar von halb 7 Uhr früh bis 9 Uhr abends. Es ist dies der fassfam bekannte Oberkondukteur Heinrich Werner, ehemals Präsident des Verkehrsverbandes, der sich in dieser Stellung jedenfalls die christlichsoziale Einsicht zur Hebung der sozialen Lage der Eisenbahner erworben hat, um durch persönliches Beispiel voranzuleuchten.

Wir wissen wohl, daß sich bei den Staatsbahnen auch Inspektoren und sonstige „Ober-“ und höhere Beamte, wenn sie pensioniert sind, zu Tagelöhnern erniedrigen lassen, um das auf diese Weise den postlosen Arbeitern und Beamten geraubte Honorar zu verschwenden. Es war uns bis jetzt nicht möglich, dem Staat die Fürsorge abzurufen, in sorgfamer Fühlung dem fieberhaften Pulsschlag des Volkes in seiner Not nachzuspüren. Aber der Staat berücksichtigt nur die Begierden gewisser hoher Söldlinge, ob diese nun sich die Ministerpensionen erhöhen oder sich sonst reiche Geldquellen aufdecken und bereiten lassen — für die postlosen Armen hat er eben nichts!

Etwas anderes sollte es jedoch bei einem ganz gewöhnlichen pensionierten Oberkondukteur sein, der sich ja als Präsident des Verkehrsverbandes und als echter Christ einer demutsvollen Bescheidenheit und hingebendster Frömmigkeit befleißigt hat. Daß er sich plötzlich um die Günsti bewirbt, mit den Herren pensionierten Inspektoren u., auf die er sich beruft, auf die gleiche Stufe gestellt zu werden, ist uns unerfindlich. Oder sollte er tatsächlich bloß um das nackte Leben zu fristen — tagelöhnern? Wir gedachten, daß er als Präsident des Verkehrsverbandes bereits so viel Vorbesorge getroffen hat, daß er mit den Eisenbahnern der niederen Kategorien mit den geschaffenen erhöhten Pensionen das Auskommen finden sollte. Wenn nicht — was hat er dann seinerzeit auf diesem erhöhten Stuhl geleistet?

Von den Friedländer Bezirksbahnen. Seit langer Zeit hat man von den Friedländer Bezirksbahnen nichts mehr in der Presse gelesen und es dürften daher viele, die mit den dortigen Verhältnissen nicht betraut sind, der falschen Meinung sein, daß sich die Zustände auf dieser Bahn, die doch früher so oft einen Kritik unterzogen wurden, gebessert haben. Aber gerade das Gegenteil ist der Fall, denn noch nie sind die Zustände so standalös gewesen wie in der jetzigen Zeit. Die Sparwit auf dieser Bahn hat eine solche Höhe erreicht, daß es wirklich unsere Pflicht ist, an die Öffentlichkeit zu treten, denn die Zustände drängen zu einer Katastrophe. Bahnerhaltung und Verkehr weisen Zustände auf, die jeder Beschreibung spotten. Der Oberbau ist in total verlottertem Zustande; die Schwellen sind ganz verkauft und aufgesprungen, so daß man es wirklich ein Wagnis nennen muß, sich dieser Bahn als Passagier anzuvertrauen. Der Wagenpark ist zusammengehangen, die Maschinen kaputt gefahren und der Werkstättenleiter ist nicht imstande, mit den 2/3 Mann, die er bewilligt hat, die notwendigen Reparaturen durchzuführen. Dafür steht aber auch diese Bahn unter der beherrschten Leitung des Ingenieurs Otto Freuden. Dieser Herr ist geradezu eine Spezialität in Bezug auf Unkenntnis und Unfähigkeit im Eisenbahnwesen. Er soll früher Brückenbauingenieur gewesen sein, wo, weiß niemand. Aber bei der Friedländer Bezirksbahn hat er Karriere gemacht, das wird jeder zugeben müssen. Er hat zwar nur die Bahnerhaltung zugewiesen (er versteht auch da nicht das mindeste und es ist noch nicht gar so lange her, da wußte er noch nicht, daß die Schienen auf die Schwellen aufgenagelt sind), aber er diktiert den Betrieb und der Direktor läßt oder muß ihn gewähren lassen. Vor kurzer Zeit wurde die Friedländer Bezirksbahn von der k. k. Generalinspektion inspiziert. Obwohl sich die Schwellen mit Sand bestreut hatte, damit deren Schlechtigkeit niemand sehen sollte, wurde alles, wohin der Inspektor nur seinen Fuß setzte, beanschädigt und bemängelt. Ja sogar die k. k. Bezirkshauptmannschaft in Friedland hat seinerzeit schon einmal der Direktion den Auftrag gegeben, die in so großer Zahl vorhandenen schlechten Schwellen austauschen zu lassen! Angesichts solcher Tatsachen, die den Betrieb als äußerst gefährlich erkennen lassen, müssen wir fragen: Wie lange wird die k. k. Generalinspektion noch ruhig zuschauen und es bei der Beanspruchung belassen oder wird man bald andere Reformen ergreifen? Und wie können es jene Elemente, welche die Verantwortung zu tragen haben, vor ihrem Gewissen verantworten, den Sachen einen solchen Gang zu lassen? Und das alles nur wegen ein paar lumpiger Kronen, die man erpart, jedoch auf der anderen Seite doppelt hinausfliegen. Muß es denn auf den Friedländer Bezirksbahnen unter allen Umständen einmal Lote geben? An Drohungen daran hat es noch nicht gefehlt. Unfälle, Entgleisungen, entlaufene Wagen u. s. w. sind an der Tagesordnung. Daß es dabei bis jetzt immer glücklich abließ und es dabei keine Toten gab, ist wirklich nicht das Verdienst des Ingenieurs Freund, daran ist er ganz unschuldig. Wir verlangen endlich einmal Abhilfe dieser Schlamerei, die Menschenleben kosten kann. Aber auch auf einzelnen Stationen dieser Bahn gibt es Zustände, die verdienen, der Öffentlichkeit übergeben zu werden. So wird das Personal der Station Neuhof an der Tafelschicht vom dortigen Stationsvorstand Kraus auf eine Weise behandelt, daß es alle Ursache zur Klage hat. Ähnlich wie in einer Menagerie brüllt dieser gebildete Herr mit seinen Leuten herum und dabei Schimpfwörter gebrauchend. Das Schimpfen und Brüllen mag er wohl von seinem Busenfreund, dem Durchfallskanibalen Widner, gelernt haben. Das Personal wird zu allen möglichen Dienstmaßnahmen gezwungen. Vor kurzem

wurde es dem Weichenwächter, der seit Neujahr definitiv angestellt war, doch zu dumm und er erklärte, keine derartigen Arbeiten mehr zu machen. Herr Kirchhof war über diese Dienstverweigerung furchtbar wütend und meinte unter anderem: er werde sich von der Direktion schriftlich geben lassen, daß das Personal derartige Arbeiten machen muß, und wer es nicht mache, fliege sofort hinaus. Der Weichenwächter sah, daß sein Zustand unhaltbar geworden war, und reichte sofort die Kündigung ein. Auch die Magazinsarbeiter, die er dazu verwenden wollte, liefen davon. Und die Direktion sieht diesen Zuständen ruhig zu. Wie weit die Paschagelüste des Herrn Kirchhof gehen, beweist folgender unmitgeteilter Fall. Der Weichenwächter und zwei Magazinsarbeiter sollten für einen Unternehmer auf der Station Neuhof an der Tafelschicht Holz verladen. Als sie Herr Kirchhof erblickte, fürte er sofort, sie sollen gleich die Station verlassen, er will sie nicht mehr sehen. Auch soll er ihnen keine Wagen beigegeben haben. Diese Geschichte dürfte wohl für Herrn Kirchhof sehr unangenehm werden. Für diesmal wollen wir es genug sein lassen mit Herrn Kirchhof, so verlockend es auch wäre, auf andere Sachen einzugehen, zum Beispiel den Prozeß mit der Nichte des Assistenten Gerl. Sollte aber keine Wendung zum Besseren eintreten, werden wir wieder kommen. Auch dem Assistenten Krausneker raten wir, das Personal besser zu behandeln.

Wohnbewegung unter den Oberbauarbeitern der Südbahn. Vor einigen Tagen fand in der Arbeiterkammer in Rovereto eine von den Oberbauarbeitern der Südbahn von St. Michele bis zur Reichsgrenze (Aviso) massenhaft besuchte Versammlung statt, in welcher zu dem Memorandum Stellung genommen wurde, welches diese Arbeiterkategorie der Baudirektion der Südbahngesellschaft überreichte. In der Versammlung nahmen zwei Delegierte des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines teil, in welchem die überwiegende Mehrzahl der Oberbauarbeiter organisiert ist. Ein Delegierter erstattete den Bericht in italienischer Sprache. Der zweite entschuldigte sich, nicht italienisch zu können, und sprach deutsch. Genosse Dr. Picel übersetzte das Referat. Beide Reden wurden mit stürmischem Beifall aufgenommen.

Unser Parteisekretär von Rovereto erstattete dann einen Bericht über die Schritte, die er bei der Bahnerhaltungssektion Rovereto unternahm. Dort wurde versprochen, das Memorandum bei der Baudirektion in Wien mit Rücksicht auf die enorme Teuerung zu befürworten. Ferner berichtet Genosse Marchy, daß der Bahnerhaltungsvorstand ihn schon bei der ersten Unterredung aufmerksam gemacht habe, daß eine Antwort bis zu dem von den Oberbauarbeitern festgesetzten Zeitpunkt, welcher bereits abgelaufen ist, schwer zu erwarten sei. In der Tat wurde in einer zweiten Besprechung eine Verlängerung des Termins verlangt.

Trotzdem die Bewegung unter den Oberbauarbeitern, die Tagelöhne von höchstens Kr. 2.50 erhalten, schon ihren höchsten Punkt erreicht hat und diese Leute schon der Verzweiflung nahe sind, und trotzdem am Anfang der Versammlung sehr viele Stimmen die Einstellung der Verhandlungen und die Proklamation des Streiks verlangten, wurde nach reichlicher Ueberlegung einstimmig der Vorschlag des Vertreters des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines angenommen, bis zum 3. Juli auf die Antwort der Baudirektion zu warten.

Am 4. Juli wird dann eine weitere Versammlung der Oberbauarbeiter tagen, in welcher entweder über die günstige Erledigung der gerechten Forderungen berichtet oder die Proklamation des Streiks erfolgen wird.

Auch die Trientiner Magazinsarbeiter, die bis auf den letzten Mann organisiert sind, haben Forderungen gestellt, die ebenfalls bis 4. Juli beantwortet werden müssen.

Die Bevölkerung in Italienischtirol sympathisiert mit den Oberbau- und Magazinsarbeitern, weshalb die Südbahn schon gar nicht damit rechnen kann, dort Streikbrecher zu finden. Auch dafür ist gesorgt, daß sie keine kroatischen oder slowakischen Streikbrecher erhält. Unter solchen Umständen wird die Baudirektion der Gesellschaft am besten dienen, wenn sie die gewiß beschiedenen Forderungen der Arbeiter ohne lange Verhandlungen erfüllt. Auch wäre es an der Zeit, daß sich die Baudirektion der Oberbauarbeiter im Pusterz- und Eisacktal erinnern würde; bei den durch den Fremdenverkehr bedingten Teuerungsverhältnissen ist ein Auskommen mit dem heutigen Hungerlohn aber schon gänzlich ausgeschlossen. Will die Südbahn klug sein, dann wird sie die gerechten Forderungen erfüllen, denn im Kampf muß sie unterliegen.

Au die k. k. Staatsbahndirektion in Prag. Die Wächter der Station Döbriegerguthal und Bruch stellen an die k. k. Staatsbahndirektion in Prag das Ansuchen um Zulassung von Wasser, welches auch für die Station Obergeorgen- thal zugeführt wurde. Trotzdem müssen die beiden Wächter noch heute das Wasser aus der 800 bis 1000 Meter weiten Station holen, da der Aufzug von Seiten der Bahnerhaltungssektion Komotau nicht durchgeführt wurde.

In der Station Bruch ist die Salinität mit dem Wasser noch bedeutend ärger, da der dortige Stationsvorstand von dem wasserholenden Wächter die unentgeltliche Reinigung des Brun- nens und von der Frau des Wächters die unentgeltliche Reinigungsarbeiten (Haus- und Hofarbeiten) verlangt.

Ueberdies darf der Wächter für seinen Hausstand täglich nicht mehr wie drei Kannen Wasser holen und muß zum Zwecke der Kontrolle mit den Wasserkrannen durch zwei Kanäle gehen. Die betroffenen Wächter erlauben sich deshalb an die k. k. Staatsbahndirektion in Prag, die gerechte Bitte um baldige Ab- hilfe zu unterbreiten, um so mehr hoffen diese auf Erfüllung ihres Ansehens, da bereits und Bahnerhaltungssektion Komotau ein diesbezüglicher Auftrag vorliegt.

Korrespondenzen.

Saalfelden. In allen Domizilstationen des Zugbegleitungs- personals sind zum Verstärken der Zugspartien Reservezugs- begleiter vorgeesehen, die im gegebenen Falle immer bei der Hand sein müssen.

Wir finden diese in allen Domizilstationen in Form einer Tag- und einer Nachtfahrt. Für diesen Reservendienst im Domizil hüpfen sich die Reservezugsbegleiter laut Gebührensregulativ die geleisteten Reservestunden im Fahrgebührenbüchel eintragen und werden dieselben auch überall ansichtslos verrechnet, auch dann, wenn der betreffende Zugbegleiter zu keinem der ab- gehenden Züge beigegeben wurde.

In Saalfelden ist dies jedoch nicht der Fall, denn die Reservezugsbegleiter dürfen dort keine Reservestunden im Fahr- gebührenbüchel eintragen, weil dieselben vom diensthabenden Beamten nicht beschäftigt werden.

Die in Saalfelden stationierten Reservezugsbegleiter müssen auf Grund der Dienstbestimmung des Beamten zu jedem bei Tag oder Nacht abgehenden Zug in voller Dienstausrüstung er- scheinen, um als Verstärkung oder Ersatz wegfahren zu können. Wird so ein Mann oder mehrere nicht momentan benötigt, so können diese Leute wieder in ihre oft eine halbe Stunde und

noch mehr entfernten Wohnungen zurückkehren, um zum nächsten Zug, der vielleicht in zwei oder drei Stunden verkehrt, wiederum anzufahren.

Auf diese Weise müssen die geplagten Bediensteten bei Tag und bei Nacht zu den Zügen laufen, ohne einen Heller Entlohnung dafür zu erhalten.

Durch diese sinnlose Einrichtung ist es erklärlich, daß so mancher Referenzbegleiter oft wochenlang zu keiner ordentlichen Nachtruhe kommen kann, da er der Kommandierung durch den diensthabenden Beamten unbedingt Folge leisten muß. Der nehmen wir den Fall, es verkehrt ein Erforderniszug (was meistens vorkommt), so wird vom diensthabenden Beamten ein Referenzbegleiter beauftragt, die turnusmäßige Referenzzugspartei (9 Mann) zu verständigern.

Infolge der großen räumlichen Ausdehnung des Marktes Saalfelden liegen die Häuser zerstreut und in großer Entfernung vom Bahnhof, so daß zu dieser Verfrachtung, insbesondere bei Nacht oder bei Schneefürten, drei bis vier Stunden gebraucht werden, um jeden einzelnen Kondukteur verständigen zu können.

Da nun in Innsbruck, Salzburg, Bischofshofen u. s. w. überall für eine ständige Tag- und Nachterferve vorgesorgt ist und diesen Kollegen die geleisteten Referenzstunden bezahlt werden, so wäre es Pflicht unseres Stationsvorstandes Herrn Leichter, diese gerechte und notwendige Einführung auch in Saalfelden anzuordnen.

Wären hier wie in anderen Domizilstationen Reserven aufgestellt, so wird der diensthabende Beamte niemals Gefahr laufen, ungeschultes Personal (Wagenpuzer und dergleichen) als Verstärkung den Zügen beizustellen, oder erst kurz vor Abgang des Zuges aus allen Windrichtungen Personal herbeiholen zu lassen. Weiters wäre zu bemerken, daß in den Diensträumen der Güterzugspartien zwei Referenzetage eingestellt sind und sind jene Kondukteure, welche Referenz haben, verpflichtet, zu bestimmten Zeiten sich beim diensthabenden Beamten behufs Dienstkommandierung zu melden.

Diese Kondukteure werden nun auch zum Verstärken der Züge verwendet, trotzdem genügend Referenzbegleiter vorhanden sind.

Zu Ordnung wäre es, wenn die Referenzzugspartei nur dann verwendet wird, wenn Erforderniszüge verkehren. Die Kondukteure würden nur dankbar sein, wenn sie sich in den Referenzetagen einmal ein bisschen ausruhen könnten.

Ein weiterer Uebelstand ist die Kaserne in St. Johann in Tirol; obwohl dieselbe seit einem halben Jahre besteht, ist dort weder Tisch noch Stuhl, noch die entsprechende Anzahl von Betten vorhanden.

Da nun durch diese stiefmütterliche Behandlung die Referenzbegleiter in ihrem Einkommen arg geschädigt werden, andererseits durch immer neue Verproviantierung von Lebensmitteln zu den vorausgesetzlichen Dienstreisen eine größere Geldausgabe erforderlich ist, so stellen die Betroffenen an die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck die Anfrage, ob ihr diese mißlichen Dienstverhältnisse in der Station Saalfelden bekannt sind und bitten um Abstellung in der Behandlung und Bezahlung mit den übrigen Domizilstationen. Gleichzeitig werden die Personal-Kommissionenmitglieder und Arbeitertauschämte aufgefordert, diese Zustände an kompetenter Stelle zu besprechen.

Prag. (Aus Zugsbegleiterkreisen) wird uns geschrieben: Die Zustände, die bei uns hier herrschen, sinken zum Himmel. Rangseinteilung, gerechte Turnusse scheinen zu mindestens für Manipulanten nicht da zu sein. Wie käme es sonst, daß merkwürdigerweise gerade nur im Prager Bezirk zwei Arten von Manipulationsturnusse gibt. Ein Personenzugsturnus, in dem auffallenderweise meist Nationale eingeteilt werden, und einen Lastzugsturnus, in dem die nicht in dieses Horn blasenden, aber dafür älteren Kondukteure — wie es scheint, zeit ihres Lebens eingeteilt, — schufteten müssen.

Wenn in anderen Direktionsbezirken, beispielsweise im Wiener Bezirk, wo doch der komplizierteste Dienst herrscht, ein gemeinsamer Dienst für Manipulanten möglich ist und sich sehr gut bewährt, warum kann dies in Prag nicht geschehen? Oder will man wirklich entgegen den strikten Bestimmungen des k. k. Eisenbahnministeriums gerade nur die Liebhaber auf gute und leichte Posten stellen?

Wie käme es sonst, daß bei Ausschreibung eines Güterzugsführersposten, schnell ein ewiger Revisionskondukteur als Manipulant avanciert und dann sofort als Güterzugsführer eingeteilt wird, während die Manipulanten wortlos übergegangen werden? Winge es hier nach einem Range so müßte vom Güterzugskondukteur aufwärts rangsgemäß die Einteilung erfolgen und könnten derartige Gemeinheiten nicht vorkommen. Wenn aber unter den Augen der Staatsbahndirektion solche Vorkommnisse auf der Tagesordnung sind, kann man sich vorstellen, welche Ordnung überhaupt dort herrscht.

Genau unvernünftig ist, daß man bis heute Züge, bei denen erfahrungsgemäß die Arbeit in einer Stunde vor der Abfahrt nicht gemacht werden kann, noch immer nicht mit zwei bis drei Stunden honoriert, obwohl jeder Eisenbahner erklären muß, daß bei solchen Zügen — hauptsächlich Transitzügen — eine Stunde Vorbereitung geradezu lächerlich erscheint. Wenn außerdem noch Menge gearbeitet wird, nach 11 Stunden 31 Minuten Dienst, sich nur 2 Stunden 27 Minuten Dienst schreiben darf, weil man das Malheur hatte, Strecken mit Lastzügen Regie fahren zu müssen, und zwar von Mähle bis Stranice 26 Kilometer Regie, Stranice bis Carcan 14 Kilometer Dienst, Carcan bis Stupice 41 Kilometer Regie, Stupice bis Tabor 21 Kilometer Dienst, Tabor bis Wessely 26 Kilometer Regie, so muß hier mit aller Schärfe bemerkt werden, daß derartige Berechnungen nur im Prager Bezirk möglich erscheinen und damit die dortige Direktion durchaus nicht Anspruch hat, human genannt zu werden. Die einschlägigen Bestimmungen lauten auch nicht so, daß ein Zugsbegleiter im Stundenbündel Regie bei Lastzügen als außer Dienst einzutragen hat, im Gegenteil, diese Zeit gehört ihm im Dienst.

Wenn nun die Wünsche des beteiligten Personals hier veröffentlicht werden müßten, so ist daran nur die starre Haltung der Prager Direktion schuld, die trotz Vorprache auch beim Eisenbahnministerium tut was sie will und nicht nur die Wünsche des Personals, sondern auch die Befehle des Ministeriums ignoriert, was bei der Befragung der Zugsführerposten als erwiesen angenommen werden muß.

Was will nun das Personal? Einen Generalturnus für alle Manipulationszüge, gleichviel welchen Rang sie haben, Bezahlung jener Regiefahrten nach den Normen des Dienstes, die die Zugsbegleiter bei Lastzügen verbummeln müssen, Einhaltung des Rangstatus und endlich die Erhöhung der Vorbereitungszeit bei solchen Zügen, bei denen nie mit der vorgeschriebenen Zeit das Auslangen gefunden werden kann. Forderungen, die in anderen Direktionsbezirken längst im Sinne der Ministerialverordnungen geregelt erscheinen, Wünsche, die durchaus gerecht und billig sind, die erfüllt werden könnten, wenn eine Staatsbahndirektion den Befehlen ihrer vorgesetzten Behörde, dem Eisenbahnministerium Folge leisten müßte. So aber scheint es, als ob sich die oftgenannte Direktion einen blauen Teufel um höhere Paraphrasen kümmere, es scheint aber auch, als wenn das Eisenbahnministerium nicht besonderen Wert auf die Durchführung von Befehlen legen würde, wenn es sich um die Staatsbahndirektion handelt.

Mit dieser regellosen und daher schlechten Wirtschaft muß aufgeräumt werden; es muß auch in diesem Bezirk Ordnung gemacht werden und wir rechnen bestimmt damit, daß die hier ausgebrachten Wünsche vom Eisenbahnministerium nicht nur untersucht, sondern auch befriedigt werden.

Saalfelden. Die Bediensteten der Station Saalfelden haben bereits vor einem halben Jahre die Photographien zu den Legitimationen an den gegangenen Stationsaufseher Koller abgegeben. Bis heute sind die Legitimationen noch ausständig, ebenso die längst fälligen Monturforten.

Das schönste an der Sache ist, daß der gegenwärtige Vorstand den im Monat Februar dieses Jahres entlassenen Stationsaufseher Koller trotz der allgemein bekannten Vorwommnisse wieder aufgenommen hat, ja denselben trotz alledem den Monatslohn machen läßt.

Was soll das eigentlich heißen? Wir waren immer der Ansicht, daß ein Mensch wie Koller, nachdem er wegen seiner „Fertigkeiten“ von der Bahn entlassen wurde, in den Kantzeilen des Bahnhofes nichts mehr zu suchen hat.

Oder hat er auch, wie die verschiedenen Melagels, in Salzburg eine Prüfung abgelegt und damit den Befähigungsnachweis zu weiteren Taten erbracht?

Zu derartigen Leuten kann das Personal durchaus kein Vertrauen haben und wir würden den Herrn Vorstand Leichter nur empfehlen, den „geschulterten“ Stationsaufseher Koller auch von seinen Schultern für immer abzukümmeln.

Nachdem sich in der Station Saalfelden innerhalb der letzten Jahre so manches zugetragen, was durchaus nicht geeignet war, das Ansehen so mancher Herren zu fördern, so finden wir die Freundschaft des Herrn Vorstandes mit Koller zumindest etwa sonderbar.

Darum, Herr Vorstand, überlassen Sie den Koller ruhig seinen eigenen Parteifreunden, sonst könnten die verschiedenen Philippes noch eifersüchtig werden.

Tetschen (Böhmische Nordbahn). Daß auf der B. N. B. ungläubliche Zustände herrschen, ist allgemein bekannt. Jedem Bediensteten und Arbeiter schaut der Mißmut und Kummer zum Auge heraus.

Trotz Pettionierens und Veröffentlichung der skandalösen Zustände in der Presse will sich die B. N. B.-Verwaltung nicht bequemen, Remedur zu schaffen. Speziell unter den Oberbauarbeitern ist durch die grenzenlose Ausbeutung und miserablen Entlohnung, ferner durch untröstliches Seffieren von Seiten der deutschnationalen Bahnmeister Josef in Wensen, Gansmüller in Tetschen zc. die reine Anarchie ausgebrochen, so daß nur noch ein kleiner Funke in das Pulverfaß fehlt, welcher es zum Explosieren bringt. Gerade auf solche Arbeiter hat man es abgesehen, welche unserer Organisation angehören. Nicht nur, daß solche dem Reichsbund Angehörige besser entlohnt werden, macht man auch in der Behandlung einen gewaltigen Unterschied.

Folgender Fall möge klarmachen, wie man absichtlich unsere Genossen schädigt, daß man kein Mittel unversucht läßt, ihnen das Leben so viel als möglich sauer zu machen.

Genosse Josef Krenel, Oberbauarbeiter, meldete sich am 24. Februar 1909 beim Herrn Vorstand in Wensen krank und mußte vier Tage lang das Bett hüten. Herr Vorstand berichtete nun nach Tetschen der Sektionsleitung von der Erkrankung, doch vertrieb er den Namen irtümlich auf Krenel. Da aber unter den 200 Arbeitern der Sektion Tetschen kein Krenel vorzufinden war, wollte man die Anmeldung nicht anerkennen. Als Genosse Krenel wieder in Arbeit ging, fragte er den Bahnmeister Gansmüller, ob der Krankenzettel bereits dem Bahnarzt übermittelt wurde, dieser antwortete: „Für die vier Tage bekommen Sie überhaupt nichts, da Sie nicht angemeldet waren; hätte doch der Vorstand den Befehl genommen und Sie hinausgejagt, als Sie sich krank meldeten bei ihm.“

Tatsache ist, daß der Krankenzettel ausgestellt und vom Bahnarzt Herrn Dr. Galus in Wensen ausgefüllt und unterfertigt war, da ihn Genosse Krenel persönlich nach Tetschen dem Bahnmeister aspiranten Blumrich übergab, welcher auch wieder seine höflichen Bemerkungen machte. Nach einigen Tagen erkundigte sich Krenel abermals wegen des Krankengeldes bei Blumrich, doch dieser schrieb ihm an: „Schau'n Sie, daß Sie hinauskommen, Sie bekommen nichts!“ Und tatsächlich hat Krenel bis heute noch kein Krankengeld erhalten.

Nun fragen wir die Direktion der B. N. B., ob sie geneigt ist, diesem armen Arbeiter zu seinem Krankengeld zu verhelfen oder ob sie es darauf ankommen lassen will, daß man es gerichtlich eintreiben läßt. Wir geben ferner der Direktion den guten Rat, ehefens einen unparteiischen gerechten Kontrollor auf die Strecke Tetschen-Wensen-Böhmisch-Stammitz und Wensen-Böhmisch-Weipa zu entsenden, der die dortigen Verhältnisse studiert und mit einem eisernen Vesien diesen Augiasstall reinigt.

Wies. (Klerikale Verleumdung). Der klerikal-christlichsozialer Verschubmeister in Wies, Herr Brunegger, hat das Bedürfnis, mit dem christlichsozialen Organ für Steiermark, „Der Arbeiter“ hantieren zu gehen. In dem erwähnten Blatte vom 6. Juni 1909, Nr. 23, ist nämlich eine Liste von Genossen verzeichnet, die nach der Anschauung des Herrn Brunegger eine Summe von Kr. 162.662.97 gestohlen haben sollen. Die unehrlichen Genossen sind natürlich in allen Ländern verteilt. Auf Steiermark (Graz) entfallen zu seinem Leidwesen nur zwei, die selbstverständlich niemand kennt. Merkwürdigerweise fehlt in dieser Liste der allseitig bekannt gewesene klerikale selbige Großdieb und Erbschaftschwindler Professor Sulmat. Der gute Christ Brunegger könnte mehr Effekt mit seiner Hantierung erzielen, wenn er den „Arbeiterwille“ zur Hand nehmen möchte, wo bekannte Persönlichkeiten aus dem klerikal-christlichsozialen Lager mit allen möglichen Diebstählen, Erbschaftsfehleren, Notzucht und Schändung zc. registriert sind. Wenn wir für die Verleumdertatist so eingekommen wären, wie Herr Brunegger, so könnten wir ihm aus dem klerikalen Lager eine Liste anführen, die nur in Fortsetzung ihrer Aufnahme finden könnte und die wirklich auf der Welt sind. Solche klerikale Gipfsköpfe vom Schlage eines Brunegger können uns nicht beirren, und sind für uns Luft. Kein anständiger Mensch wird von solchen büßischen, aus dem Hinterhalt vorgebrachten Verleumdungen Notiz nehmen!

Kitzbühel. Von Seiten der k. k. Bahnerhaltungssektion Kitzbühel wurde nachstehendes Zirkular herausgegeben:

k. k. Bahnerhaltungssektion Kitzbühel.

Kitzbühel, 9. Juni 1909.

An die Herren Bahnmeister der Bahnerhaltungssektion Kitzbühel! Nachstehender Zirkularerlaß der k. k. Generaldirektion ab 1889 wird Ihnen und dem Ihnen unterstehenden Wächterpersonal in Erinnerung gebracht.

Nachdem durch das Offenlassen der Begabungsbeschränkungen zur Zeit des Zugverkehrs sehr leicht die bedauerlichsten Unglücksfälle herbeigeführt werden können, sind Dienstwidrigkeiten dieser Art aus das strengste zu ahnden, und zwar ist jeder Wächter, Weichen-, Block- oder Abblöserwächter, welcher sich des erwähnten Dienstvergehens schuldig macht, für den ersten Fall mit 2 Kr., für den zweiten Fall mit 6 Kr. und für den dritten Fall mit 10 Kr. Gehaltsabzug zu bestrafen. Wächtersubstituten und Abblöser im Taglohn sind für den ersten Fall mit dem Abzuge eines Taglohnes zu bestrafen, im Wiederholungsfall vom Wächterdienste gänzlich zu entfernen. Hat das Vorkommen der in Rede stehenden Dienstwidrigkeiten in schlechter Erhaltung der Begabungsbeschränkungen seinen Grund, so werden diese Strafen bei den betreffenden Bahnmeistern und deren Substituten in Anwendung gebracht. Für die Leistungen der Wächterfrauen oder sonstigen Familienmitgliedern beim Krankenendienst bleiben unabnehmlich die betreffenden Bahnwächter verantwortlich. Sämtliche Wächter-, Weichen-, Block- und Abblöserwächter sind von dem Inhalt der vorstehenden Bestimmungen nachweislich in Kenntnis zu setzen.

Der Sektionsvorstand:

Riedel.

Daß dieser ausgegrabene Erlaß nichts weniger als menschenfreundlich ist, wird jedem einleuchten. Am Plage wäre, wenn die Dienst- und Ausgehenden der Wächter entsprechend geregelt würden. Dann könnten die hochweisen Herren, die glauben, daß mit papierernen Erlässen die Sicherheit des Betriebes aufrecht erhalten wird, von dem Wächterpersonal eine anstandslose Verzichtung ihres verantwortungsvollen Dienstes verlangen. Besonders bei den Wächtern der Mittelstationen des Innsbrucker Direktionsbezirktes, denen man alle möglichen Nebenarbeiten, wie Kohlen- und Holzabladen, für die Vorstände Brennmaterial in

die Wohnungen schaffen, Batterien- und Lampenputzen, Kantzeilen auskehren und vieles andere. Es hat den Anschein, als ob der eigentliche Weichenwächterdienst Nebenache wäre. Aber Androhen von Strafen, das verstehen die Herren aus dem ff. Wir glauben, der Weichenwächterdienst bei dem jetzigen Zugverkehr ist anstrengend genug. Wir hoffen, daß diese Zeiten dazu beitragen, daß bei den kompetenten Vorgesetzten die Einsicht Raum gewinnt und die Ueberbürdung der Wächter abge schafft wird. Auch möchten wir an die k. k. Staatsbahndirektion diensthöflich die Frage richten, warum bei Erteilung von dienstfreien Tagen an die Stationswächter nicht einheitlich vorgegangen wird, denn in einigen Stationen des Innsbrucker Direktionsbezirktes wird den Stationswächtern einmal im Monat 8 oder 16 Stunden freigegeben, in den meisten Stationen wieder nicht. Ueberhaupt wird seit letzter Zeit den Stationswächtern nur in besonders dringenden Fällen Abfertigung, beziehungsweise Urlaub erteilt. Die diversen Dienstvorsätze, die doch immer in eigenen Wirkungsreis kurzweilige Urlaube erteilen konnten, erklären, auf solche Ansuchen sind sie nicht mehr kompetent.

Graz. (Kasernenfürsorge der Betriebsleitung Graz, k. k. Staatsbahn.) Bis zum heurigen Frühjahr waren die Kasernenverhältnisse in der Station Fehring noch so leidliche, obwohl eine Kritik schon damals nicht geschadet hätte.

Da eine Wohnung, welche als Kaserne benützt wurde, für eine Familie geräumt werden mußte, wurde eine Kellervohnung, wo der Fußboden durch die Risse so moßig war, daß die Bettfüße durch den Boden durchbrachen, trotz daß dem Herrn Betriebsleiter Inspektor Schmöglzer die Beschaffenheit dieser Kellervohnung bekannt war, gemietet.

Die Kaserne, respektive diese Kellervohnung ist im wahren Sinne eine Kaserne, wie selbe in den Festungswerken zu finden sind, zirma einen Meter unter dem Straßenniveau gelegen, vor dem Fenster gegen die Straße zwei aufgeführte Stützmauern, um einen Garten zu gewinnen, was das Glacis vorstellen würde, nur die Schießscharten fehlen noch und die Festung wäre fertig.

Diese Kellervohnung wurde vom Herrn Regierungsrat Valentinitsch befristet und natürlich auch für geeignet befunden. Dem Personal, welchem seine Gesundheit lieber ist und in diesem Loche nicht schlafen will, bleibt nichts anderes übrig als ins Gasthaus zu gehen und mit eigenem Geld ein Bett zu bezahlen. Die Einteilung der Belegräume für die dort übernachteten Zugspartien, welche von dem Inspektor Straub, Vorstand in Fehring, gemacht wurde, zeigt, daß diese Herren sich um keine Vorschrift kümmern, da die Einteilung so erstellt wurde, daß Parteien, welche bei Tag dort sind, gar keinen zugewiesenen Platz haben, wie auch, daß eine Partie, welche um 4 Uhr früh zum Zug muß, um halb 10 Uhr abends in ihrer Ruhe durch die ankommende Güterzugspartei getört wird. Umgekehrt tritt derselbe Fall wiederum um 4 Uhr früh ein, obwohl ganz leicht eine andere Einteilung möglich wäre, um welche das Personal beim Inspektor in Graz auch vorzüglich war und mit der Begründung abgewiesen wurde, daß man den Nachtwächter um 4 Uhr früh zum Wecken in der gemieteten Kaserne nicht entbehren kann.

Es ergeht daher an die k. k. Staatsbahndirektion in Willach die öffentliche Bitte, dieselbe wolle veranlassen, daß diese unhaltbaren Zustände in der Zugsbegleiterkaserne in Fehring abgestellt werden, da es nicht angeht, daß das Personal keine Heller, um seine Gesundheit zu erhalten, auch noch für Uebernachtung ausgeben muß und wohl auch die Anstalt ein Interesse daran haben wird, die Gesundheit ihrer Bediensteten zu erhalten.

Marburg. Am 6. Mai 1909 hat in Marburg eine Versammlung der gewählten Personal-Kommissionenmitglieder der Südbahn, Gruppe Bahnerhaltung, stattgefunden, zu welcher auch die Obmänner beziehungsweise je ein Vertreter einer Ortsgruppe des Bahnmeistervereines beigezogen waren. Einige dieser Vertreter haben nun einen derartigen Terrorismus auf die Personal-Kommissionenmitglieder ausgeübt, daß man der Meinung war, es handelt sich um eine Nozratsstelle.

Zweck dieser Versammlung war der, um aus den sechs gewählten Mitgliedern einen Delegierten und einen Ersahmann zu wählen. Obwohl mit Einverständnis der Gewerkschaft Bahnermeister Brasz sowie Bahnermeister Nejeja aufgestellt waren, mußten einige politische Embrios eine separate Versammlung einberufen, die augenscheinlich den Zweck hatte, Genossen Zentralweichenmeister Ferdinand Herzog, welcher als Ersahmann von seinen engeren Berufscollegen aufgestellt war, zu kräftigen.

Alle Personal-Kommissionenmitglieder der Südbahn waren so verständig und überließen die Ersahmannstelle der eventuell in einer Gruppe befindlichen anderen Diensteskategorie. Nur der Gruppe der Bahnerhaltung blieb es vorbehalten, die Zentralweichenmeister, welche ein einziges Mandat innehatten, nicht nur rücksichtslos zu behandeln, sondern sie auch zu beleidigen.

Wir führen ein Beispiel an: Bei Zugsförderung wurde Genosse Beer, Lokomotivführer, als Delegierter, Genosse Sieglbauer, Wagenmeister, als Ersahmann aufgestellt; obwohl die Lokomotivführer in der Majorität waren, haben sie in Erkenntnis der Wichtigkeit (wenn sich eine Kategorie selber vertreten kann) und Liberalität den Wagenmeistern ein Mandat überlassen. Von den Herren Bahnmeistern kann man dormalen noch kein solches Entgegenkommen verlangen, sie nehmen (zwar nicht alle) den Eisenbahnerprotestandenpunkt ein. Ein Liebäugeln mit der Gewerkschaft allein nützt nichts, wenn es vom Egoismus diktirt wird.

Jetzt einige Details über die kritische Versammlung selbst. Die genährte Personal-Kommission der Bahnerhaltung war für den 6. Mai nachmittags in die Marburger Bahnerrestauration eingeladen und schon vormittags haben sich einige Herren Bahnmeister heimlich beraten, wie sie Genossen Zentralweichenmeister Herzog hinausjagen könnten. Diese sechs Personal-Kommissionenmitglieder hätten zwei Delegierte unter sich wählen sollen. (Wir bemerken, daß Ferdinand Herzog von der Centrale des Bahnmeistervereines eingeladen war.) Herr Rottmann, ein sogenannter Ueberbahnmeister, meinte, es wäre geradezu ein Skandal, wenn ein Zentralweichenmeister als Ersahmann für die Gruppe Bahnerhaltung gewählt würde, wobei ein Herr Fuchs lebhaft beipflichtete; ja, ja, lieber Vesper, unser Führer, er verlernt in Graz auch so manches. Genosse Herzog hat den Herren seine Meinung in ungewöhnlicher Weise beigebracht und verzette nach der Wahl diese für ihn lehrreiche Versammlung, welche ihm die Erkenntnis aufzwang, daß mit der „Führung“ der Bahnmeister überhaupt kein geistliches Zusammenwirken möglich ist. Selbstverständlich meinen wir nicht die Centrale. Allerdings mußte Genosse Herzog nicht, daß Herr Kumpp selbst auf die erste Ersahmannstelle aspirierte; er erklärte nämlich, er habe eine förmliche Agitationsreise unternommen, um alle Bahnmeister zu bestimmen, sie mögen nicht Genossen Herzog wählen bei der Hauptwahl, trotzdem Genosse Herzog in der „Bahnmeister-Zeitung“ und im „Eisenbahner“ als erster Ersahmann aufgestellt war. Tableau! Wo ist die Parteidisziplin in der Koalition?

Jetzt wird jeder wissen, warum Herr Bahnmeister Kumpp für die Erlangung eines Tropfenbels agitiert, weil für seine erklärten Ganglien eine solche Stoffbedeckung dringend notwendig ist. Und dann, Herr Kumpp, lesen Sie recht viel, Sie haben es wirklich notwendig. Es gibt, wie gesagt, auch unter den Bahnmeistern sehr vernünftige Elemente. Ob die denkwürdige Versammlung geeignet war, dem Bahnmeisterverein Mitglieder zu werben, überlassen wir dem lieben Vesper.

Waldfhofen a. d. Ybbs. Einen edlen Charakter haben die Oberbauarbeiter und Wächter in der Person des Referenzbahnmeisters Herrn Egger wiedergewonnen. Wir lernten seine Umgangsformen und sachmännischen Kenntnisse bereits in den Jahren 1904 und 1905 richtig einzuschätzen und waren hocherfreut, als seine Beförderung nach Wolfsberg erfolgte.

Obwohl Herr Egger sich gerne gewerbener oder gegangenerworbener Betriebsleiter einer Aufwärtigen Waldbahn schimpfen hört, so scheinen seine mangelhaften sachmännischen Kenntnisse doch nicht hingereicht zu haben, um den Posten eines ständigen Bahnmeisters in Wolfsberg zu bekleiden.

Kurzum, eines schönen Tages ward Herr Egger mit samt seiner gleichwertigen Ehegattin wieder nach Waldhofen zurückspeditiert.

Böse Zungen behaupten zwar, daß auch weitere kräftige Gründe seine schnelle Abreise von Wolfsberg notwendig machten. Doch dieses Kapitel werden wir nächstens illustrieren.

Dieser an Größenwahn leidende Referendarmeister soll vom Fürsten Schwarzenberg wegen seiner angeblichen Vorstudien (einlassige Volksschule) protegiert worden sein und dürfte sich diese Protektion nach der Wolfsberger Geschichte auch zum zweitenmal bewährt haben.

Und dieser Mann erlaubt sich jene Bediensteten, welche keine private Arbeiten machen, wie Heu mähen oder Forellen fangen (dies alles während der Arbeitszeit), „faule Hunde“ zu schimpfen, die den Lohn von Kr. 2.30 nicht verdienen.

Hier sei wohl die Frage aufzuwerfen: Wer ist faul und wer ist ein Hund? Faul scheint derjenige zu sein, der acht Jahre in der Tafelklasse sitzen muß und sich als Angestellter der Bahnverwaltung nicht jene Kenntnisse aneignet, die er haben und beweisen soll. Menschen, die Hunde sein sollen, kennen wir in dieser Gegend nicht. Vielleicht weiß es Herr Egger besser, von wo er abstammt; wir haben weder seinen Taufschein noch seine Studienzeugnisse von der Tafelklasse gesehen.

Herr Egger, gehen Sie mit Ihrer Frau wieder in die Bukowina, wir können Sie leicht entbehren.

Hohenstadt. Wie allgemein bekannt, ist das Betreten und Ueberstreifen der Geleisenanlagen in den Stationen streng verboten.

In der Station Hohenstadt scheint oder will man diese Vorschrift nicht kennen, denn seit neuester Zeit werden die Geleisenanlagen von unseren eigenen Herren Beamten mit besonderer Vorliebe als Promenadweg benützt. Als Begleiter zu diesen hundlangen Spaziergängen wird der Herr Oberlehrer und eine Anzahl Kinder mitgenommen. Diese Promenaden werden auch dann vorgenommen, wenn Hitze in der Station manipulieren und wir konnten schon des öfteren wahrnehmen, wie die Kinder der Beamten unter den Wagen oder über die Bremsen der Hitze beschlupften. Da jeder, der den Verkehrsdienst und seine Gefahren kennt, nicht dulden darf, daß fremde Personen, insbesondere aber Kinder sich in den zu befahrenden Rayon aufhalten dürfen, so eruchen wir die Spaziergänger, einen geeigneteren und wenig gefährlicheren Promenadweg zu suchen.

Sollte unsere pflichtgemäße Warnung nicht beachtet werden, so wären wir gezwungen, die Direktion um Einhaltung der Vorschriften in der Station Hohenstadt zu bitten.

Hohenstadt. Aus Hohenstadt wird uns geschrieben, daß die Platzmeister in der dortigen Station folgende Dienstverteilung haben.

- 1. Tag: Von 7 Uhr früh bis 7 Uhr abends Dienst, von 7 Uhr abends bis 8 Uhr früh frei.
2. Tag: Von 8 Uhr früh bis 12 Uhr mittags Dienst, von 12 Uhr mittags bis 7 Uhr abends frei, von 7 Uhr abends bis 7 Uhr früh Dienst.
3. Tag: Von 7 Uhr früh bis 2 Uhr nachmittags frei, von 2 Uhr nachmittags bis 6 Uhr abends Dienst, von 6 Uhr abends bis 7 Uhr früh frei.

Diese Dienstverteilung wiederholt sich jeden dritten Tag. Die Platzmeister erwarten, daß durch die Uebernahme der St.-G. durch den Staat eine menschenwürdige Dienstverteilung Platz greifen wird.

Deutschbrod. Mit Ende Juni scheidet aus unserer Station Herr Inspektor Rabbas.

In Würdigung seiner in der Station Deutschbrod und auf der ganzen Strecke altbekannten, selbstlosen und gerechten Tätigkeit hat sich derselbe unter den Bediensteten der größten Achtung erfreut.

Möge Herr Inspektor Rabbas den wohlverdienten Ruhestand noch lange in voller Gesundheit genießen.

Znam. (Ein Ehrenmann.) In der Station Mährisch-Budwitz verunglückte der Oberkondukteur Ignaz Kesch, wobei ein Arm überfahren wurde. Der Verletzte wurde nach Jglau ins Spital transportiert, wo er durch volle 4 Monate verbleiben mußte. Die Frau des verunglückten Eisenbahners hielt sich während dieser Zeit in Jglau auf, wo sie als Gast des Bahnhofrestaureurs Herrn G. H. H. H. dort weilte.

Herr Ehrenhoffer, der allseits als ein biederer Charakter bekannt ist, verlangte von der Frau für die Zeit ihres Aufenthaltes keinerlei Bezahlung.

Dieser humane Vorgang, der leider höchst selten vorkommt, zeigt von menschlichem Mitgefühl und kann nicht hoch genug geschätzt werden.

Inbesondere das Eisenbahnpersonal fühlt sich durch diesen hochherzigen Akt zum Dank verpflichtet und spricht diesem wackeren Manne ein ungeteiltes Lob aus.

Kienz in Tirol. (M. A. H. U.) Angezwungen, daher aus vollstem Herzen, fühlen sich die Unterzeichneten verpflichtet, dem von hier nach Willach veretzten Herrn Assistenten Eugen W. Z. I. ein „herzliches Glück auf“ in seiner neuen Station zu wünschen. Dankend anerkennen wir sein vorzügliches Verhalten in jeder Beziehung und wir müssen dem Personal von Willach die besten Wünsche zu ihrem neuen Vorgesetzten bringen.

Mögen sich doch noch unsere weiter hier verbleibenden einzelnen Herren eines besseren besinnen, dann wird es uns nicht schwer fallen, auch Ihnen einen warmen Nachruf widmen zu können. Das Zugbegleitungs- und Stationspersonal der Station Stenz.

Wien. (Staatsbahn-Gesellschaft. Halle.) Die Dienststunden der Wagenauffeher in der Halle sind 12 bis 18 und 24 Stunden. Eine Mittags- oder Nachtmahlpause gibt es nicht. Im dienstlichen Verkehr werden die Wagenauffeher von den Vorgesetzten mit „Siz“, eventuell „Sie“ angesprochen. Wunder ist dies natürlich keines. Wer hat sich ernstlich bemüht, irgend welche Achtung zu erringen? Ein großer Teil der Wagenauffeher zieht es selbst heute noch vor, nach dem berühmten Muster der Vergangenheit zu arbeiten. Kriechen und Schmeicheln nach oben, brutal und verleumderisch gegen die Kollegen und Untergebenen.

Anstatt wie die anderen Kategorien offen und männlich vorzugehen, um vereint mit den Kollegen die Beschwerden und Ueberlast des Dienstverhältnisses abzuwehren, wird geschimpft, denunziert und womöglich unterdrückt.

Interessant ist auch die Frage: Wer ist eigentlich der unmittelbare Vorgesetzte? So einfach diese Frage erscheint, so schwer ist deren Beantwortung.

Tatsache ist, daß mit dem Wagenauffeher der Ingenieur, der diensthabende Beamte, der Wagenrevisor und noch viele andere herumschiffen und kommandieren.

Ja, es kommt vor, daß er von zwei oder drei Seiten zugleich Befehle oder Aufträge erhält, die er durchführen soll. Dies ist nun oft sehr schwer, insbesondere dann, wenn widersprechende Aufträge auszuführen sind. Hier wäre dringende Abhilfe nötig. Besonders groß sind die Uebelstände bei den Wagenauffeher für die innere Revision. 24 Stunden Dienst, dabei Arbeit in Hülle. Es kommen ungefähr an Wochentagen 700, an Sonntagen 1000 bis 1200 Waggons zur Revision, dabei soll an 15 Gegenständen in jedem Wagen nachgesehen werden, ob alles in Ordnung ist und gut funktioniert.

Nun gibt es die notwendigen Reparaturen, die unbedingt durchgeführt werden müssen, wobei der Wagenauffeher gleich drei Professionen ausüben muß: als Tischler, Glaser und Tapezierer. Daß bei einer so großen Ueberlastung die Arbeiten an und für sich nicht genau durchgeführt werden können, ist für jeden Sachmann erklärlich.

Doch werden die Wagenauffeher für jeden Mangel zur Verantwortung gezogen. Deshalb ist eine Vermehrung des Personals sowie Trennung der Reparaturen von der Revision höchst notwendig. Ebenso muß der Pfändliche Dienst verschwinden.

Darum, Kollegen, wenn wir einigermaßen ordentliche Zustände und eine entsprechende Achtung erringen wollen, dann heißt es unbedingt mit dem alten Schlenrian zu brechen und neue zeitgemäße Strömungen zu beachten. Nur durch den Anschluß an die Organisation des Allgemeinen Reichstags- und Gewerkschaftsvereines können wir unsere Lage verbessern.

Ein. (Es geht nichts über Fachkenntnis.) Unlängst hatte Zug 815 Signal 43 aufgenommen. Das ist eine Scheibe am linken Puffer des letzten Wagens, um den Wächtern damit anzuzeigen, daß ein Separatzug in derselben Richtung nachfolgt. Zug 815 sollte das Signal bis Gurten tragen, wurde aber vergessen abzunehmen und bis Dornberg zu belassen.

Ein Bahnmeister, welcher gerade auf der Strecke weilte, sah das irrtümliche Signal am Schluß des Zuges und gab vom nächsten Wächterposten aus das Abfahrsignal! Es scheint sich nicht ganz zu behagen, was seinerzeit in der „Tagespost“ zu lesen stand, daß die anderen Eisenbahnbediensteten erst von den Zertifikatisten etwas lernen müssen.

D. Heilige Einfach!

Göpprich. (Dienstjubiläum.) Sonntag den 13. Juni 1909 wurden in der Station Göpprich der Wächter Herr Wenzel Jungwirth und der Oberbauarbeiter Herr Johann Schmutz der k. k. österreichischen Staatsbahnen anlässlich Vollendung des vierzigsten Dienstjahres im Eisenbahndienst mit der von Seiner Majestät dem Kaiser gestifteten Ehrenmedaille für vierzigjährige treue Dienste unter Beibehaltung dienstfreien Bahnhalterbediensteten und Arbeiter sowie des Herrn Stationsvorstandes und vieler Bediensteten der Station Göpprich und sonstiger zu dieser Feierlichkeit erschienenen Ehrengäste, durch den kaiserlichen Rat Herrn Inspektor E. K. K. K., Vorstand der k. k. Bahnhaltersektion Gmünd, nach vorhergegangener ergreifender Ansprache beteilt.

Anschließend an diese Festlichkeit fand am Nachmittag desselben Tages zu Ehren der beiden Jubilare im Hotel D. Höpfl in Göpprich ein Konzert, verbunden mit verschiedenen Vorträgen und Gesängen, statt, woran sich noch die vom Genossen Karl Spieß aus Wien abgehaltene, stark besuchte Versammlung schloß, so daß dieser Tag, einerseits hervorgerufen durch die beiden Jubilare, andererseits durch die vom Genossen Spieß vorgebrachten treffenden Ausführungen, sich zu einem wahren Gedentage gestaltete. Die Jubilare mögen noch recht viele Jahre im Vollbesitz der Gesundheit verbleiben.

Wiener-Neustadt. (Dienstjubiläum.) Am 4. Juli 1909, 4 Uhr nachmittags, findet im Arbeiterheim in Wiener-Neustadt die Feier des 40jährigen Dienstjubiläums zu Ehren des Herrn Franz D. E. M. L. Lampist im Heilhaus Wiener-Neustadt, statt, zu welcher alle Eisenbahner ohne Unterschied der Kategorie sowie alle Genußgenossen höflich eingeladen werden. Reichsratsabgeordneter Engelbert Bernerstorfer, welcher die Festrede halten wird, sowie Genosse Franz Bill, Redakteur, als Vertreter des Allgemeinen Reichstags- und Gewerkschaftsvereines, haben ihr Erscheinen freundschaftlich zugesagt.

Die Feier findet bei ungünstiger Witterung im großen Saale des Arbeiterheims statt. Musik besorgt die Kapelle Jantisch.

Wittmanndorf. (k. k. Staatsbahn.) Das Paschaum unter dem Regime des Vorstandes Herrn W. A. T. in obiger Station nimmt trotz Erregung des Personals über die unerhörten Vorgänge seinen Fortlauf, was folgende Daten beweisen: Nach dem Unfall in Waldegg, wo Kondukteur Robert Scholz mit Tod abging, wurde das Zugbegleitungspersonal in schmähtlicher Weise von der Frau eines Bediensteten verunglimpft (Frau des Zugführers Ludwig), daß jeder Fall nur der Kränklichkeit des Personals zugeschrieben sei, was jedoch nach unserer Ansicht auf die Sparmut der Bahnhaltersektion Leobersdorf zurückzuführen ist, da das Wechselsystem auf dieser Linie den Anforderungen des heutigen Verkehrs nicht mehr entspricht. Durch diese Verleumdung fühlte sich das Fahrpersonal veranlaßt, an den Gerechtigkeitssinn des Vorstandes zu appellieren, daselbe kam aber schon an. Anstatt die Sache zu untersuchen, wurde selbe vom Vorstand schroff abgewiesen und der Privatklageweg verboten — damit den Lieblichen kein Haar gekämmt werde — da doch Herr W. A. T. seinerzeit bei der Familie Ludwig logiert haben soll.

Dieselbe Protektion scheint sich auch auf den Zugsführer des Zugführers Ludwig, den Stationsarbeiter Gustav Müller (angehenden Lampisten) zu erstrecken, da derselbe durch Schreierei und Schleichern unter dem Personal verschiedenes erlaufte und daselbe ins Ohr zu flüstern, um damit seine eigenen Fehler verdecken zu können.

Ein weiterer Fall beweist, welche Harmonie zwischen Vorstand und Bediensteten besteht. Als kürzlich ein Bediensteter die Töchter des Restaurateurs Masilla in Wittmanndorf aufmerksam machte, nicht auf den Garnituren und im Geis mit dem Bier herumzusteuern, sondern wegen ihrer eigenen Sicherheit auf einsehende Hüte zu achten, wurde selber vom Vorstand in gebührender Weise gerügt. Warum? Ja, Herr W. A. T. ist Stammgast in obiger Restauration und das genügte, der Frau des Bediensteten, welche Direktionsurlaubnis besitzt, Trinkwasser bei den Zügen zu verabreichen, ihr selbe Berechtigung zu entziehen.

Noch trassere Fälle beweisen, wie weit es mit dem Bildungsgrad des Vorstandes bestellt ist, da er bei mehreren Zügen die Verschubpartien in unerhöht grober Weise ansetzt, daß sogar das reisende Publikum sich ausdrückte, daß Herr Vorstand in seiner groben Ausdrucksweise sich früher nach Sibirien eignen möchte, als in einen jüdisierten Ort als Dienstpoststand. (§ 20, Absatz 4, der Dienstordnung studieren sowie Knigges Buch: „Umgang mit Menschen“, Herr W. A. T.)

Um uns den kostbaren Raum nicht mit Kleinigkeiten zu überschütten, unterlassen wir die massenhaften weiteren Details und stellen nur eine berechtigte Anfrage an die Staatsbahndirektion Wien, ob Herr Vorstand W. A. T. die Berechtigung besitzt, Bedienstete, welche sich nicht seinen Günstlingen anschließen oder sich von ihm nicht schikantieren lassen, zu bedrohen — daß er ihnen hemmend wird in jeder Beziehung, sei es in Qualifikation oder irgend einer Verbesserung; dieser Vorgang lockert die Disziplin unter dem gesamten Personal derart, daß ein weiteres Beträmen in nicht nutzbringend erscheint.

St. Veit a. d. Glan. (Bahnarzt Dr. Krahnig.) Seit Monaten laufen Klagen und Beschwerden über die Behandlung der Krankenkassenmitglieder durch den Bahnarzt Herrn Dr. Krahnig ein. Insbesondere hat der Herr Doktor auf jene ein besonderes Augenmerk gerichtet, die infolge eines Unfalles oder einer körperlichen Verletzung längere Zeit krank sind. Er wittert überall Simulanten und schiebt die Leute in Dienst, trotzdem daß er selbst zugeben muß, daß diese weder gesund noch geheilt sind.

Zu anderen Bediensteten sagt dieser humane Bahnarzt: „Sie haben kein Recht, länger krank zu sein, das Krankenzug ist nur für ganz alte Bedienstete (Angestellte), ein Arbeiter muß arbeiten, wenn er nur halbwegs kann.“

Wir möchten Herrn Dr. Krahnig empfehlen, den § 20 des Krankenkassenstatuts einigemale genau durchzulesen und eingeben zu sein, daß die Kassenärzte aus den Mitteln, die zum größten Teil von den Mitgliedern aufgebracht sind, bezahlt werden.

Wenn Herr Dr. Krahnig erklärt, bei Unfällen keine Anzeigen zu erstatten, so nehmen wir dies vorläufig zur Kenntnis, wir werden uns zu helfen wissen. Wir haben eine Organisation, die seinerzeit diese Anzeigen besorgte, wir werden es nun in Zukunft ebenso wieder machen.

Ob dadurch Unannehmlichkeiten herauswachsen, wird die Erfahrung lehren. Wir werden jeden Unfall, der angezeigt erscheint, zur Kenntnis der kompetenten Behörde bringen.

Stabiau. Seit kurzer Zeit sind wir mit dem Magazinier Sandner beklagt und doch schon sind zwei Entlassungen durch dessen Demunziation vorgekommen.

Herr Sandner kommt direkt aus der Gurtengegend

und kann deshalb die verschiedenen zoologischen Bezeichnungen bei seinen dienstlichen Aufträgen gegenüber den Arbeitern nicht unterlassen.

Gleichzeitig brachte er eine neue Arbeitsmethode mit; er mutet den Arbeitern zu, zwei verschiedene Arbeiten zu gleicher Zeit zu verrichten.

Beschwert sich der Arbeiter, daß er nicht imstande ist, diese beiden Arbeiten nebeneinander zu verrichten, so wird er wegen Dienstverweigerung beim Vorstand denunziert.

Dem Herrn Sandner wollen wir für heute eine bessere Behandlung der Arbeiter empfehlen, denn sonst müssen wir eine andere Abwehr treffen.

Sollte keine Besserung in der kürzesten Zeit eintreten, dann kommen, Herr Sandner, die Gurtenklagen daran, und das sind, wie Sie aus Erfahrung wissen werden, schwere und saure Geschäfte.

Mürzzuschlag. (Die wichtigsten Arbeiten eines Verkehrsleiters.) Die Südbahn, die bekanntlich in keinem besonders gut situierten finanziellen Verhältnis ist, hat es in letzter Zeit als notwendig erachtet, in jeder Bruttostation einen neuen Dienstposten zu errichten, nämlich einen Verkehrsleiter einzustellen. Ob aus Dienstverhältnissen ein Bedürfnis besteht, entzieht sich unserem Wissen, wir haben bis jetzt nur die Bemerkung machen können, daß sich diese Herren im Spazierengehen am Perron und dergleichen Bedeutendes leisten. Der Herr Verkehrsleiter Spitzer in Mürzzuschlag dürfte aber den allerweitesten Wirkungsbereich haben, da er nicht nur bestrebt ist, jeden Schmarren, deutsch gesagt „aufzufrieren“, um den Bediensteten von ihrem sauer und blutig verdienten Lohn die Kronen abzujauchen. Auch macht er sich über die Schmalben, die sich im Eisenbahnbereich einfinden, mit seiner Allgewalt her. Da bei diesen Tieren Kronen nicht zu erjagen sind, so kann er seine Amtsanwalt nur am besten dadurch zeigen, daß er diese armen Vögel ganz einfach aus dem Bahnbereich austreiben läßt. Unsere Frühlingsanzeiger, diese lieblichen Verkünder einer schöneren Jahreszeit, die jedem Menschen willkommen sind, werden vielleicht hier und da, aber in ganz vereinzelten Fällen von bösen garstigen Gassenjungen bei ihrem Reibbau und während der Brutzeit gefürt. Hauptsächlich ging es ihnen am 8. Juni in Mürzzuschlag bei der Wagleinborfer Kondukteurkaserne am Bahnhof. Aber nicht böse Gassenjungen waren es, sondern ein grauhaariger Südbahnbediensteter mußte gegen seinen Willen über Anordnung des Verkehrsleiters Spitzer schmerzhaft berührt vier Schwalbennester samt den Eiern von den Mauern unter dem Dachvorsprung heruntergeschlagen. Zahlreich haben dort diese lieblichen Auszubel ihr ungestörtes Dasein gehabt und niemandem ist es eingefallen, sie verschrecken zu wollen. Was muß in einem Menschen für eine Veranlassung stecken, wenn er zu solchen Handlungen übergeht? Wir können neugierig sein, was die Behörde zu diesem brutalen Bestrafungsweg sagen wird. Sonst wachen Gendarmen und Polizei sowie Volksgenossen über die bösen schlimmen Taten, welche oft in ihrer Unvernunft die nützlichen Tiere belästigen.

Schwarzach im Pongau. (Zur Lage der Oberbauarbeiter.) Bereits ein halbes Jahr ist schon wieder verfloßen und noch hört man nichts von einer Aufteilung der drei Millionen Kronen. Bereits zur Verzweiflung schmadtend, sehn die Oberbauarbeiter die Zeit heran, wo sie einmal in ihrem sehr spärlichen Lohn gebessert werden. Um vielleicht nicht glauben zu machen, daß die Oberbauarbeiter auf Rosen gebettet sind, wollen wir deren Lage noch einmal schildern: Nimmt man ein gewöhnlichen Monat her und berechnet den Lohn eines solchen, so wird jeder das Resultat sehen. Ein ständiger Arbeiter kann im Monat im strengsten Fall 25 bis 26 Arbeitstage haben. Es gibt aber auch Monate mit nur 23 Arbeitstagen. Zu 25 Tagen pro Tag Kr. 2.50, macht Kr. 62.50. Krankenkasse und Provisionsfonds in Abzug per Kr. 3.20, verbleiben Kr. 59.30. Davon soll er leben; davon kostet das Quartier 18 Kr. Verbleiben Kr. 41.30. Dann, wenn ein paar Kinder da sind per Tag 1 1/2 Liter Milch zu 30 h., das sind für 30 Tage 9 Kr., verbleiben Kr. 32.30; Brot pro Monat Kr. 3.36 ab, verbleiben Kr. 28.94. Mit diesen Kr. 28.94 soll er sich dann erst noch die Hauptnahrungsmittel kaufen als: Mehl, Zucker, Kaffee, Fett, vom Fleisch gar keine Rede. Es soll aber noch etwas übrig bleiben für Holz, Licht, auch einiegs für Wäsche, Kleider, Schuhe und dergleichen. Dies ist die rosigte Lage des ständigen Arbeiters, der noch den Trost hat, nach je drei Jahren um einige Heller mehr zu bekommen. Dieser Trost bleibt aber dem Hilfsarbeiter ganz aus, der gar nur Kr. 2.40 Lohn hat. Soll es da noch wundern, wenn die Arbeiter mit Freuden jeden Sonn- und Feiertag arbeiten wollen, um ein paar Kronen mehr zu verdienen. Viele sind gezwungen, eine Wohnung mit nur einem Lokal zu mieten, worin dann gelocht, genohnt und geschlafen werden muß. Möge doch der Reichsreichtum dazu beitragen, daß bei Aufteilung der drei Millionen alle diese Lohnsklaven berücksichtigt und einmal mit diesen Hilfsarbeitern aufgeräumt werde, damit auch diese eine Aussicht auf eine Lohnautomatik haben, bevor man diesen Stand ganz in Verzweiflung dem Hungertypus preisgibt.

Verfassungsberichte.

Leoben. Am 4. Juni fanden in Donawitz zwei Eisenbahnerversammlungen statt, und zwar eine um 3 Uhr und die zweite um 7 Uhr abends, damit der Besuch allen Bediensteten ermöglicht ward. In beiden, sehr gut besuchten Versammlungen referierte Genosse Dusek aus Wien über die Lage der Eisenbahnbediensteten und Zweck und Nutzen der Organisation. Beide Versammlungen waren sehr animiert und die Genossen gelobten mit erhöhter Kraft für die Organisation einzutreten.

Eine Tour auf der Tauernbahn. Am 5. und 6. Juni hat sich ein Ereignis vollzogen, welches als schlagender Beweis für die Kraft der Organisation anzusehen ist. Die Bahn ist noch nicht eröffnet und schon macht sich das Bedürfnis fühlbar mit der Organisation in Kontakt zu treten. Trotz des strömenden Regens, trotz der miserablen Kommunikation und der Weite des zurückliegenden Weges kamen die Eisenbahner mit ihren Frauen, um in ihrer Weltabgeschlossenheit zu hören, was es Neues gibt, wie der Kampf um das Recht fortgeschritten. Am 5. Juni abends war das große Lokal des Gasthauses „zu den drei Gamsen“ überfüllt. Man sah es den Eisenbahner an, die mit glänzendem Auge den Ausführungen des Referenten folgten, daß sie sich vollkommen bewußt sind, daß sie mit dieser Versammlung in die entferntesten, versteinerten Winkel der Alpenländer das Evangelium des Sozialismus verpflanzen, ein Stück Kulturarbeit geleistet haben. Daß diese Versammlung eine Bedeutung hatte, bewies die an den Tag gelegte Nervosität der „kirchlichen und weltlichen Behörde“, das heißt des Herrn Pfarrers und der k. k. Gendarmen. Der Verlauf der Versammlung war jedoch ein vollkommen ruhiger. Genosse Dusek aus Wien besprach in einer zweistündigen Rede die Notwendigkeit einer gewerkschaftlichen Organisation sowie die Lage der Eisenbahner, die letzten Kämpfe, die Zugeständnisse und ihre Durchführung und forderte die Anwesenden auf, tüchtig mitzuarbeiten, um durch die Macht der Organisation die Erfüllung der gerechten Forderungen der Bediensteten herbeizuführen. Daraufhin Beifall lohnte die Ausführungen des Redners und es wurde sofort zur Konstituierung der Zugsstelle geschritten, zu deren Leiter Genosse Ruppert Dusek gewählt wurde. Zahlreiche Neuanmeldungen bildeten den Schluß dieser gelungenen Versammlung.

Am 6. Juni, um 3 Uhr nachmittags, fand in Gastein eine ebenfalls gut besuchte Versammlung statt, in welcher Genosse Dusek aus Wien über die der Arbeiterenschaft gemachten Zugeständnisse und deren Durchführung referierte. Die nächste Ortsgruppe Schwarzach, die diese Versammlung einberufen hat, trug als Gewinn ebenfalls einige Neubeitritte heim.

Schwarzach-St. Veit. Sonntag den 6. Juni fand in Frau Hütters Gasthaus in Schwarzach eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt, die zwar nicht schlecht, aber dennoch

Besser hätte besucht werden können. Auch in dieser Versammlung referierte Genosse Dusek über die Zustände...

Wien X. (Eine Zugbegleiterversammlung der St. E. G.) Am 15. Juni fand im Favoritener Arbeiterheim eine Zugbegleiterversammlung der St. E. G. statt...

Nachdem noch bei Eventuellem einige Fragen besprochen und erledigt wurden, schloß der Vorsitzende Genosse Schippel gegen 11 Uhr nachts die Versammlung.

Benfen. Am 13. Juni 1909 fand hier eine 2-Versammlung der Eisenbahner von Benfen und Umgebung statt...

Seyr. Am 13. Juni 1909 fand hier eine freie Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Genosse Dusek über die Zustände...

1. Gewährung einer Dienstzulage von 24 Kr. für jeden Verschieber. 2. Anrechnung der anderthalben Dienstzeit...

Eine Entschädigung von 20 Prozent für Verschieber, die zu Funktionen des Oberverschiebers, Verschubaufsehers oder Platzmeisters herangezogen werden.

Bei der Wahl in das Aktionskomitee wurden folgende Genossen gewählt: Ludwig Feichtinger, Verschieber, Linz.

Die Verschieber in den einzelnen Stationen des Direktionsbezirk Linz werden aufgefordert einen Vertrauensmann zu wählen und dessen Adresse an Genossen Feichtinger bekanntzugeben.

Aus den Organisationen.

Prohnik. Die Zahlstelle Prohnik hielt am 20. Juni in Auf' Restaurant zu Kornitz eine öffentliche Eisenbahnerversammlung ab...

Somit wurde die Versammlung geschlossen und sind 15 neue Mitglieder der Organisation beigetreten.

Freie Eisenbahnerversammlungen.

Mirschau. Sonntag, den 11. Juli 1909 um 3 Uhr nachmittags findet im Vereinslokal eine öffentliche Vereinsversammlung statt...

Klein-Schwachat-Miederung. Montag, den 5. Juli 1909 um 8 Uhr abends findet in Herrn Winzigs Restauration eine Eisenbahnerversammlung mit der Tagesordnung...

Bekanntmachung der Administration.

Folgende Ortsgruppen respektive Zahlstellen haben bis 28. Juni die Monatsabrechnung mit der Zentrale noch nicht geschickt...

a. b. Leit ha schuldet für Monat Mai. Cormons schuldet für Monat April und Mai. Czernowit schuldet für Monat April und Mai...

II.

Wir bringen den Ortsgruppenkassieren in Erinnerung, daß die Berechnung der Blätter als Paletendruck, also mit 32 S. nur zulässig ist...

32 Eisenbahner, 36 Kolejarz oder 56 Zeleznicar enthalten sind.

Alle Sendungen, welche eine geringere Zahl von Blättern beinhalten, sind mit 36 S. zu berechnen, auch wenn die Sendung unter einer Schleiße erfolgt...

III.

An unsere italienischen Mitglieder.

Die für das italienische Blatt sich ergebenden Reklamationen mögen in Zukunft ausschließlich nur an unseren Genossen Augusto Avancini...

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

Mitteilungen des Zentralsekretariats

Rechtsschutzbureau.

Es ist uns zur Kenntnis gekommen, daß es noch heute Mitglieder gibt, welche nicht wissen, ob und wo die Sprechstunde stattfindet...

Allen P. T. Funktionären und Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß die Abhaltung der Sprechstunde durch das Ableben des Herrn Dr. G. Friedl...

Wir bemerken ausdrücklich, daß die Vorzorge getroffen wurde, daß die Sprechstunde pünktlich um 7 Uhr abends beginnt...

Sollten die Genossen die Sprechstunde so wenig besuchen, wie es bis jetzt der Fall war, dann wird die Sprechstunde aufgelassen...

Gleichzeitig eruchen wir neuerlich und dringend die geehrten Ortsgruppenfunktionäre, bei Einbringung von Rechtsfällen und Unterstützungsgesuchen keine anderen Angelegenheiten...

Bei Unterstützungsgesuchen sind auch neben der Begründung des Gesuches der Gehalt, Lohn und die sonstigen Einnahmen sowie die Anzahl der Kinder anzuführen.

Sollten die P. T. Genossen unserem berechtigten Wunsch auch diesmal nicht nachkommen, so erklären wir, nicht in der Lage zu sein, solche Schreiben beantworten zu können.

Die Redaktionen der Fachzeitungen „Žrizenoc“, „Kolejarz“, „Zeleznicar“ werden ersucht, vorstehende Notiz gefälligst abdrucken zu wollen.

Mit Parteigrüß

Das Zentralsekretariat (Rechtsschutzbureau) J. A.: Dusek.

Mitteilungen der Zentrale.

Zentralauschussung am 24. Juni 1909. Beratung und Beschlußfassung über eine Organisationsangelegenheit der Ortsgruppe Favoriten II (St.-E.-G.)...

Vertwaltungs-Komiteefung am 23. Juni 1909. Die vorliegenden 124 Unterstützungsanfragen werden wie folgt erledigt: Für 108 Fälle wird ein Gesamtbetrag von 3100 Kr. bewilligt...

Sprechsaal.

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

Aus Anlaß der für das Wiener Zentralkomitee des Lebensversicherungsvereines für Eisenbahndienstete (De Laglio) bevorstehenden Ergänzungswahlen wurde von seiten der den koalitierten Organisationen angehörenden Mitglieder nachstehende Kandidatenliste aufgestellt...

Als Mitglieder des Zentralkomitees:

Friedrich Wiesinger, Oberrevident, M. Franz Werner, Revident, C;

Ersatzmänner:

Josef Alberttha, Oberrevident, M. Rudolf Regensberger, Assistent, Stablaui;

Rechnungsrevisoren:

Rudolf Aneipp, Oberrevident, J. Rudolf Mößner, Oberrevident, J. Alfred Freund, Assistent, Station: Wien XI, Simmering.

Im vorigen Jahre ist es der Opposition gelungen, ihre Kandidaten durchzubringen und neues Leben in den „De Laglio“-Verein zu bringen...

Wenn es im Vorjahre einen Kampf gegen die erbgeessenen alten Herren gab, die glaubten, einen lebenslänglichen Anspruch auf die Funktionen im Ausschuss zu haben...

Unter diesen Streibern ist auch der bekannte Heberläufer und Renegat Herr König zu finden, welcher mit Hilfe eines Herrn Wessely von der Domänenverwaltung...

Kollegen, Mitglieder! So wie Ihr im vorigen Jahre geschlossen für die Kandidaten von den koalitierten Organisationen gestimmt habt, so zeigt auch bei den diesjährigen Ergänzungswahlen die Geschlossenheit und Einheit...

Die euch empfohlenen Männer sind Männer der Tat und arbeiten unermüdblich, unausgesetzt und mit Opfertätigkeit daran, um durch eine entsprechende Reorganisation aus den „De Laglio“-Verein ein modernes, für die Mitgliedschaft segensreiches Institut zu machen...

Achtung! Ortsgruppen- und Zahlstellenleitungen!

Die heutige Delegiertenversammlung unserer Organisation hat den Beschluß gefaßt, daß die Organisation das Versicherungs- und Vorschubinstitut „Flugrad“ durch tatkräftige Agitation unterstützen und wurde zu diesem Zwecke ein Zirkularschreiben beschlossen...

Dieses Zirkular wurde bereits anfangs des Monats Mai dieses Jahres den Ortsgruppen und Zahlstellen zugemittelt, doch haben bis heute verhältnismäßig nur

Advertisement for 'Teilzahlungen' (Installment Payments) featuring a gramophone and various musical instruments like violins, mandolins, and guitars. Text includes 'Gegen bequeme Teilzahlungen' and 'Bial & Freund in Wien, VI/50 Mariahilferstr. 95.'

Dankagung.

Für die zahlreiche Beteiligung und Kranzspende anlässlich des Leichenbegängnisses des Herrn

Franz Carman

Rechtsanwalt

sprechen die tieftrauernden Unterzeichneten allen den hochachtbaren Herren Beamten, Unterbeamten und Dienern, die meinen innigstgeliebten Gatten zur letzten Ruhe begleiteten, meinen tiefgefühlten Dank aus. Insbesondere dem Herrn Inspektor Ritter v. Stuller sowie der Ortsgruppe II in Triest.

Agnès Carman als Wittin.
Josef Carman als Sohn.

Dankagung.

Außerstande, mich bei jedem einzelnen für die so zahlreiche Beteiligung am Leichenbegängnis meines leider so früh verstorbenen Gatten zu bedanken, spreche ich auf diesem Wege allen jenen Herren Beamten, Unterbeamten und Dienern, die meinen innigstgeliebten Gatten zur letzten Ruhe begleiteten, meinen tiefgefühlten Dank aus. Ferner bitte ich für die herrliche Kranzspende meinen Dank entgegennehmen zu wollen.

Hochachtungsvoll

Anna Schlager

Konduktorswitwe
Wien.

Ortsgruppe Klosterneuburg.

EINLADUNG

zu dem am 4., bei ungünstiger Witterung am 11. Juli d. J. in Herrn F. Frankes Gasthausgarten in Klosterneuburg, Albrechtstr. 69, stattfindenden

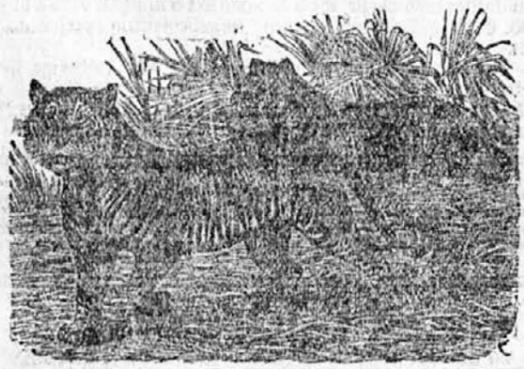
GARTENFEST

verbunden mit Juxbazar, Juxpost, Bestkegelschieben und humoristischen Gesangsvorträgen

Entree im Vorverkauf 50 h, an der Kassa 60 h
Das Festkomitee.

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

Gesetzlich geschützt Nr. 5355.



Klischee und Text gesetzlich geschützt.

Sommer-Tiger-Schlafdecken

Größe zirka 124x200 cm, Gewicht zirka 1000g per Stück K 2.80. Gesamt, fertig zum Gebrauch, langjährig bewährte, sehr haltbare, wollige und kräftige Decke bester Qualität. Solide, prachtvolle Muster. Ein Postpaket = 4 Stück Decken liefert portofrei. Kein Risiko! Bei Nichtgefallen nehme Decken zurück und zahle Geld retour. Ungezählte Anerkennungen und Tausende von belangreichen Nachbestellungen.

Drei Belobungsschreiben:

Es wundert mich, dass es Ihnen möglich ist, für einen derart niedrigen Preis solche elegante Decken zu liefern.

Postassistent Weiss in F.

Die vor zwei Jahren erhaltenen 126 Stück Tigerdecken haben sich bei allen Kollegen als haltbar und waschecht erwiesen. Die jetzt erhaltenen 30 Stück sofort vergriffen, so dass ich heute sofort 30 Tiger... bestellen kann. Wer steht, kauft sofort.

O. N., Briefträger in Ch.

Die in den Vorjahren von Ihnen bezogenen Tigerdecken sind unzweifelhaft und haben als eine gute Ware bei meinen Abnehmern allgemeine Anerkennung gefunden.

O. Bährle, Bahnbeamter i. P.

Ein Zeichen der Realität ist das grosse Renommee meiner Firma, denn nicht weniger als zirka 30.000 Kunden aus den Kreisen der Herren Eisenbahn- und Postbeamten zählen zu meinen Abnehmern.

Theodor Müller, Versandgeschäft
Warnsdorf in Böhmen.

Verlangen Sie bitte Preislisten, dieselben sende portofrei.

Den p. t. Ortsgruppen- und Fachvereinen der

Eisenbahner

empfiehlt sich zur schleunigen und sorgfälligen Herstellung jeglicher

Druckarbeiten

als: Zeitungen, Werke, Broschüren, Vereinsbüchlein, Statuten, Aufträge, Birkulare, Einladungen etc. etc., und zur Lieferung von Papier jeglicher Gattung, Kiwerts etc. etc. bis

Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“
Swoboda & Co.
Wien, VI., Mariahilferstrasse 89A.
Verleger der „Arbeiter-Zeitung“, des „Eisenbahner“ und vieler anderer sozialdemokratischer Blätter.

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

Kaufe bei Kraus

wer edle schöne Leinwand schätzt!

1 Stück Prima Hemdchiffon 84 Ztm. breit, 20 Meter lang K 6.-
1 " beste Rumburger 88 " " " " " " 13.-
1 " Krauswebe Nr. 87 84 " " " " " " 17.-

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

1 Dtzd. Leinwandhandtücher, weiss, 48x115 Ztm. gross, K 5.50.

Leintücher ohne Naht

aus bester Flachleinwand, 6 Stück 150x200 Ztm. gross, K 13.20, oder 150x225 Ztm. gross, K 14.38.

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

Jede Art gediegener Leinwand für Haushalt und Ausstattung, waschechte Neuheiten in Zephyren, Oxford u. s. w. vorsehend gegen Nachnahme, für Nichtpassendes Geld zurück.

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

Möbelhaus Eduard Arnstein

IX., Porzellangasse 60

gegenüber dem Franz Josefs-Bahnhof.

Solide und beste Einkaufsquelle! Politerte Einrichtungen von K 110, 130, 210 aufwärts. Kitcheneinrichtungen K 30, 40, 60. Komplette Schlaf- und Speisezimmer, altdeutsch und modern, von K 280 aufwärts. Ottomanen, Diwans etc. Nur eigene Erzeugung.

Eisenbahner geniessen besondere Ermässigung!

Provinzaufträge werden ebenso gewissenhaft expediert wie bei persönlicher Auswahl. Zufuhr zu allen Bahnhöfen und Bezirken kostenfrei. Preiskurante gratis und franko.

Guter Nebenverdienst

für aktive als auch pensionierte Eisenbahner

ist durch Uebernahme einer Agentur, die jeder Eisenbahner ausüben kann, zu erlangen.

Anfragen sind direkt an die Administration dieses Blattes unter Chiffre „R. 8“ zu richten.

Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen

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

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

Günstiger Gelegenheitskauf

für Händler und Hausierer mit Schnittwaren; sende auch an Privat:

40-45 Meter à K 15.-

fortiert. Stoffe auf Blusen, 78 Ztm. breit, feine neueste Mode-Deffins, Hemden- und Blusen-Deffins, vorzügliche rohe Hemdenleinwand, Kanavas, Bettzeug, Lyford auf Männerhemden, Reuentuchstoffe, Handtücher, Blantuche auf Schürzen und Hausleiber, hübsche moderne Deffins.

Der Rostenlänge 6-10 Meter.

Garantiert ohne jeden Fehler und einfarbig, nur in prima Qualität. Für Nichtpassendes sende ich sofort das Geld retour.

Mindestabnahme: 1 Rollstoff, 40-45 Meter gegen Nachnahme sendet

Leinenweber Karl Kohn, Nachod, Böhmen.

Unentbehrlich für jeden Herrn Eisenbahner

ist eine gute Dienstuhr

wer also eine solche sich aneignen will, der schreibe an

Adolf Birka, Uhrmacher
in Krummau a. d. Moldau.

um **Doxauhr**, welche sich in eine **Doxauhr**, den Kreisen der Herren Eisenbahner allgemeiner Beliebtheit erfreut.

Preis einer Doxauhr wie Abbildung im Metallgehäuse, oxydiert, zahlbar in 10 Monatsraten 26 Kr., dieselbe im glatten Nickelgehäuse 22 Kr., gegen bar 10 Prozent Nachlass.

Durchmesser 70 mm

8 Tage zur Probe.

Neueste Musikpendeluhr mit Schlagwerk, Wecker u. Musik

in prachtvollem Natur-Nussbaum, farb. Kasten, 75 cm hoch, schlägt halbe und ganze Stunden, weckt und spielt die schönsten Musikstücke zur beliebigen Stunde und verpflichtet mich, die Uhr innerhalb 8 Tagen franko unbeschädigt retour zu nehmen und den Betrag ohne jeden Abzug retour zu senden.

Preis per Stück K 14.-. Ohne Musik K 10.-. 3 Jahre schriftl. Garantie. Versand per Nachnahme.

Erste und grösste Uhren-Niederlage
MAX BÖHNEL
Wien, IV., Margarethenstrasse 27/9.

Nickel-Koskopf-Uhr K 3.-, Silber K 7.-, Omega K 18.-, Silberkette K 2.-, Golduhr K 19.-, Goldkette K 20.-, Goldring K 5.-, Wecker K 2.-

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

MÖBEL

Aufruf an die Herren Eisenbahner!

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

Fünfhäuser Möbelniederlage

M. Eisenhammer 142
Wien, XV., Mariahilferstrasse Nr. 142
(neben der Löwenrogeri Schawerda)

vollst. Zimmer-Einrichtungen à Kr. 130, 150, 170, 200 u. 240. Kücheneinrichtungen von Kr. 34 aufwärts. — Komplette Schlaf- und Speisezimmer von Kr. 280. — Moderne Kücheneinrichtungen, grau, weiß, grün, à Kr. 70. — Einzige Möbelfabrik in großer Auswahl. Kleine Preisliste für die Provinz gratis. Größerer Möbel-Katalog gegen 60 Heller Briefmarken franko.

Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Auswahl.

Zufuhr zu allen Bahnhöfen und Bezirken Wiens kostenfrei.

Warnung! Um meine P. T. Kunden vor Schaden durch Irreführung zu bewahren, achten Sie genau auf meine Firma Fünfhäuser Möbelniederlage, da eine Kontur mit meine Dauernummer als Preis mitbraucht, um meine P. T. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftsortal.

Rechtl. Schutzmarke: Eisenbahner-Schutzmarke. Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine Schutzmarke „Eisenbahner-Schutzmarke“ in Lebensgröße in der Bahnkonduktur, meinen Schaulastler sehen.

Heile die Trunksucht,

ehe der Trunksüchtige das Gesetz verletzt.

Rette ihn, ehe der Alkohol seine Gesundheit, Arbeitslust und Vermögen zerstört, oder ehe der Tod die Rettung unmöglich gemacht hat.

Coom ist ein Surrogat für Alkohol und bewirkt, dass der Trunksüchtige geistige Getränke verabscheuen wird.

Coom ist vollkommen unschädlich und wirkt so intensiv, dass auch stark trunksüchtige Personen einen Rückfall niemals bekommen.

Coom ist das neueste, was die Wissenschaft in dieser Beziehung hervorgebracht hat und hat derselbe bereits Tausende von Menschen aus der Not, dem Elend und Ruin gerettet.

Coom ist ein leicht lösliches Präparat, das z. B. die Hausfrau ihrem Gatten im Morgengetränk geben kann, ohne dass er das geringste davon merkt. In den meisten Fällen versteht der Betroffene gar nicht, weshalb er plötzlich Spiritus nicht vertragen kann, sondern glaubt, dass der übertriebene Genuss davon der Grund dazu sein wird, wie man oft eine gewisse Speise verabscheuen kann, wenn man dieselbe zu oft genossen hat.

Coom sollte jeder Vater seinem Sohne, dem Studenten, geben, ehe er beim Examen durchfällt; wenn er dem Trunke auch nicht besonders ergeben ist, so schwächt der Alkohol dennoch sein Gehirn. Ueberhaupt sollte ein jeder, der nicht willenskräftig genug ist, sich dem Genuss geistiger Getränke zu enthalten, eine Dose Coom einnehmen. Selbiges ist völlig unschädlich. Der Betroffene konserviert dadurch seine Gesundheit und erspart sehr viel Geld, das sonst zu Wein, Bier, Branntwein oder Likör verwendet worden wäre.

Das Coom-Präparat kostet 10 Kronen und wird versandt gegen Vorauszahlung oder gegen Nachnahme nur durch:

COOM-INSTITUT Kopenhagen 314F, Dänemark.

Briefe sind mit 25 Heller, Postkarten mit 10 Heller zu frankieren.

Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hof-Uniformierungsanstalt u. Uniformsortenfabrik.

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

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

FILIALEN:

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

Preislisten und Massenleitungen gratis. — Provinzaufträge werden sofort effektiert.

Billige böhmische Bettfedern!

5 Kilo neue, gefüllte Nr. 0/00, bessere 12 Kr., weiße, baumwollene, gefüllte 18 und 24 Kr., schweizerische baumwollene, gefüllte 30 und 36 Kr. Versand franko per Nachnahme. Umtausch und Rücknahme gegen Porto- vergütung gestattet.

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

Herausgeber: Josef Tomšič. — Verantwortlicher Redakteur Franz Lilj.

Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Swoboda & Co. Wien, VI., Mariahilferstrasse 89A.