

Motto:  
Was wir begehrn von der Zukunft Herrn!  
Dass Brot und Arbeit uns gestützt stehn,  
Dass unsere Kinder in der Schule lernen  
Und unsere Freunde nicht mehr betteln gehen.  
G. Herwegh.

Telephon Nr. 2325.

Scheckkonto 38.415.

# Der Eisenbahner

Zentralorgan des Österreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

## Sprechstunden

Auf jeden Tag mit Ausnahme der Sonne und Feiertage von 10 Uhr  
vormittags bis  $\frac{1}{2}$  Uhr nachmittags.

## Insertionspreis:

Die einspolige Millimeterzeile oder deren Raum 14 Heller.  
Bei Jahresantrag Rabatt.

## Abonnements-Bedingungen:

Halbjährlich	.....	Kr. 288
Ganzjährlich	.....	576
Für das Deutsche Reich ganzjährlich	Mk. 6.—	Für das übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.

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

Nr. 26

Wien, den 10. September 1912.

20. Jahrg.

## Ein Geheimzirkular der Regierung.

Bertrauliche Vorbereitungen gegen einen Lohnkampf  
der Eisenbahner.

Der bekannte günstige Wind hat uns das folgende Geheimzirkular der Regierung in die Hände gespielt, das vor ein paar Tagen unter strengstens geübter Aufsicht in der Hof- und Staatsdruckerei hergestellt, und zum eventuellen Amtsgebrauch für die politischen Behörden bereithalten wird:

### Kundmachung.

Seine I. und I. Apostolische Majestät  
haben die  
Einberufung

der

im Eisenbahndienste in den im Reichsrat vertretenen Königreichen und Ländern

stehenden Gagisten und Mannschaft österreichischer Staatsangehörigkeit der Reserve und Erbsahreserven des gemeinsamen Heeres (der Kriegsmarine) sowie der I. I. Landwehr zur teilweisen Ergänzung des gemeinsamen Heeres (der Kriegsmarine), beziehungsweise der Landwehr und deren

Zuweisung zur Dienstleistung bei den Eisenbahnen allerhöchst anzubefehlen geruht.

In Ausführung dieses allerhöchsten Befehles wird angeordnet:

Die vorbezeichneten, im Eisenbahndienste der ... stehenden Personen werden hiemit „auf sogleich“ einberufen.

Sie sind verpflichtet, sofort nach Verlautbarung dieser Kundmachung, daher auch schon vor ihrer Präsentierung, den ihnen obliegenden Eisenbahndienst zu verschenken und haben sich ohne Beeinträchtigung dieses Dienstes bei dem auf der betreffenden Strecke amtierenden mobilen Präsentierungskommando (beziehungsweise Bahnhofskommando) zu melden.

Sie bleiben hinsichtlich der Ausübung des Eisenbahndienstes ihren vorgesetzten Eisenbahnbehörden und Organen unterstellt und treten zu diesen in das Verhältnis der militärischen Unter- und Überordnung; sie haben in diesem Dienste, in Anwendung des Punktes 53, Alinea 2, des Dienstreglements für das I. und I. Heer, I. Teil, den ihnen im Eisenbahndienste Vorgesetzten auch dann Gehorsam zu leisten, wenn sie zu denselben militärisch im Verhältnisse eines Höheren oder Rangälteren stehen.

Die Einberufenen haben militärische Uniform nicht anzulegen. Als Abzeichen ihrer militärischen Eigenschaft erhalten sie eine schwarz-gelbe Armbinde, welche in und außer Dienst am linken Oberarm zu tragen ist.

Mit dem Tage der Verlautbarung dieser Kundmachung treten die Einberufenen unter die Militär-Disziplinar- und Strafgewalt.

Die Nichtbefolgung dieser Anordnungen wird nach den bestehenden Gesetzen bestraft.

(Amtsstempel)

..... am .....

Die Maßnahmen die die Regierung vorbereitet, sind eigentlich nichts neues, da sie in gleicher Weise im vergangenen Herbst eingeleitet worden waren. Aber wie es scheint, plagt heuer das böse Gewissen die Regierung ganz besonders. Sie hat, wie man weiß, durch ihre strenge Opposition gegen den 17 Millionen-Antrag Tomischik den ihr willfährigen bürgerlichen Parteien den Weg gezeigt, auf welchem die noch unerfüllten Forderungen der Eisenbahner verschleppt werden können, und es graut ihr offenbar bei dem Gedanken an die gerechte Erregung, die der unter ihrer Mitwirkung zustandegekommenen Beschluss des Hauses unter dem Eisenbahnpersonal hervorgerufen hat. Und da es in neuester Zeit in Österreich überhaupt wieder der Regierungsweisheit letzter Schluss geworden zu sein scheint, unangenehme Mahner sich mit den bekannten Mitteln der Staatsgewalt vom Leibe

zu halten, so rüstet man rechtzeitig, um einmal den Eisenbahner „den Herrn zu zeigen“. Das wäre im Ernstfall ganz nach der Maxime anderer kapitalistischer Staaten gehandelt, und würde nebstbei unseren Scharfsinnsdern in den Reihen der Industriellen ganz kolossal imponieren. Aber es wäre vielleicht doch gut, wenn die Herren Oberpatrioten und Staatswächter, die solche Stilübungen anfertigen lassen, einmal über die nicht unwichtige Frage nachdenken würden, ob bei den ohnehin desolaten Verhältnissen, die dieses ewig gequälte Österreich aufweist, ein solcher Weg klug und vernünftig ist, den man sich da einzuschlagen ansieht. Was die Eisenbahner selbst anbelangt, so werden sie nicht ermannt, auch ihrerseits daraus die richtigen Lehren zu ziehen. Sie werden in strategischer Klugheit ihre Organisation ausbauen, die sie brauchen, um stärker zu werden, als sie es bisher waren, und sie werden sich darin von niemand stören lassen. Eine bessere Mahnung gibt es gar nicht, als die ja rechtzeitig enthaltene Kriegspläne der Regierung, die so laut und eindringlich sprechen, daß die Eisenbahner Österreichs alles daran setzen müssen, in unterschiedlichen Zersplitterungsversuchen in ihrer Reihen abzuwehren, und eine einheitliche Organisation aufzubauen, die größer und stärker ist, als sie es bisher war. Das ist die einzige sachliche Antwort, die wir darauf zu geben haben.

## Aufzeigen, was ist!

Wenn man jetzt all die vielen albernen Ausreden der bürgerlichen Abgeordneten und ihrer gedankenarmen Nachläufer liest, so wird man sich des Eindrucks nicht erwehren, daß den Herren nichts so tieffinniges Unbehagen verursacht, als das schmerzhafte Gefühl, erkannt zu sein. Denn was durch das Schicksal, das dem 17 Millionen-Antrag Tomischik zuteil geworden ist, vor allem bewirkt wurde, das ist die vollständige Klärstellung einer Tatsache, die auch von den Einsichtlosen kaum mehr bestritten werden kann: In dem Lager der bürgerlichen Parteien stehen vereint die Feinde der Eisenbahner und der arbeitenden Klassen überhaupt.

Freilich, wer das Wesen der kapitalistischen Gesellschaft, ihren inneren Prozeß und ihre politische Parteibildung nur annähernd erfaßt hat, für den bestand über diese Wissenswahrheit auch bisher nicht der geringste Zweifel. Aber nirgends hat vielleicht die Bourgeoisie und ihre unter der Arbeiterschaft durch bewußte Irreführung geschaffenen Ableger so sehr zur Verwirrung und Verdunkelung der Klassengegenseite beigetragen, wie gerade in Österreich. Das rapide Anwachsen der Arbeiterbewegung und der Geist des Klassenkampfes, von dem diese erfüllt ist, haben in den letzten Jahren das Bürgertum wachgerüttelt und mit dessen Hilfe erstanden alsdann jene sagenhaften Gebilde von christlichen und nationalen Arbeitergewerkschaften, die ihrer ganzen Natur nach nur als Anhänger des Bürgertums, weder Fleisch noch Fisch sein konnten. Aber die Mühlen, die sich die bürgerlichen Parteien gaben, um die Arbeiterschaft für ihre Zwecke zu gewinnen, indem sie ihre politischen und wirtschaftlichen Programme mit sozialen Redensarten drapierten, haben immerhin eine Anzahl von in wirtschaftlichen und politischen Dingen ungeschulten Elementen angelockt, mit denen es möglich war, den Anschein zu erwecken, als sei sich das Bürgertum spät aber immerhin noch rechtzeitig bewußt geworden, daß es auch soziale Pflichten gegenüber dem Arbeiterstand zu erfüllen habe. Es machte sich ja auch schließlich gar zu schön, wenn man dem besonders in den letzten Jahren wieder erwachten nationalen Chauvinismus so etwas wie einen sozialen Einstieg zu geben vermochte, und

wenn man hier und da von der „nationalen Zusammenghörigkeit“, von der „Gemeinbürgerschaft des deutschen Volkes“ reden konnte, aus der auch der Arbeiter nicht ausgeschaltet werden kann.

Was nun gegenüber dieser bewußten Täuschung der Arbeiter und gegen die geschichtliche Unwahrheit, von der alle Phrasologie von der nationalen Gemeinbürgerschaft ausgeht, alle theoretische Beweisführung nicht vermoht hat, das haben auf dem Boden des allgemeinen Wahlrechts die Tatsachen viel wirksamer getan. Wir haben in dem Parlament des allgemeinen Wahlrechts, so kurz noch sein Bestand ist, manche Abstimmung erlebt, bei der es sich um Volksinteressen und um das wirtschaftliche Wohl der Arbeiter gehandelt hat. Und wer die Verhandlungen und die Ergebnisse solcher Abstimmungen verfolgt hat, der weiß, wie die bürgerlichen Parteien fast immer die im Interesse der Arbeiter von den Sozialdemokraten gestellten Anträge niedrigen, und wie sie bei allen Fragen ängstlich bemüht waren, die Interessen der Bevölkerung zu verteidigen. Der Antrag Tomischik, der für die Eisenbahner die Mittel herbeischaffen wollte, um ihre dringlichsten Wünsche zu realisieren, und das Schicksal, das ihm von der bürgerlichen Parlamentsmehrheit bereitet wurde, ist nur eines der markantesten Beispiele, das gerade für die Eisenbahner von Lehrreichem Interesse ist. Gewiß liegt für den Kenner der Verhältnisse auch in diesem Vor-gang, der unter den Eisenbahner so viel des berechtigten Unmutes ausgelöst hat, nichts Ueberraschendes. Und die Tatsache allein, daß die bürgerliche Majorität sich an Lumpige 17 Millionen für die Eisenbahner, für Bedienstete eines so wichtigen staatlichen Unternehmens nicht heranwagte, während sie fast im selben Moment bedenkelos Hunderte Millionen für Militärzwecke bewilligte, ist das deutlichste Symptom für den Geist, der heute unsere bürgerlichen Klassen erfüllt. Es ist der Geist des Imperialismus, das Streben nach militärischer Kräftigung der Staatsgewalt, koste es, was es wolle. Und unter diesem Streben erstickt jedes andere Verlangen, das irgend aus einer Volksrichte heraus geäußert wird, denn der Staat, der im Kapitalismus wurzelt, will nichts als die Vergrößerung seiner militärischen Macht zu Wasser und zu Land. Und die Bourgeoisie und deren Vertreter leihen diesen Bestrebungen willig ihre Mithilfe, denn sie wissen, daß der Besitz und die Möglichkeiten, ihn durch schrankenlose Ausnützung der Arbeitskraft zu mehren, geschützt und verteidigt werden soll!

Nicht darin, daß die bürgerlichen Parteien den Antrag Tomischik ablehnten, wie sie es bei so vielen anderen sozialdemokratischen Anträgen taten, liegt daher das Ueberraschende oder gar das Unnatürliche. Aber daß sie alle vordem anders redeten und so taten, als ob sie ehrlich für die Wünsche der Eisenbahner eintreten wollten, darin liegt die eigentliche Demagogie und Heuchelei. Niemals noch war die Unaufrichtigkeit und die innere Verlogenheit größer, als wenn die bürgerlichen Ruhmreicher des Klassenstaates sich als Vertreter der Arbeiterklasse ausspielten, die sie nicht sein können, weil eine solche Haltung den eigenen wirtschaftlichen Klasseninteressen widerspricht. Man hat in dem Gerede, das die Nationalverbänder zur Entschuldigung ihres Eisenbahnerverrates vorbringen hatten, auch das Wort vom „Eingeklemmt“ gehört. „Eingeklemmt“ sollten, so sagten sie, die bürgerlichen Parteien durch den Antrag Tomischik werden. Und darin liegt, in schärfster Beleuchtung enthüllt, das zwieschlächtige Wesen jener bürgerlichen Partei, die so gerne Scheinen möchten, was sie in Wahrheit ihrer ganzen wirtschaftlichen Stellung nach gar nicht sein können: Freunde und Vertreter von Arbeitern und Handwerkern, zwischen Schein und Wirklichkeit ein lässiger Widerspruch besteht, deshalb fühlen sie sich „eingeklemmt“. Aufzeigen, was ist —

das ist die Aufgabe und Kunst aller proletarischen Politik. Denn wenn der geradlinige Weg gefunden werden soll, der die Arbeiterklasse zum Ziele führt, dann muß jeder Zweifel darüber beseitigt werden, als ob man auf christlichsozialer oder nationaler Basis wirkliche Arbeiterinteressen vertreten könnte. Und für die Eisenbahner, von denen noch immer ein großer Teil nicht begreift, wo ihr Platz ist, ist diese Aufklärung nötiger wie für jede andere Schicht!

## Die Lebensmittelmagazine wie sie sind und wie sie sein sollen!

III.

In unserem letzten Artikel haben wir den Wert der Konsumgenossenschaften dargelegt und die Stellung, welche sie innerhalb der Arbeiterorganisationen einnehmen, ausführlich behandelt. Mit diesem wollen wir uns mit den Lebensmittelmagazinen bei den f. f. Staatsbahnen befassen und untersuchen, ob sie den geforderten Bedingungen entsprechen, die man von einer Konsumentenorganisation billigerweise verlangen und voraussehen kann. Ohne Umschweife wollen wir gleich am Anfang unserer Betrachtungen über diese ein deziertes "Nein" setzen. Die Lebensmittelmagazine in der heutigen Form und in ihrer jetzigen Verfassung entsprechen nicht im entferntesten den Anforderungen einer wirksamen, nützlichen Konsumentengenossenschaft. Dass dies leider so ist, ist nicht Schuld der Mitglieder oder des jeweiligen Wirtschaftskomitees, sondern ist auf Konto der f. f. Staatsbahnenverwaltung zu schreiben, die sich mit einer geradezu boshaften Hartnäckigkeit jeder Reform entgegenstellt. Warum dies geschieht, kann kein Sterblicher ergründen. Vorläufig wollen wir annehmen, daß diese Hemmungen und Schädigungen an den Instituten wider besseres Wissen lediglich aus Unkenntnis der Sache geschehen.

So viele Bahnen wir haben, so viel zählen wir Lebensmittelmagazine. Das ist der erste und kein unbedeutender Fehler. Es sind zusammenhanglose Gebilde ohne großzügige Führung. Für die alten Staatsbahnen besteht das genossenschaftliche Prinzip mit einem eng gefassten Statut, das der Bahnverwaltung gleichfalls ein Verwaltungsrecht einräumt. Diese Art von Lebensmittelmagazinen ist die fortgeschrittenste und wird nach den Grundsätzen der Demokratie verwaltet. Es wird zwar jedes der Magazine nach anderen Verwaltungsgrundrissen betrieben, läuft auf eigenes Konto ein, aber trotz all den Fehlern und Mängeln darf nicht geleugnet werden, daß von den zehn Lebensmittelmagazinen der alten f. f. Staatsbahnenlinien einige hieron mustergültig geführt sind und Ersprechliches für die Mitglieder leisten.

Die Mehrzahl der genannten Lebensmittelmagazine gewährt ihren Mitgliedern einen im Statut festgesetzten Kredit. Diese ausständigen Summen wer-

\*) Siehe „Eisenbahner“ Nr. 24 und 25, 1912.

den dann im Gehaltsabzugsweg von der Bahnanstalt hereingebracht und an den Vorstand des Lebensmittelmagazins abgeführt. Dieses Kreditwesen hat sich allmählich zu einem Kreditunwesen ausgewachsen. Es müßte daher getrachtet werden, dasselbe nach Umsicht einzuschränken, um es allmählich ganz zu beseitigen. Bei den Generalversammlungen sollte beschlossen werden, die jährliche Dividende insolange zurückzuhalten, bis der allmonatliche Kredit eines jeden einzelnen Mitgliedes beglichen ist. Von da ab wird nur gegen Kasse verkauft. Durch die erzielte Bezahlung wird bewirkt werden, daß das Magazin nicht mehr durch vier oder fünf Wochen unverzinslich auf sein Geld warten muß, sondern damit pünktlich seine Fakturen, und zwar mit Abzug von 2 bis 3 Prozent Kasseprovision begleichen kann. Außerdem wird durch den Wegfall der Verrechnung, die als ein Gefälligkeitsakt angesehen wird, das Magazin von der Staatsbahnenverwaltung unabhängiger gemacht, was nicht außer acht gelassen werden darf. Dadurch, daß das Institut zu einem Barzahler geworden ist, werden sich die solidesten und leistungsfähigsten Firmen durch Erstellung von Ausnahmepreisen anstrengen, diese Kundschaft bedienen zu können. Diese nicht zu unterschätzenden Vorteile werden das Magazin in den Stand setzen, für die Mitglieder die Warenpreise in ganz außerordentlicher Weise herabzusetzen. Nur für Mitglieder auf der Strecke könnte man, wegen Vereinfachung des Einkaufes und der Verrechnung, das Kreditwesen im beschränkten Umfang insolange aufrechterhalten, bis selbst in den Mittelstationen Filialen errichtet sein werden.

Einzelne dieser Genossenschaftsgründungen haben aus Unersahrenheit und anderen Mängeln oft schweres Lebhrgeld zahlen müssen, bis ihre Genossenschaft eine geordnete, kaufmännische Verwaltung bekommen hat. Solche Konsumentvereine werden ein schweres Sorgenkind und es bedarf einer besonderen Energie, Umsicht und Ausdauer, bis die endgültige Gesundung eintritt. So hat zum Beispiel ein gewissenloser Obmann und ein Teil der Ausschußmitglieder seinerzeit die Genossenschaft des Lebensmittelmagazins der Westbahn an den Rand des Verderbens gebracht. Eine große Anzahl von Jahren anstrengendster Arbeit war nötig, um den angerichteten Schaden wieder gutzumachen und das Geschäft in die richtigen Bahnen zu leiten. Das Vertrauen der Mitglieder zu diesem Institut wurde damals schwer erschüttert und sie waren in ihrem gerechter Anger daran, das Kind mit dem Bad auszuschütten. Nach Überwindung vieler Schwierigkeiten ist es dem neuen Vorstand durch Paranschung außerordentlichen Fleisches gelungen, das Institut zu retten, das heute, mit Ausnahme der Kreditgewährung, mustergültig, schuldenfrei und makellos dasteht.

Die zweite Form der Lebensmittelmagazine stellen die verstaatlichten Bahnen, die Nordwestbahn, die Nordbahn und die Staatseisenbahngesellschaft,

dar. Diese Institute sind Schöpfungen der genannten Bahnverwaltungen und werden unter dem Titel „Wohlfahrtsseinrichtungen“ ausgewiesen. In Wirklichkeit ist es ein Werkzeug umsoviel, wie der große Münchner Gelehrte Lujo Brentano derartige Gebilde richtig nennt, eine „Wohlfahrtskönigreich“. Die Direktionen haben an Stelle eines bindenden Statuts bloß eine Geschäftsordnung zur Abwicklung der Geschäfte herausgegeben, ziehen zum Schein auch einige Bedienstete zur Mitverwaltung heran, behalten sich aber sonst alle Rechte vor. Trotzdem die Direktion neben den Gewählten auch Leute ihres Vertrauens ernannt, hängen die gemeinschaftlichen Beschlüsse fassungen von der Genehmigung der Direktion oder des Eisenbahministeriums ab. Die Dirigierung dieses Instituts wird durch Verfügungen des Eisenbahministeriums besorgt. Die Mitverwaltung der Bediensteten wird nur geduldet, um nach außen hin den Schein zu erwecken, als ob das Lebensmittelmagazin nach demokratischen Regeln geführt würde. Das ist ein gar raffiniert ausgeheckt teuflischer Plan. Die gewählten Verwaltungskomiteemitglieder werden den Bürgern als Prügelknaben für alle Sünden und Fehler entgegengehalten, die die Verwaltung an dem Institut begeht; sie verbirgt sich hinter diesen Funktionären, lenkt aber die Aufmerksamkeit der Warenverkäufer auf dieselben.

So schreibt beispielweise das Ministerium den Vorständen der Lebensmittelmagazine vor, daß sie ihren Mehlbedarf auch dann im Inland zu besorgen haben, wenn dasselbe bei ungarischen Mühlen billiger und qualitativ besser zu bekommen wäre. Das Eisenbahministerium macht in diesem Falle direkt den Betreiber für das freie Mühlkartell und schafft demselben innerhalb seiner Machtphäre einen Monopol.

Eine solche Anordnung ist weder volkswirtschaftlich noch sozialpolitisch noch kaufmännisch genommen eine Wohltat, sondern wirkt in jeder Richtung schädlich. Der Profit der Mehlwucherer steht dem Eisenbahministerium weit höher als das Wohl des Personals. Dieses Recht hat sich die Verwaltung deshalb arrogiert, weil sie auf ihren eigenen Bahnen entweder freie oder Regiefahrt und einige sonstige Bonifikationen, die ebenso in ihrem Interesse wie im Interesse des Lebensmittelmagazins liegen, gewährt hat.

Eines der genannten Institute, welches das weitestgehende Regulativ besitzt und am toleritesten behandelt wird, ist das Lebensmittelmagazin der Nordwestbahn mit seinen Filialen in Reichenberg, Nimburg und Letzien. Es ist unter dieser Gruppe auch das bestgeleitete und es kommen über dasselbe die verhältnismäßig wenigsten Klagen vor. Aber auch dieses Institut hat alle Mängel, die ein Unternehmen ohne Selbstverwaltung haben muß. Vergangenes Jahr hat das dortige Verwaltungskomitee

bis in dem Schreiben, daß ich dort eine Rede halte. Da dachte ich, das Jahr fängt schön an. Ein Blick ins Kursbuch belehrte mich, daß Freiwaldau von Wien ungefähr 280 Kilometer entfernt liegt und hierzu ein Fahrtzeit von 25 Stunden und 59 Minuten vorgeschrieben ist. Zur Erreichung dieses Ziels braucht man bloß 18mal umsteigen. Als ich nach manchen Fahrten, die ich aus Mitteld für den Leser nicht schildern will, dort anfam, war ich derart gealtert, daß mich meine besten Freunde nicht wieder erkannten. Freiwaldau ist ein Städtchen an den Ausläufern der Sudeten und ist durch einen Bach, der Viela genannt wird, von Gräfenberg getrennt, aber eng verbunden durch einen Bindestrich, gemeinsamen Sozialist und durch den Abgeordneten Seidl. Im „Väderer“ wird dieses Städtchen als die Perle der Sudeten bezeichnet. Ein Nasenweiz leitete die Bezeichnung als Mahnung ab, daß man Perlen nicht vor Süde werfen darf. Ein neben ihm sitzender Nachbar korrigierte ihn im gut tschechischen Dialekt, indem er replizierte: „Halt deine Frasse, du As! Dies kommt davon, daß der gute Negenhart seine Waber statt mit Geldern mit Perla bezahlte.“

Da juhu unverkant an das andere Ende dieses interessanter Ländchens nach Bielitz und benützte den Morgenzug, der um 3 Uhr 35 Minuten dort abfährt. Es gibt in Schlesien viele Patrioten und Käuze, aber bisher ist es dort noch keinem eingefallen, um 3 Uhr 35 Minuten nach Bielitz zu fahren. Es war deshalb auch kein Personenklassier am Platze. Ich stieg ohne Fahrtkarte ein. Dafür wurde ich vom Konditeur mit einer Krone Strafe und einem Rüssel belegt. Als ich nach 2½ Kilometer Fahrt, wozu zwei Stunden notwendig waren, in Bieghals anfam, erklärte der übernehmende Konditeur diese Fahrtkarte als ungültig und bestrafe und rüffelte mich neuerdings. So erging es mir bei jedem Zugwechsel. Als ich mit der Behandlung nicht gefallen lassen wollte, und mich als unerfahrenen Fahrgäst bescherte, wurde mir vom Bahnvorstand rundwegs die Legalität hierzu abgesprochen. Ich möge froh sein, daß . . . . . Ein Bäuerlein meinte, ich hätte wahrscheinlich heute noch nicht kommuniziert, sonst könnte mir unmöglich so viel Unheil passieren. Den wirklichen Grund, warum man mich so behandelte, erfuhr ich erst später. Ein bekannter Eisenbahner teilte mir unter Verufung auf seinen Dienstfeld mit, daß sie vom hohen f. f. Eisenbahministerium den Auftrag hätten, die Puschaschere recht zu fessieren, damit sie das dumme Reisen lassen. Dieses Biße aus militärischen und anderen Gründen eine große Gefahr für Thron und Altar. — Jeden Tag werden Dutzende von Reisenden wegen Spionage und Umsturz hier verhaftet. Die f. f. Staatsbahndirektion hat eigens eine Anleitung zum Fessieren, die die Nummer 90 trägt, zum Gebrauch herausgegeben. Er las mir einige Stellen davon vor. Ich wäre beinahe in eine Ohnmacht gefallen, als ich aus der instruktiven Anleitung erfuhr, was

mir bis Bielitz noch alles bevorstand. Die Nummer 90, so sagte mir mein Vertrauensmann geheimnisvoll, sei über Vorschlag des hohen f. f. Unterrichtsministeriums aus dem Agyptischen Traumbuch entnommen worden, um dem Publikum die „große Angst“ vor dem Reisen einzujagen. Als ich nach weiterem dreifürdigen Aufenthalt wieder meinen Waggon bestieg, waren alle Abteile abgesperrt. Als ich höflich um einen Sitz bat, schrie mich der Konditeur an: „Mein Herr, reizen Sie mich nicht, ich handle gemäß meiner Instruktion, wenn Sie sitzen wollen, dann lösen Sie sich zuerst eine Blauplatte.“ Als ich unterwürfig mir die beschiedene Antwort erlaubte, daß ich ja doch eine Fahrtkarte besitze, wurde mir im Korporalston eröffnet, „doch nicht so dummi dazuhören“. Ich habe mit der Karte laut Betriebsreglement § 99 lit. a bis z nur das Recht zum Fahren, aber nicht zum Sitzen. „Um übrigens, warum fahren Sie juh um 3 Uhr 35 Minuten nach Bielitz?“ Ich löste rasch eine Blauplatte, da aber kein Platz mehr vorhanden war, mußte ich mich in Geduld üben bis zur Umsteigstation. Ein Reisender (Ausländer), der Mitsid mit mir hatte, meinte, das hänge ganz vom Konditeur ab, ob ich einen Sitzplatz erhalten. Die Erlaubnisgebühr hiervor ist extra mit dem Konditeur nach freier Vereinbarung zu treffen. Ich tat, wie mir befohlen, nun gings. Aber die Dampfheizung war eingefroren, der Fußteppich zu lang, weshalb man die Tür nicht schließen konnte. Die Lampe stand furchtbar und tröpfelte. Durch den angefahrenen Anger verblassen, kam ich auf die unsinnige Idee, das hygienische Spuckverbot als Notwehr gegen die Maßnahmen der Eisenbahnbahnhöfen zu benutzen. Ein mitsahrenden Gendarm in Babil, der die Reisenden zu überwachen die Pflicht hat, und im Gedankenlesen bewandert sein mußte, hatte meine Absicht richtig definiert und diese Handlung als eine Art Abneigung gegen das Erzhaus qualifiziert. Er nahm mir meine Gegenstände ab und fragte, welcher Vorwurf mich nach Bielitz führt.

Nach anderthalb Tagen qualvoller Fahrt überfuhr ich bereits die sogenannte Städtebahn, die in unendlichen Abständen auf freiem Felde — weit, weit draußen vor den Städten anhielt. In Mistel, deutsch: Mist-Ecke, kam ein Konditeur und bot mir Nord- und Südmarkzähnder, die „Neue Zeit“, ein Buch vom Deutschen Volksrat, befreit. Die Eisenbahn als Vertriebs- und Bildungsmittel zum Kauf an. Da mein Wille bereits gebrochen war, kaufte ich gleich von jeder Sorte zwölf Stück. In Teschen fandigte uns unangesagt die Lokomotive, die den gemütlichen Namen „Mus ich dem“ am Bauche des Kessels trug, ihren Dienst. Schon nach drei Stunden wurde eine Ersatzmaschine von der Station Mist-Ecke herbeigeschleppt, auf der in Messingbuchstaben die ermunternden Worte zu lesen waren: „Und sie bewegt sich doch!“

Als ich in Bielitz ankam, war auf meinem rostigen Gesicht ein mächtig wallender Rübezähler gewachsen. Meine

## Feuilleton.

### Im Zeichen des Verfehrs!

Eine Satire von Rudolf Müller.

Österreich ist gar ein seltsames Land. Es gibt Spätzle, die bei unpassender Gelegenheit ihr Vaterland „Eselreich“ nennen und sich darüber unwändig freuen. Sie wollen hiermit den großen Eselsucht im Osten einen Namen verschaffen. Gegen diese altherwürdige und zugemalte Bezeichnung haben die Südländer Einspruch erhoben, weil sie aus patriotischen Gründen eine größere und wertvollere Spezies, das „Mulo“ güteten. Da man sich lange nicht in der richtigen Benennung einigen konnte, wurde der Streit dem hohen Landrat des heiligen Tirol zur Ausstragung überwiesen. Dieser hatte seinerzeit den Streitfall dem Konsistorium, dem bekanntlich alle Wohlfahrtsfragen des Reiches zur Entscheidung vorgelegt werden müssen, übertragen. Nach einem langen und gründlichen Studium der Frage, wie es höchst dero Gnaden an der Hand des ältesten, einzigen Geschichtsbuches, der Bibel, nach, daß der Esel ein gar heiliges Tier sei, auf welchem seinerzeit Jesus als angehender König nach Bethlehem ritt, und entschied sich aus diesem Grunde für die Beibehaltung der ersten Bezeichnung. Der hohe Rat konnte sich bei seiner Entscheidung nicht versagen, durchblicken zu lassen, daß „Klostertreich“ schon wegen der Modernität halber eine passendere Benennung wäre. Denn die biederer Tiroler sind mit Ausnahme einiger Sonderlinge alle fortschrittlich geistige Leute.

Gegenwärtig sind sie sogar daran, den Fremdenverkehr von der Schweiz nach dem Lände abzulenken, und bauen zu diesem Zweck in Erwartung von Brüsten eine Schmalspurbahn über den Innfluss. Von dort aus kann man leicht in gemütlischen 18 Gehstunden zur Gnadenkapelle des heiligen Landespatrons Sebastian, oder wie er kurz nach Tiroler Art genannt wird, „zum heiligen Waschil“ kommen. „Die Isabahn ist bi Gott nit zum Aufstuaga do“, mant da alte Brudewirt weshalb man in den Waggons auch die Fenster wegliest. Und trotz alledem gibt es hierzulande noch immer Leute, die zu ihrem Vergnügen noch dort reisen. Es sind dies allerdings wenige Menschen mit französischer Gesundheit und Körperkonstitution, Leute mit prächtigen Kröpfen und Kretinaugen, die an den Herbenenden zum Zeichen ihres Wohlstandes große Hornknöpfe tragen.

Mir gegenüber hat einmal ein Zeitgenosse ganz dreist behauptet: Das Reisen bildet. Gewiß! Es bildet bei uns eine große Unannehmlichkeit. Einmal erhiebt ich von unseren Parteigenossen eine Einladung, am Neujahrtag eine Versammlung in Freiwaldau abzuhalten. Der Wunsch aller sei es, so

ben Versuch unternommen, seiner Direktion und dem Ministerium eine Änderung des Regulativs vorzuschlagen, damit sein Wirkungskreis und seine Verantwortung erweitert werde. Es ließ fast alle alten Bestimmungen unangetastet, baute auf denselben einige zeitgemäße und selbstverständliche Neuerungen auf. Allein, im Ressort des Eisenbahnministeriums, dem die Lebensmittelmagazine unterstehen, und das, wie es scheint, von allen Göttern verlassen ist, haben die aus der Geschäftsausbildung sich ergebenden natürlichen Abänderungen keine Gnade gefunden. Die Furcht, es könnte an Stelle der alten und überlebten Formen etwas Neues und Besseres treten, reichte aus, das Petit abzuweisen. Würde dieses Ministerialressort nur eine Ahnung haben, welche Wechselwirkung zwischen einer gesunden Personal- und Verwaltungspolitik und einer auf der Höhe der Zeit stehenden Konsumtentenorganisation besteht, so hätte es unbedenken die bescheidenen Wünsche des Komitees bewilligen müssen. Nach oftmaligem Drängen hat man sich dann herbeigelassen, eine kleine Erweiterung zuzugestehen, die aber nach der Publikation sofort wieder zurückgezogen wurde. Wenn schon die Leitung dieses Ressorts von solchen Zusammenhängen nichts versteht und auch von der großen genossenschaftlichen Bewegung der Welt nichts gehört hat, so hätte man doch einen auf diesem Gebiet versierten Amtsmenschen um Auskunft befragen sollen. Die Ablehnung des Ansuchens zeigt, wie das Eisenbahnministerium weltbewegende Fragen urteilt. Das geliebte „Baruck!“ ist noch immer sein Leitmotiv.

Eine noch realitärenere Einrichtung als die besprochene ist das Lebensmittelmagazin der f. f. Nordbahn. Es ist unter Zeitteiles geschaffen worden und sein Geist bläst noch aus allen Winkeln. Nach der Verstaatlichung gaben sich die Bediensteten der Hoffnung hin, daß nun jetzt eine Reform des Instituts durchgeführt werden wird. An die Spitze der Nordbahn trat als Direktor Baron Vanhans, dem der Ruf vorausging, daß er mit dem modernen Leben vertraut sei und ab und zu mit dem Fortschritt — kolettiere. Das Personal glaubte nunmehr, daß seine Herzenswünsche in dieser Frage von seinem neuen Direktor, der auch neue und moderne Ansichten mitbrachte, sicher entsprochen würde. Leider wurden sie alle schwer enttäuscht. Es traten wohl andere Personen auf die freigewordenen oberen Stellen, aber das alte System, der Geist Zeitteiles ist geblieben.

Aus dem Regulativ, welches den Geschäftsgang ordnen und die Verwaltung regeln soll, strömt eine vorsintflutliche Sprache und ein selten reaktionärer Geist. Den Bediensteten steht gleichfalls im beschränkten Maße durch Wahl so etwas wie ein Vertretungsrecht am Papier zu. In Wirklichkeit ist diese Funktion nach der Wahl beendet. Eine Einflussnahme auf die inneren Verwaltungssangelegenheiten steht den gewählten Mitgliedern nicht zu. Dies besorgen ausschließlich die von der Direktion ernannten Beamten mit dem Verwalter. Nur ein ganz verkümmertes

Recht, die auf den Außendienst Bezug habende Inspektion, wird ihnen gnadenhalber zugestanden. Sie werden bloß als Brüderknaben für die Mitglieder gehalten, um die Bahnverwaltung zu entlasten. Auch bei der Vorlage haben die gewählten Mitglieder den ernsthaften Versuch unternommen, die unerträlichen Verhältnisse durch eine Statutenänderung zu beseitigen. Um ja nicht den „alten Geist“ zu erschrecken, nahmen sie das Regulativ der Oe. N. W. B. zum Vorbild. Man hätte glauben mögen, daß die Sitzungen der Nachbarbahn, die seit vielen Jahren dort gehabt werden, ohneweiters akzeptiert würden. Was aber auf der Oe. N. W. B. gestattet ist und sich dort bereits überlebt hat, wurde bei der Nordbahn verboten. Der Hofrat Herzfelder, der den Geist Zeitteiles auf der Nordbahn repräsentiert, wacht mit Argusaugen darüber, daß an dem Lebensmittelmagazin trotz aller Klagen und Skandale nichts geändert wird. Er sieht es als eine Versorgungsstelle von aktiven und pensionierten Oberbeamten an. Der leitende Beamte wird von der Bahnverwaltung mittels unkündbarem Vertrag angestellt und untersteht nicht dem paritätisch zusammengesetzten Verwaltungskomitee, sondern der Direktion und dem ernannten Komitee. Der Einkauf der Waren, die Preisbildung der zum Verkauf bestimmten Waren macht der Herr Verwalter und die drei Oberbeamten. Die gewählten Komiteemitglieder haben in den wichtigsten Fragen nichts mitzureden und kein Entscheidungsrecht. Dazu in einer solch gearteten Verwaltung schwere Verhöfe gegen die Interessen der Warentäucher geschehen, liegt auf der Hand. Auch bilden solche absolutistische Einrichtungen zumeist den Herd der Korruption, insbesondere dann, wenn der Verwalter am Reingewinn mitbeteiligt ist, wie dies bei der Nordbahn leider auch noch der Fall ist. Alle diese skandalösen Dinge bilden für den Herrn Hofrat Herzfelder das Blümchen „Rührmichnichtan“. Kein Wunder, daß über ihn verschiedene Gerüchte zirkulieren, die seinem Namen keine Ehre machen. Wir glauben diese Gerüchte nicht und haben keine Anhaltspunkte für deren Richtigkeit, aber deren Entstehen begreifen wir. Er ist die schützende Hand über alle diese Dinge, die so oft die Öffentlichkeit beschäftigt haben; er ist der Hemmschuh jeder Reform, er unterdrückt jede mögliche Weiterentwicklung, er ist der Feind des genossenschaftlichen Gedankens. Es ist daher nicht verwunderlich, wenn unter dem Personal der falsche Gedanke verbreitet wird, der Hofrat Herzfelder sei mit der Form und dem Inhalt der jetzigen Verwaltungspraxis interessierend verbunden.

Leider bleibt das Lebensmittelmagazin der Nordbahn mit seinen reaktionären Absichten und Befürmungen über die Selbstverwaltung nicht allein. Dieses wird von dem gleichartigen Unternehmen der f. f. St. E. G. beinahe noch übertroffen. Dort ist den Bediensteten, so unglaublich das klingen mag, nicht einmal Scheinmitwirkung gestattet. Das Lebensmittelmagazin der St. E. G. ist bis heute noch eine Ab-

fektion, denen ich mich vorstelle, betrachteten mich mit scheuen Blicken und wendeten sich argwöhnisch von mir ab. Vielleicht ist gleich Freiwaldau durch einen Bach, den man Vieh reuert, von Wala getrennt, und eng durch einen Windebach und gemeinsame Interessen verbunden. Als ich mich im Restaurant über die Sehenswürdigkeiten der deutschen Stadt erkundigte, gab mir ein Arter im Jargon zur Antwort: „Nu hohn Se noch nig gehört von de Selma Kürz und von unserem Gänsefachmalz?“ Da ich beides kannte, schwieg ich. Ich weiß, daß die Österreichische gutmütige Leute sind — um so weniger darf man sie reizen. Ich beschloß daher, die freundlichen Gefilde dieser Stadt zu verlassen und fuhr über Friedland nach Parcchnitz. Was mir da alles passierte, verbietet mir zu schildern mein angeborenes Österreichertum. Ein Ausländer, der mit unseren Verkehrsverhältnissen gut vertraut war und dem mein verzweifeltes Gesicht Mitleid einschloß, verriet mir zur Hebung meines Mutes, wie er meinte, ein probates Mittel.

„Guter“, sagte ich, „gibt es denn dafür wirklich etwas?“ Er griff nach einem neben ihm liegenden Buch, blätterte eine Weile herum und zeigte mir siegesfroh eine Stelle im 8. Alt., 17. Szene von Götz von Berlichingen, die ich im Stillen immer herhören sollte, wenn sich die Staatsbahnorgane wieder an mir vergreifen. So oft das Bügle die Station verließ, rief ich, daß es jeder hören konnte: „Gott zum Gruß mit Götz.“ Das machte guten Eindruck. — In den Stationen, wo ich durchfuhr, prangten prahlreich auf den Stationsbrunnen und Wasserleitungen die Worte: Nicht trinken, gesundheitsschädlich. Das sei eine Errungenschaft der Kommission für Fremdenverkehr, erklärte mir diesmal unaufgefordert der Kondukteur. Wer Durst hat, soll sich Bier kaufen. In Nürnberg, als ich Polenta mit einem scharfen Löffel, wobei ich mir den Mund geschnitten. Die Schokolade schmeckte nach Mandelsoße. In Altpala laufen von drei Seiten Schienenstränge zusammen. Vergebens fragte ich warum — und wurde die Peute einer abergläubischen Furcht. „Sei getrost, mein Herz, der Herr wacht über dir“, betete nebenan eine tschechische Prozession, die nach Prag zum einen Portion Gnade fuhr. Zwischen Batov und Turnau laufen die Schienenstränge gottlob wieder auseinander — es ist bei der bloßen Drohung geblieben. Bevor ich mich anschickte, das 31. Mal umzusteigen, warf ich vorher viermal hintereinander Klecksstücke in den dort stehenden Automaten, ohne daß die gewünschten Sachen zum Vorschein kamen. Als ich mich verärgert von denselben abwendete, sagte ein tschechischer Stationsarbeiter: „Dobře, děkuji pékný!“

Nachdem sich der Zug wieder in Bewegung setzte, folgte sofort die verdiente Strafe durch hartes Lager und eine Geldbuße, die man in jenen Bezirken den „Gültigkeitsauszug“ nennt, auf dem Fuß. Ortsländige wußten mir zu berichten, daß sich hinter dieser schlichten Bezeichnung „Gültigkeitsauszug“ eine Art Pudigung für das Erzhaus verberge. Ferdinand der Güte

teilung des Materialdepots und wird von diesem betrieben. Den Mitgliedern ist jede wie immer geartete Einflussnahme auf dieses für sie so wichtige Institut vorerthalten. Dazu diese Art von Konsumtentenversorgung die schwersten Nachteile und Mängel in sich birgt, braucht nicht erst nachgewiesen zu werden. Der Misshandel an den trostlosen Zuständen ist zum größten Teil das Personal selbst. Es hat sich bisher niemals ernsthaft mit dieser so wichtigen und tief einschneidenden Frage der Konsumtentenversorgung beschäftigt und Einfluß darauf angestrebt. Wer nichts verlangt, bekommt nichts, sagt die Direktion. Wer den Mund nicht aufmacht, muß die Taschen aufmachen, sagen wir. Und so ist es. Die Stegler müssen es sich zur besonderen Aufgabe machen, das Versäumte in ihrem eigenen Interesse raschest nachzuholen. Auch hier sehen wir gleich der Nordbahn, daß tüchtige Fachmänner, gute Personalpolitiker und Wirtschaftsbeamte nichts richten und auch nichts richten können, wenn das alte System fortlebt. Der Directorstellvertreter Regierungsrat Dr. Paul, der in allen Zweigen der Personalpolitik gut bewandert ist, hat in diesen Fragen total versagt. Den Bediensteten ist es allein vorbehalten, die Wege zur Reform zu ebnen und Schmittmacher zur Verbreitung der Genossenschaftsidee zu werden.

Die Südbahngesellschaft hat bis vor kurzem gleichfalls in denselben Formen wie die geschilderten einen Werkkonsum ohne Mitwirkung des Personals unterhalten. Über Drängen des letzteren ist jedoch eine Verständigung erzielt worden und ist die paritätische Vertretung ab 1. Januar 1912 durchgeführt. Gegenwärtig ist man daran, der Umwandlung in eine Genossenschaft mit Beibehaltung aller von der Südbahn gewährten Bonifikationen die Wege zu ebnen.

Was bei der privaten Südbahngesellschaft notwendig und möglich gewesen ist, muß durch Ausdauer auch bei den übrigen Staatsbahnen folgen. Es ist geradezu eine Münchhausenidee, daß jede der drei Staatsbahnen ein anderes Recht, eine andere Verwaltung, andere Geschäftsprinzipien bei ihren Lebensmittelmagazinen eingeführt hat und daran festhält, obwohl alle diese Linien unter einer Verwaltung und unter einer verantwortlichen Zentralstelle stehen. Ist etwa diese Methode das so oft angekündigte und in allen Farben gepriesene Verwaltungsprinzip? Der Eisenbahnminister hat in seiner Rede im Dezember 1911 im Parlament, wo er die Lohnerhöhungen und sonstigen Maßnahmen für das Personal ankündigte, speziell darauf verwiesen, daß das Ministerium gesonnen sei, die Lebensmittelmagazine auszubauen, damit dieselben der fortschreitenden Teuerung ein Paroli bieten können. Aber das waren nur Worte. Auf Worte von Ministern folgt selten eine Tat. Wie recht hatte Bismarck, als er seinerzeit im deutschen Reichstag den Jungen die Worte entgegenschleuderte: „Ohne Sozialdemokratie gibt es keine Sozialpolitik!“ Das bleibt ein ewiges Wahrspruch. Alles, was bisher für das Personal geschehen ist, ist durch das Personal

soll die Steuer eigenhändig erfunden haben. In einer schwülen Nacht soll er von einer „Gulfahrt von Wien nach Reichenberg“ geräumt haben. Zum Andenken an den geliebten Monarchen hebt man noch heute die Steuer ein.

Als ich nach Friedland kam und am Bahnhof austieg, begriff ich sofort, warum Wallenstein die unvergeßlichen Worte sprach: „Nacht muß es sein, wenn Friedlands Sterne leuchten.“

Wer sich Respekt von unseren Bahnen einlösen lassen will, der muß einmal den Friedländer Bezirksbahnen einen Besuch abstatzen. Wem die Kosten einer Eisenbahnstrecke zu hoch dünnen im Verhältnis zum Nutzen, der muß nach Friedland-Hermisdorf kommen; dort beweise ich jedem Eisenbahnfeind, mit welch kleinen Mitteln sich große Dinge herstellen lassen. Leute aus dem Volke waren es, gewöhnliche Holzfäller, Schwammsucher und Fuhrleute, die sich dort zusammengefunden haben, um die Bahn von Friedland nach Hermisdorf zu bauen. Jeder half da nach seiner Art mit. Geschickte Handwerker bauten die Wägelchen und man sieht diesen an, wie man mit vereinten Kräften aus dürftigen Mitteln Großes schaffen kann. Die Lokomotive ist aus Blech, innen hohl. Ein steppiges, gutmütiges Gesicht zieht den Zug, aber niemand sieht es, denn es steht in dem sogenannten Tender. So ist es armes aber fleißiges und hoffnungsreichen Volksgenossen gelungen, den Fremdenverkehr nach dem Riesengebirge abzulenken. Ihre Tat wird fürderhin unserer obersten Eisenbahnbehörde vorbildlich sein und sie soll gutem Vernehmen nach in der neuen Lokalbahnvorlage diesbezügliche Ratschläge an die Bevölkerung gemacht haben, um das heimatliche Bahnnetz zu erweitern. Wie ich das erstmal diesen seltenen, nachahmenswerten Wagemut dieser braven Leute beprach, da drohte mir die hohe Direktion für Sekundärbahnen in Friedland mit einer Ehrenbeleidigungslage. Zum Glück fand ich zwei verlässliche Zeugen, die gleich mir gesehen hatten, wie man die Lokomotive mit Disteln und Haferstroh füllte. Daraufhin ließ die Löbliche die Klage fallen. Von Friedland fuhr ich nach dem berühmten Wedelsdorf. Von weitem zeigte mir mein Nachbar die ominöse zweisprachige Bahntafel, derentwegen unsere strammen Deutschen im Parlament unentwegt Obstruktion trieben und zum Schluss die hohe Obrigkeit aus Ordnungstrieb zehn Personen erschicken lassen mußte. Diese Tafel, welche mit Eisenlaub bekränzt ist, wird bei Tag und Nacht von zwei Biergermanen als Juwel des deutschen Volkes streng bewacht und sie erbringen damit den unüberstecklichen Beweis, wie die Nationalen die heiligsten Güter ihres Volkes zu verteidigen wissen. Heil! Da die Bude in dieser Gegend plan- und giesslos hin- und hersahen, vertraute ich mich auf gut Glück einem dieser Befitel an, um nach Parcchnitz zu gelangen. Als ich einiges über die Richtung der Fahrt mit List von einem Angestellten herausbringen wollte, gab er mir die trostende Antwort: „Steigen Sie nur ein, alle Wege führen nach Rom. . . .“

Will ein Reisender eine verlässliche Auskunft über die Abfahrt und Ankunft der Bude haben, dann vertraue er sich nur einem Eisenbahner an, die Sache wird dann sicher schief gehen. Wer es nicht glaubt, der mache einmal den Versuch. Parcchnitz ist neben der Eisenbahnstation auch ein viel und sehr umstrittener nationaler Boden, auf dem die Geschichte der Erblande ausgefochten werden und genießt nebenbei noch den Ruf, eine vorsintflutliche Eisenbahn sein Eigen zu nennen. Nachdem ich ausgestiegen war, stand ich unvermittelt einer Managerkolone gegenüber. Bei näherer Betrachtung war es der berühmte Parcchnitzer Zug. Neben einem winzig kleinen Lokomotivchen, das den imponierenden Namen „Goliath“ trug, standen zwei drei Stock hohe Personenwagen III. Klasse. Vier vergitterte Leitern führten in die oberen Stockwerke. Die Männer und Burschen hatten sich beim Einsteigen nach guter Sitte nach rückwärts gedrückt. Ich wurde aber alsbald gewahr, daß sie sich aus egoistischen Motiven nicht vorbrängen. Die Mädchen und Frauen, die den Vortritt hatten, trägten und saßen und zogen ihre Röcke fest zusammen, um den nachstürmenden Burschen die „schöne Aussicht“ zu bereiteln. So ein Transportmittel habe ich auf meinen Kreuz- und Querfahrten auf der ganzen Welt noch nicht erschaut. Ein ortsfundiger Mann, der, wie ich später erfuhr, Mitglied des Vereins für Altertumsforschung für das Königreich Böhmen ist, sah mein Erstaunen und erzählte mir mit vieler Gelehrsamkeit die Legende dieses Wagens, die weit vor unserer Zeit abliegt. „Als Noah“, so singt er an, „die Arche bestieg, so befahl ihm der liebe Gott, von jedem Ding je ein Paar“ mitzunehmen. Also auch von den Eisenbahnwagen. Als später die Sintflut zurückging, fand man beide Wagen im Walde auf, die dann später unzweifelhaft von unserem Verein als die aus der Arche Noah stammend, agnoziert wurden. Da man nichts Rechtes damit anzufangen wußte, bauten die guten Parcchnitzer eine Bahn hiezu. Seitdem sind die Wagen als Sehenswürdigkeit allererster Ranges im Betrieb. Da ich aber nicht schwimmen kann, stieg ich in den Nebenwagen, der gut dreimal kleiner war als meine Nachbarn und sich in dem Dunstkreis des Rauches wie ein Taubenfogel ausnahm. Wieder folgte die Strafe auf dem Fuß. Der Kondukteur fragte mich, ob ich denn keine Augen im Kopf habe und nicht sehe, daß ich mit einer III. Klassefahrt in einen Wagen II. Klasse eingestiegen sei; das kostet eine Krone Strafe und Aufzahlung auf die II. Klasse. Vergebens bemühte ich mich mit aller Anstrengung, den inneren Unterschied zwischen der II. und III. Klasse herauszufinden. Leider vergebens, und ich glaubte erst daran, als mir der Schaffner den Schein einbandigte, worauf es schwarz auf weiß zu lesen war. Als unverbesserlicher Pessimist holte ich dennoch den Bäderer hervor und sang neben einem \* folgende Melodie: In der Strecke Parcchnitz-Traunenau verkehrt der älteste Eisenbahnwagen der Menschheit. Er wurde zu einer

holtbracht worden. Diesem ist es vorbehalten, die Genossenschaftsidee unter den Kollegen zu propagieren und die unzweckmäßigen und veralteten Lebensmittelmagazine in eine freie Genossenschaft umzuwandeln und diese in einem Verband zu einigen.

Die Pflege dieser Idee muß in derselben Weise und in derselben Art und noch weit mehr wie bei den Personalkommissionen, den Kranken- und Provisionsfondklassen und der Unfallversicherung das Augenmerk geschenkt und unsere Kraft geweiht werden. Wenn diese Institute richtig geführt und geleitet werden, so wird das Interesse hierfür von selbst wachsen. Nahrung braucht jeder Mensch. In seiner Genossenschaft kann er dieselbe unverfälscht mit gerechtem Gewicht und weit besserer Qualität erhalten als bei den Zwischenhändlern. Im Durchschnitt kann man sagen, sind die Waren dort um 10 bis 15 Prozent billiger wie beim Händler. Rechnet doch selbst aus, welche Vorteile ihr allein schon durch reelles Gewicht, gute Qualität, billigeren Preis, nebst dem Bezug der Dividende im Jahre habt! Oder wollt ihr lieber euren wirtschaftlichen Feind, den parasitären Zwischenhandelsstarken? Sind diese Leute nicht auch eure politischen Feinde? Wer hat sie nicht bei Wahlen in den Reichsrat, Landtag oder in die Gemeinde gegen uns, von denen sie ihre Profite ziehen, wählen geschenkt? Wollt ihr, daß euch die wirtschaftlichen Bedrückter auch noch politisch erschlagen? Macht daher eure Feinde nicht noch stärker, sondern schwächer. Wie oft hatten wir nicht Gelegenheit, die Zwischenhändler im Staatseisenbahnrat frech gegen die Lebensmittelmagazine loszischen zu sehen? Erinnert euch an die jüngst verübte niedrige Haltung der Ostrauer Krämer, die selbst an das Ministerium appellierten, damit euch sogar die Fahrlegitimationen entzogen werden, damit ihr nicht aus billigeren Einkaufsorten Waren beziehen könnt.

Die angedeuteten Reformen und Umwandlungen werden selbstverständlich nur allmählich, und zwar im harten Kampf errungen werden, aber sie werden errungen werden, wenn wir sie ernstlich wollen. Die Organisation muß ihnen ihre Kraft leihen, dann wird es auch vorwärts gehen. Ohne Mithilfe der Organisation bleibt die schönste Idee, die beste Einrichtung ein totebornes Kind. Daher müssen die Eisenbahner mit ihrer Organisation nebst vielen anderen Aufgaben auch noch dieses Neuland bestellen. Im Herbst muß eine große Aktion von allen Ortsgruppen eingeleitet werden, die den Zweck hat, dieses Werk zu fördern. Der Vorteil wird sich, wenn auch langsam, aber sicher einstellen. Da solche Reformen und Umwandlungen durch den hartnäckigen Widerstand der Direktionsbürokraten sich nur schrittweise vollziehen lassen, so muß unser Einfluß auf die Lebensmittelmagazine ein stärkerer werden. Ohne größeren Einfluß gibt es keine Reformen, keinen Fortschritt. Die Kreisler und sonstigen Zwischenhändler finden beim Eisenbahnministerium ein weit willigeres Ohr wie das eigene Personal. Dem Ministerium muß klar gemacht werden, daß es durch seine Politik ein Mitschuldiger an der Teuerung ist, daß es durch seine elende Personalpolitik die Angestellten zur Verzweiflung treibt und sie zur „Selbsthilfe“ unter allen Um-

ständen zwingt. Viegen oder brechen wird es heißen. Ist das Vernünftige nicht durch Reformen zu erreichen, so gibt es nur ein Mittel, das Lebensmittelmagazin Lebensmittelmagazin sein lassen und nach dem Muster der übrigen Arbeiterschaft selbständige Konsumentenorganisationen zu schaffen. Wohl ist bis zu diesem Schritt noch ein weiter Weg, er wird aber versucht werden müssen, wenn die Reaktion das Vernünftige weiter verhindert. Eines ist aber jetzt schon ohne Schwierigkeit möglich, daß jene Lebensmittelmagazine, die auf Grund des Genossenschaftsgesetzes bestehen und wirken, zu dem Revisionsverband der Arbeiter-Konsumgenossenschaften beitreten, von dort Rat und Tat holen und einen gemeinschaftlichen Widerstand den Feinden der Arbeitergenossenschaft organisieren. Der deutschbürgerliche Wirtschaftsverband ist in diesen Kämpfen nicht Fleisch noch Fisch. Er bekommt seine Verhaltungsmaßregeln von der Handels- und Gewerbe kammer, und diese ist, wie an vielen Fällen nachzuweisen ist, eine Feindin der Arbeitergenossenschaften.

Die erste Arbeit, die zu unternehmen ist, muß die Errichtung eines Verbandes sein, eventuell den bereits bestehenden neuen Leben einzuflößen, der die gemeinschaftlichen Interessen aller Lebensmittelmagazine zu schützen und zu wahren hat und der weiters davon geht, eine gemeinsame Einkaufsstelle zu errichten. Was dieser Verband zu erfüllen hat, soll in unserem nächsten Artikel gezeigt werden. R. M.

## Eine Konferenz der Werkstättenarbeiter der f. f. österr. Staatsbahnen.

Wiewohl bei der gegenwärtigen Leitung des Eisenbahnministeriums keine Absicht zu bestehen scheint, den Akkord auf den alten Linien der f. f. Staatsbahnen wieder einzuführen, machen sich doch Einflüsse bemerkbar, die auf Einführung des Akkords in den Werkstätten der alten Staatsbahnenlinien hindrängen. Um diese Bestrebungen nicht weitere Form annehmen zu lassen, griffen die Werkstättenarbeiter der f. f. Staatsbahnen, die die Schäden dieses Entlohnungssystems richtig einschätzten, zu einer Protestaktion. Ihren Ausgangspunkt nahm diese Aktion in einer Konferenz, die Sonntag den 1. September 1. Z. in den Rosensälen in Wien, X., stattfand. Dieser Konferenz werden nunmehr lokale Protestkundgebungen in den einzelnen Orten, in welchen Staatsbahnwerkstätten bestehen, folgen. Die Konferenz wird gleichzeitig den Zweck, gegen die partiellen Verschlechterungen der automatischen Lohnverhöhung zu protestieren, und sie nahm auch diesbezüglich eine ganz entschiedene Stellung ein.

Bei dieser Konferenz waren 42 Staatsbahnwerkstätten durch 71 Delegierte vertreten. Es nahmen ferner 3 Zentralarbeiterausschußmitglieder, 5 Vertreter der Zentrale unserer Organisation und 4 Provinzsekretäre derselben an den Beratungen der Konferenz teil. Die Tagesordnung lautete: 1. Stellungnahme zur Verschlechterung der Lohnverhöhung. 2. Stellungnahme zur geplanten Einführung des Akkord- oder Prämien-Systems in allen Werkstätten der f. f. Staatsbahnen. 3. Organisation und Taktik.

legt. Es war dies die Strecke von Wien bis Brünn. Kaiser Ferdinand der Gütige höre damals von Rothschilds Bauplänen und sprach: „Der tunne Rutschbahn! Animal in der Woche geht a Postwagen von Wien nach Brünn und nie kann die Bläue voll besetzt. Und da will der tunne Rutschbahn a neu-modische Bahn bau. Das i nit lach! Er soll nur sein Gesetz vertan wie er will.“ In der f. f. Hofgeniedirektion, der damals alle öffentlichen Bauangelegenheiten unterstanden, lachte man schadenfroh über den „tunnen Plan“. „Der verrückte Rothschildjud will von Wien nach Brünn eine Bahn gehen lassen. Aber zarud? Wie sollen die Büge einander ausweichen, wenn die Strecke nur ein Gleise hat?“ Mehr aus Schadenfreude als aus Einsicht, nur um den Rothschild einen Schabernack zu spielen, gab man ihm die Konzession. Die Hofanzlei nahm dann eigenhändig die Korrektur vor und erteilte zum Betrieb einer Bahn die Konzession, von Wien nach Brünn und zurück, und setzte das große Grinsel darauf, obwohl Rothschild um das „Zurück“ gar nicht angeucht hatte. Über die Hofanzlei bestand jedoch unter sonstigen Umständen darauf, daß die Leute, die hin auch wieder zurückfahren können. Das waren die Anfänge des österreichischen Eisenbahnwesens und nach dieser Schablone werden zum heutigen noch Eisenbahnlongezessionen erteilt. Ja, die österreichische Eisenbahn hat ihre schweren Mängel. Alles Kritisieren der inneren und ausländischen Bevölkerungen, alles Debattieren in den öffentlichen Körperschaften ist für die Kaz! Wird einmal reformiert, dann zittert die ganze Bevölkerung. Sie weiß, daß etwas noch Schlimmeres nachfolgt. Greift ein Bürokrat irgendwo einen Bispel der Staatsbahnverwaltung an, so kann man tausend gegen eins wetten, daß er das Bad mitsamt dem Kind ins Minnafal schüttet. Die Büge fahren auf unseren Lokbahnen planlos hin und her und haben keinen Anschluß an die Hauptstrecke. Auf offenem Perron schlagen die Fahrgäste ihr Freilager auf, um zu campieren oder zu übernachten. Daran ist natürlich, was ich hier besonders hervorheben will, das Personal unschuldig. Die Beamten werden verhalten, die Fahrgäste als Dienstgeheimnis strengstens zu wahren. Dies geschieht nicht aus böser Absicht, sondern im Interesse der Landesverteidigung, um den beständig spionierenden Gegner die Berechnung der Mobilisierung zu erschweren. Ja, wir Österreicher sind helle, selbst im Schlaf denken wir an das Wohl des Vaterlandes. Und wir schlafen immer! Wenn es sich um Lebensfragen der Monarchie handelt, da stellen wir stets die Interessen des Volkes meilenweit zurück. So ist es, so war es und so wird es immer sein. Unsere Bahnen weichen den Städten in weiten Bögen aus, fahren durch finstere Wälder und auf hohen Terrassen, durch menschenleere Gegenden — aus strategischen Gründen. „Dem Feind“, so sagt der Kriegsminister, „muß das Eindringen in das Binnenland erschwert werden.“

Am Spiegel solcher Meinungen einen Einblick in das treue Herz der österreichischen Völker zu tun, ist eine auerkenntnisswerte Sache. Es veranlaßt jeden, ein wenig auf die Geschichte des österreichischen Eisenbahnwesens einzugehen. Ich ferne auf den mannsachen Kreuz- und Querfahrten die romantische Donaumonarchie, wie sie die Großösterreicher mit Vorliebe zu nennen pflegten, kennen.

Gedem gab es unter sonstigen Seiten keine Eisenbahnen in Österreich. Erst in den schönen Seiten Nathaniel Rothschilds II. (1815 bis 1858) wurde in den Erblanden der erste Schienenstrang, wie er damals hieb, umge-

Genosse Reichsratsabgeordneter Tomischk eröffnete die Konferenz im Namen der Zentrale und begrüßte schlechterung unsicher Lohnautomaten und wegen der Konferenz mit der notwendigen Stellungnahme zur Verschlechterung unsicher Lohnautomaten und wegen die immer mehr und mehr Gestalt annehmenden Einführung des Akkords, auf die der Referent des Eisenbahnministeriums hinarbeitet, was eine Abwehr notwendig macht.

Als Vorsitzende der Konferenz wurden die Genossen Tantsch und Rechak gewählt. Das Referat zu den beiden ersten Punkten der Tagesordnung hielt Genosse Somitsch. Er führte zum ersten Punkt der Tagesordnung aus:

Bei der letzten Lohnregulierung haben wir die Erfahrung gemacht, daß die Staatsbahnverwaltung nicht gewillt ist, dauernd Frieden mit ihren Arbeitern zu schließen und daß sie für die Arbeiter noch Verschlechterungen eintreten läßt. Aus den Berechnungen, die im „Eisenbahner“ bezüglich der Wirkungen der geplanten neuen Lohnautomatik angelegt wurden, ist ersichtlich, daß in 15 Jahren Schädigungen am Lohn bis zu 1000 kr. eintreten, wobei die jetzige Lohnregulierung schon in Betracht gezogen ist. Die allgemeine Arbeiterkonferenz behandelt ausführlich diese Fragen und es erläutert der heutigen Konferenz, nur auf Einzelheiten derselben einzugehen. Zur die Lohnverkürzung in den Werkstätten war ein alter Ministerialerlaß in Gültigkeit, der zweijährige Vorrückungsfristen bestimmte. Ein späterer Erlass setzte dann die Höhe dieser Vorrückungen mit 20 % fest. Bei den niedrigen Anfangslöhnen waren aber selbst diese zweijährigen Vorrückungsfristen zu gering, wenn man ein gutes Arbeitsmaterial erhalten wollte und dieselben müssen einjährig gemacht werden. Nun sollen auch für die Werkstättenarbeiter dreijährige Vorrückungsfristen zu 20 % Anwendung finden. Wenn gleichzeitig alle Löhne entsprechend den Verhältnissen erhöht werden wären, wäre dies noch erträglich. Dies geschieht aber keineswegs und es wird nicht nur die Lohnverkürzung verschlechtert, sondern auch der Lohn in Grundhöhe und Lohnzulage umgewandelt, die letztere nur für die bestimmte Arbeitsverrichtung gezahlt wird. Die Arbeiter erleiden dadurch nicht nur die Verschlechterung ihrer Lohnverkürzung, sondern sie haben auch den Verlust dieser Zulagen zu gewärtigen. Auch betrifft ihrer Ansprüche bei den diversen Humanitätsanstalten werden sie durch diesen Vorgang geschädigt. In einzelnen Direktionsbezirken wurde die Lohnverhöhung in die Vorrückung eingerechnet, oder es wurden Arbeiter als schon über der Lohngrenze stehend erklärt. In dem Erlass des Eisenbahnministeriums ist der Basis enthalten, daß der Lohn der Arbeiter in jenen Grenzen zu halten sei, daß er nicht die unterste Entlohnungsfalte für den betreffenden Arbeiter für die Anstellung in Betracht kommenden Kategorie überschreite. Das alles sind bedenkliche Anzeichen, und wir müssen einmal das Eisenbahnministerium entscheiden fragen, was es eigentlich mit den Werkstättenarbeiter plant? Wo in Akkord gearbeitet wird, legen die Arbeiter auf Lohnvorrückungen keinen großen Wert. Damit tun sie sehr unrecht, denn ohne Steigen der Löhne, keine Steigerung der Akkordpreise. Je höher der Lohn ist, um so geringer ist der Schaden, der den Arbeitern erwächst, wenn sie von der Akkordarbeit abgezogen werden. Es ist auch die Lohnhöhe für das Provisionsausmaß durchaus nicht gleichgültig und die Arbeiter haben Ursache auch für ihr Alter vorzusorgen. Es muß unsere Aufgabe sein, diese Verschlechterungen abzuwehren und die gesamte Arbeiterschaft der Staatsbahnwerkstätten zu diesem Abwehrkampf zusammenzuschließen. (Beifall.)

An der Debatte, die diesen Ausführungen folgte, beteiligten sich die Genossen Winter (Wien), Zapletal (St. Pölten), Weißer (Vinz), Haupenhoffer (Gainsfeld), Geigl (Salzburg), Bussla (Münzburg), Thumpfert (Kittelfeld) und Gilg (Oberfurt), die über die Verhältnisse in ihren Werkstätten und darüber berichteten, inwieweit es in den einzelnen Orten bis nun gefang, diese Verschlechterungen hintanzuhalten oder zu mildern. Schließlich wurde von der Konferenz einstimmig folgender Antrag angenommen:

Seit der letzten Lohnregulierung wird seitens der f. f. Staatsbahnverwaltung geplant, die bis jetzt beständigen Lohn-

Solche Behinderung des Verkehrs muß schon im Frieden geübt werden, wenn sie im Kriege klappen soll.“ Mancher unter uns meint, daß das sinnlose und kostspielige Verfügen wären. Aber die Mehrheit der echten Österreicher preist und lobt die klugen Maßnahmen einer hohen Obrigkeit. Damit die Disziplin und noch einiges andere keinen Schaden leide, der Verkehr nach den Regeln der Strategie sich abwidelt, so ist bei uns der Kriegsminister auch gleichzeitig Eisenbahnminister. So vor ungefähr klagten die Freunde des Vaterlandes im Staatseisenbahnrat darüber, daß die Eisenbahnen die guten Untertanen zu viel in den Verkehr der Amtspersonen bringe und das führe zu einem zügellosen Leben und zur anarchistischen Verderbtheit. Schon aus diesem Grunde sei die Staatsweisheit dankend anzuerkennen, wenn sie die Leute recht fröhlig vom Reisen abschreibe.

Beim Geldtag muß man die Menschen paden, dann gewinnt man sie für solche Ideen am leichtesten. Die Personentarife müssen einfach unerschwinglich hoch erstellt werden, wenn das verflüchtige Reisen der Untertanen ganz aufhören soll.

Damit es aber dennoch aussieht, als fahren Leute auf unseren Bahnen, so hat die hohe Obrigkeit angeordnet, daß vom Hofrat an Leute, die nachweisbar bis ins siebente Glied mit ihm verschoben sind, freie Fahrt auf Bahnen erhalten. Außerdem hat das Kriegsministerium angeordnet, daß vom Kadettenschüler angefangen, jedermann, der bei der Armee jemals etwas zu tun hatte, freie Fahrt für sich und seine nächsten Angehörigen erhalten muß. Nur die Kinder der oben angeführten Wohlverhaltenen sollen insolange halbe Preise zahlen, bis sie Einstieg auf die Staatsgesellschaft und die Armee haben. Ja, es gibt eine Staatsweisheit, ich habe sie wiederholt gesehen und am eigenen Leibe verspürt.

Aber tut sie auch wirklich gut daran, das Reisen auch dort zu erschweren, wo die strategische Notwendigkeit zur Er schwerung entfällt? Ich möchte daran zweifeln. Im Gegenteil. Sollte man nicht die Bürger anfeiern, die Wohltaten des Gemeinwesens täglich zu genießen, sie anfeiern, dieselben mit zu verbessern suchen und damit die Liebe zur Heimat immer tiefer in das empfängliche Herz zu pflanzen? Neben diese Frage habe ich mich vor einem Jahre mit einem Hofrat des Eisenbahnministeriums, der mittlerweile verstorben ist, unterhalten und der mir leutselig seine Ansicht wie folgt kundgab: „Aber, Tschappel, so ganz entré nous, wann i bei uns von einer Eisenbahn hör, denk i immer on an Negerhäupling, der an Bylinderhut und an Turnerschlips tragt.“

Wie lange wird es noch dauern, bis die Herren Hofräte sich eine andere Meinung über das Eisenbahnwesen werden gebildet haben?

vorrückungen so zu verschlechtern, daß die Professionen nur alle drei Jahre um 20 %, alle übrigen Arbeiter nur alle drei Jahre um 10 % vorrücken sollen.

Bei den äußerst geringen Löhnen, welche bei der Staatsbahnen üblich sind und welche selbst bei der bisherigen Lohnvorrückung nur eine mehr als tägliche Lebensführung der Arbeiter gestattete, werden die Arbeiter durch diese Verschlechterung in ihrer Existenzmöglichkeit auf schwerste bedroht.

Die Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsbundes für Österreich wird beauftragt, alle Vorkehrungen zu treffen und sich mit allen Faktoren ins Einvernehmen zu setzen, um diese Verschlechterung abzuwehren.

Die Arbeiterschaft soll sich in organisierter Geschlossenheit bereit halten, um auch selbst zur Abwehr jeder Verschlechterung gerüstet zu sein und um in geschlossener Phalange zum Kampfe bereit zu sein, falls derselbe aufgezwungen würde.

Ferner wird die Zentrale beauftragt, um die auftretenden Arbeiter auf die miserablen Verhältnisse bei der Staatsbahnen aufmerksam zu machen, alle Arbeiterblätter unter Darlegung der Verhältnisse darüber zu verständigen, damit sie ihre Genossen vor Arbeitnahme in den Staatsbahnbetrieben warnen.

Zum zweiten Punkt der Tagesordnung führte Genosse Somitsch als Referent nachstehendes aus:

Man erklärt die Stabilisierung der Werkstättenarbeiter als schädlich für die Produktivität der Werkstätten. Die Stabilisierung der Werkstättenarbeiter datiert auf das Jahr 1893 zurück, und im Jahre 1899 zeigten sich schon höhere Orte die ersten Bedenken gegen dieselben. Unausgesetzt wurde der Versuch gemacht, den Akkord wieder einzuführen. In der Bodenbacher Werkstatt erhielt man durch mehr als zwei Jahre künftig ein Prämienystem, zu dem sich einige Leute hingaben. Um dieses System erhalten zu können, griff man zu allen Mitteln. Es wurden Arbeiten anderer Partien den Prämienpartien zugewiesen und man ließ Arbeiten, die die Prämienpartien verdrängt hatten, von anderen Partien fertigen. Dadurch glaubte man den Widerstand des Werkstättenpersonals gegen dieses System brechen zu können. Aber die Bodenbacher Werkstättenarbeiter zeigten ein musterhaftes Selbstbewußtsein und musterhafte Selbstüberwindung und widerstanden diesen Versuchungen. Oberinspektor Littrow macht offenbar Neufassungen, die auf das schlimmste schließen lassen. Er macht keinen Hehl daraus, daß das Akkordsystem zur Durchführung kommen müsse, koste es, was es koste. Littrow geht bei seinen Neuformulierungen so weit, daß er erklärt, sozialdemokratische Reichsratsabgeordnete für die Einführung des Akkords gewonnen zu haben. Als man diesbezüglich nähere Ausschlüsse verlangte, ging er in seiner Offenherzigkeit so weit, mitzuteilen, daß es sich diesbezüglich um den der tschechoslowakischen sozialdemokratischen Partei angehörenden Abgeordneten Markt handele, der erklärt haben soll, für Einführung des Akkords in den Staatsbahnenwerkstätten zu sein. Abgeordneter Markt wurde diesbezüglich in einer Versammlung interpelliert, und die Folge davon ist ein Prozeß, der noch nicht beendet ist, so daß bezüglich dieser Angelegenheit noch keine Klarheit geschaffen ist.

Die Arbeiter der Werkstätten der alten Staatsbahnenlinien sind den Schwierigkeiten der Berechnung der Akkordsäfte nicht gewachsen, um bei einer Neufeststellung des Arbeitsvertrages ihre Interessen entsprechend wahrzunehmen zu können. Die Arbeiter haben nicht den Überblick, welche Preise sie für die sehr mannigfaltigen Arbeiten und die verschiedenenartigen Reparaturen behaupten müssen. Ein Prämienystem schafft noch größere Schwierigkeiten, da es der Unternehmer möglichst kompliziert einrichtet. Welches System die Staatsbahnenverwaltung einzuführen plant, ist bisher noch nicht bekannt geworden. Der gegenwärtige Eisenbahnminister erklärt freilich, daß man gegen den Willen der Arbeiter den Akkord nicht einführen könne, Oberinspektor Littrow dagegen meint, daß der Akkord unter allen Umständen eingeführt werden müsse, und es ist zu befürchten, daß mit einem Wechsel in der Leitung des Eisenbahnministeriums dieser für seine Pläne Anfang findet. Man hat in den Werkstätten Wien, St. Pölten, Lemberg und Linz die Arbeiter befragt, ob sie für Einführung des Akkords zu haben wären, aber diese verwartern sich sofort gegen denselben und man hörte seither von dieser Sache nichts mehr. Littrow beruft sich auch darauf, daß eine Arbeiterversammlung aus Launen die Einführung des Akkords verlangt habe. Es kann sich hier nur um eine Deputation tschechisch-nationaler Arbeiter handeln.

Die I. L. böhmische Nordbahndirektion ist zu einer energetischen Erweiterung des Akkords geschritten und es haben Konferenzen von Dienstverständen stattgefunden, die sich mit der Akkord einföhrung beschäftigen. Die Mehrheit der Werkstättenleiter ist für die Wiedereinföhrung des Akkords, wiewohl einzelne Werkstättenleiter ziffermäßig nachweisen, daß sich seit der Abschaffung des Akkords die Zahl der für die Instandhaltung der Maschinen und Wagen erforderlichen Arbeiter relativ nicht wesentlich vermehrt habe, während die Maschinentypen schwerer und die Wagentypen größer geworden seien und obwohl die Fahrgeschwindigkeit schneller und das rollende Material älter geworden sei.

Wollte man diese Angelegenheit lediglich vom Standpunkte des Interesses der Organisation betrachten, müßte man die Einföhrung des Akkords begrüßen, weil der mit dem Akkordsystem verbundene ständige Kampf gegen die Verschlechterungen der Akkordhäfe die Arbeiter ständig lebendig erhält und weil diesen täglich die Notwendigkeit eines straffen Zusammenschlusses vor Augen geführt wird. Für die Werkstättenarbeiter der alten Linien der I. L. Staatsbahnen besteht über die Gefahr, daß sie bei der Bestimmung der Akkordhäfe, die ungemein zahlreich sind, in der Dreherei der Südbahn bestehen allein mehrere Tausende Akkordpreise, nicht immer ihr Interesse wahren könnten, da es ihnen gegenwärtig an dem notwendigen Überblick fehlt. (Weißall.)

Es entspann sich nun über diesen Punkt der Tagesordnung eine lebhafte Debatte, an der sich die Genossen Winter, Slaváček, Asböd, Schneider, Weiser, Geiger, Rzechák, Scholz, Ansbach, Prechslar und Heider beteiligten und die mit der einstimmigen Annahme des nachstehenden Antrages endete:

Nachdem für die Einföhrung des Akkords in den Eisenbahnwerkstätten jede Voraussetzung fehlt, weil das den Arbeitern vorgesetzte Personal zu einem nicht unerheblichen Teil nicht jene Eignungen besitzt, welche beim Akkord notwendig sind, weil ferner in den Werkstätten nur Reparaturarbeiten vorkommen, die in ihrer immer verschiedenen Gestaltung keine Grundlage geben zu einer Festsetzung des für ein bestimmtes Maß Arbeit zu bezahlenden Akkordfaktes, was aber beim Akkord die erste Voraussetzung ist, und weil darum bei der Einföhrung des Akkords weder für die Arbeiter noch für den Betrieb ein Nutzen erwachsen würde, sprechen sich die Werkstättenarbeiter entschieden gegen die Einföhrung des Akkords aus, weil mit derselben lediglich nur die demoralisierenden Begleiterscheinungen auftreten würden.

Die Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsbundes wird beauftragt, alle jene Schritte vorzubereiten, welche geeignet sind, die Einföhrung des Akkords, der die Arbeiter schädigt, hintanzuhalten.

Zum letzten Punkt der Tagesordnung: "Organisation und Taktik" ergriff Reichsratsabgeordneter Genosse Somitsch das Wort.

Dieser erklärte, daß die Verschlechterung usweller Lohnvorrückungen im krassen Widerspruch zu dem stehe, was der Eisenbahnminister im Vorjahr gesagt habe, daß er einsehe, daß eine Verbesserung der Lage der Arbeiter eintreten muß. Im Eisenbahnministerium hat es nie ein festes System in der Behandlung der Arbeiterfragen gegeben. Man hat früher den einzelnen Direktionsbezirken Selbständigkeit in der Behandlung der Arbeiterfragen eingeräumt, aber nur insofern, als für die Arbeiter nichts geschah, oder als es sich darum handelte, für diese Verschlechterungen einzuführen. Jetzt schafft man bei der Lohnautomatik eine Einheitlichkeit. Man nimmt zu dieser aber nicht das bestehende Beste, sondern macht alles gleich mit dem Schlechteren. Ich habe den Eindruck, als wollte man die Arbeiter mit einer schlechten Automatik mürbe machen für den Akkord. Der Eisenbahnminister sieht zwar der Einföhrung des Akkords sehr skeptisch gegenüber, aber der Referent Oberinspektor Littrow bemüht sich eifrig, die Durchführung des Akkords durchzuführen. Man macht im Eisenbahnministerium Versprechungen, daß die Einföhrung des Akkords unter für die Arbeiter günstigen Umständen erfolgen solle, und Hofrat Burger erklärt, daß er nie für eine spätere Herabsetzung der Akkordpreise zu haben sein würde. Das sieht sehr aussichtsvoll aus, es würden sich aber bald in den einzelnen Direktionen auf Kosten der Entlohnung der Werkstättenarbeiter Leute als Verwaltungsgenie nach der Richtung hin betätigen, die Akkordpreise zu kürzen. Wir werden in unserer Presse in der nächsten Zeit das für und Wider dieser Frage ausführlich besprechen. — Betreffs der Verschlechterung der Lohnautomatik müssen wir mit aller Kraft mit einer Abwehraktion einsehen. Der Club der deutschen sozialdemokratischen Abgeordneten wird neuerlich im Parlament in der unterschiedlichen Weise für die unerfüllten Forderungen des Staatsbahnpersonals eintreten, und vor allem dafür eintreten, daß Verschlechterungen der Lohnverhältnisse der Arbeiter durch die neue Lohnautomatik nicht eintreten dürfen. Die Zentrale unserer Organisation wird sich der Aufgabe unterziehen, die außerhalb des Bahndienstes stehenden Arbeiter über die Arbeitsverhältnisse bei den I. L. Staatsbahnen, über die ungenügende Entlohnung, die Verschlechterungen, die eingetreten sind, und über die geringen Aussichten, im Staatsbahndienst vorwärts zu kommen, aufzuklären. Ein weiteres Mittel zur Abwehr der Verschlechterungen ist der Ausbau unserer Organisation, dem wir alle Aufmerksamkeit schenken müssen. Die Genossen in den einzelnen Werkstätten müssen sich dem Protest der heutigen Konferenz anschließen, um vereint die Angriffe auf ihre Rechte abzuwehren. (Lebhafter Beifall.)

Hierauf besprach Genosse Somitsch sehr eingehend die Organisationsverhältnisse bei den Arbeitern der Staatsbahnenwerkstätten. Es sprachen weiter die Genossen Ruch, Bed, Winter und Ziegler, womit die Tagesordnung erschöpft war. Genosse Tantschitsch mit dem Appell an die Versammlten die Konferenz, aus den Beratungen die richtige Anwendung zu ziehen.

Sowohl von den Referenten als auch in der Debatte wurde hervorgehoben, daß es weniger notwendiger sei, in der Konferenz, als draußen entschieden und vernehmlich zu reden. Es soll ein entschiedenes Wort mit den Säumigen gesprochen werden, die dadurch, daß sie von der Arbeiterbewegung abseits stehen, nicht wenig zur Verschärfung des Kampfes beitragen. Es soll aber auch in ruhiger, entschlossener Weise unzweideutig ausgedrückt werden, daß die Staatsbahnenverwaltung einen Kampf mit unabsehbaren Folgen herausbeschwert, wenn sie davon nicht absieht, ihre Arbeiter, denen sie Verbesserungen schuldig ist, empfindlich zu schädigen.

Die Delegierten der Werkstatt Triest, die keinen Urlaub erhalten hatten, telegraphierten:

"Wir wünschen euren Beratungen besten Erfolg, schließen uns euren Beschlüssen an. Keinen Urlaub erhalten. Triest V."

## Mehr Selbstbewußtsein und Selbstvertrauen!

Eine der eigenartigsten und gleichzeitig erfreulichsten Erscheinungen der Gegenwart ist die fortwährende Zunahme des Selbstbewußtseins in den proletarischen Schichten. Nicht nur der einzelne Arbeiter ist sich seiner hohen Bedeutung im wirtschaftlichen, sozialen und politischen Leben wohl bewußt, sondern auch die Arbeiterschaft als Ganzes beweist durch ihr Auftreten, daß sie sich höher einschätzt als je zuvor. Die moderne Arbeiterschaft will sich die Stellung in der Welt erobern, die ihr ihrer Überzeugung nach zukommt; der moderne Arbeiter will ein gleichwertiger, gleichberechtigter Vollmann werden, der hinter keinem anderen Menschen mehr zurücksteht. Daß die Arbeit wirklich zu einer Ehre werden, daß jede nützliche Tätigkeit dem Arbeiter eine Würde verleiht, daß jeder Mensch, der der Gesellschaft Dienste leistet, Anspruch auf Achtung haben soll — diese soziale Gleichwertigung der Menschen durchzusehen, das ist auf sozialgeistigem Gebiet das Ziel der Arbeiterbewegung.

Wie uns die Geschichte lehrt, ist das steigende Selbstbewußtsein einer Volkschicht die Begleiterin des steigenden Wohlstandes. Wenn sich die wirtschaftliche Lage eines Menschen verbessert, so entwickelt sich in ihm ganz von selbst ein gesteigertes Selbstbewußtsein, was in seinem Auftreten deutlich zum Ausdruck kommt. Geradejo verhält es sich auch mit einer Volksgruppe. Gibt sich ihre Lebenshaltung, so steigt auch ihr Selbstbewußtsein, verschlechtern sich ihre materiellen Verhältnisse, so macht sich dies durch ein mangelndes Selbstgefühl bemerkbar.

Als die deutschen Bauern zu Beginn des Mittelalters zu Wohlstand gelangten, prahlten sie mit ihrem Reichtum und blieben voll Verachtung auf die Ritter und Städter herab; als sie am Ausgang des Mittelalters immer mehr verarmten, ließen sie die Köpfe hängen. Als das Bürgertum beim Aufkommen des Kapitalismus wirtschaftliche Macht erlangte, wurde es selbstbewußt und jubelte seinem Dichter Schiller zu, der da mahnte: "Männerstolz vor Königsthronen! Ehrt den König seine Würde, ehrt uns der Hände Fleiß! So hoch gestellt ist keiner auf der Erde, daß ich mich selber neben ihm verachte!" Wirtschaftliche Macht und hohes Selbstbewußtsein stehen in einer ganz bestimmten Wechselwirkung, das eine ohne das andere ist nicht denkbar.

Wenn wir also in der heutigen Zeit ein steigendes proletarisches

Selbstbewußtsein beobachten, so läßt dies mit Sicherheit auf eine Besserung der wirtschaftlichen Lage des Proletariats schließen.

Die Steigerung des Selbstbewußtseins zeigt sich, wie der Augenschein lehrt, nicht gleichmäßig in allen Arbeiterschichten. Weil die wirtschaftliche und soziale Lage der verschiedenen Arbeiterschichten in den verschiedenen Gegenden sehr verschieden ist, so spiegelt sich dies natürlich auch in dem höheren oder geringeren Selbstbewußtsein der betreffenden Arbeiter wieder. Die hochentwickelten Arbeiter einer Großstadt, die sich mit Hilfe ihrer Gewerkschaft eine verhältnismäßig hohe Lebenshaltung erkämpft haben, nehmen auch in sozialer Beziehung infolge ihrer wirtschaftlichen und geistigen Macht eine verhältnismäßig hohe Stellung ein. Diese wirtschaftliche, geistige und soziale Höhe verleiht ihnen auch ein hohes, stark ausgeprägtes Selbstbewußtsein. Man braucht nur das Auftreten und die gesamte Lebensführung dieser Arbeiter zu beobachten, um unsere Beobachtung bestätigt zu finden. Vergleicht man damit die Arbeiterschaft rückständiger Gegenden, so tritt der Unterschied deutlich zutage. Diese Arbeiter, die den Segen einer starken Organisation noch nicht verspürt haben, haben nicht nur schlechte Lohn- und Arbeitsbedingungen und infolgedessen eine niedrige Lebenshaltung, sondern sie sind auch in sozialer Beziehung minderwertig, da sie nichts gelten und da sie niemand auf der Rechnung hat. Dementsprechend fehlt ihnen auch das Gefühl ihrer Menschenwürde; sie sind demütig und gedrückt, sie sind erfüllt von Sklaverei und Unterwerfung und gehen gebückt durchs Leben. Während der selbstbewußte Arbeiter aufrecht und steifnackig vor einen Angehörigen der Oberschicht tritt, knicken sie zusammen wie ein altes Taschenmesser, wenn sie einem Kommerzienrat, einem Landrat oder einem Pastor begegnen. Dieser Mangel an Selbstbewußtsein muß jedem Beobachter dieser rückständigen Arbeiterschichten auffallen. Die Leute halten sich selbst für minderwertig, und den Gedanken, daß sie ebensoviel gelten sollen wie die Herren, können sie nicht fassen. Sie empfinden die Zurücksetzung kaum, die man ihnen zuteilt werden läßt, und das Geschwätz seines Religionsdiener, daß der liebe Herrgott diese Unterschiede geschaffen habe, nehmen sie gläubig hin, ohne zu fragen, wo denn in der Bibel etwas davon steht.

Das muß anders werden; denn es ist ein Sohn auf die moderne Kultur und auf das moderne Staatsbürgertum, daß weite Schichten unseres Volkes als Menschen zweiter Klasse betrachtet und behandelt werden. Die Arbeiterbewegung hat die große Aufgabe, die rückständigen Arbeiterschichten zu selbstbewußten Kulturmenschen zu erziehen.

Da das soziale Bewußtsein der Menschen von ihrer wirtschaftlichen Lage stark beeinflußt wird, so ist es vor allen Dingen notwendig, den Massen eine höhere Lebenshaltung zu erringen. Aber damit ist es nicht genug, es muß noch eine planmäßige Aufklärung und Erziehung hinzukommen. Man muß den Arbeitern klar machen, welche große Rolle sie im wirtschaftlichen Organismus spielen, und man muß ihnen zeigen, daß der Spruch: "Alle Räder stehen still, wenn dein starker Arm es will!" mehr ist als eine bloße Redensart. Wenn ein Arbeiter Einsicht gewonnen hat in die wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhänge, so gewinnt er dadurch auch eine Vorstellung von seiner Bedeutung als Glied des Volkskörpers. Die Folge dieser Erkenntnis ist, daß sein Selbstbewußtsein erwacht, und daß das Gefühl seiner Richtigkeit und Wertlosigkeit zurückgedämmt wird. Dieses erwachende Selbstbewußtsein muß gepflegt und gestärkt werden, indem man auf den Gegensatz hinweist zwischen der Stellung, die der Arbeiter in der Gesellschaft einnimmt, und der Stellung, die er eigentlich einnehmen müßte. Diese Methode ist auch von den Führern des dritten Standes zu Beginn der Neuzeit mit Erfolg angewandt worden. Der große Kämpfer der französischen Revolution, Sieyes, warf in einer vielgelesenen Flugschrift die Frage auf: "Was ist der dritte Stand?" und er antwortete: "Gar nichts!" Und dann fragte er: "Was sollte der dritte Stand sein?" Und die Antwort lautete: "Alles!" Diese Gegenüberstellung wurde zu einem geflügelten Wort und Millionen von Menschen sind durch dies eine Worte zum Nachdenken und zum Selbstbewußtsein gekommen. So müssen auch heute die Arbeitermassen immer wieder gemahnt werden, daß sie sich ihres Wertes bewußt werden. Allerdings geht die Scharfschäferpresse systematisch darauf aus, die Bedeutung des Arbeiters in den modernen Gütererzeugung und Güterverteilung nach Möglichkeit zu verkleinern, indem sie von den "Handarbeitern" spricht, die rein mechanische Arbeiten zu verrichten hätten, im Gegensatz zu den Unternehmern, den "Kopfarbeitern", durch deren Intelligenz erst die eigentliche Kultur geschaffen werde. Aber diese gesellschaftliche Verachtung des Mannes im Arbeitsmittel wird ihren Zweck verfehlen, wenn die Proletariermassen zu einer wirtschaftlichen, geistigen und politischen Großmacht werden und wenn ihnen dadurch das Gefühl ihrer Unentbehrlichkeit in Fleisch und Blut übergeht.

Außerdem einem stark ausgeprägten Selbstbewußtsein hat das Proletariat auch ein starkes Selbstvertrauen nötig. Es ist ganz ausgeschlossen, daß die Arbeiter — "der Fels, auf dem die Kirche der Zukunft gebaut werden soll" — die großen, schweren Aufgaben, die ihrer warten, erfüllen können, wenn sie nicht ein großes Vertrauen auf ihre eigene Kraft besitzen. Der Zweifel an die eigene Kraft bereitet jeden Erfolg, und eine Volksklasse, die nicht fest an den Sieg ihrer guten Sache glaubt, wird diesen Sieg niemals erringen. Das Gefühl, daß man sich auf sich selbst verlassen kann, die Überzeugung, daß man das Ziel erreichen wird, das einem vorschwebt, das Selbstvertrauen und das Kriegergefühl ist die Vorbereitung des Erfolges. Diese Charaktereigenschaften müssen in den proletarischen Massen geradezu geübt werden; denn nur auf diese Weise kann der Aufstieg gewährleistet werden. Nicht aus Himmelshöhen herab wird sich das Heil senken auf die Menschheit, wir müssen es selbst erkämpfen in zäher, unermüdlicher Arbeit. Und in diesem Kampfe sind Selbstvertrauen und Selbstbewußtsein unentbehrliche Waffen.

## Die Unfallentschädigung im Eisenbahnbetrieb der Vereinigten Staaten von Nordamerika.

In den Vereinigten Staaten von Amerika gilt für die Entschädigung von Betriebsunfällen noch der Grundsatz des gemeinen Rechtes, daß eine Entschädigung nur dann beansprucht werden kann, wenn der Arbeitsanwender (Arbeitgeber) oder sein Stellvertreter an dem Unfall die Schuld trägt. Es besteht kein Anspruch im Falle des beiträglichen Verschuldens des Verletzten oder Getöteten und auch dann nicht, wenn der Unfall durch Verschulden eines Mitarbeiters herbeigeführt wurde oder wenn er die Folge eines Gebrechens an den Maschinen oder sonstigen Betriebsanrichtungen war, von dem der Arbeiter Kenntnis hatte. Ferner übernimmt der Arbeiter mit dem Eintritt in die Beschäftigung das gewöhnliche Unfallrisiko.

Es ist klar, daß unter diesen Verhältnissen die von Unfällen betroffenen Arbeiter oder ihre Rechtsnachfolger nur relativ selten imstande sind, Entschädigung für Unfallinvalidität oder Verlust ihres Ernährers zu erlangen. Dazu kommt noch, daß fast immer der Klageweg zu beschreiten ist. Selbst wenn das Gericht einen Unfall als entschädigungsberechtigt erkennt und dem Arbeiter eine Summe zuspricht, so hat dieser keine eigenen Gerichts- und Anwaltskosten zu bestreiten, was gewöhnlich den größten Teil der Entschädigungssumme erfordert.

In einer Reihe von Staaten wurde das Unrecht durch die Gesetzgebung zu mildern versucht; doch hatte man sich dabei mit sehr bescheidenen Reformen zu begnügen, denn jeder Versuch, die bestehenden Grundsätze überhaupt zu beseitigen, wurde von den Gerichten als verfassungswidrig erklärt.

Unter Hinweis auf die hier erwähnten Nebestände legte kürzlich Bundespräsident Taft den Bericht eines Spezialausschusses des Bundesparlaments vor und empfahl die Annahme eines Gesetzes, das den in dem Bericht gemachten Vorschlägen entspricht. Die Vorschläge beziehen sich nur auf die Unfallentschädigung im zwischenstaatlichen Eisenbahnverkehr, da die Bundesgesetzgebung für andere Betriebsarten nicht zuständig ist, sie hat nur Dinge zu regeln, die sich auf das Verhältnis der einzelnen Staaten aneinander oder zum Ausland beziehen, alles übrige ist Sache der Staatslegislaturen.

Der von Taft vorgelegte Gesetzentwurf hat gute Aussicht angenommen zu werden, wenn auch nicht unverändert, sondern vielleicht sogar wesentlich verschlechtert.

Besonders viel bietet übrigens der Entwurf den von Unfällen betroffenen Eisenbahnhern und ihren Angehörigen nicht.

Die Entschädigungspflicht besteht hinsichtlich aller Unfälle, mit Ausnahme jener, die vorzüglich oder im Rauch herbeigeführt wurden. Der Anspruch auf Entschädigung von Unfallinvalidität soll mit dem 15. Tage nach dem Unfall beginnen, aber während der ersten 14 Tage hat der Arbeitsanwender für die Kosten der Arzthilfe, Heilmittel und Spitalsbehandlung bis zum Höchstbetrag von 200 Dollar (à 5 Kr.) aufzukommen.

Bei vollständiger Invalidität beträgt das Ausmaß der Entschädigung 50 Prozent des Lohnes; es wird bis zum Wiedereintritt der Arbeitsfähigkeit oder bis zum Ableben des Verletzten gezahlt. Bei teilweise dauernder Invalidität ist das Ausmaß ebenfalls 50 Prozent des Lohnes, die Entschädigungs-dauer ist jedoch nach der Art der Unfallsfolge verschieden; sie währt zum Beispiel bei Verlust eines Armes 72 Monate, bei Verlust einer Hand 57 Monate, bei Verlust eines Beines 66 Monate, bei Verlust eines Fußes 48 Monate, bei Verlust eines Auges 30 Monate u. s. w. u. s. Nachher dürfen die Krüppel wohl betteln gehen oder, wenn sie es vorziehen, verhungern! Bei teilweise vorübergehender Invalidität, welche die Erwerbsfähigkeit um weniger als 10 Prozent beeinträchtigt, wird nichts gezahlt, bei weitergehender Erwerbsbeschränkung wird der mehr als 10 Prozent befragende Verdienstausfall entschädigt, doch wird in keinem Fall mehr als ein Betrag von 50 Prozent des Verdienstes gezahlt.

Bei Unfällen mit tödlichem Ausgang erhalten die Hinterbliebenen Entschädigung auf die Dauer von nicht mehr als acht Jahren und das Gesamtausmaß der Entschädigung darf 50 Prozent des Lohnes nicht überschreiten. Eine Witwe allein erhält 40 Prozent, eine Witwe mit Kindern 50 Prozent, eine unversorgte Doppelwitwe 25 Prozent, und für jede weitere Witwe werden 10 Prozent mehr gezahlt. Wenn beide Eltern von dem Verstorbenen vollständig abhängig waren und weder eine Witwe noch Kinder verblieben, so wird eine 40prozentige Entschädigung gewährt; wenn nur eines der Eltern überlebt, so erhält es bei vollständiger Abhängigkeit 15 Prozent. In gewissen Fällen können auch Geschwister, Enkel u. s. w. Entschädigung bekommen.

Die Entschädigung kann in Form monatlicher Rente oder in Form einer Abfindungssumme gezahlt werden. Aber Witwen oder Kinder, die außerhalb der Vereinigten Staaten oder Kanadas wohnen, haben nur auf eine Abfindungssumme im Betrage eines Jahres-Lohnes Anspruch.

Zur Berechnung der Entschädigung wird der 26fache Taglohn des Unfallbetroffenen als Monatslohn angenommen, doch darf der Monatslohn nicht mehr als 100, noch weniger als 50 Dollar betragen. War der tatsächliche Lohn geringer als 25 Dollar im Monat, so kommt im ersten Invalidenjahr der tatsächliche Lohn in Anrechnung.

Die Entschädigung ist zwischen dem Verletzten oder seinen Hinterbliebenen und der Eisenbahngeellschaft zu vereinbaren. Statt dessen können die Bahngesellschaft und die Bediensteten auch gemeinsame Unfallentschädigungsausschüsse einzuladen, deren Entscheidung innerhalb von zwei Jahren von Bundesbeamten abgeändert werden kann. Zu diesem Zweck werden Bundesbeamte für bestimmte Bezirke eingesetzt. Ihre Amtszeit währt vier Jahre. Jeder Vertrag mit einem unfallverletzten Arbeiter ist von der Bahngesellschaft innerhalb von 60 Tagen dem zuständigen Bundesbeamten vorzulegen. Wenn sich der

Verletzte oder sein Rechtsnachfolger und die Bahngesellschaft über einen Anspruch nicht einigen können oder wenn ein gemeinsamer Unfallausschuß zu keiner Entscheidung kommt, so fällt der Bundesbeamte die Entscheidung, gegen die an das zuständige Gericht berufen werden kann. Wenn das Verlangen hierauf innerhalb von fünf Tagen gestellt wird, so können Unfallstreitsachen auch durch Geschwornengerichte ausgetragen werden. (Diese Bestimmung ist verfassungsmäßig erforderlich.)

\* \* \*

Die Zahl der auf den amerikanischen Eisenbahnen vorkommenden Betriebsunfälle ist sehr groß. Nach dem letzten Bericht der Interstate Commerce Commission (der Aufsichtsbehörde für das Eisenbahnwesen) kamen in dem mit 30. Juni 1911 abgeschlossenen Verwaltungsjahr 3310 tödliche und 125.085 nicht tödliche Unfälle im Dienststehender Eisenbahner vor, davon 2871 tödliche und 45.848 nicht tödliche beim Verkehrswesen, die übrigen in Werkstätten, Magazinen u. s. w. Vor Antritt und nach Schluss des Dienstes wurden 292 Eisenbahner getötet und 954 verlegt.

Die Zahl der tödlichen Unfälle beim Verkehrsdienst nahm in den letzten Jahren ab; sie betrug 1907 4353, 1908 3358, 1909 2456, 1910 2371 und 1911 2871.

Für wie viele Unfälle Entschädigung gezaubt wird, läßt sich nicht angeben. Eine diesbezügliche amtliche Umfrage beantworteten Bahngesellschaften, die 57 Prozent der Gesamtzahl der in den Vereinigten Staaten beschäftigten Eisenbahner abdecken. Diese Gesellschaften gaben in den drei Jahren von 1908 bis 1910 für Unfallentschädigung insgesamt 22.646.017 Dollar aus, wovon 4.705.386 Dollar auf Verwaltungskosten entfielen, nämlich auf Ausgaben für Ärzte, Advokaten, Gerichte u. s. w. Für Entschädigung der Hinterbliebenen tödlich verunglückter Bediensteter wurden 7.2 Millionen Dollar ausgegeben, für dauernd Totalinvaliden 1.2 Millionen Dollar, für dauernd teilweise Invaliden 3.7 Millionen Dollar, für vorübergehend Invaliden 5.8 Millionen Dollar. Diese Zahlungen machen 0.6 Prozent der Betriebseinnahmen und nicht ganz 1 Prozent der Lohnsumme aus; auf jeden Arbeiter entfielen 6.79 Dollar (ohne Verwaltungskosten). Die Zahl der Unfälle jeder Art und der durchschnittliche Betrag der Entschädigung sind nachstehend angegeben:

	Zahl der Durchschnittlichen Unfälle Entschädigungen	
Tödliche Unfälle	5.948	1221 Dollar
Dauernde vollständige Invalidität	279	4288 "
teilweise Invalidität	2.642	1403 "
Zeitweise Invalidität	79.613	73 "

Bei Beurteilung dieser Zahlen ist zu beachten, daß sie sich auf drei Jahre und nur auf Bahnen mit etwas mehr als der Hälfte aller überhaupt beschäftigten Eisenbahner beziehen. Beamte sind nicht einbezogen.

Amtlicherseits wurde berechnet, daß bei der Durchführung des hier erwähnten Vorschlags die Kosten der Entschädigung nur um etwa ein Viertel höher sein würden als gegenwärtig.

"Arbeitschutz."

## Zur Lage der Arbeiter bei den f. f. Staatsbahnen.

Eine aufgelöste Versammlung der Bahnerhaltungsarbeiter.

Den 16. Dezember 1911 halten die Arbeiter der Staatsbahnen für einen sehr wichtigen Gedenktag, denn der Eisenbahnminister sprach an diesem Tag im Parlament mit wunderschönen Worten über die geplanten Maßnahmen, die getroffen werden, um die miserable Lage der Arbeiter endlich zu beseitigen und eine allgemeine Aufbesserung derart durchzuführen, daß endlich Zufriedenheit in die Brust der Arbeiterschaft einföhre. Die Frage der Arbeiter, meinte der Minister, "ist in jedem Sinne des Wortes eines der wichtigsten Kapitels, von welchem die Reform handelt, und zwar ist es wichtig, in den verschiedenen Beziehungen". Der Minister sprach von der Lohnaufbesserung, wobei sich das Eisenbahnministerium sogar im Ausland umsehen hat, wie die Lohnfragen dort behandelt werden; von einem Gleichgewicht der Arbeiter, die auf eine längere Dienstzeit zurückkehren, von der Gewährung der Urlaube an die Arbeiter; von einer gründlichen Regelung in der Bezahlung der Überstunden u. s. w. Der Minister erklärte, daß bei Durchführung der Reform kein Arbeiter geschädigt werden soll — kurz, der Minister sprach so schön, er behandelt die Frage der Arbeiter so warm, so tief und so innig, daß ihm der lebhafteste Beifall gezollt und er allseits auch beglückwünscht wurde. Es war ein Freudentag für alle Eisenbahner, insbesondere aber für die Arbeiter, über die ein Minister noch nie so tiefempfundene Worte gesprochen hat, und weil man den Minister als einen ernsten Mann kannte, so hoffte man, daß diesen Worten auch alsbald die Tat folgen werde. Es ist darum auch klar, daß dieser Tag zum Gedenktag wurde.

Seit diesem Tag sind nun beinahe dreiviertel Jahre vergangen und man befindet sich mitten in der Durchführung dieser Reform, über die der Minister so schön sprach. Aber hält auch jener Tag das alles, was er versprochen hat? Leider, leider erfährt die Arbeiterschaft der f. f. Staatsbahnen auch diesmal wieder, wie immer vorher, die Enttäuschung, die diesesmal aber größer ist. Wenn wir schon im allgemeinen sahen, daß die durchgeföhrte Lohnaufbesserung keinen einzigen Arbeiter befriedigte, so wirkten die im Zusammenhang mit der Lohnaufbesserung durchgeföhrten Details einfach verheerend in den Bezügen der Arbeiter, weil diese Bezüge nun mehr statt größer, bedeutend kleiner geworden sind. Durch die Trennung der Löne in Grundlöhne und Zusätzl. g. erleiden die Arbeiter nicht nur jetzt, sondern auch im Alter, wenn sie pensioniert sind, einen ungeheuren, nie zu ersehenden Schaden. Die Bezahlung der Überstunden wird nicht mehr doppelt, nicht mehr anderthalbfach, sondern nur mehr fünffach gefördert. Die Arbeitszeiten werden verlängert, die freien Tage gestrichen, die

Turnusse zusammengefaßt, das Personal reduziert. Das Versprechen, einen Gärtenausgleich durchzuführen, wurde nirgends gehalten, im Gegenteil, es wurden neue furchtbare Gärten geschaffen. Die Gewährung der Urlaube an die Arbeiter wurde zwar mit 15. Mai 1912 angeordnet, aber die Arbeiter werden brutal abgewiesen, wenn sie um ihren Urlaub ersuchen. 24stündige Dienstreisen, die sukzessive hätten ausgemerzt werden sollen, werden wieder neu eingeführt, eine Tat, die völlig im Widerspruch mit dem Erlaß über die Dienstreize steht. Die Lohnvorrückungsfristen, die gekürzt werden sollten, werden bedeutend verlängert, die Vorrückungsquoten von 20 % auf 10 % herabgesetzt. Die am 1. Jänner 1912 gegebene Lohnaufbesserung von 10 oder 20 % wurde vielen Arbeitern schon im Mai wieder weggenommen. Und drohend im Hintergrund befindet sich das Geheimnis des Akkord- oder Prämienystems, den Arbeitermassenmord verhindend!

Eine furchtbare Erregung hat die Arbeiterschaft der f. f. Staatsbahnen befallen, stehen sie doch einem Unternehmer gegenüber, das rücksichtslos ein System schwerer Schädigungen durchführt. Insbesondere aber sind die Bahnerhaltungsarbeiter davon betroffen, weil sie ohnehin auf der tiefsten Stufe standen, noch immer stehen und ihr Taglohn durch viele Reduzierungen noch immer mehr verkleinert wird. Um nun diese Verhältnisse klar aufzuzeigen und dagegen zu protestieren, berief am 3. d. M. die Zentrale eine große Bahnerhaltungsarbeiterversammlung in Wien in den "Stadtgutälen" ein, zu welcher auch Abgeordneter Tonisch erhielt. Sie wurde um ½ 8 Uhr abends vom Genossen Sonnisch mit folgender Tagesordnung eröffnet: 1. Was das Eisenbahnministerium den Bahnerhaltungsarbeitern zumutet. 2. Anträge und Beschlusssitzung. Zu Vorsitzenden wurden die Genossen Schneider und Hirt, zum Schriftführer Genosse Swoboda gewählt. Zum ersten Punkt sprach Genosse Hirschbauer, der die Tatsache hervorhob, daß das Eisenbahnministerium trotz der bewilligten 21 Millionen Kronen zur Aufbesserung der Lage der Eisenbahnbediensteten bei den Lohnarbeitern durchwegs nur Ver schlechterungen durchgeführt hat. So enthält die Arbeitsordnung nicht nur längere Arbeitszeiten, sie gibt auch die Richtlinien für die Lohnordnung an. Früher, als noch Vorrückungsfristen galten, hatten die Lohnarbeiter dreijährige Vorrückungsfristen mit je 10 %. Besserung; später, als Vorrückungssysteme eingeführt wurden, schuf man Vorrückungsfristen zu zwei Jahren mit je 10 %; jetzt wird man jedoch dreijährige Vorrückungsfristen zu je 10 % haben. Er sprach sodann die niedrigen Löne, die reduzierten Sätze in der Überstundenbezahlung, die Bulagennormen, die Grundlohnzonen, lauter schwere Schädigungen der Arbeiter. Der Plan, die Arbeiter mit ausländischen Lohnräubern zu schreddern, litt vollständig Schiffbruch, weil die Staatsbahnverwaltung durch eine höhere Entlohnung, größere Überstundenbezahlung, kürzere Arbeitszeit und Bestellung von Wohnungen bei diesen Leuten riesige Summen aufbrauchte. Wenn bei all diesen Ausführungen die Versammlung mahnend schrren Zwischenruf zu hören bekam, so ist das nur natürlich. Der Regierungsvorsteher ließ jedoch durch den Vorsitzenden Genosse Schneider die Versammlung mahnen, keine Zwischenrufe zu machen. Indessen hätte ihn der Beifall, den Genosse Hirschbauer erhielt, verlehren können, daß die versammelten Arbeiter, wenn auch erregt, doch durch den Vorschlag, auf dem Weg einer deputativen Vorsprache eine Milderung dieser Ver schlechterungen herbeizuführen zu versuchen, einen gesetzlichen Weg betreten wollen und daß ihre Erregung berechtigt sei. Infolge der ganz eigenwilligen Nervosität des Regierungsvorsteigers konnte nun Genosse Sonnisch als nächster Redner bloß einige Sätze sprechen. Genosse Sonnisch zeigte den Kontrast auf, der zwischen der Rede des Eisenbahnministers (am 16. Dezember 1911) und den Tatsachen der Ver schlechterungen liegt, und meinte, daß das Eisenbahnministerium trotz der bewilligten Millionen den Arbeitern nicht nur dies, sondern noch bedeutend mehr herauszufinden beabsichtigte. Die Versammlung sollte dieser Ausführung den lebhaftesten Beifall und volle Zustimmung, worauf der Regierungsvorsteher die Versammlung aufzulösen drohte. Ungeheure Erregung bemächtigte sich auf diese Drohung der Versammlung, heftige Rufe und kritische Bemerkungen über diese Ungeheuerlichkeit wurden laut, worauf der Regierungsvorsteher die Drohung zur Tat machte und die Versammlung aufzöpfte. Erst jetzt kam es zum tumult und dreimal mußte der Vorsitzende bitten und alle Vertrauensmänner mußten sich sehr bemühen, die Arbeiter zu beruhigen und zum Verlassen des Saales zu bewegen.

Erst dem Einwirken des Abgeordneten Genossen Tomich gelang es, daß die Versammelten unter lautem Protestrufen das Vocal versiegen. Aber diese Versammlung möge der Staatsbahnverwaltung ein Fingerzeig sein, auf dem Weg umzukehren, den sie betreten hat. Die Arbeiter der Staatsbahnen können keine Reduzierungen ihrer Löne mehr ertragen, denn sie können bereits jetzt schon nicht mehr leben.

J. S.

Am Dienstag den 17. d. M. findet in Wien XIV. Sechshausstraße 3, in den "Stadtgutälen", um 7 Uhr abends, neuerlich eine Bahnerhaltungsarbeiterversammlung statt, und zwar mit derselben Tagesordnung wie bei der aufgelösten Versammlung.

## Das Ergebnis der Staatsseifenbahnverwaltung im Jahre 1911.

Soeben ist der "Bericht über die Ergebnisse der f. f. Staatsseifenbahnverwaltung für das Jahr 1911" erschienen, aus dem zu erkennen ist, daß das Ergebnis der Gebahrung der f. f. österreichischen Staatsbahnen für das Jahr 1911 um 3.742.081.3 Mr. günstiger war als für das Jahr 1910.

Das dem öffentlichen Verkehr dienende staatliche Betriebsnetz umfaßte am Schlus des Jahres 1911 mit Berücksichtigung der in diesem Jahre eingetretenen Längenänderungen eine Betriebslänge von 19.137.469

Kilometern. Durch Größerung neuer Linien erfuhr dieses Bahnbetrieb im Berichtsjahr einen Zuwachs um 61.487 Kilometer = 0.32 Prozent, und zwar kamen folgende für Rechnung der Eigentümer betriebene Bahnen hinzu: die Lokalbahnen Mußhanna-Krynica (10.536 Kilometer), Schönbrunn-Witkowitz-Königsberg in Schlesien (7.360 Kilometer), Weiz-Birkfeld (23.939 Kilometer), die Teilstrecke Groß-Kunzendorf an der Ostrava-Viadukt in Schlesien der Lokalbahn Schönbrunn-Witkowitz-Leschen (13.917 Kilometer) und die Schleppbahn Sereth-Sinouye-Riechsgrenze (5.735 Kilometer).

Das staatliche Betriebsnetz umfasste somit am Schluss des Jahres 1911 eine Gesamtbetriebslänge von rund 19.199 Kilometern, von welcher 13.274 Kilometer auf Bahnen im Eigentum und Betrieb des Staates, 705 Kilometer auf für Rechnung des Staates betriebene Privatbahnen und 5220 Kilometer auf für Rechnung der Eigentümer betriebene Privatbahnen entfallen.

Das *Anlagekapital* der im Bericht behandelten f. f. Staatsbahnen und der vom Staat auf eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen bezifferte sich mit Ende 1911 auf 5.657.838.645 Kr. Gegenüber dem Vorjahr erhöhte sich daselbe um 78.854.208 Kr. = 1.41 Prozent. Dieses Anlagekapital setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

Baukosten für die vom Staat gebauten Bahnen	Kr. 792.195.071
Bei der Erwerbung von Bahnen übernommene Emissionsschulden	2.890.446.111
Darlehensschulden	85.846.551
Kaufpreis für angekaufte Bahnen	94.818.181
Kapitalswerte von Jahressrenten, welche für die Erwerbung oder für die Inbetriebnahme von Bahnen auf eigene Rechnung zu entrichten sind	878.465.012
Aufwand für nachträgliche Investitionen	959.522.305
Sonstige Kapitalaufwendungen	71.544.514
Zusammen	Kr. 5.857.838.645

An Fahrbetriebsmitteln standen im Berichtsjahr 5862 Lokomotiven (gegen 1910 + 1.70 Prozent), 11.222 Personenvagen (+ 1.38 Prozent), 115.633 Güterwagen (+ 0.46 Prozent), 4040 Post- und Dienstwagen (+ 2.56 Prozent), ferner 4589 Tender, 2142 Schneepflüge, 45 Wasserwagen und 39 Motorwagen zur Verfügung.

Die Beschaffungskosten sämtlicher Fahrbetriebsmittel betrugen am Schluss des Jahres 1911 1017 Millionen Kronen (+ 2.62 Prozent).

Anlangend die Leistungen der Fahrbetriebsmittel wurden im Jahre 1911 im ganzen 150 Millionen Zugskilometer zurückgelegt; gegenüber dem Jahre 1910 ergibt sich eine Mehrleistung von 5 Millionen = 3.80 Prozent.

Die Gesamtleistung der Züge belief sich auf 41.792 Millionen Bruttotonnenkilometer (2752 Millionen oder 7.05 Prozent mehr als im Vorjahr), so daß auf einen Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge im Berichtsjahr 7848 (+ 2.90 Prozent) Zugskilometer und 2.181.797 (+ 6.11 Prozent) Bruttotonnenkilometer entfallen.

Der Verkehr auf den vom Staat für eigene Rechnung betriebenen Bahnen drückt sich in folgenden Ziffern aus:

Die Anzahl der beförderten Personen betrug 143 Millionen (+ 12 Millionen = 9.57 Prozent), von welchen 5490 Millionen (+ 4.14 Prozent) Personenkilometer zurückgelegt wurden.

Das Gesamtgewicht des abgefertigten Reisegepäcks belief sich auf 208.043 Tonnen (+ 6.55 Prozent).

Als Gilt wurden 1.071.865 Tonnen (+ 4.84 Prozent), als Frachtgut 77.084.837 Tonnen (+ 7.02 Prozent) befördert.

Außerdem wurden auf den für Rechnung der Eigentümer betriebenen Bahnen 63 Millionen Personen (hierunter auf der Wiener Stadtbahn 41 Millionen) gegen 1910 + 8.66 Prozent, Reisegepäck 36.539 Tonnen = + 6.68 Prozent, Gilt 146.970 Tonnen = + 10.02 Prozent und Frachtgüter 12.868.391 Tonnen = + 5.14 Prozent befördert.

Hinsichtlich des finanziellen Ergebnisses des Jahres 1911 ist nachstehendes hervorzuheben:

Die ordentlichen Einnahmen beliefen sich auf 806.557 Millionen Kronen, das ist um 6.96 Prozent mehr als im Vorjahr.

An diesen Einnahmen partizipieren die Transporteinnahmen der vom Staat für eigene Rechnung betriebenen Bahnen mit 726.821 Millionen Kronen (gegen 1910 + 49.137 Millionen Kronen = 7.25 Prozent) und die sonstigen Einnahmen mit 78 Millionen Kronen (+ 3.235 Millionen Kronen = 4.34 Prozent). Der Restbetrag verteilt sich auf verschiedene andere Eingänge.

Von den Transporteinnahmen entfallen auf die Einnahmen aus der Beförderung von Personen 174.879 Millionen Kronen (+ 4.85 Prozent), von Reisegepäck 7.608 Millionen Kronen (+ 8.27 Prozent), von Gilt 29.767 Millionen Kronen (+ 9.37 Prozent) und von Frachtgütern 515.067 Millionen Kronen (+ 7.95 Prozent).

Auf einen Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge berechnet, betrugen die Transporteinnahmen 51.974 Kr. (+ 7.27 Prozent).

Die ordentlichen Ausgaben beliefen sich im Berichtsjahr auf 590.515 Millionen Kronen; gegenüber dem Vorjahr erhöhten sich dieselben um 3.16 Prozent. Von diesem Betrag entfielen auf die ordentlichen Betriebsausgaben 587.121 Millionen Kronen, darunter 310.212 Millionen Kronen auf die Beziehungen des Personals. Von den Betriebsausgaben entfielen auf den Stations- und Fahrdienst 157.048 Millionen Kronen, auf den Zugförderungsdienst 109.338 Millionen Kronen, auf die Bahnhofs- und Bahnverhaltung 88.317 Millionen Kronen, auf den Werkstattdienst und die Erhaltung der Fahrbetriebsmittel 72.787 Millionen Kronen. Die restlichen Ausgaben verteilen sich auf Steuern, sonstige Betriebsausgaben u. s. w.

Um den Betriebsüberschuß des Staatsbahnbetriebes zu ermitteln, müssen zu den oben angegebenen ordentlichen Einnahmen, beziehungsweise zu den ordentlichen Ausgaben noch jene Einnahmen und

Ausgaben hinzugeschlagen werden, welche zwar unter den außerordentlichen Einnahmen und Ausgaben präliminiert und verrechnet werden, ihrer Natur nach aber dem Betriebskonto zugute, beziehungsweise zu Lasten zu schreiben sind. Werden sohin den vorangeführten ordentlichen Einnahmen und Ausgaben die oben bezeichneten auf den Betriebsüberschuß wirkenden außerordentlichen Einnahmen per 1.071 Millionen Kronen und die analogen Ausgaben per 30.592 Millionen Kronen hinzugerechnet, so ergibt sich für das Jahr 1911 ein Betriebsüberschuß von 186.521 Millionen Kronen, das ist per Kilometer Betriebslänge von 13.338 Kr., während der im Verwaltungsbericht für das Jahr 1910 auf die gleiche Weise gebildete Betriebsüberschuß im ganzen 154.065 Millionen Kronen und per Kilometer Betriebslänge 11.015 Kr. betrug.

Die ordentlichen und die auf den Betriebsüberschuß wirkenden außerordentlichen Ausgaben beließen sich im Verhältnis zu den analogen Einnahmen im Jahre 1911 auf 76.91 Prozent, gegen 79.60 Prozent im Jahre 1910, und zeigten sohin ein um 2.69 Prozent günstigeres Verhältnis.

Das früher ausgewiesene Anlagekapital der f. f. Staatsbahnen und der vom Staat für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen verzinstete sich im Jahre 1911 durch den Betriebsüberschuß mit 3.80 Prozent, während sich die analoge Verzinsung für das Jahr 1910 auf 2.76 Prozent stellte.

Der im Jahre 1911 für die Staatsbahnen erforderliche Staatszuschuß ergibt die folgende Berechnung:

Die Jahreslast, welche der Staatsverwaltung im Jahre 1911 für das mit 5.657.838.645 Kr. angegebene Anlagekapital der f. f. Staatsbahnen und der vom Staat für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen erwachsen ist, setzt sich zusammen aus der

Verzinsung und Rückzahlung von Emissions- und Darlehensschulden sowie aus Rentenzahlungen per Kr. 178.284.905 und aus der angenommenen 4prozentigen Verzinsung jenes Aufwandes, welchen der Staat durch Rentenbegleitung oder aus Kassenbeständen bestritten hat, per Kr. 66.171.982

Zusammen Kr. 244.456.887 Im Entgegenhalte zum Betriebsüberschuß des Jahres 1911 per Kr. 188.520.806 ergibt sich daher ein rechnungsmäßiger Staatszuschuß von Kr. 57.936.081

Bei Vornahme der gleichen Berechnung ergab sich für das Jahr 1910 ein erforderlicher Staatszuschuß von 95.356.894 Kr.

Dem Staatszuschuß für das Jahr 1911 sind entgegenzuhalten ein Betrag von 35.664.757 Kr. für die Amortisation von Emissions- und Darlehensschulden sowie weiter ein Betrag von 18.090.750 Kr. für von der Staatsseidenbahnverwaltung bezahlte staatliche Steuern (das ist ausschließlich der nicht ärarischen Zuschläge). Hierdurch ergibt sich eine Verminderung des Staatszuschusses auf 9.180.574 Kr. Bei analoger Berechnung für das Jahr 1910 erniedrigt sich der Staatszuschuß dieses Jahres auf 45.672.332 Kr.

Während bereits infolge der tarifarischen Maßnahmen das finanzielle Ergebnis des Staatsbahnbetriebes im Jahre 1910 im Vergleich zu jenem der vorhergehenden Jahre ein bedeutend besseres war, hat sich dieses Ergebnis im Jahre 1911 bei der Erhöhung der Leistung von Bruttotonnenkilometern um 7.05 Prozent und bei Erhöhung der Zahl der beförderten Personen um 9.57 Prozent noch ungleich günstiger gestaltet; diese Tatsache erhellt am deutlichsten aus der beträchtlichen Steigerung des Betriebsüberschusses (von rund 154 auf 186 Millionen Kronen) der wesentlichen Verminderung des rechnungsmäßig ermittelten Staatszuschusses (von rund 95 auf 58 Millionen Kronen), sowie aus der nicht unerheblich gestiegenen Verzinsung des Anlagekapitals der Staatsbahnen (von 2.76 Prozent auf 3.80 Prozent).

Als ein günstiges Zeichen für die Entwicklung der Staatsbahnen ist zweifellos auch die bereits erwähnte nicht unbedeutende Verminderung der Betriebsziffer, das ist des Verhältnisses der Gesamtausgaben zu den Gesamteinnahmen, zu betrachten.

## Die Nachkaufsbedingungen im Pensionsfonds der Südbahn.

Ein Eisenbahner schreibt uns:

Löbliche Redaktion!

In der Nr. 25 vom 1. d. M. geben Sie eine Aufklärung über die Nachkaufsbedingungen, wobei das Vorgehen unserer Herren Kronjuristen beleuchtet wurde. Ich frage nur: Existiert für diese Herren kein Gesetz, da sie machen können was sie wollen? Ich glaube, der angenommene Antrag unseres Vertreters, Zugrevieror Scherbaum, gilt ja doch als ein Vertrag. Wie und mit welchem Recht kommen nun diese Oberjuristen dazu, diesen Vertrag zu brechen? Und was die Verwaltung macht? Man kann es fast nicht glauben. Statt daß sie den Herren das Schändliche, was sie getan haben, vor Augen halten würden, tut sie nicht nur nichts, sondern — belohnt diese Schädigung, die an dem armen Personal geübt worden, mit außertourlichem Avancement und ausgiebigen Remunerations. Ich möchte sehen, was die Verwaltung machen würde, wenn sich das Personal jolcher Vertragsbrüche schuldig machen würde; den ganzen Staatsmechanismus, als da ist: Staatsanwalt, Richter, Gendarmen und wenn nötig, sogar Militär würden sie in Anspruch nehmen und würde ihnen auch gewährt werden, um ihre Rechte zu sichern, während das Personal nirgends ein Recht findet. Man fragt sich unwillkürlich: Leben wir noch in einem Rechtsstaat?

Das Schändliche bloßzulegen, wie die Nachkaufsbestimmungen abgeändert wurden, sei an einem Beispiel gezeigt: Ein Bediensteter trat mit dem Gehalt von 600 Kronen und dem Fünftel dem Pensionsfonds bei, gehört demselben 20 Jahre an, und will sich fünf Jahre nachkaufen. Nach den mit unserem Vertreter übereingekommenen Vertrag hätte dieser Bedienstete 360 Kr. als

10prozentigen besonderen Beitrag und 4 Prozent Zinsen für 20 Jahre — 288 Kr., Summe 648 Kr., zu entrichten. Die vom sauberen Herrn Dr. Grabscheid geänderte Bestimmung ist aber damit nicht zufrieden und verlangt von dem armen Teufel für die fünf nachzukaufenden Jahre dieselben Zinsen, wie für die übrigen 20 Jahre. Um die Beweisführung, die darin steht, ganz zu verstehen, ist es notwendig, die Aufgabe zu zerlegen. Der Bedienstete gehört dem Pensionsfonds 20 Jahre an und will also das 21., 22., 23., 24. und 25. Jahr nachkaufen, wofür er für jedes Jahr als 10prozentigen Beitrag 72 Kr. Zinsen zu erlegen hat. Der zu verzinsende Betrag erreicht also für das 21. Lebensjahr die Höhe von 360 Kr., dessen 4prozentige Zinsen betragen Kr. 14.40; für das 22. Jahr die Höhe von 288 Kr., dessen 4prozentige Zinsen betragen Kr. 11.52; für das 23. Jahr die Höhe von 216 Kr., dessen 4prozentige Zinsen betragen Kr. 8.64; für das 24. Lebensjahr die Höhe von 144 Kr., dessen 4prozentige Zinsen betragen Kr. 5.76 und für das 25. Jahr die Höhe von 72 Kr., dessen 4prozentige Zinsen betragen Kr. 2.88 — Kr. 43.20. Das wäre nämlich der 4prozentige Zins; aber die noble Gesellschaft ist damit noch nicht zufrieden, sondern will für jedes dieser fünf Jahre Kr. 14.40 haben, was für das 22. Jahr eine 5prozentige, für das 23. 6 2/3 Prozent, für das 24. 10 Prozent und für das 25. Jahr sogar eine 20prozentige Verzinsung bedeutet. Nun frage ich einen rechtlich denkenden Menschen: Ist so etwas gerecht? Ist so etwas überhaupt möglich? Sind das nicht Wucherzinsen? Würde das ein rechtlich denkender Mensch ausgearbeitet haben und zur Ausführung bringen, was würde mit ihm geschehen? Auf die Anklogebank würde er gebracht werden, wohin er auch gehörte. Aber eine f. f. priv. Gesellschaft kann natürlich machen was sie will. Schande und Schnach einer solchen Sippshaft, der ein derartiges Vorgehen eines Bediensteten gegenüber nicht zu verwerflich ist. Zu bedauern bleibt nur das Personal, welches nicht zur Einsicht gelangen will, und außerhalb der Organisation und in Gegenvereinen ist. Es wäre schon die höchste Zeit, den noblen Gesellschaften den Herrn zu zeigen, aber leider! Darum hinein in die Organisation, damit wir stark werden, denn Einigkeit allein macht stark, und nur wenn wir stark sind, können wir uns vor dieser verwerflichen Sippshaft retten.

## Bahnärztliches aus Tirol.

Die beiden Bahnärzte Dr. Sebastian Webertsch und Dr. Franz Böhm, beide in Bozen von der f. f. privilegierte Südbahn-Gesellschaft im Einvernehmen mit dem Krankenkassenausschuß dort angefeiert, haben durchaus pflichtvergessenes Verhalten und Benehmen gegen ein im Vorjahr erkrankt gewesenes Kassenmitglied, eine große Unzufriedenheit und Aufregung unter den Bediensteten als Krankenkassenmitglieder hervorgerufen. Was wir hier schreiben, ist alles aktenmäßig belegt und kann jederzeit nachgewiesen werden.

Im vorigen Jahre ist der gewesene Maurer der Bahnhaltungssektion Bozen Daniel Gottardi erkrankt, mußte jedoch mit seinen Anwälten auf Zahlung von Krankengeld abgewiesen werden, da Gottardi von den behandelnden Bahnärzten Dr. Webertsch und Dr. Böhm als gesund und arbeitsfähig anerkannt worden ist.

Aus diesem Grund hatte Gottardi, welcher mittlerweile von der Bahn entlassen worden war, durch seinen Vertreter Dr. Karl Kerschbrenner in Bozen beim Schiedsgericht der Krankenkasse der Südbahn eine Klage auf Zahlung von Kr. 624.80 eingereicht und gleichzeitig die Herren Fritz Sendl, Kanzleierxpeditent der Baudirektion und Karl Verhous, Kanzleierxpeditent in Bozen, als Schiedsrichter nominiert.

Diese Mitteilung wurde dem Ausschuß in der am 1. März 1912 abgehaltenen Krankenkassenausschusssitzung unter den Einlaufgegenständen mitgeteilt. Der Ausschuß hat dann als seine Schiedsrichter die Herren Karl Bartl, Adjunkt in Wien, und Josef Knauß, Schlosser des Heizhauses Bozen, einstimmig bestellt.

Am 21. Mai 1912 trat das Schiedsgericht unter dem Vorsitz des Herrn Dr. Fritz Winkler, Bahnkommissär des Rechtsbüros in Bozen, zusammen, um sich mit der Klage Gottardi zu beschäftigen. Es ist wichtig, hier besonders festzuhalten, daß sich das Krankenkassenbüro im Auftrag des Ausschusses, bevor man Gottardi mit seinem Ansuchen um Bezahlung des Krankengeldes abwies, nochmals bei den behandelnden Bahnärzten anfragte, ob selbe auch in stande sind, ihr Gutachten dann aufrechtzuerhalten, daß Gottardi gesund und diensttauglich war, wenn sich derselbe eventuell an das Schiedsgericht wenden sollte, worauf die beiden vorgenannten Ärzte Dr. Webertsch und Dr. Böhm antworteten, daß sie ihr früheres Gutachten aufrecht erhalten.

Dass hierauf Gottardi vom Ausschuß mit der Bezahlung des Krankengeldes abgewiesen werden mußte, ist doch sonnenklar. Es kann daher dem gesamten Ausschuß aus dieser Angelegenheit nicht der geringste Vorwurf gemacht werden. Der Ausschuß muss sich doch auf das bahnärztliche Gutachten so weit verlassen können, daß, wenn ein Bahnärzt ein Krankenkassenmitglied für gesund und diensttauglich erklärt, dies auch richtig ist, und daß der Bahnärzt dies eventuell bei einer eingebrachten Klage rechtfertigen kann. Dem Ausschuß liegt nichts ferner, als ein Mitglied um seine rechtl. Ansprüche bringen zu wollen. Wenn Zweifel über die Anspruchsberechtigung bestehen, entscheidet der Ausschuß immer zugunsten des Mitgliedes; auch läßt es der Ausschuß nicht erst auf eine Klage ankommen. Im vorliegenden Falle wurde jedoch der Ausschuß durch das charakterlose Verhalten der beiden Bahnärzte direkt irregeführt.

Genauso wie die Schiedsgerichtsmitglieder wurden auch die beiden Bahnärzte als Zeugen vor dem Schiedsgericht am 21. Mai 1912 geladen. Diese beiden Herren ignorierten jedoch, sei es wegen ihrer Arroganz, ihrer Selbstüberhebung oder wegen ihres Schuldenwunschs die Einladung und gingen überhaupt nicht zur Verhandlung. Als der Vorsitzende des Schiedsgerichtes zu den beiden Ärzten einen Abgesandten hinsichtlich mit der Aufforderung vor dem Schiedsgericht als Zeugen zu

erscheinen, befolgten dieselben nicht einmal diese Aufrufung, sondern gaben zur Antwort, wenn der Vorsitzende des Schiedsgerichtes von ihnen etwas wissen wolle, so soll er zu ihnen in das Ordinationszimmer kommen.

Die Leser können hier die ungeheure Selbstüberhebung erkennen, welche diesen beiden Aerzten innerwohnt. Man kann sich daher lebhaft vorstellen, wie dieselben mit den erkrankten Kassenmitgliedern umgehen, insbesondere, wenn dieselben dem Diener- oder Arbeiterstande angehören. Erst durch die Androhung des Vorsitzenden des Schiedsgerichtes, des Herrn Dr. Winkler, die Vorladung und Einvernahme der beiden Aerzten durch das Bezirksgericht in Bozen veranlassen zu wollen, ließen sich die eingebildeten Herren Aerzte herbei, vor dem Schiedsgericht zu erscheinen.

Bei der Einvernahme gebärdeten sich die beiden eingebildeten Aerzte so, als ob es sich um die wichtigste Sache der Welt handeln würde. Auf die Frage des Vorsitzenden, ob sie den Gottardi für gesund oder frank bezeichnen, antworteten sie, er könne auch frank sein, wenn er nicht gesund sein wolle. Auf die weitere Frage, wie so es läme, daß sie den Gottardi vom Krankenstand abgeschrieben haben, wenn er auch frank sein könne, antworteten die beiden Diener Aesculaps, sie haben den Mann überhaupt nicht vom Krankenstand abgeschrieben, sie wissen gar nichts darum, Gottardi hätte auch bei ihnen weiter im Krankenstand verbleiben können. Auf den weiteren Vorhalt, daß doch der vorliegende Krankenzettel die Stampiglie der Gesundmeldung trage, erklärte Dr. Böhm, daß nicht er diese Stampiglie aufgedrückt habe, es kann dies daher nur der zugestellte Sanitätsdienster getan haben.

Gottardi stand früher in der Behandlung des Dr. Weberitsch und wurde dann später von Dr. Böhm übernommen. Es stellte sich bei dieser Einvernahme heraus, daß dort überhaupt eine grenzenlose Schlamperei herrschte und daß der Sanitätsdienster die Gesundmeldung mit und ohne Auftrag des Arztes vornehme. Es wurde anlässlich dieser Schiedsgerichtsverhandlung ein Zustand enthüllt, der jeder Beschreibung spottet.

Ein jeder Bedienstete wird, wenn er in der Ausübung seines Dienstes sich das geringste zu Schulden kommen läßt, einem hochnotpeinlichen Verhör unterzogen und im Disziplinarwege empfindlich bestraft.

Was glauben nun die Leser, was diesen beiden mahllos pflichtvergessenen Aerzten für ihr unverzeihliches Verhalten im vorliegenden Falle geschehen ist. Nichts.

Der Ausschluß als solcher hat leider kein Disziplinarmittel, um solche pflichtvergessene Aerzte zur Verantwortung zu ziehen. Es gibt keine Bestimmung im Statut, mit der man diesen Herrschaften an den Leib rüden könnte. Der unmittelbare Vorgesetzte dieser Herren ist der Herr Chesarzt Dr. Rosmanit, der im vorliegenden Falle aufgefordert worden war, gegen die Schuldtragenden vorzugehen; aber es weiß kein Mensch bis heute, ob er etwas unternommen hat, damit sich solche bedauerliche Fälle nicht mehr wiederholen.

Angesichts dieser Sachlage mußte selbstverständlich das Schiedsgericht dem Kläger Gottardi das Krankengeld zuerkennen. Nachdem sich Gottardi vor der Schiedsgerichtsverhandlung an das gewählte Ausschussmitglied, den Zimmerman Ferdinand Abinger, gewendet hatte, welchem es selbstverständlich auf Grund der vorstehenden Altenlage unmöglich war, etwas zugunsten des Gottardi zu unternehmen und der dies auch der Zentrale des Gewerkschaftsvereines berichtete, suchten die Herren Südbahnverbandler den günstigen Ausgang der Schiedsgerichtsverhandlung für ihren Verein auszunützen. Die zwei Mitglieder des Südbahnverbandes, die bei dieser Verhandlung als Schiedsrichter fungierten, es sind dies die Herren Seydel und Verhounz, erkannten bei der Sitzung in loyaler und objektiver Weise an, daß den Krankenkassenausschuß nicht das geringste Verschulden treffe, sondern daß einzig und allein das Verschulden auf Seite der Aerzte liege.

Wir eruchen den Herrn Generaldirektor, sich über den vorstehenden Fall einen genauen Bericht erstalten zu lassen und die Schuldigen zur Verantwortung zu ziehen.

## Bon der Personalkommission der Südbahn.

Auszug aus dem Protokoll der am 29. und 30. April 1912 stattgefundenen Sitzungen der Sektion Diener, Gruppe des sonstigen Personales des Verkehrs und Gruppe Bahnerhaltung.

Nachstehend veröffentlichen wir einen Auszug aus dem oben genannten Sitzungsprotokoll. Der beschränkte Raum unseres Blattes gestattet uns leider nicht, den vollen Inhalt des Protokolls zu veröffentlichen. Wir müssen uns in Zukunft für alle Gruppen darauf bejähren, bloß die von den Personalkommissonsmitgliedern beschlossenen Anträge und die Entscheidung oder Stellungnahme der Direktionen wiederzugeben. Zur besseren Übersichtlichkeit bringen wir die Beschlüsse für die einzelnen Kategorien zusammenge stellt zur Darstellung.

### I. Anträge allgemeiner Natur.

1. Gewährung von zweijährigen Vorrückungsfristen bis zum Endgehalt an sämtliche Diener.

2. Feststellung des Endgehaltes für sämtliche Dienerkategorien mit 2000 Kr.

Der Vorsitzende erklärt, daß der Generaldirektor entschieden hat, daß diese Forderung nur dann bewilligt werden könne, wenn die f. f. Staatsbahnen damit vorangehen.

3. Jene Diener, welche an dem Härtenausgleich partizipieren und am 1. Juli 1912, beziehungsweise am 1. Jänner 1913 normal vorarbeiten hätten, sollen rückwärts ab 1. Jänner 1912 die Vorrückung erhalten.

Der Vorsitzende erklärt, daß der Generaldirektor dem Verwaltungsrat im vorstehenden Sinne Vorschläge erstatte n wird.

4. Jenen Dienern, die an dem Härtenausgleich nicht partizipieren und noch mit dem Gehalt von 600 oder 660 Kr.

angestellt wurden, soll die nächste Vorrückung um ein halbes Jahr gefügt werden.

Im Protokoll ist hiezu keine Bemerkung des Vorsitzenden verzeichnet.

5. Abkürzung der Vorrückungsfristen für jene Diener, welche länger als 15 Jahre angestellt sind oder erst im vorgeschrittenen Alter zur Anstellung gelangten, in der Weise, daß denselben die Erreichung des Endgehaltes ermöglicht wird.

Auch zu dieser Forderung enthält das Protokoll keinerlei Bemerkung des Vorsitzenden.

6. Anderthalbsache Anrechnung der Dienstzeit in die Pension oder mindestens Erreichung der vollen Pension nach 80 Dienstjahren.

Der Vorsitzende teilt mit, daß der Generaldirektor dieses Petit abgelehnt habe.

Die Verwaltung werde in der nächsten Pensionsausschüttung diesbezüglich eine Erklärung abgeben. Die Frage der 80jährigen Dienstzeit könne nur für alle Kategorien gleichzeitig gelöst werden.

7. Verbesserung der Urlaubsnormen analog den bereits eingebrachten Anträgen.

Das Protokoll enthält hiezu keine Bemerkung des Vorsitzenden.

8. Den Personalkommissonsmitgliedern soll, ähnlich wie den Krankenkassenausschüttung, auch ein Urlaub zwecks Information und Berichterstattung gewährt werden.

Der Vorsitzende verliest eine Entscheidung des Generaldirektors, wonach derartige Urlaube nicht zugestanden werden können, weil sie auch bei den f. f. Staatsbahnen nicht bestehen.

9. Bessere Qualität der Uniformen und Verkürzung der Tragzeit derselben analog der bereits eingebrachten Anträge.

Im Protokoll ist zu dieser Frage keinerlei Bemerkung des Vorsitzenden enthalten.

10. Die Prüfung des Hörs- und Schwerhörigen soll mit praktischen Signalmitteln erfolgen.

Dazu erklärt der Vorsitzende, daß die Verwaltung nichts machen könne, da sie an die behördlichen Vorschriften gebunden sei.

11. Gewährung der Lebensmittelfreikasse monatlich einmal an alle in Provision oder Pension stehenden Bediensteten.

Dazu ist im Protokoll vermerkt, daß Inspizitor Meritsch den Standpunkt der Verwaltung vertritt. Welcher Standpunkt das ist, wird nicht gesagt.

12. Gleichmäßige Verteilung der Gehaltsabzüge.

Der Vorsitzende erklärt, daß es bezüglich des Brennstoffes jedem Bediensteten überlassen sei, ob er auf einmal oder in Raten zahlen wolle.

13. Abschaffung der Geldstrafen, dafür Belehrung.

Der Vorsitzende erklärt, daß die gängliche Abschaffung der Strafen ausgeschlossen sei. Die Verwaltung wünscht, daß Geldstrafen nur verhängt werden, wenn Belehrungen nichts fruchten.

14. Beteiligung der Personalkommissonsmitglieder mit den Sitzungsprotokollen.

Der Vorsitzende verliest eine Entscheidung des Generaldirektors, wonach dieser Antrag genehmigt wird.

15. Die Personalkommissonsmitglieder sind mit Dienstlizenzen zu beteiligen.

Der Vorsitzende teilt mit, daß dieses Petit abschlägig beschieden wurde.

16. Zu den Sitzungen sind auch jene Erschmänner als Experten beizuziehen, die einer Kategorie angehören, welcher kein Personalkommissonsmitglied angehört.

Das Protokoll enthält zu diesem Antrag keine Bemerkung des Vorsitzenden.

17. Der Herr Generaldirektor möge bei der Direktorenkonferenz dahinstimmen, daß die Fahrbegünstigungen keine verschlechterungen erfahren.

Eine Neuerung des Vorsitzenden zu diesem Antrag ist im Protokoll nicht enthalten.

18. Erhöhung des Quartiergeldes für Nabresina, Bruned und Inzersdorf.

Der Vorsitzende erklärt, daß ein Antrag bezüglich Bruned vom Verwaltungsrat bereits genehmigt sei.

### II. Anträge für das Wächterpersonal.

1. Gewährung der Nachdienstzulage, per Nacht 1 Kr. für alle Wächter analog der Bestimmungen, wie sie für das übrige Personal gelten.

Wird von der Verwaltung abgelehnt, weil es auf den Staatsbahnen nicht besteht.

2. Gewährung eines Schuhpauschales von 50 Kr. für Weichenwächter.

Wird von der Verwaltung mit dem Hinweis auf die Staatsbahnen abgelehnt.

3. Petition der Wächter um Gewährung von jährlich 50 Kr. Schlepppauschale für alle Streckenbegeher.

Wird von der Verwaltung mit dem Hinweis auf die Staatsbahnen und den Umstand, daß andere Kategorien dasselbe verlangen, abgelehnt.

4. Gewährung einer Verschubzulage an die Weichenwächter, welche beim Verschub mittätig sind, analog dem Verschubpersonal.

Wird ebenfalls von der Verwaltung mit der gleichen Begründung abgelehnt.

5. Solange der Frauen Dienst besteht, sollen für Frauen mindestens 40 Kr. monatlich gezahlt werden.

Zu diesem Antrag ist im Protokoll keine Bemerkung des Vorsitzenden enthalten.

6. Postenzulage für alle Wächter.

Im Protokoll ist hiezu keine Bemerkung des Vorsitzenden.

7. Weichenwächter, die für den Rangledienst verwendet werden, sind in die Rangledienstekategorie aufzunehmen.

Der Vorsitzende verliest einen abweichen den Bescheid des Generaldirektors mit der Begründung, daß die vom Exekutivdienst abgezogenen Wächter nicht besser gestellt werden können, als die den Wächterdienst versehenden Kollegen.

8. Schaffung der Kategorie der Kontrollwächter, analog den Staatsbahnen.

Der Vorsitzende verliest einen abweichen den Bescheid des Generaldirektors mit der Begründung, daß die Verwendung der Kontrollwächter nur eine vorübergehende sei. Die Kontrollwächter erhielten als Entschädigung die Nachdienstzulage. Die Verkehrsdirektion habe die Absicht, die Kontrollwächter, welche die erforderliche Eignung besitzen, einzuführen zu Modellsignaldienern zu ernennen.

9. Erhöhung des Ansangsgehaltes der Wächteraspiranten (—wächter).

Der Vorsitzende meint, daß diesem Petit vielleicht stattgegeben werden könne.

10. Für die Wächter in Strecken mit dichter Zugfolge 12/24stündiger Dienst; auf Nebenlinien mit schwächerem Verkehr 16/24stündiger Dienst.

Der Generaldirektor hat entschieden, daß eine generelle Regelung nicht zu empfehlen sei.

11. Für die Wächter des Verkehrs Regelung der Turnusse, und zwar:

in Bruttostationen: 12/24,  
übrige Hauptlinie: 16/24,  
allen Nebenlinien: 16/16.

Der Generaldirektor läßt erklären, daß eine generelle Regelung nicht möglich sei; in Stationen mit besonderem dichten Verkehr sollen sukzessive Turnusverbesserungen durchgeführt werden.

Inspektor Bračić bemerkt, daß seit Oktober 1911 fünfzehn Wächter mit einem Kosten aufwand von 29.000 Kr. neu systemisiert wurden.

12. Einführung des 12/24stündigen Dienstes für die Wächter in Franzdorf.

Inspektor Bračić bemerkt, daß die Generaldirektion Untersuchung gepflogen und konstatiert habe, daß der Dienst nicht anstrengend sei. Wenn man den Wächtern einen leichteren Turnus gebe, müsse man ihn auch den anderen Kategorien geben.

13. Verbesserung der Dienstturnusse für die Wächter am Semmering.

Inspektor Ritter v. Berger erklärt, man werde wahrscheinlich am Semmering den 12/12-stündigen Dienst wieder einführen, weil die Verkehrsdirektion jetzt ihre Bedenken dagegen aufgegeben habe.

14. Herausgabe der Verfügung, daß der Standpunkt des Wächters auf allen Schrankenposten bei der Diensthütte ist.

Der Generaldirektor läßt erklären, daß diesem Wunsche, soweit es ohne Schädigung des Dienstes möglich war, entsprochen wurde.

15. Abschaffung des Frauendienstes. Auf Schrankenposten sollen sich Wächter gegenseitig ablösen. Wächter, die Schrankendienst versehen, sollen zum Streckenbegehrdienst nicht verwendet werden und umgekehrt.

Der Generaldirektor läßt erklären:

Die Abschaffung des Frauendienstes auf Strecken, in denen der Begehrdienst eingesetzt ist, kann nicht bewilligt werden.

Eine Abänderung des kombinierten Systems, daß Wächter zum Schranken- und Streckenbegehrdienst verwendet werden, kann nicht in Erwägung gezogen werden.

16. Beteiligung des gesamten Wächterpersonals mit einer einheitlichen Instruktion über den gesamten Wächterdienst.

Der Generaldirektor hat entschieden, daß die Erfüllung dieses Wunsches nicht im dienstlichen Interesse gelegen er scheint und daher abgelehnt wird.

17. Alle Stations-, Streckenblock- und Zugmeldeposten sind als Signalposten zu benennen und durch die rangältesten Wächter, welche die Prüfung aus den in Betracht kommenden Anordnungen gut bestanden haben, zu besetzen. Nach einem Jahre Dienstleistung auf solchen Posten soll die Ernennung zum Modellsignaldiener, beziehungsweise Wächter erfolgen. Bei Erreichung von 1200 Kr. Ernennung zum Unterbeamten.

Der Generaldirektor hat entschieden, daß diesem Wunsche keine Folge gegeben wird.

18. Bei Besetzung der Blockposten sind die älteren Diener zu berücksichtigen.

Das Protokoll enthält hiezu keine Bemerkung des Vorsitzenden.

19. Streckenbegeher und Wächter mit 16/16, beziehungsweise 16/18stündigem Turnus, sollen allmonatlich eine freie Tour erhalten.

Schrankenwächterinnen zwei freie Tage nach freier Wahl und zehn Tage Erholungsaurlaub jährlich.

Der Generaldirektor hat entschieden, daß diesem Wunsche nicht Rechnung getragen werden kann, weil auf den f. f. Staatsbahnen derartige Normen nicht bestehen.

20. Überzogene Kurze Beläge für alle Wächter. Für Schrankendienster lange.

Gewährung des Uniformmodells.

Für Wächter im Süden eine Zwilshose.

Für Streckenbegeher nebst dem Weiterfahren noch einen Tuchrock.

Für Haltestellenwächter Gleistellung der Montur mit den Konduiteuren bei Personenzügen.

Für Wächterfrauen eine Kommissarjacke oder einen Wetterfahnen und eine überzogene Pelzjacke.

Zu den vorstehenden Anträgen enthält das Protokoll keine Bemerkung des Vorsitzenden.

III. Aufstellung von Diensthütten bei allen Wächterposten.

Dazu verliest der Vorsitzende eine Entscheidung des Generaldirektors: Die Aufstellung von Diensthütten schreitet regelmäßig vor und wird auch häufig nach Maßgabe der verfügbaren Mitteln fortgesetzt werden.

### III. Anträge für das Verschubpersonal.

1. Gewährung einer monatlichen Verschubzulage von 24 Kr. an jeden im Verschubdienst verwendeten Bediensteten, wobei bestehende Personalzulagen nicht gefürzt werden dürfen.

Der Generaldirektor lehnt diesen Antrag ab, und zwar mit dem Hinweis auf die f. t. Staatsbahnen.

2. Verwandlung der bestehenden Verschubzulage in eine Pauschale mit 360 Kr. jährlich.

Der Antrag wurde vom Generaldirektor ablehnend beschieden.

3. Gewährung eines Schuhpauschales von jährlich 50 Kr.

Der Vorsitzende verliest einen ablehnenden Bescheid des Generaldirektors.

4. Verwendung untauglich gewordener Verschieber und Oberverschieber bei anderen Dienstweisen.

Inspektor Pöllsriper erklärt, daß dies geschieht.

5. Ernennung der Oberverschieber bei 1200 Kr. zu Unterbeamten.

Wird vom Generaldirektor mit dem Hinweis auf die mangelnde Analogie bei den Staatsbahnen ablehnend beschieden.

6. Verbesserung der Postennormierung für das Verschubpersonal. Zur Grundlage soll dienen, daß bei jeder Verschublokomotive ein Blahmeister, ein Oberverschieber und mindestens vier Verschieber verwendet werden.

Der Generaldirektor hat entschieden, daß eine gleichartige Zusammensetzung der Partien unüblich ist. Konkrete diesbezügliche Wünsche werden geprüft und nach den örtlichen Verhältnissen erledigt werden.

7. Das Verschubpersonal, welches von der Personalzulage anlässlich der ersten Vorruhrung im Dienststand auf einmal 40 Kr. statt 40 Kr. bei der ersten Vorruhrung und 60 Kr. bei der nächsten Vorruhrung abgezogen wurden, verlangt zum Ausgleich eine außertourliche Wartezeitverkürzung um ein halbes Jahr.

Dazu liegt keine Neuherung des Vorsitzenden vor.

8. Die Verschieber in Bruttostationen verlangen 12/24-stündigen Dienst (in den großen Stationen besteht dieser Turnus schon), in den übrigen Stationen 16/24-stündigen.

Der Generaldirektor erklärt, es könne nur eine individuelle Regelung ins Auge gefaßt werden.

9. Für das Verschubpersonal soll die Tragzeit sämtlicher Monturstücke um ein Jahr gefürzt werden.

Weistellung eines Regimentsant.

Ausslußverschieber sollen mit den gleichen Monturen beteiligt werden wie das definitive Personal.

Im Protokoll ist hiezu keine Neuherung des Vorsitzenden verzeichnet.

10. Weisstellung von Unterkunftsräumen für die Verschubpartieführer.

Die Verordnungen und Ergänzungshefte sind nicht ad personam, sondern für den Dienstposten auszugeben.

Dazu ist im Protokoll keine Neuherung des Vorsitzenden enthalten.

### IV. Anträge für die Bahnrichter.

1. Zurechnung eines Pauschales von 360 Kr. jährlich an die Bahnrichter.

Der Generaldirektor läßt mitteilen, daß die Frage mit Rücksicht auf die hohen Kosten nicht in Erwägung gezogen werden kann. Die Frage steht mit der Überstundenzulohnung, die geregelt wird, im Zusammenhang.

2. Gewährung eines Schuhpauschales von 50 Kr. jährlich an die Bahnrichter.

Wird von der Verwaltung abgelehnt.

3. Zulassung der Bahnrichter bei Erreichung des Gehaltes von 1200 Kr. zur Blahmeisterprüfung nach einjähriger Einschulung.

Dr. Grabscheid teilt mit, daß der Antrag vom Generaldirektor ablehnend beschieden wurde.

4. Bezahlung der Überstunden analog den Staatsbahnen.

Der Vorsitzende teilt mit, daß dieser Antrag bereits günstig erledigt sei.

5. Nach einer Nachtour soll den Bahnrichtern ein halber Tag frei gewährt werden.

Der Generaldirektor hat entschieden, daß den Bahnrichtern in solchen Fällen nach Tüpflichkeit bei Tag freie Zeit gewährt wird.

6. Den Bahnrichtern soll eine Zwischenhose und Leinenbluse ohne Verlängerung der übrigen Montur gewährt werden und nebst dem Buchroß ein Wetterfahnen.

Dazu ist im Protokoll keine Neuherung des Vorsitzenden enthalten.

### V. Anträge für die Wagenschreiber.

1. Einführung des Schuhpauschales.

Wird von der Verwaltung abgelehnt.

2. Ernennung der Wagenschreiber bei Erreichung des Gehaltes von 1000 Kr. zu Komplegehilfen.

Hiezu ist im Protokoll keine Bemerkung des Vorsitzenden enthalten.

3. Für alle im Turnus Dienst versehenden Wagenschreiber 12/24-stündigen Dienstturnus; für die übrigen, die nur Tagdienst machen, zwei dienstfreie Tage monatlich.

Die Verwaltung teilt mit, daß dem Verlangen nicht entsprochen werden kann.

4. Den nicht definitiven Wagenschreibern sollen gleiche Monturen gewährt werden wie dem definitiven Personal.

Im Protokoll ist dazu keine Neuherung des Vorsitzenden vermerkt.

### VI. Anträge für die Blocksignalschreiber.

1. Die Blocksignalschreiber sind zu Blocksignalschreibern und bei Erreichung der 1200 Kr. zu Unterbeamten zu ernennen.

Der Generaldirektor läßt erklären, daß mit Rücksicht auf die mangelnde Analogie bei den f. t. Staatsbahnen dieser Wunsch abgelehnt wurde.

VII. Anträge für die Magazinsdiener und Magazinsaufführer.

1. Ernennung der Magazinsaufführer bei Erreichung der 1200 Kr. zu Unterbeamten.

Im Protokoll ist hiezu keine Bemerkung des Vorsitzenden enthalten.

2. Einführung des 12/24-stündigen Dienstturnusses. Der Generaldirektor hat entschieden, daß dieser Wunsch nicht berücksichtigt werden kann.

3. Kürzung der Tragzeit aller Monturstücke um ein Jahr.

Das Protokoll enthält hiezu keine Neuherung des Vorsitzenden.

4. Titeländerung für die Magazinsdiener auf Verlaude-aufseher.

Der Vorsitzende bemerkt, daß dieses Petition von der Verwaltung ab schlägig beschieden wurde.

### VIII. Anträge für die Portiere.

1. Portiere, welche dem Zugbegleiterstand angehören, sollen bei 1200 Kr. zu Unterbeamten ernannt werden, jene, welche als Unterbeamte Portiere werden, sollen Unterbeamte verbleiben.

Diese Vorderungen wurden von der Verwaltung als unbegründet abgelehnt.

2. Einführung des 12/24-stündigen Dienstturnusses für die Portiere.

Der Generaldirektor hat entschieden, daß dieser Wunsch durch die Art der Dienstleistung der Portier nicht gerechtfertigt erscheint und daher abgelehnt werden muß.

### IX. Anträge für die Kanzleibüro.

1. Einführung des 12/24-stündigen Dienstturnusses.

Der Generaldirektor hat entschieden: Es handelt sich um 180 Mann. Ist wegen dem leichteren Dienst nicht begründet und kann auch wegen der Rückwirkung auf das übrige Personal nicht bewilligt werden.

### X. Anträge für die Ladebelegschafter.

1. Einführung des 12/24-stündigen Dienstturnusses.

Wurde von der Verwaltung abgelehnt.

### XI. Anträge für die Lampisten.

1. Einführung des 12/24-stündigen Dienstturnusses.

Wurde von der Verwaltung abgelehnt.

2. Gewährung überzogener Pelze. Kürzung der Tragzeit des Lodenrodes von drei auf zwei Jahre, der Bluse von zwei auf ein Jahr.

\*

Das Protokoll trägt folgenden Bemerk der Verfisikatoren Herzog und Wagner:

Wir konstatierten mit Befremden, daß in dem Protokoll die Ausführungen, die Begründungen zu den Anträgen in auffallend geläufigster Form wiedergegeben sind, daß sie weder den Intentionen der Personalkommissionsmitglieder als Vertreter des Personals noch den Intentionen des Herrn Generaldirektors entsprechen.

## Inland.

### Parteitag der Deutschen Sozialdemokratie in Österreich.

Vom 31. Oktober bis 4. November findet in Wien der Parteitag der Deutschen Sozialdemokratie in Österreich statt. Seine Tagesordnung lautet: 1. Konstituierung des Parteitages: a) Wahl des Präsidiums; b) Festlegung der Geschäftsordnung und der Tagesordnung; c) Wahl einer Mandatprüfungskommission. 2. Berichte: a) der Parteivertrretung (Innere Parteitätigkeit, Kassenbericht, Parteipresse); b) der Kontrolle; c) des Klubs der Abgeordneten. 3. Änderung des Organisationsstatuts. 4. Bildungsarbeit. 5. Das Parlament und der Arbeitsschutz. 6. Wahl der Parteivertretung. 7. Der internationale Kongress in Wien. 8. Eventuelles.

### Eine Koalition der bürgerlichen Parteien.

Verschiedene bürgerliche Politiker bemühen sich in den Parlamentsferien, die Errichtung einer alle bürgerlichen Parteien umfassenden Koalition vorzubereiten. In dieser Koalition sollen alle nationalen, kofessionellen und kulturellen Verchiedenheiten verdeckt werden, um eine reine bürgerliche Klassenherrschaft zu etablieren. Auf deutschnationaler Seite arbeiten Steinwender und Stölzel, auf christlichsozialer Seite Pantz auf eine Vereinigung aller deutschbürgerlichen Parteien hin. Klerikale, Christlichsoziale, Liberalen, Deutschradikale und Deutschationale sollen in einen politischen Wurstkessel zu einem Brei verarbeitet werden. Mit diesem Brei sollen sich dann die vereinigten tschechischen Parteien und der seit jeher aus allen bürgerlichen Parteien bestehende Polenklub vermischen, ja selbst die Ruthenen sollen nach Fertigstellung ihres Ausgleiches mit den Polen zur bürgerlichen Koalition herangezogen werden. Diese Koalitionsideen liegen allerdings noch in den Windeln, und es ist nicht zu erwarten, daß sie sich zu einer Tatsache entwickeln können. Aber bezeichnend ist das Bestreben der bürgerlichen Parteien, eine Klassenherrschaft aufzurichten. Die Proletariermassen hätten von einer solchen Koalition nichts zu erhoffen, aber alles zu befürchten. Allerdings wäre sie sehr geeignet, den Arbeitern die Augen zu öffnen über den Klassencharakter der bürgerlichen Parteien.

### Öffentliche Gelder für politische Organisationen.

In Böhmen haben die Deutschbürgerlichen als Lokalorganisationen sehr häufig den "Deutschen Ortsrat"; als politische Landeszentralstelle fungiert der "Deutsche Volksrat", der das ist, was bei den Sozialdemokraten die Landesparteivertretung, und als Parteivertretung für das Reich fungiert die "Deutschnationale Geschäftsstelle in Wien", die man schon öfter, beispielsweise bei der Wahlhilfe für Herrn Friedmann, kennen gelernt hat. Aller dieser Körperschaften Hauptziel ist natürlich die Bekämpfung der Sozialdemokratie. In Böhmen (außerdem nur in Steiermark und Galizien) gibt es nun Bezirksvertretungen, die ebenso öffentliche Körperschaften sind wie die Gemeindevertretungen und die Landtage; auch die Gelder, über die sie verfügen, sind Steuergelder. In ihrer letzten Sitzung hat nun die Bezirksvertretung häufig beschlossen, folgende Körperschaften zu subventionieren:

Den Deutschen Volksrat in Böhmen mit 1000 Kr., den Deutschen Ortsrat Budweis mit 50 Kr. und die Deutschnationale Geschäftsstelle in Wien mit 50 Kr! Die Herren Mitglieder der Bezirksvertretung haben also ihr

Ant. dazu missbraucht, politischen Parteiorganisationen — denen auch der verwegene Verdreher nicht wie etwa den sogenannten unpolitischen Schuhvereinen kulturelle Zwecke andichten kann — die Steuergelder, die von Staatsbürgern aller politischen Richtungen aufgebracht werden müssen, zuzuteilen, damit sie zur Bekämpfung einer politischen Partei verwendet werden. Es ist das selbe, als ob ein Gemeinderat beschließen würde, eine sozialdemokratische Volksorganisation, eine sozialdemokratische Landesparteivertretung und die sozialdemokratische Reichsparteivertretung zu subventionieren! In Österreich aber brauchen die Deutschbürgerlichen vor keinem Amtmissbrauch zurückzuschrecken. Dafür brauchen sie freilich von ihren Anhängern keine Parteidaten zu fordern. Das Geld für die politische Organisation einfach aus dem Steuersäckel zu nehmen ist auch viel bequemer.

### Scharfmacherei auf dem Richtertag.

In Wien tagt gegenwärtig ein Juristentag, aus dessen Verhandlungen in reichsdeutschen Blättern eine Nede mitgeteilt wird, die der sächsische Oberamtsrichter Dr. Ginsberg (Dresden) zu dem Thema: "Schöffen oder Geschworene" gehalten hat, die in dem Wiener Bericht unterdrückt worden ist, die wir aber den Lesern mitteilen wollen, als Beweis, was für nettes Volk sich auf den Richter- und Juristentag auch zusammenfindet. Der gute Sachse führt nämlich aus:

Das Schlagwort von den weltfremden Richtern wird nicht verschwinden, auch wenn wir uns noch so sehr bemühen, werden wir es nicht ändern können, daß man uns Laien an die Seite stellt, die mit uns urteilen, ohne daß ihr Urteil von Sachkenntnis getrübt ist. Es ist nicht richtig, daß die Leitfäden sagen, daß die Laien geeignet seien, das Vertrauen zur Rechtsprechung zu haben. So soll es sein, so ist es aber nicht. Daß es nicht geschieht, dafür sorgt zum großen Teil schon die sozialdemokratische Presse, die von der Unzufriedenheit lebt. Aber auch abgesehen von der sozialdemokratischen Presse glaube ich nicht, daß die Beteiligung der Laien an der Rechtsprechung als das Alleinhilfsmittel gegen das Misstrauen zu betrachten ist. Auch um die Kabinettssystematik hindanzuhalten, brauchen wir die Laien nicht. Die Kabinettssystematik ist nur ein Teil der sogenannten Klassenjustiz. Wer aber glaubt, daß durch die Beteiligung der Laien die Klassenjustiz befürchtet wird, der ist in einem großen Irrtum. Fast in allen Parlamenten sehen sich sich trotz der Beteiligung der Laien an der Rechtsprechung die Justizminister genötigt, die der Justiz von den sozialdemokratischen Abgeordneten gemachten Vorwürfe der Klassenjustiz zurückzuweisen. Es existiert gewiß eine Klassenjustiz, aber nicht in dem Sinne der Sozialdemokraten, in einem einer Bevorzugung der Reichen zu ungünstigen der Armen; vielmehr eine Klassenjustiz nach engegegenseitiger Seite. Ich hatte einen Schöffen neben mir sitzen, der ein ausgesprochener Sozialdemokrat war, und der andere war beinahe einer. Ein Streitender hatte einen Arbeitswilligen verprügelt, an der Gurgel gepackt und ihm zugerufen: „Verschüttet Knöpfe, jetzt haben wir dich!“ Darauf setzte es regelmäßig bei uns vier bis sechs Wochen Gefängnis, und das ist nicht zu wenig für eine derartige Roheit. Ich hatte in diesem Falle meine große Not, eine Freisprechung des Streitenden zu hinterstreiten. Der sozialdemokratische Schöffe sagte mir, ich verstehe die Leute nicht. Ich erwiderte, ich könnte mich sehr wohl in die Lage des Verprügelten hineindenken. (Heiterkeit.) Das Resultat war eine mit Mühe und Not erreichte Verurteilung zu 10 M. Und das in dieser Zeit, wo mit Recht ein Gesetz zum Schutze der Arbeitsswilligen gegen den Terrorismus der Streitenden verlangt wird. Vor Verurteilung wäre eine derartige Verurteilung zu 10 M. unmöglich gewesen.

Ein angenehmer Herr, was, der Herr aus Dresden? Und diese innere Roheit spreizt sich als Gerechtigkeit! Natürlich glauben wir von der Geschichte kein Wort; sie ist sogar recht dünn erfunden. Denn wenn es bei uns darauf regelmäßig vier bis sechs Wochen Gefängnis setzt: wie kann man dann sagen, daß die Schöffen versagen? Und woher kennt der Herr Oberamtsrichter die politische Erfahrung seiner Schöffen so genau? Sie werden mit ihm gewiß nicht über Politik gesprochen haben; hat er also nachgeschmäuselt? Oder will er sagen, daß es in Dresden keine anderen anständigen Leute als wie Sozialdemokraten gibt, sie also Sozialdemokraten sein müssen, weil sie keine Blutjustiz nicht mitmachen wollten? Die höchst charakteristische Erzählung, die das sächsische gelehrt Rittertum besser kennzeichnet als alles andere, erregt bei den Standesgenossen dieses sächsischen Richterdienstes höchste Empörung und der Amtsrichter Seibert (Dortmund) sprach ganz offen aus:

Wenn in Sachsen der vorhin geschilderte Fall vorkommen könnte, daß ein Sozialdemokrat dem Richter entgegentrat, dann ist das nur dadurch möglich, daß solche Leute zum Schöffenamt berufen werden. Das soll man nicht tun.

„Solche Leute“ soll man nicht zu Schöffen machen! Welcher alberne Hochmut der Richterklasse spricht aus diesen Worten!

### Die Staats

bewilligt wird? Und wie konnte sie den Frommen bewilligt werden, wenn sie sie „im Sinne der bestehenden Vorschriften“ nicht zu bewilligen war? Wie kommt zweitens die Staatsbahndirektion dazu, für die Teilnahme an dem Spektakelkongress Reklame und Propaganda zu machen? Und ist drittens der Rat, sich zur Teilnahme an dem frommen Kongress zu melden, um die Fahrtbegünstigung zu erlangen, nicht geradezu der Rat, einen Betrug zu begehen? Wahrhaftig, die Korrumperung Österreichs durch die Eucharistler macht rasche Fortschritte.... \*

#### Die Staatsbeamten gegen den Nationalverband.

Das „Allgemeine österreichische Staatsbeamtenblatt“ schreibt: Austritt der gesamten Beamtenchaft aus sämtlichen nationalen Vereinen und Aufgabe des Bezuges sämtlicher nationaler Blätter — ist das Lösungswort einer an uns aus den Kreisen der Provinzbeamtenchaft gelangten Büchert, die beweist, daß die Verbitterung immer schärfere Formen annimmt.

In diesem Schreiben wird unter anderem ausgeführt: „Sämtliche bürgerlichen nationalen Parteien — allen voran der Deutsche Nationalverband — haben die Beamten schmählich im Stiche gelassen und hinterlistig an der Nase herumgeführt! Wer das nicht empfindet, dem fließt kein warmes Blut in den Adern.“

Wie leicht wäre es zum Beispiel dem Deutschen Nationalverband möglich gewesen, zwischen Bewilligung der Wehrvorlagen und sofortiger vollständiger Verabschiedung der Beamtengezeige durch das Herrenhaus ein Zunktum zu bilden, jetzt freilich, nachdem die Wehrvorlage bewilligt ist, ist die Situation für die Beamten eine weit schwierigere. Unsere ganzen Hoffnungen hängen jetzt in der Luft! Die letzten Ausführungen des Herrn Sektionschefs Galedi über die Bedeutung der Wehr- und Beamtenvorlagen beweisen dies wohl zur Genüge.“

Nachdem in dieser Büchert die Abhaltung einer Staatsbeamtenversammlung gefordert wurde, wird die Aufforderung an die gesamte Beamtenchaft gerichtet, aus sämtlichen nationalen Vereinen auszutreten und den Bezug sämtlicher nationaler Blätter aufzugeben.

Bekanntlich wurde mit Rücksicht auf die Verschleppung der Lehrergehaltsregulierung auch von den Lehrern ein ähnlicher Beschluss gefasst. Insbesondere wurde an die Lehrer die Aufforderung gerichtet, aus den nationalen Schützvereinen auszutreten. Eine gleiche Stellungnahme der Staatsbeamtenchaft müßte daher auf die nationalen Parteien einen starken Eindruck machen und sie belehren, daß ihre Aufgabe damit nicht erschöpft ist: Hoch die Arme! zu rufen, sondern daß sie als völkische Parteien auch die Verpflichtung haben, den wirtschaftlichen Forderungen des Volkes gerecht zu werden. Auch um den Preis von Ministerportefeuilles.

#### Die „Deutschösterreichische Eisenbahnbeamten-Zeitung“.

Es ist noch nicht lange her, daß der „Deutschösterreichische Eisenbahnbeamtenverein“ in der nationalen Koalition mit nationalen Vereinen der niederen Eisenbahnbeamten, der Unterbeamten und Diener, wie sie in Österreich bezeichnet werden, gemeinsame Sache machte. Nun sind die bei der letzten Bewegung des Staatsbahnpersonals aufgestellten Forderungen der höheren Beamten, die Quartierelserhöhung und der Hörtenausgleich erfüllt worden, und wenngleich die Erfüllung dieser Forderungen keineswegs den Erwartungen entsprach, die die höheren Beamten in diese Erfüllung jegen könnten, hätte der „Deutschösterreichische Eisenbahnbeamtenverein“ doch den mit ihm verbündeten nationalen Vereinen der niedrigen Bediensteten weiter bis zur Erfüllung der Forderungen derselben zur Seite zu stehen. Durch die Ablehnung des 17 Millionen-Antrages des Genossen Tomischl sind Forderungen des niedrigen Personals ganz unberücksichtigt geblieben und diese barren ihrer Erledigung.

Der „Deutschösterreichische Eisenbahnbeamtenverein“ hält seinen Verbündeten aber nicht waffentreue. Einige Unterbeamtentypen streben bekanntlich das Erreichen des Beamtenrangs an und die Bahnmeister haben in der letzten Zeit dieser ihrer Forderung stärkeren Nachdruck verliehen. Das ist nun Anlaß für die „Deutschösterreichische Eisenbahnbeamten-Zeitung“, diejenen Bediensteten auf eine niedrige Art in den Rücken zu fallen, wiewohl diese Forderung der Bahnmeister auch eine Forderung des Reichsbundes ist und wiewohl sich unter diesen Bediensteten Reichsbündler befinden, mit deren Organisation der Beamtenverein koaliert ist.

Schon beim Zulabancement, als auf der Südbahn einzelne Bahnmeister, Stationsmeister und Zugrevisoren zu Beamten ernannt wurden, hat sich über diese Ernennung die „Deutschösterreichische Eisenbahnbeamten-Zeitung“ sehr gehässig ausgelassen. Bei der Systemlosigkeit in der Führung dieses Blattes, das seit der Deutscherklärung des Eisenbahnbeamtenvereines ungemein an Ansehen verloren hat — stand doch die ehemalige „Österreichische Eisenbahnbeamten-Zeitung“ als Eisenbahnerfachblatt auf einer respektablen Höhe, war diese doch sorgfältig redigiert gewesen und war doch ihre Haltung zu den aktuellen Fragen immer eine verhülfliche — konnte man annehmen, die „Deutschösterreichische Eisenbahnbeamten-Zeitung“ lasse fahrlässig jedermann derartig fragwürdige Geistesprodukte, als dies der Artikel über das Zulabancement auf der Südbahn gewesen war, in ihren Spalten ablagern. Nun ist aber in ihrer letzten Nummer abermals ein gegen die Ernennung von Unterbeamten zu Beamten gerichteter Artikel erschienen, der breitpuriig mit falschen Darstellungen des Sachverhaltes die dienstliche Leistung der Bahnmeister herabsetzt.

Wollte man sich zur Erwidierung auf das Niveau der „Deutschösterreichischen Eisenbahnbeamten-Zeitung“ geben, müßte man Untersuchungen über den Charakter jener Leistungen anstellen, die die niedrig qualifizierte Beamtenarbeit bei den einzelnen Bahnhöfen sind. Man müßte Vergleiche anstellen zwischen der bestqualifizierten Arbeit von Unterbeamten und der niedrig qualifizierten Beamtenarbeit. Es ist klar, was derartige Ver-

gleiche für Resultate ergeben würden, und wir wollen es unterlassen, sie anzustellen.

Der „Deutschösterreichische Eisenbahnbeamten-Zeitung“ schwört als Idealzustand die Schaffung einer gegen einen Zustrom von unten streng abgeschlossenen Beamtenkaste vor, die mit ähnlichen Vorrechten ausgestattet werden soll, als der Offiziersstand. Sie über sieht dabei, daß für den Kaisertum zur Erhaltung eines bevorrechteten Eisenbahnbeamtenstandes nicht dieselben tiefen Ursachen bestehen, als wie zur Erhaltung der Offizierskaste. Der Offiziersstand aber ergänzt sich zum guten Teile aus Söhnen niederer Staatsbediensteter und er verschließt sich auch nicht gegen ein Zuströmen von Elementen, die dem Mannschaftsstand angehört hatten, wie dies der Umstand beweist, daß die Rechnungs- und Proviantoffiziere dem Mannschaftsstand entnommen werden. Die Eisenbahnbeamten haben dem Staate produktive Arbeit zu leisten und die Intensivität der Ausnützung der Bediensteten ist nicht nach Bildungsgraden abgestuft.

Es gäbe für die „Deutschösterreichische Eisenbahnbeamten-Zeitung“ eine lohnendere Aufgabe, als das Erziehen des Beamtennachwuchses zum Standesduell. Sie würde der notwendigen Solidarität des Gesamtpersonals und damit den Beamten selbst sehr dienen, wenn sie den Beamtennachwuchs zu verständigen Vorgesetzten ihrer Untergaben erziehen würde. Mit dem Wahrnissen der niedrigsten im Menschen wohnenden Instinkte wird sie ihre eigene Sache verderben.

Wir wissen die Sache der Beamten von der „Deutschösterreichischen Eisenbahnbeamten-Zeitung“ aus-einanderzuhalten und erwidern die feindselige Haltung dieser Zeitung gegen die Bestrebungen einzelner Unterbeamtentypen nicht mit Feindseligkeiten gegen die Beamten, deren Denkvermögen wir übrigens höher einschätzen als die Feindseligkeiten dieses Blattes. Wir kämpfen aber gegen jenen Stolz, der mit der Dummheit auf einem Holz wächst.

Die Forderung einzelner Unterbeamtentypen nach automatischer Vorrückung in den Beamtenrang ist mit gehässigen Zeitungsartikeln nicht aus der Welt zu schaffen und wird sich, weil sie billig und gerecht ist, auch gegen den Willen des Deutschösterreichischen Eisenbahnbeamtenvereins durchsetzen. Die „Deutschösterreichische Eisenbahnbeamten-Zeitung“ erschwert aber jenen Faktoren ihre Aufgabe, die sich bemühen, eine Einmütigkeit im Vorgehen aller Bedienstentypen zu erhalten, aus welchem gemeinsamen Vorgehen die Beamten nicht weniger Vorteile errangen, als die übrigen Bediensteten.

#### Ausland.

##### Der I. Kongress der spanischen Eisenbahnervereinigung. Von Ramon Cordoncillo (Madrid).

Vom 24. bis 29. Juni fand in Madrid der I. Kongress der „La Union Ferroviaria Espanola“ statt. Es wurden neun Sitzungen abgehalten; fünf im Saale des Volkshauses und vier im Teatro Espanol, das auf Gründen des sozialdemokratischen Stadtrates Vicente Barrio, welcher der Vorsitzende unserer Vereinigung ist, vom Bürgermeister für diesen Zweck bewilligt wurde. Von dem Interesse, welches dieser Kongress sowohl in ganz Spanien wie auch im Auslande fand, legen die ausführlichen Berichte Zeugnis ab, welche die spanischen und auch einige ausländische Zeitungen brachten. So wichtig auch alles war, was auf dem Kongress zur Verhandlung kam, so glauben wir doch, daß hauptsächlich zwei Punkte die besondere Aufmerksamkeit der Delegierten und der Zuhörer fanden.

Der erste Punkt war die Verfassung, das heißt die Aufstellung der Statuten. Der Kongress hatte das Glück, hiefs für zwei Genossen zu wählen, welche die Arbeiterbewegung von Grund auf kennen, nämlich Daniel Anquiano und Teodomiro Menéndez, die nach meiner Meinung sich sehr geschickt bei der folgenden der Organisation gegebenen Verfassung zeigten:

Man gründet eine Föderation, welche den Titel führen wird: „Nationale Föderation der spanischen Eisenbahner“. Diese Föderation wird von einem Vorstand geleitet, aus welchem der Kongress den Vorsitzenden und den Sekretär wählt. Die übrigen (das heißt der zweite Vorsitzende, der zweite Sekretär, Hauptkassier und sechs Beisitzende) werden durch Abstimmung gewählt.

Es werden Ausschüsse gebildet, einer für jede Kompanie, und unter der Leitung dieser Ausschüsse werden Ortsgruppen und Abteilungen ins Leben gerufen, welche den republikanischen Ausschüssen unterstellt sind, welche sich ihrerseits wiederum mit dem Nationalkomitee zu verständigen haben. Alle diese geschaffenen Körperschaften haben vollkommene Autonomie. Der Kongress kam dahin überein, daß der Vorstand (das heißt das Nationalkomitee) seinen Wohnsitz in Madrid hat, und ernannte zum Vorsitzenden unsern Kameraden Vicente Barrio und zum Sekretär den Schreiber dieses Berichtes.

Der zweite wichtige Punkt, über den verhandelt wurde, war die Grundlage, auf welcher man bei der Regierung und den Gesellschaften petitionieren wollte. Die wichtigsten Punkte sind die folgenden:

1. Erhöhung der gegenwärtigen Löhne um 30 Prozent.
2. Herabsetzung der Arbeitsstunden, zu welchem Zweck eine soziale abgestufte Liste vorgelegt wurde.
3. Altersrenten: Je nach den Dienstjahren, auf welche der Arbeiter zurückblickt, wird dieselbe 60 bis 80 Prozent betragen und tritt spätestens mit 60 Jahren in Kraft.
4. Bildung von Beförderungslisten nach Gesellschaften und Art der Dienstleistung.
5. Daz. die Beförderung alle zwei Jahre stattfindet. Außerdem wurde noch über einige weniger wichtige Punkte verhandelt.

Diese Petitionen wurden der Regierung und den Gesellschaften am 20. Juli vorgelegt und fügte man ein Schreiben bei, in welchem man um eingehendes Studium derselben bat. Gleichzeitig hat man um Mitteilung der Gründe, wenn man über diesen oder jenen Punkt nicht konform ginge.

Auf dem Kongress waren 120 Delegierte anwesend, welche 50.000 Mitglieder vertraten. Während der Sitzungen herrschte die größte Begeisterung und die beste Ordnung von allen Seiten. Der Genosse Bitente Barrio

wurde gewählt, um dem Kongress zu präsidieren, und alle waren zufrieden über die Unparteilichkeit und Geschäftlichkeit, mit welcher er die Diskussionen leitete, die sich durch Sachlichkeit und jeglichen Mangel an Kleinlichkeit auszeichneten. Die Schlussitzung wurde zu einer Feierlichkeit, welche alle Anwesenden bewegte. Das Theater war gedrängt voll und alles lauschte mit Andacht den erhebenden Worten der Redner, die vorher eingeladen worden waren, um zu den Kongreßteilnehmern zu sprechen. Das Schlusswort hatte Genosse Barrio, dem für seine unermüdliche Arbeit für die Eisenbahner ein großer, herzlicher Beifall lohnte. Nachher fand ein Fest statt, ein Frühstück im Freien, bei dem die größte Eintracht herrschte. Man tauschte gegenseitig Beweise der Sympathie und Kameradschaftlichkeit aus und sprach den Wunsch aus, daß dies der Anfang unserer Emanzipation sei. Alle versprachen, für das Wachstum unserer Vereinigung zu arbeiten, damit unser unermüdliches Streben für dieselbe mit Erfolg gekrönt würde.

#### Löhne der Eisenbahner in Amerika und Europa.

Das amerikanische Bureau of Railroad Economics hat fürsätzlich Erhebungen ange stellt, die sich mit den Lönen der Eisenbahnarbeiter in Amerika und Europa beschäftigen. Nach den angestellten Ermittlungen und Vergleichen ergibt sich, daß die Kosten der Lebenshaltung der Eisenbahner in den Vereinigten Staaten wohl um 50 Prozent größer sind als in Europa, jedoch auch der Lohn mehr wie doppelt so hoch ist als der in Europa gezahlt.

Wie der Bericht meldet, betrug der durchschnittliche Lohn aller Eisenbahnarbeiter in den Vereinigten Staaten im Jahre 1910 per Tag Dollar 2.23, in England Dollar 1.05, auf den preußisch-hessischen Eisenbahnen Dollar 0.81 und in Österreich Dollar 0.89. Der am niedrigsten bezahlte amerikanische Eisenbahnarbeiter, der „Trackman“, erhält mehr als Männer in verantwortlichen Stellen auf den französischen Staatsbahnen. Die amerikanischen Löne sind zwei- bis dreimal höher als in Italien.

Nach einem Bericht des englischen Board of Trade erhielten im Jahre 1907 die Lokomotivführer in England einen Durchschnittswochenlohn von Dollar 11.17, die Heizer einen solchen von Dollar 6.67. In Amerika wurden im selben Jahre ein Wochenlohn von Dollar 25.80 für Lokomotivführer und Dollar 13.24 für Heizer bezahlt. Jetzt sind die Löne noch höher. Zwei der bedeutendsten Eisenbahngesellschaften berichten, daß der Lohn für Lokomotivführer im Passagierdienst 2800 Dollar und im Rangierdienst 1100 Dollar per Jahr beträgt. Der Lohn für Heizer schwankt zwischen 700 und 1700 Dollar per Jahr.

Die letzten Zahlen für Europa sind aus dem Jahre 1908. Zu diesem Jahre stellt sich das durchschnittliche Jahreseinkommen eines Lokomotivführers auf Dollar 646.88 in Deutschland, auf Dollar 870.80 in Österreich. Für Heizer wurde gezahlt in Deutschland Dollar 142.59, in Österreich Dollar 528.08. Das Einkommen der Lokomotivführer auf zwei französischen Hauptbahnen betrug im Jahre 1908 zwischen Dollar 505.60 bis 936.31 per Jahr. Das Einkommen der Heizer schwankte zwischen Dollar 324.24 bis 595.98 per Jahr. In Italien erhielten Lokomotivführer per Jahr Dollar 581.10 bis 812.70, Heizer Dollar 330.30 bis 475.05. Am schlechtesten sind die Löne in Belgien. Der Lohn stellte sich hier im Jahre 1907 für Lokomotivführer per Monat auf Dollar 23.16 bis 38.60, für Heizer Dollar 17.87 bis 23.16. Für Kondukteure und Stationsangestellte war der Lohn 46 bis 96 Cents per Tag.

In derselben Zeit wurden in Amerika im Durchschnitt bezahlt für Lokomotivführer Dollar 107.50 per Monat (25 Tage), Heizer Dollar 63.50, Kondukteure Dollar 3.69, Stationsangestellte Dollar 1.78 bis 2.07 per Tag.

In Frage der Lebenshaltung rechnet der Bericht, daß in großen Städten Europas, wie Paris, Wien, London oder Berlin, die Miete fast ebenso hoch ist als in Amerika, im übrigen Teil Europas jedoch um 80 bis 90 Dollar im Jahre geringer ist. Nahrungsmittel und Heizmaterial sind in den Vereinigten Staaten um 17.8 Prozent höher als in Frankreich und Deutschland, um 35.3 Prozent höher als in Belgien und um 38 Prozent höher als in England.

Soweit der Bericht. Mögen die hier angeführten Zahlen auch nicht ganz richtig sein, fest steht, daß sich der amerikanische Eisenbahner besser stellt als sein Kollege in Europa. Vergessen darf man aber nicht, daß das wahninige Schnellfahren der Züge in Amerika die Leute furchtbar anstrengt und dem Tod oft ausetzt. Berichten doch die Führer der Arbeiterorganisationen, daß 75 Prozent aller Lokomotivführer vor ihrem 45. Lebensjahr entweder verunglücht oder dienstuntauglich werden. Nach amtlichen Berichten wurden im Jahre 1911 in Amerika nicht weniger als 2871 Eisenbahner getötet und 45.848 verletzt. Auch ist das Fehlen jeglicher Unfall- und Altersversicherung ein weiterer Nachteil. Aber trotz allem, der amerikanische Eisenbahner steht sich besser, als sein europäischer Kollege.

#### Zollosten und Lebensmittelsteuern in Amerika.

Der Führer der demokratischen Mehrheit des Repräsentantenhauses, O. N. D. W. o. o. d., gibt im „Kongressbericht“ ein Bild von der Belastung des Konsums durch das herrschende Zoll- und Steuersystem. Er schreibt: „Unter dem geltenden Adolph Payne-Gesetz kommt der Arbeiter abends von seiner Arbeit nach Hause, gekleidet in einen wollenen Anzug, der mit 75 Prozent, in Schuhe, die mit 12 Prozent, in Wäsche, die mit 71 Prozent, und einen Wollhut, der mit 78 Prozent belastet ist. Er trägt einen Schnaps (45 Prozent) und grüßt seine Frau, die durchs Fenster (42 Prozent) sieht hinter einem Vorhang, auf dem ein Zoll von 62 Prozent ruht. Nachdem er seine Schuhe an einem Fußtraktor (75 Prozent) abgeputzt hat, zieht er sie über eine Matratze (50 Prozent), drückt auf die Türklinke (45 Prozent) und tritt auf einen Läufer (62 Prozent). Er führt seine Frau, die ein Wollkleid mit 75 Prozent Zoll darauf trägt. Sie hält einen Schirm (50 Prozent) mit Zwirn (30 Prozent) aus.“

Nun ist er sein Abendbrot, gekocht auf einem Herd, der mit 45 Prozent verzollt ist. Auf dem Tisch steht großes Steingut (55 Prozent) mit geringen Gläsern (45 Prozent). Der Zunder, den er in den Tee nimmt, ist mit 54 Prozent bezeichnet, der Löffel, mit dem er röhrt, mit 45 Prozent. Er braucht Messer und Gabel (50). Indem er gefallenen Fisch isst, zahlt er 10 Prozent Steuer, beim Brot 20, Kartoffel 22, Salz 30, Butter 24 und Reis 62 Prozent. Er liest ein Buch (25) und legt sich am Ende in eine Eisenbettstelle (45) mit einer Matratze (20), Bettlaken (45), Decken (75) und einer Überdecke zu 45 Prozent Zoll. Wird er frank, so verschreibt ihm ein Arzt Medizin (25 Prozent). Stirbt er, so wird sein Körper in den Sarg (35 Prozent) gelegt, zum Friedhof auf einem Wagen (35 Prozent) gefahren, und ein Grabmonument wird ihm errichtet, das 50 Prozent Zoll trägt."

\*

Lohnbewegungen bei den schweizerischen Eisenbahnen.  
Von E. Müller (Bern).

Bei den schweizerischen Bundesbahnen ist am 1. April d. J. ein neues Befolzungsgesetz in Kraft getreten, das dank der energischen und zielbewußten Arbeit der Personalverbände für das Personal fast durchwegs einen ganz ansehnlichen Erfolg bedeutet. Daß einzelne Kategorien nicht in dem Maße erfolgreich aus der Kampagne hervorgingen, wie sie gewünscht haben, war leider nicht zu vermeiden. Man hatte nun allgemein erwartet, daß die Verwaltung durch eine gerechte und lohale Einreichung des Personals dem Werke die Krone aufsetzen und die dem Gesetz anhaftenden Härten zu mildern suchen werde. Leider ist dem nicht so. Trotz der von der Generaldirektion erteilten Weisung wurde die Einreichung seitens der Kreisdirektionen möglichst verschiedenartig vorgenommen. Die Folge davon sind zahllose Reklamationen und Beschwerden, welche größtenteils noch der Erledigung harren.

Bereits im vergangenen, namentlich aber im laufenden Jahre sind nun auch bei mehreren schweizerischen Privatbahnen Lohnbewegungen inszeniert worden, die teilweise mit befriedigendem Erfolg beendet sind. Das Personal der Privatbahnen ist bestrebt, annähernd gleiche Gehaltsverhältnisse zu erlangen, wie sie die Kollegen der Bundesbahnen besitzen. Mit Rücksicht auf 1. Jänner 1911 ist bei den Rhätischen Bahnen eine neue Gehaltsordnung für die Beamten und Angestellten eingeführt worden, die sich sehen lassen darf. Nun streben auch die Werkstätten- und Linienarbeiter der genannten Verwaltung ein neues Lohnregulativ an. In einer zahlreich besuchten Versammlung am 8. August wurde ein Protest gegen die Verzögerung in der Ausarbeitung desselben gefaßt und der Direktion einen Termin gestellt, bis zu welchem die Vorlegung des Entwurfes verlangt wird.

Vor kurzem sind auch bei der Lötschberg- und der Langenthal-Guthwil-Wolhusenbahn Bestrebungen zur Verbesserung der Lohnverhältnisse zu Ende geführt worden, die trotz den Bemühungen der Personalverbände leider nur mäßigen Erfolg hatten. Bei der genannten Verwaltung mußte man es erleben, daß die Direktion sich anfänglich weigerte, mit den Generalsekretären, mit diesen Agenten, wie sie jene zu bezeichnen beliebte, zu verhandeln. Das Personal ist dann allerdings der Direktion die Antwort nicht schuldig geblieben und hat sich nicht zu Unterhandlungen herbeigefallen, bis die Verwaltung sich begnügte, die Vertrauensmänner der Eisenbahner, beziehungsweise die Organisation anzuerkennen. Man sollte es heute nicht mehr für möglich halten, in der Schweiz einem solch hinterwäldlerischen Standpunkt zu begegnen!

Zur Zeit steht das Personal der Thunerseebahn und Bern-«Neuenburg»-Bahn und der mitbetriebenen Linien in einem Lohnkampf. Unter der nämlichen Verwaltung steht auch die im nächsten Jahre zu eröffnende internationale Linie Bern-Lötschberg-Simplon. Ein neues Gehaltsregulativ, zu dem das Personal noch Stellung nehmen wird, ist von der Direktion zum 1. Jänner 1913 in Aussicht gestellt, das heißt sich unter Hinweis darauf, daß es erstmals eine Kranken- und Hilfskasse erhalten hat, auf später vertrösten lassen.

Bei einigen Verwaltungen (es existieren nämlich in der Schweiz noch eine große Zahl Privatbahngesellschaften) werden Anstrengungen zur Gründung von Pensions- und Hilfskassen oder Umwandlung bestehenden Dienstalterskassen in solche gemacht. Die Angestellten der Südostbahn haben durch eine Geldlotterie nach unsäglicher Mühe und Arbeit einen namhaften Fonds erworben und der Verwaltung zur Verfügung gestellt. Trotzdem hat die letztere die Statuten für die zu gründende Pensionskasse ganz eigenmächtig aufgestellt und möchte dem Personal ein Mitbestimmungsrecht am liebsten ganz verweigern.

Am 3. August hat in Luzern die sogenannte Alt-dorfer Kommission getagt. Diese Behörde hatte bekanntlich die Aufgabe, den Besitzstand des ehemaligen Gotthardpersonals zu wahren. Es ist daran zu erinnern, daß das letztere unter dem Privatbahnbetrieb nach verschiedenen Richtungen erheblich besser gestellt war, als es beim Staatsbetrieb sein sollte. Das Personal ließ sich natürlich das einmal Befessene nicht so leicht wegnehmen und es ist dann der genannten Behörde nach langem und hartem Kampf gelungen, zu erzielen, daß die früheren Beziehungen in der Hauptfache auch weiterhin gewahrt werden. In der erwähnten Sitzung nahm die Kommission Kenntnis von den Beschlüssen des Bundesrates, der über die letzten strittigen Punkte zu entscheiden hatte. Sie wird sich nun in absehbarer Zeit auflösen.

## Aus dem Gerichtsaal.

Ein Zugzusammensetzung bei einem außer Betrieb gesetzten Einfahrtsignal in Znaim. Vor dem Kreisgericht in Znaim hatten sich fürlach der Lokomotivführer Anton Sturzka, der Zugführer Franz Giblhuber, der Weichenwächter Jakob Spändl, Oberbeschleifer Anton Wolf und der Bauadjunkt Anton Tochatschek wegen eines Unfalls zu verantworten, der sich am 14. Oktober v. J. bei der Einfahrt des Personenzuges 611 in die Station Znaim durch Zusammenstoß mit einem dafelbst verschließenden Zug ereignet hatte. Dem Lokomotivführer Sturzka wurde zur Last gelegt, daß er den von ihm geführten Personenzug 611 vor dem

außer Betrieb gesetzten Einfahrtsignal nicht angehalten habe, obgleich ihm Handsignale zur Weiterfahrt nicht gegeben worden waren; Giblhuber war beschuldigt, den Lokomotivführer zum rechtzeitigen Anhalten des Zuges vor dem Einfahrtsignal nicht veranlaßt zu haben, während den übrigen Angeklagten zur Last gelegt war, daß sie entgegen der Instruktion beim Heraannahmen des Personenzuges den Verzögerung nicht eingesetzt haben, beziehungsweise die notwendigen Vorschriften für die sichere Einfahrt des Personenzuges nicht getroffen hatten. Bei der Verhandlung verantworteten sich die von Dr. Harpner aus Wien verteidigten Angeklagten Sturzka und Giblhuber dahin, daß am Unfalltag starker Nebel geherrscht habe; sie hätten, da auch an den vorangegangenen Tagen der das Signal zur Weiterfahrt gebende Bedienstete nicht bis zum Einfahrtsignal gegangen, sondern zwischen diesem und dem Einfahrtswechsel gestanden sei, um von dort aus Signal zu geben, diejenigen Bediensteten gesucht. Hierdurch sei es gekommen, daß der Lokomotivführer, im Nebel die Orientierung verlierend und den Mann fortwährend suchend, plötzlich einen Verschlußzug vor sich gesehen habe, ohne noch rechtzeitig anhalten zu können. Die übrigen Angeklagten, von Dr. Löwensohn in Znaim und Doctor Robert Köcher in Leitmeritz verteidigt, verantworteten sich dahin, daß am fraglichen Tage der Personenzug verspätet war. Die Station habe noch keine Vorfahrten für die Einfahrt getroffen und daher auch keinen Anhalt gehabt, die Verschiebung einzutun, da ja das Einfahrtsignal außer Betrieb war, der Bedienstete, der den Zug hereinzulassen hatte, am Verschluß selbst beteiligt, somit nicht hinausgegangen war, und infolgedessen mit dem sicheren Anhalten des Zuges vor dem Einfahrtsignal gerechnet werden mußte. Das Beweisverfahren ergab, daß tatsächlich am fraglichen Tage dichter Nebel herrschte, weiters, daß wirklich an den dem Unfall vorangegangenen Tagen der Signalgeber nicht immer bis zum Einfahrtsignal hinausgegangen war, endlich daß der Blocksignalier gegen die Verschiebung des Zuges keine Einwendung erhoben und der dienstabende Beamte Tochatschek auch für die Einfahrt des Zuges noch keine Weisungen gegeben habe. Die als Sachverständigen einberufenen Herren Inspektor Feigl und Oberinspektor Petrich aus Wien gaben an, daß mit Rücksicht auf die erfolgte Zustimmung des Blockmeisters die Angeklagten Spändl und Wolf die Verschiebung vornehmen könnten. Ebenso könne man dem dienstabenden Beamten Tochatschek nichts zur Last legen, weil er ja noch keine Weisungen zum Einlassen des Personenzuges in die Station gegeben, also auch noch keinen Anhalt gehabt habe, sich um die sichere Einfahrt zu kümmern. Anlangend den Zugführer und den Lokomotivführer gaben die Sachverständigen an, daß ein außer Betrieb gesetztes Einfahrtsignal unter allen Umständen als Halbsignal aufzufassen sei, bei welchem der Zug hätte zum Stehen gebracht werden müssen. Neuer Befragungen gaben sie auch an, daß bei Nebel allerdings eine Desorientierung des Zugs, beziehungsweise Maschinersonnals stattfinden könne. Nach Schluß des Beweisverfahrens beantragte der Staatsanwalt die Verurteilung aller Angeklagten, welche sich an die Instruktionen nicht gehalten hätten. Insbesondere aber ist fest, daß der Lokomotivführer vor dem Einfahrtsignal hätte anhalten müssen, so lange er nicht das Signal zur Weiterfahrt habe. Da er, beim Einfahrtsignal angelangt, ein solches Signal weder an dieser Stelle, noch weiterhin vor sich gesehen habe, hätte er eben stehen bleiben müssen, statt weiterzufahren. Dieses Versehen ist auch den Zugführern Giblhuber, der eben den Lokomotivführer hätte zum Anhalten veranlassen müssen. Verteidiger Dr. Harpner führte aus, daß allerdings der Zug beim Einfahrtsignal hätte anhalten werden sollen; es sei aber nicht zu übersehen, daß nach dem in der Verhandlung her vorgetragenen Usus der Bedienstete, welcher das Signal zur Weiterfahrt zu geben hatte, in der Regel nicht bis zum Einfahrtsignal gekommen sei, vielmehr das Signal von weitem gegeben habe. Als daher bei dem herrschenden Nebel der Zug zum Einfahrtsignal gekommen sei, habe der Lokomotivführer in seinem Bestreben, den Zug nicht noch weiter zu verspätten, die Fahrt fortgesetzt in der Annahme, er werde im nächsten Moment den Signalgeber erblicken. Hierbei sei es ihm passiert, daß er etwas die Orientierung verloren habe und so weiter vorgefahren sei, als dies seiner Absicht ursprünglich entsprochen habe. Erwäge man nun, daß der angeklagte Lokomotivführer seit Jahrzehnten seinen Dienst ohne jeden Anstand versehen habe, so müsse man seiner Verantwortung Glauben schenken. Tue man dies aber, so kommt man zu dem Resultat, daß kein Verzögerung, sondern eine Reihe unglücklicher Verfehlung von Umständen vorliege, insbesondere der herrschende Nebel, der leicht eine Desorientierung bewirken könnte. Nach weniger Schuld könne den angeklagten Zugführern Giblhuber treffen, der nach seiner Angabe gleichfalls den Signalgeber gesucht habe und nicht mehr dazu gelangt sei, irgend welche Anstalten zum Halten zu veranlassen. Das Beweisverfahren habe übrigens ergeben, daß in der Station Znaim, insbesondere bei außergewöhnlichen Vorfällen, wie bei Außerbetriebsetzung von Signalen, die nötigen Einrichtungen nicht vorhanden seien, die unter allen Umständen die Vermeidung von Unfällen sicherstellen. Hierfür könne man aber nicht das Personal und speziell nicht die beiden viele Jahre dienenden Angeklagten verantwortlich machen. Verteidiger Dr. Löwensohn und Dr. Köcher traten unter Berufung auf das Gutachten der Sachverständigen und die Ergebnisse des Beweisverfahrens gleichfalls für die Unschuld ihrer Clienten ein. Die Verhandlung endete mit der Freisprechung sämtlicher Angeklagten.

## Streiflichter.

Eine neue Wagentypen auf der Strecke Innsbruck-Bregenz oder: Ein Auflöser der «Neuen Freien Presse». Die «Neue Freie Presse» ist bekanntlich vor einiger Zeit einem Spezialsiegel aufgejessen, der in Form einer wissenschaftlichen Abhandlung einen pyramidalen Umsinn als Artikel einsetzte und darin „Grubenhunde“ (die Beförderungswagen für Kohle!) bellen und damit Erdbeben verhindern ließ. Nun hat diese Zeitung abermals ein ähnliches Missgeschick erlitten. Im Abendblatt vom 21. v. M. findet sich folgende Eisenbahnbeschwerde:

„Von geschätzter Seite wird uns geschrieben: „Ich verließ am 17. d. M. mit dem um 7 Uhr 5 Minuten abgehenden Schnellzug Innsbruck, um mich mit meiner Familie in die Schweiz zu begeben. Wir hatten in einem ganz neuen Wagen (Serie O. W. Nr. 1.2.1.65), welche mit den stoßdämpfenden ovalen Radfächern versehen sind, in einem Abteil I. Klasse Platz genommen. Schon knapp nach Verlassen der Station Innsbruck wurde das Gerüttel dieses wahrscheinlich mit einem technischen Defekt versehenen Wagens unerträglich und direkt beängstigend. Unserem Erfuchen um Unterbringung in einem anderen Wagen wurde mit der Begründung: „Alles komplett!“ keine Folge gegeben. Besonders litt unter dem sich zur Untrüglichkeit steigernden Gerüttel eine in unserem Abteil reisende Dame, die mit ihrem fünf Monate alten Töchterchen in die Schweiz reisen wollte. Die circa 70 Kilometer lange Strecke zwischen Innsbruck und Landeck wird ohne Aufenthalt durchfahren,

Wir befanden uns kurz vor der Station Landeck, als unsere Begleiterin von plötzlichen Geburtswehen überrascht wurde. Der Passagiere bemächtigte sich ungeheure Aufregung, man zog die Notleine, die — ver sagt e. So unglaublich es klingt, war der Kondukteur trotz energischer Vorstellungen nicht dazu zu bewegen, den Zug in der nächsten Station halten zu lassen, um die schwer Leidende auszuwaggonieren oder zumindest bei der Station Landeck ärztliche Hilfe anfordern. Daher mußte die Unglücksreiche bis Landeck ausharren, wo erst ein Arzt helfend eingreifen konnte.“

Die Serie O. W. (O weh!) Nr. 12.165 mit ihren stoßdämpfenden ovalen Radfächern wird besonders in Eisenbahnerkreisen Sensation erregen. Anderseits werden die medizinischen Kreise doch erstaunt sein, wenn sie hören, daß eine Dame, die ein fünf Monate altes Kind besitzt, schon wieder von Geburtswehen überrascht wird. Solche Frühgeborenen sind wirklich nur in einem auf ovalen Radfächern fahrenden Eisenbahzug möglich. Das Intelligenzblatt «Neue Freie Presse» darf sich wirklich etwas einbilden auf seine Redakteure.

Eine Serie von Eisenbahnunfällen verzeichnet die vergangene Woche. Am Sonntag den 2. d. M. ereignete sich in der Station Schönpreien bei Aussig ein schweres Eisenbahnunglück, bei dem eine große Anzahl von Passagieren teils schwer, teils leicht verletzt und ein großer Materialschaden angerichtet wurde. Um 1/4 Uhr nachmittags kam der von Bodenbach abgegangene Personenzug der Staatsbahn an. Gefahren. Bei der Einfahrt in die Station, als der Zug die „englische“ Weiche passierte, kam er zur Entgleisung, indem die Lokomotive und zwei Wagen auf ein falsches Gleise gerieten, während die übrigen Personenwagen auf dem Einfahrtsgleis verblieben. Der Zug zerriß sofort, zwei Wagen stellten sich quer über die Gleise und kippten gegeneinander um, während der dritte Wagen sich neben dem Gleise einbohrte und zur Seite neigte.

Montag den 4. d. M., gegen 1/11 Uhr abends, hat sich in der Station Klein-Schwechat, in der die Linien der Aspangbahn und der Staatsbahn sich kreuzen, ein folgenschweres Eisenbahnunglück ereignet, das großen Materialschaden und auch zahlreiche Verletzungen im Gefolge hatte. Ein von Wien kommender Personenzug fuhr bei der Einfahrt in die Station Klein-Schwechat, wahrscheinlich infolge falscher Weichenstellung im Blockhause, an eine auf dem gleichen Gleise stehende leere Zugsgarnitur an. Die Wirkung war schrecklich und der Bahnhof bot im nächsten Augenblick ein Bild der Verwüstung. Die Waggons des Personenzuges waren zum Teil zertrümmert. Der Tender hatte sich gebäumt und war auf einen zweiten Wagen gesetzt. Auch die Waggons der Zugsgarnitur waren sehr hergenommen. Die Puffer waren durchwegs verbogen oder ganz abgebrochen und auch die Waggons zeigten arge Schäden. Der Personenzug war nur schwach besetzt und aus den zertrümmerten Waggons erschollen Hilferufe Verleger. Von der Station Klein-Schwechat kam gleich das Personal zu Hilfe. Es half den halbwegs Unverletzten aus den zertrümmerten Waggons und trug die Leute, die selbst die Waggons nicht verlassen konnten, ins Freie. Dort wurden sie dann in der Station gebettet. Die Rettungsgesellschaft wurde gleich verständigt und entsandte zwei Automobilambulanzen mit den Inspektionsärzten Dr. Silber und Dr. Rosner.

Am 4. d. M., nachts, ereignete sich in Rosik an der Elbe ein Güterzugszusammenstoß, wobei sechs Wagen zertrümmert wurden. Zwei Zugführer wurden schwer, ein Lokomotivführer leicht verletzt. Der Verkehr erlitt keine Störung.

Aus Italien wird gleichfalls unterm 3. d. M. gemeldet: Der Schnellzug Rom-Mailand ist um Mitternacht in der Station Niola zwischen Florenz und Bologna auf einen entgleisten Güterzug aufgefahren. Drei Lokomotiven und Tender, drei Gepäckwagen und ein Personenwagen erster und zweiter Klasse wurden zertrümmert. Man zählte 2 Tote, 9 Schwere und 28 Leichtverwundete.

Eine Diebstahlaffäre auf den galizischen Staatsbahnen. Aus Lemberg wird berichtet: Hier erregt eine Diebstahlaffäre die größte Sensation. In der Affäre ist der stellvertretende Staatsbahndirektor Makusch sowie dessen Schwiegersohn, der Baukommissär bei der galizischen Staatswalterei Siebauer, verwickelt. Seit drei Jahren ließen bei der Staatsbahndirektion und bei der Polizei Anzeigen über Eisenbahndiebstähle ein, ohne daß es gelungen wäre, die Täter zu verhaften. Auf Grund der fortgesetzten einlaufenden Berichte an das Eisenbahministerium in Wien entschloß sich dieses, einen Sektionsrat zur Untersuchung der Angelegenheit nach Lemberg zu entsenden. Diesem ist es nun durch Erfall gelungen, die Affäre aufzudecken. Bei einem Besuch, den er in Abwesenheit Siebauers in dessen Bureau machte, entdeckte er auf einem Tisch eine Porzellanschale, die er aus der Beschreibung der gestohlenen Gegenstände her kannte. Der stellvertretende Direktor Makusch wurde sofort in Haft genommen und das Disziplinarverfahren eingeleitet. Er wurde vom Dienst suspendiert. Auch der Vorstand des Frachtmagazins, Czarno-szynski, wurde in Disziplinaruntersuchung genommen.

Wie die k. k. Staatsbahn spart. In der Station Brunn der St. E. G. berichtet für die Begleitung der Züge nach den von der Direktion erzielten Turnusen insgesamt ein Bedarf an Zugbegleitern von 378 Mann. Diese Zahl von Bediensteten ist eingereicht in die normale Diensteinteilung und ist hierbei auf verschiedene, infolge Krankheit, Urlaubung u. s. w. entstehende Abgänge nicht Rücksicht genommen. Werden also 10 Prozent des normalen Bedarfs für die Bedeckung der Abgänge hinzugerechnet, so ergibt sich ein Gesamtbedarf an Zugbegleitern von 410 Mann beim normalen Verkehr. Es sollen demnach diese 410 Mann definitiv angestellt sein. Nachdem aber die Staatsbahn unterschätzt an dem Personal spart, verwendet sie anstatt definitiv angestellte einfache Lohnslaven. Und da finden wir, daß in Brunn bloß 278 definitive Zugbegleiter sind, während der Rest durch Hilfsbremsen ersetzt wird, deren es in Brunn 162 gibt. Wenn der normale Stand richtig besteht, dann müßten 182 Hilfsbremsen stabilisiert werden. Wie hoch sich die infolge Verwendung von Hilfsbremsen anstatt Angestellten ersparte Summe beziffert, soll hier kurz anschaulich werden.

Die Bremer haben einen Taglohn von Kr. 240. Die Lohnsumme bei 132 Mann und 365 Tagen beträgt somit 115.632 Kr. Im Falle dieser Leute angezeigt wären, würde sich die Gehalt- und Quartiergeldsumme auf 166.320 Kr. stellen, also um 50.688 Kr. mehr. Aber auch dieser Betrag erhöht sich noch wesentlich, nachdem sich durch die erhöhte Lohns, bezugswise Gehaltsumme auch die bahnseitige zu leistenden Beiträge zum Provisionsfonds, zur Krankenkasse und für die Unfallversicherungskasse um ein namhaftes erhöhen. Schließlich kommt noch der Aufwand für die abzufassenden Dienstreise in Betracht, so daß die Staatsbahn an den armen

Teufeln des Zugbegleitungsdiensstes in Brünn allein die Summe von rund 55.000 kr. jährlich erfordert. Jedoch nicht allein dieses, nein, in Brünn wird selbst noch an dem hohen Lohn der Bremser geprägt. Und zwar ganz unrechtmäßig. Da hat das I. Eisenbahministerium im Dezember 1911 auf das Drängen der allgemeinen zentralistischen Eisenbahnerorganisation einen Erfolg herausgebracht, demzufolge die gleichen Bedienstetenkategorien der verschiedenen, in einer Station zusammengeführten Direktionslinien, in Bezug auf Lohn gleichgestellt werden sollen. Im Hinblick darauf also, daß die Bremser der Nordbahn in Brünn den Lohn von Kr. 260 per Tag bezogen, hätten die Bremser der St. G. G. ebenfalls Kr. 260 bekommen sollen. Das ist aber nicht geschehen. Der Allgemeine Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein hat deshalb diesbezüglich bei der Direktion und beim Eisenbahministerium interveniert und die strikte Fassung erzielt, daß den Bremsern der St. G. G. in Brünn, rückwirkend vom 1. Jänner 1912, der Anfangslohn von Kr. 260 zugetanzt wird. Trotzdem aber schon einige Wochen seither verstrichen sind, haben die hiesigen Bremser noch keinen Heller erhalten und man wird jedenfalls erst einen ordentlichen Spottlokal machen müssen, bis die Herren von der Direktion die Nachtragsverträge zur Auszahlung anweisen.

Wir werden noch über Urlaubserteilungen und anderes mehr zu sprechen kommen müssen, bis endlich in dem Augia- statt aufgeräumt werden wird. Denn, allem Anschein nach dürfen die hiesigen Stationsgewaltigen auch so manches selbst verschulden.

Krankenwagen und Aussichtswagen bei den I. I. Staatsbahnen. In letzter Zeit wurde der Wagenpark der I. I. Staatsbahnen durch Einstellung eines vierachsigen Krankenwagens vermehrt, welcher aufgrund seiner modernen und praktischen Einrichtung für Krankentransporte, beziehungsweise Krankenpflege einen beachtenswerten Fortschritt bedeutet, so daß der Erbauer dieses Wagens ganz gut für diesen Wagen Anspruch auf die Bezeichnung eines rollenden Spitals erheben könnte. Wenn wir jedoch darüber Berechnungen anstellen, wer wohl im Falle einer Geltantzung in der Lage sein dürfte, von dieser Wohltat Gebrauch zu machen, so kommen wir zu dem Schluß, daß wohl nur Kränke der oberen Zehntausend in Betracht kommen dürfen, weil die 24 Karten erster Klasse, welche bei Benützung dieses Wagens gezahlt werden müssen, ganz von selbst die breite Masse der Bevölkerung von der Benützung ausschließen. Die Kränke der Arbeiterklasse und des Mittelstandes werden auch in Zukunft so wie bisher mit der Beförderung im gewöhnlichen Eisenbahnwagen zufrieden sein müssen. Das kleine Vermögen, welches dieser Wagen kostet, würde daher nur zu Gunsten derjenigen ausgegeben, welche auch bisher in der Lage waren, sich beim Transport eines Kränen einen Salonwagen zu mieten. Es werden ferner jetzt in die Schnellzüge, welche nach Tirol und Triest verkehren, vierachsige Aussichtswagen eingestellt und ist auch diese Einführung als Fortschritt im Verkehr zu bezeichnen, wenn auch die Benützung dieser Wagen wieder nur einem Bruchteil der Reisenden möglich sein wird, weil die Fahrpreise der Staatsbahnen durch die Erhöhung der Tarife erheblich gestiegen sind und deshalb wird sich die Benützung dieser Aussichtswagen nur auf jene Reisenden beschränken, bei welchen Geld Nebensache ist. In jedem Haushalt und jedem Geschäftsbetrieb wird zweifelhaft, ob das Prinzip immer zuerst angeschafft, was momentan am notwendigsten gebraucht wird. Man sollte nun glauben, daß dieses Prinzip auch bei der Verwaltung der Staatsbahnen zur Anwendung käme. Dass dies aber nicht der Fall ist, beweist am besten der Umstand, daß dem schon jahrelangen Mangel an Dienstwagen bis heute noch nicht abgeholfen ist. Wie oft wurde in unserem Blatt schon darüber geschriften, daß in der Direktion Wien bei den Güterzügen der Verbundungsbahn sowie der Donauländ- und Donaufernbahn sehr oft keine Dienstwagen gestellt werden können, weil ganz einfach keine mehr vorhanden sind. Die Begründer müssen in solchen Fällen ihre schriftlichen Arbeiten auf der Bremse eines gewöhnlichen Güterwagens verrichten, wo sie weder einen Platz zum Niederlegen der Fahrröhrung noch der sonstigen Papiere haben und sehr oft wegen gebrochener Fenster oder schlecht schließenden Türen überhaupt keinen Strich machen können.

Wie schwer von der Bremse eines gewöhnlichen Güterwagens, welcher unmittelbar hinter der Lokomotive steht, die Signale zu beachten sind und wie leicht der Zugführer dabei beim Hinausbeugen nach rechts oder links abrupten oder ausgleiten und verunglücken kann, werden nicht nur alle Zugbegleiter, sondern auch alle anderen Eisenbahner und sogar das Publikum einsehen. Wir fragen nun: Warum sind solche Zustände im Zeitalter der Luxuskranzwagen und der Luxus-aussichtswagen noch anzutreffen? Diese Frage läßt sich nur in der Weise beantworten, daß die in dieser Beziehung maßgebenden Faktoren den Bediensteten feindlich gegenüberstehen und es ihnen gleichgültig ist, ob die Zugführer der Güterzüge einen Dienstwagen haben oder nicht, beziehungsweise ob sie bei jeder solchen Fahrt ihre geraden Glieder rütteln; wenn nur ihr eigenes Bureau nichts an Bequemlichkeit zu wünschen übrig läßt. Dass der Mangel an Dienstwagen insbesondere in den Stationen Wien-Westbahnhof und Penzing-Rangierbahnhof ein großer ist, wird wohl am besten dadurch gekennzeichnet, daß nicht nur Güterzüge in den oben genannten Strecken ohne Dienstwagen fahren, sondern daß sogar Personenzüge in der Strecke Wien-Westbahnhof—Neulengbach mit gewöhnlichen Güterwagen, oft auch mit Pferdewagen als Dienstwagen verkehren. Wir fragen daher das I. I. Eisenbahministerium, warum nicht erst die schon jahrelang fehlenden Dienstwagen angeschafft wurden und dann erst der Luxuskranzwagen, beziehungsweise wieviel Dienstwagen für Güterzüge die Verwaltung wohl um den Preis dieser Aussichtswagen bekommen hätte.

Wie Eisenbahner von einem deutschradikalen Abgeordneten behandelt werden. Wie lesen in der deutschösterreichischen "Diger Deutschen Zeitung" vom 3. August: Vorigen Freitag früh spielte sich auf dem hiesigen Bahnhof eine aufsehen erregende Szene ab, die von dem deutschradikalen Abgeordneten Schreiter probotiert wurde.

Dieser verlangte nämlich von dem Konditeur der Staatsbahn, Herrn Franz Horina, ein Abteil zweiter Klasse. Nach Anweisung desselben weigerte sich Schreiter einzusteigen mit der Begründung, daß schon ein Herr darinnen sei und verlangte in категорischem Tone, daß ihm der Konditeur den nächsten Wagen zweiter Klasse öffnen solle. Herr Horina erklärte, daß er dies nicht tun könne, ohne bestraft zu werden, da diese Garnitur bis Oberndorf nicht geöffnet werden dürfe. Abgeordneter Schreiter fing nun an, gräßlich zu schimpfen und meinte: „Wissen Sie auch, wer ich bin? Ich bin der Abgeordnete Schreiter und verlange die Defektur des Wagens.“

Der Konditeur beharrte in höflichster Form auf dem, was seine Instruktion ihm vorschrieb. Nur titulierte der Wolfsbündner und Abgeordnete Schreiter den seiner Instruktion gemäß handelnden Konditeur als einen frechen und gemeinen Kerl und verlangte die Defektur der ersten Klasse, weshalb Verlangen Herr Horina auch nachzumachen. Doch der ehrenwerte deutschradikale „Wolfsmann“ räsonierte trotz des Entgegenkommen des Konditurs noch weiter fort, so daß dieser die Abteiltür wieder schloß.

Jetzt legte Schreiter mit noch ärgeren Schimpfereien los, gegen die Umgangsformen auf einem Rosenhof die reimentierten Salomanneken sind, bis endlich der dienstabende Beamte erschien. Zum ersten einer großen Zuhörerschaft, die einen begreiflichen Unwillen gegen diesen stark „selbstbewußten“ Abgeordneten an den Tag legten, sah dieser seine Verunglimpfungen fort und leistete sich folgenden Ausspruch: „Ich kann

sie, diese Kerle! Um zehn Kreuzer verkaufen sie das ganze Coupe!“

Herr Horina wies diese ehrverleidende Zumutung energisch zurück und erklärte:

„Sie werden sich wegen dieser Neuerung zu verantworten haben.“

Der Beamte, ein Gesinnungsgegenstoss — Schreiter, bestätigte, daß der Konditeur mit seiner Weigerung im Rechte sei, worauf Schreiter sich in das Coupe begab, das ihm von allem Anfang an zugewiesen worden war.

Dass Schreiter von der Zuhörerschaft bei dieser Szene keine Beweiswürdigkeiten zu hören bekam, ist nur zu begreiflich. Dem Abgeordneten, der seinen Radikalismus nur gegen Bahngestelle auszuüben pflegt, scheint wohl selbst eine Abnung von seinem ungehörigen Vorgehen aufgedämmt zu sein, indem er in Oberndorf Herrn Horina um Verzeihung bitten ließ.

Dieser ließ ihm darauf sagen: „Ich bedauere, daß es ein deutscher Abgeordneter war, der meine und meiner Kollegen Ehre so schwer verletzte.“

Die deutschen Eisenbahner haben gerade den radikalsten Herren recht heiße Wahlstationen aus dem Feuer geholt und Schreiter hat ihnen bewiesen, welche Schäker sie in den radikalsten Abgeordneten haben — nach den Wahls.

Ein Deutschgelber, der Eisenbahner denunziert. Von einem Parteigenossen aus Grund erhält unser Wamsdorfer Parteiorgan die Abschrift eines Briefes, dessen Wortlaut wir, weil er den Charakter eines deutschgelben Häuptlings so treffend offenbart, unseren Lesern nicht vorenthalten wollen. Das famose Schreiben lautet folgendermaßen:

Herr Oberkomisär.

Gestatten, daß ich Sie, geehrter Herr Oberkomisär, mit ein paar Zeilen beläufige und Ihnen einen Bericht gebe über das Verhalten Ihrer Untergebenen außer Dienst in Uniform.

Es war am 13. d. M. als die Wamsdorfer Partei der Oberbauer mit ihren Führer Herr —\*) nach Georgenthal kamen in der 2. Stunde des Morgens und bei dem Gasthaus zur Post einen auf den Stufen sitzenden Arbeiter, weil er Mitglied der deutschen Gewerkschaft ist, regelrecht durchprügeln, bis Personen aus der Nachbarschaft den Tumult ein Ende machten.

Als Obmann von der Gewerkschaft im Obergrund, bei der der genannte Arbeiter ist, fühlte ich mich verpflichtet Ihnen Herr Oberkomisär hieron Anzeige zu erstatten, und wünsche nur, daß fernerhin solche Angriffe von Seiten der Bahngestelle gegen uns unterbleiben möchten widrigfalls ich dann andre Maßregeln ergreifen werde.

Mit Heilgruß

Ihr ergebener Julius Ritsch

Obmann der Gewerkschaft.

Dass dieser stromende deutsche Gewerkschafter mit der deutschen Sprache auf gespannterem Fuße steht als mit dem deutschen Unternehmer, haben unsere Leute wohl schon gesehen. Der Mann fühlt sich als Obmann der völkischen Gewerkschaft im Obergrund verpflichtet, die Eisenbahner bei ihren Befestigungen zu denunzieren. Und was ist die Ursache zu dieser Denunziation? Die Eisenbahner haben tatsächlich auf den Stufen des genannten Gasthauses einen Mann gefunden, doch nicht sitzend, wie behauptet wird, sondern liegend. Wer würde wohl in einem solchen Falle nicht hingehen und sehen, ob dem Betreffenden ein Unglück zugestochen oder ob er unwohl ist? Tatsächlich wollten zwei Eisenbahner den dort liegenden aufheben, doch fanden sie mit ihrem Mitgefühl an die falsche Adresse, denn dieser Mann wollte handgreiflich werden, wobei er von seinen Stummeln ausgiebigen Gebrauch mache. Als man sah, mit wem man es zu tun hatte — es war der bei der Firma Matern angestellte deutscher Beer — ließ man den Menschen, der nach alter deutscher Sitte „immer noch eins“ getrunken haben möchte, wenn es auch nicht gerade von alter germanischer Art gewesen ist, ruhig liegen. Durch den von Beer verursachten Lärm waren auch Personen aus der Nachbarschaft munter geworden, darunter der Georgenthaler Obmann der deutschen Gewerkschaft, der sich eimischen wollte, jedoch von den Eisenbahnlern, die darauf ihres Weges gingen, nicht weiter beachtet wurde. Weil nun der Mann auf den Gastrasten der deutschen Gewerkschaft angehört, fühlte sich der Obergrundler Obmann veranlaßt, diesen Brief, in welchem er die Freiheit hat zu behaupten, der Mann sei nur deshalb geprügelt worden, weil er Mitglied der deutschen Gewerkschaft sei, an die Bahnverhältnissektion zu richten. Der famose Gewerkschaftsobmann droht, daß er widrigfalls andere Maßregeln ergreifen werde. Vielleicht hat er die Geschichte schon dem Dr. v. Langenhan erzählt, damit dieser schließlich im Parlament wegen der Prügel, die ein betrunken deutscher Gewerkschafter erhalten haben soll und die vom Oberkommissär nicht gerächt wurden, eine Interpellation an den Eisenbahminister richtet.

Der „neue Kurs“ im Kinderasyl der I. I. Nordbahn in Feldsberg. Bekanntlich hat die Nordbahndirektion zum neuen Direktor der genannten Anstalt nicht einen der dortigen Lehrer, sondern einen christlichsozialen Fachlehrer aus Troppau bestellt, welcher der Anstalt einen „neuen Kurs“ vorschreiben soll. Dass sich dieser bereits fühlbar macht, beweist der Umstand, daß die Bediensteten über die ungerechte Verfolgung Beschwerde führen müssen. Bei der durchgeföhrten Untersuchung wurde festgestellt, daß die Wirtschaftsrätin über Anordnung des Direktors statt der vorgeschriebenen 28 Delagramm Kindfleisch für die Bediensteten bloß 25 und schließlich 20 Delagramm genommen hat. Da diese von der Nordbahndirektion vorgeschriebene Fleischration einen Teil des Lohnes darstellt, so finden wir es unverständlich, wie ein so streng christlicher Mann es mit dem geleisteten Dienstleid vereinbar findet, den Leuten den sauer erworbenen Lohn vorzuenthalten. Vielleicht wird die Nordbahndirektion gelegentlich Antwort geben können.

## Rorrespondenzen.

Wien. (Gasthaus der I. I. Nordbahn.) Welche Blätter das gegenwärtige SparSystem auf den I. I. Staatsbahnen treibt und was von einzelnen Organen zum Zwecke des Antiemennachens vom Personal an Dienstleistung verlangt wird, ohne Rücksicht auf die Sicherheit des Verkehrs und ohne Rücksicht auf das Leben und die Gesundheit der Bediensteten, zeigt so recht deutlich eine Beschwörung, die uns vom Lokomotivpersonal der Station Wien I. I. Nordbahn kommt.

Der Verchubdienst stellt an die Leistungsfähigkeit der Bediensteten derartige Anforderungen, daß sich die Staats-eisenbahnverwaltung schon vor langerer Zeit bemüht hat, den 12/24stündigen Dienst einzuführen. Die berühmten Sparerlässe bringen es mit sich, daß einzelne Organe, unfähig, Einsparungen dort zu machen, wo sie wirklich zu machen wären, sich mit wahrer Lust auf das lebende Material stürzen, um Einsparungen zu erzielen, das heißt an Arbeitsleistung herauszupressen suchen, was nur irgendwie möglich ist. So versucht man gegenwärtig, dem beim Verchub beschäftigten Lokomotivpersonal einen Dienst aufzufrischen, der statt 12/24 Stunden 12/12, 6/6 Stunden, geradezu ein mörderischer genannt

wird, getreu dem bekannten Sprichwort: „Hält er's aus, ist's gut für ihn — hält er's nicht aus — wird er hin.“ Auch bleibt es in neuerer Zeit den Herren Maschinentechnikern und Maschinenmeistern mit dem Putzen der Maschinen das Personal zu schikanieren. Wer nur einigermaßen den Verchubdienst kennt, wird zugeben, daß während des Dienstes das Putzen ein Ding der Unmöglichkeit ist. Außerdem kommt noch, daß die Maschinen nach dem Auswaschen oft Tage, ja Wochenlang im Freien stehen und dann, wenn sie wieder in Dienst genommen werden, natürlich verrostet sind. Auch die Frage wäre zu beantworten, wie mit 1½ Kilogramm Putzwolle einen ganzen Monat gepflegt werden soll. Es düftet den Herren leichter, durch Strafen und Schikanen von den Heizern unmöglich Dienstleistungen zu verlangen, als durch vernünftige Anordnungen, etwa Zuweisung von Maschinen immer an ein und dieselben Partien, Weistellen der unbedingt nötigen Utensilien etc., um die notwendige Reinhaltung der Lokomotiven zu bewerkstelligen.

Sehr zu empfehlen wäre auch einigen Herren, mit den Lokomotivführeranwärtern in etwas menschlicheren Formen umzugehen. Leute, die schon vor zwei, drei Jahren und noch länger ihre Prüfungen gemacht haben, sollen denn doch nicht wie Korrektanten behandelt werden. Wehe denjenigen, der es wagt, nur ein Wort gegen eine, wenn auch noch so unsinnige Anordnung laut werden zu lassen. Zuweisung des schlechten Dienstes oder Fahrten als Feuermann sind die unmittelbaren Folgen.

Stadlau. (Heizhaus.) Der Adjunkt Bloß hat vor kurzer Zeit den Auftrag erhalten, von den im Heizhaus beschäftigten Bediensteten das Nationale festzustellen. Bei dieser Gelegenheit konnte Bloß nicht unterlassen, die Bediensteten nach ihrer Parteizugehörigkeit und politischer Gesinnung auszufragen.

Wir zweifeln sehr, daß Herr Bloß zu dieser politischen Spielei einen höheren Auftrag hatte. Oder wollte Adjunkt Bloß erfahren, ob unter den Bediensteten auch Anhänger der Choresform zu finden sind?

Graz. (Südbahn.) Unlängst wurde der bei der Speditionsfirma Franz Kloibers Söhne in Graz bedient Schaffer wegen eigenmächtiger Aneignung von Hühnerfutter am Südbahnfrachtenmagazin zur Anzeige gebracht und von der genannten Firma entlassen. Hernach wurde an die Altvorsteuermannen des Magazins mit dem Ansuchen herangetreten, sie mögen bei der Firma Kloiber um die Wiederaufnahme des entlassenen Schaffers vorschreiben. Die Vorsteuermannen lehnten dies mit der Begründung ab, daß sie sich in solchen Fällen zu einer Intervention nicht herbeifassen können. Daraufhin wurde man sich an zwei Südbahnbeamte in Graz, die sich bereit erklärt hatten, bei der Firma vorzusprechen und tatsächlich befindet sich der Schaffer heute wieder auf seinem Dienstposten im Frachtenmagazin. Niemand benedet den alten Mann um seine Wiederaufnahme, sondern es fragt sich nur, wie es in diesem Falle einem Magazinarbeiter ergangen sein würde. Den Fall wird man sich merken müssen.

St. Michael. Ein feiner Herr muß der Inspektor Siha der Bahnverhältnissektion St. Michael sein. Bei der Bannahme der Auszahlung zeigt sich sein ganzer Charakter. Das Geld für die Bäder und Oberbauarbeiter ist nämlich in kleinen Säcken. Diese sollen die Arbeiter eingehändigt erhalten. Tut das aber Herr Siha? Nein! Die Arbeiter dürfen ihm nicht in die Nähe, denn er würde sich beschmutzen. Er wirft also die Säcken den Arbeitern zu Füßen! Dieser Vorgang ist recht gemein, aber es ist noch nicht alles. Was diesen Menschen treffend charakterisiert, kommt erst im nachfolgenden zum Ausdruck. Ein Oberbauarbeiter begegnete bei der letzten Auszahlung der Draisine des Herrn Inspektors und der Bahnmeister trug Anstalten, halten zu lassen, um dem Oberbauarbeiter auszuzahlen. Als der Oberbauarbeiter schon in der Nähe der Draisine war, befahl der Inspektor rasch fortzufahren. Der Oberbauarbeiter, in der Meinung, daß ein Missverständnis vorliege, lief nach. Nun ließ der Inspektor wieder halten und als der Oberbauarbeiter wieder in der Nähe der Draisine war, befahl der Inspektor wieder, rasch davonzufahren. Der Oberbauarbeiter ließ nur wohl wieder nach, brauchte er doch sein Geld, das er verdient hat. Als sich aber der Vorgang nochmals wiederholte, gab es der Oberbauarbeiter auf, zu seinem Gelde zu kommen. Wir wissen nun nicht, ob er heute schon sein Geld erhalten hat oder nicht. Allgemein ist man der Meinung, daß dieser Mensch übergeschnappt ist. Es ist brutaler Nutzwill, die Arbeiter so zu behandeln. Wir machen die Staatsbahndirektion auf diesen Menschen aufmerksam. Wenn sie ihn befreit und er nicht folgt, soll sie ihn pensionieren, denn eine andere Strafe ist für solche Leute in Österreich noch nicht vorgesehen.

Saalfelden. (Ein unausstehlicher Bahnhof.) Schon einigemale waren wir gezwungen, uns mit dem Bahnrichter Georg Kraher in Gerling näher zu befassen. Sein standloses, Entrüstung hervorrufendes Benehmen gegenüber ihm unterstellten Arbeitern verdient der Offenheitlichkeit wieder einmal Beachtung zu verdienen. Wegen ganz geringfügiger Ursachen werden Arbeiter von ihm lächerlich gemacht. Erwachsene Arbeiter werden von ihm Lausbuben und Knaben genannt, der Werkzeug aus der Hand gerissen und von der Arbeit fortgejagt, als wenn er als Bahnrichter mächtig wäre, Arbeiter aufzunehmen oder zu entlassen. Läßt sich einer seine Schimpfereien nicht gefallen und wehrt sich um sein Recht so wird er beim Bahnmeister wegen Freiheit angezeigt. Wahrscheinlich ist Kraher der Meinung, er könne mit Arbeitern machen, was er will. Wir wissen nicht, ob Grubenwahn solche Skandale hervorruft oder ob dies bloß die Dienstesinteressen erfordert. Zedenfalls muß ihm klar gemacht werden, daß auch die ihm unterstellten Arbeiter als Menschen zu behandeln sind, und wir erwarten daher, daß ihm die Bahnverhältnissektion bezüglich des Umganges mit Arbeitern machen, was er will. Wir machen auch die Bahnverhältnissektion auf diesen Vorkommnissen aufmerksam. Wenn sich der Arbeiter glücklich schämt, der nicht seinen Befehlen untersteht.

Linz. (Tödlicher Unfall.) Mittwoch den 4. d. M. nachts um halb 1 Uhr ereignete sich am Rangierbahnhof in Linz ein schweres Unglück, dem ein Menschenleben zum Opfer fiel. Beim Verschieben einer Zugsgarnitur vor der Überfahrung gegen Gaumberg war der Verschieber Franz Hengstler damit beschäftigt, einen Wagen abzukuppeln. Als dies geschahen war, stürzte sich Hengstler auf den Bumper des Wagons, von dem er den anderen Wagen abgestoßen hatte. Durch die Erschütterung beim Abstoßen fiel Hengstler vom Wagen herab und dieser rollte nun über seine Brust und den linken Arm hinweg. Hengstler war sofort tot. Irrtümlicherweise wurde die freiwillige Rettungsgeellschaft gerufen, welche jedoch erschien, aber nicht in Aktion trat. Nachdem der mittlerweile erschienene Arzt Dr. Hellauer den Tod des Verunglückten feststellte, wurde die Leiche mittels Sarg auf den Friedhof überführt. Hengstler war am 9. Februar 1883 geboren und nach Michelboden, Bezirk Kirchdorf, bestattigt.

Amtstetten. (Waidbundler.) Der Konditeur Hubert Henberger in Amtstetten ist Obmann der Ortsgruppe des Reichsbundes deutscher Eisenbahner in Amtstetten. Als frammddeutscher Rude huldigt er selbstverständlich gerne dem Germanen- und Heimatverein. „Waidbundler“ war er nie bestrebt, seine Wohnung mit Jagd-

trophäen von seinen verschiedenen Beutezügen zu schmücken. Am 18. August d. J. ging Hubertus Heuberger abermals auf die Jagd. Als Revier hatte er sich das Extrazimmer des Gastwirtes Böcksteiner ausgesucht, wo zahlreiche Neh- und Gemsegewebe als Wandschmuck angebracht sind. Als erfahrener Waldmann nahm er Witterung und stellte sich auf den Stand. Sobald die Luft rein war, schlich sich der uniformierte Wildpatschus an die Jagdbeute heran und ohne Knall und Rauch waren mehrere Gewebe zur Strecke gebracht und unter der Kleidung des sonderbaren „Kimm-Modes“ verschwunden. Der Kellnerin war jedoch das Verweilen des Kondukteurs Heuberger im Extrazimmer verdächtig, und als sie die spitzige Körperei des Heubergers näher betrachtete, wurde sie gewahr, daß der Obmann des Reichsbundes Hubert Heuberger die Gewebe aus dem Extrazimmer geholt und unter seinen Kleidern verborgen hatte. Es wurde sofort der Wirt und die Polizei verständigt. Dem Wachmann gelang es, den Heuberger noch rechtzeitig zu erwischen und die entwendeten Gewebe seinem rechtmäßigen Besitzer zurückzustellen.

Das Ende dieses Jagdausfluges war eine gerichtliche Verhandlung, die sich vor einigen Tagen beim f. f. Bezirksgericht abspielte. Diese fatale Geschichte dürfte für den „Extrazimmer-Wildpatschus“ sowie für die gesamten Reichsbündler in Ansichten ein schreckliches Waldmannsheil eingetragen.

Innsbruck. (Signalenschlosser bei der f. f. Staatsbahn.) Die Signalschlosser der f. f. Staatsbahndirektion Innsbruck sind nach der bestehenden organischen Gliederung in der Ausübung ihres Dienstes an die Weisungen und Anordnungen ihrer Vorgesetzten (Signalmeister) gebunden. Ob diese Anordnung für die Bahnverwaltung oder gar für die Signalschlosser vorteilhaft und zweckentsprechend, darüber sind die Meinungen sehr geteilt. Zur besseren Orientierung in dieser Angelegenheit wollen wir hier ein Beispiel anführen. Ein Schlosser und ein Mechaniker werden zu gleicher Zeit aufgenommen. Beide werden in einer Signalwerkstatt beschäftigt, wo jeder bei den in sein Fach einschlägigen Arbeiten beschäftigt wird. Nach drei bis vier Jahren kommen beide Handwerker auf die Strecke hinaus. Der Mechaniker wird zum Signalmeister ernannt, bezahlt 1400 Kr. Anfangsgehalt und wird gleichzeitig Vorgesetzter des Signalschlossers.

Der Signalschlosser erhält 1000 Kr. Anfangsgehalt trotz seiner gleichwertigen fachmännischen Ausbildung und kann viele Jahre zuwarten, bis er Unterbeamter werden kann. Bavar wurden im Jahre 1910 die Signalschlosser mit einem Erlös getrostet, worin es heißt, daß die Signalschlosser nach Ablegung der erforderlichen Prüfungen und nach Erreichung der Gehaltsstufe von 1400 Kr. zu Signalmeistern ernannt werden können — insoweit sich nicht etwa Bewerber aus dem Berufskontorstand melden. Klingt dieser Erlös nicht wie ein Hohn? Nehmen wir an, der Schlosser wird im Alter von 25 Jahren in die Signalwerkstatt aufgenommen. Nach fünf Jahren wird er zum Signalschlosser ernannt und mit 1000 Kr. Anfangsgehalt angestellt. Bis er die Gehaltsstufe von 1400 Kr. erreicht, braucht er zwölf Jahre und ist somit 42 Jahre alt. Jetzt erst hätte der Signalschlosser Hoffnung, Unterbeamter (Signalmeister) zu werden, wenn sich nicht irgendwo ein vollständig unverbindbarer Berufskontorstand meldet. Der ausgebildete praktische Fachmann, der sich bereits 17 Jahre in der Werkstatt und auf der Strecke bewährt hat, muß einem oft mehr wie fragwürdigen Laien von Berufskontoristen zurückstehen. In dieser Zurückstellung ist das Wohlwollen der Bahnverwaltung genügend zum Ausdruck gebracht. Bei der immer weiterschreitenden Technik in den Einrichtungen der elektrisch und mechanischen Sicherungsanlagen hat sowohl der Signalmeister wie der Signalschlosser jeder in seinem Fach vollaus zu tun. Der Signalmeister hat sich für die Arbeiten des Signalschlosser zu interessieren und auszubilden, ebenso sich der Signalschlosser für die Arbeiten des Signalmeisters interessieren muß. Trotz alledem werden die fachmännischen Arbeiten der Signalschlosser nie auf den richtigen Wert eingeschätzt. Viel zu diesem Mißverständnis tragen die Herren bei den Fachgruppen bei, die bei ihren sehr häufigen Inspektionen bis heute noch nicht herausgefunden haben, daß es bedeutend vorteilhafter wäre, wenn die beiden Kategorien, Signalmeister und Signalschlosser, getrennt würden.

Der werden von diesen Herren die Arbeiten des Signalschlossers nicht verstanden oder gar absichtlich unterschätzt. Es ist möglich, ja sogar wahrscheinlich, daß die Herren bei den Fachgruppen nicht wissen, daß die Signalschlosser auch zu anderen als den vorgeschriebenen Arbeiten verwendet werden. Aus den sogenannten Tagesberichten ist dies nicht immer genau zu erkennen. Zweckmäßig und vorteilhaft bei der f. f. Staatsbahndirektion Innsbruck wäre es, wenn Signalschlosser das Recht eingeräumt würde, über ihre Leistungen selbst den Tagesbericht zu machen.

Die Tagesberichte könnten dann mit den Meldebüchern verglichen und kontrolliert werden. Damit wäre bei uns eine Vereinfachung der Geschäftsgewährung erreicht und gleichzeitig auch der Schleier für so manches „Geheimnis“ gelüftet. Die Durchführung ist leicht und gerecht und würde der Direktion keine allzu großen Kosten verursachen und den Signalschlossern wäre der Weg zum Unterbeamten mit der Gehaltsstufe von 1200 Kr. geöffnet.

Cormons-Nabresina. Der in Görz (Südbahn) stationierte Verkehrscontrollor Herr Ludwig Nebat wurde nach Innsbruck versetzt. Durch diese Verlegung verlor das gesamte Personal der Strecke Nabresina-Cormons einen korrekten und humanen Vorgesetzten, der sich durch sein gerechtes und beschreibendes Auftreten die größte Achtung sämtlicher Untergebenen zu erwerben wußte.

Herr Verkehrscontrollor Nebat war einer jener Kontrollorgane, der das hinterlistige Spiekhäuschen (Aborthoden, Bremshüttelscheine, Trittbrettfächer und dergleichen mehr) als vollständig überflüssig und unmännlich bezeichnete. Ebenso war ihm die Kronen- und Diätenträger fremd. Der Generalstab des Triester Inspektors könnte sich an der Person und der dienstlichen Kontrolle des Herrn Verkehrscontrollor Nebat ein Beispiel nehmen, und so manche überflüssige Beschwerde und ungerechtfertigte Anzeige und Strafe würde unterbleiben. Jederzeit verstand es Herr Nebat, belehrend und beruhigend auf das Personal einzutwirken. Wir verweisen nur auf die Ausgabe des Kuppelturnus des Görzer Stationschefs Berze. Auch gelang es Herrn Nebat bereits zweimal, drohende passive Resistenz zu verhüten und eine für das Personal halbwegs günstige Schlichtung durchzuführen. Wir sehen Herrn Nebat ungern von uns scheiden, doch gratulieren wir den Kollegen der Tiroler Linien zu ihrem neuen Verkehrscontrollor.

Trautenau. (Personenbeförderung mit Güterzügen bei der f. f. Nordwestbahn.) Am 1. September traf Personenzug Nr. 588 mit einer Verspätung von circa 30 Minuten in Altpala ein und erreichte infolgedessen den um 9 Uhr 45 Minuten abends gegen Trautenau abgehenden Anschlußzug, der nur 5 Minuten Zuwartzeit hat, nicht mehr. Es bleibt also in einem solchen Falle nichts weiter übrig, als daß die Passagiere (18 Personen) bis zum nächsten Personenzug warten müssen, das ist Personenzug Nr. 911. Unter denen, die den Anschluß versäumten, befand sich auch der Oberoffizial und Stationsvorstand von Selsdorf, Herr Wollrap mit Gemahlin.

Um diese Zeit befindet sich Güterzug Nr. 985 in Altpala, und da derjelbe wenn auch langsam aber doch in der

Richtung gegen Trautenau fährt, so war die Disposition gleich getroffen. Auf Anregung des Herrn Oberoffizial und Stationsvorstandes wurde veranlaßt, daß die Passagiere im Dienstwagen, welcher, nebenbei gesagt, in der letzten Zeit bei den meisten Güterzügen ein Personenzug ist, untergebracht. Und fort gings wie auf einer Lokalbahn. In Starkenbach Mart, wo die Passagiere während der Verschiebung wie in den übrigen Stationen aussteigen mußten, sollte sogar schon das Brutto abgehängt werden und ein Personenzug Nr. 911 zweiter Teil eingeleitet werden, aber schließlich wurde von der Durchführung dieser „geistreichen“ Disposition des Herrn Stationsvorstandes Abstand genommen. Dass die Lastzugreisenden ihren Gefühlen über eine derartige Beförderung keinen Zwang auferlegen, läßt sich leicht denken. Weiteres wurde beschlossen, eine gehärmliche Beschwerde an die Direktion zu senden sowie die eventuellen Fahrtreißvergütungen in Erwägung gezozen wurden. Ob sich der Herr Vorstand der Bahnverwaltung angeschlossen hat? Ja, bei der f. f. Nordwestbahn wird bald nichts unmöglich sein. Der Herr Abfunk Wendt, der Unteroberst, ist spurlos hinter den Wagen verschwunden, er war, wie die Sache perfekt war und die Meistenden schon eingestiegen sind, der gescheite, der den Passagier die Beförderung mit dem Güterzug verweigert hätte.

Vom Personal verlangt man die Kenntnis und Befolgung sämtlicher Instruktionen und Vorschriften, bei den Beamten, na, da kann schon ein Auge zugedrückt werden. Wir sind neugierig, wer in diesem Falle die längste Kasse davontragen wird.

Mährisch-Ostrau. (Werkstätte.) Wir führen vor längerer Zeit im „Eisenbahner“ Kritik über die unkorrekten Berechnungen des Beamten Bergold und müssen heute wieder gegen die schlampigen Berechnungen im allgemeinen Stellung nehmen. Wenn man bedenkt, daß doch nur jedem Arbeiter die Stundenzahl mit seinem Stundenlohn zu multiplizieren ist und Krankenfalls-, eventuell Provisionsfondsbeiträge abzurechnen sind, muß man sich an den Kopf greifen, daß eine solche Arbeit, die jeder Volkschüler zusammenbringen muß, von Beamten nicht fertiggebracht wird. Es vergeht keine Woche, wo nicht viele Arbeiter weniger ausbezahlt erhalten, ja es kommt sogar vor, daß Arbeiter, die die ganze Woche arbeiteten, Samstag beim Zahlungstisch erscheinen und keinen roten Heller ausbezahlt erhalten. Jeden Montag müssen dann die geschädigten Arbeiter in die Rechnungsanstalt laufen, um dem Herrn Beamten vorzurednen, daß sie um so und so viel zu wenig erhalten haben. Wir ersuchen die Herren an dieser Stelle, gewissenhafter die Berechnungen vorzunehmen und ihre nationalen Angelegenheiten in ihren freien Stunden zu erörtern und den Lohnlöhnen mehr Aufmerksamkeit zu widmen. Wir können uns gar nicht vorstellen, wie die Herren „Beamten“ die Berechnungen machen würden, falls das von Oberinspektor Biroff im Eisenbahnamministerium propagierte Prämiens-(Afford-)System eingeführt würde.

Rosenbach. Durch die Versetzung des Werkmeisters Josef Kutsch verlieren die Werkmänner und Bediensteten einen einsichtsvollen und gerechten Vorgesetzten. Herr Kutsch war hier ein allseits beliebter und geachteter Mann und wir wünschen, daß es ihm in seinem neuen Stationsort recht wohl ergehen möge.

Triest. (Südbahn.) Herr Johann Sverjanec, Vorsitzender der „siegreichen“ gelben „Zveza Jugoslovanskih Zelezničarjev“, gewesener Kandidat des nationalen politischen Vereines „Edinost“, manchmal auch Bahnmeister — wenn ihm diese Beschäftigung gerade zusagt — will eine große Rolle spielen. Von Zeit zu Zeit unternimmt er den Versuch, den Eisenbahnen seine Fähigkeiten und seine „Bildung“ zu zeigen.

Wir sagten, daß er eine große Rolle spielen will. Er hat sie aber schon gezeigt, und zwar anlässlich der Eisenbahnerbewegung. Er fuhr sogar nach Wien und Prag, um die armen, hungernden Eisenbahner auf seine Art zu retten. Er ist in allem ein eifriger Nachahmer seiner übrigen Kollegen der gelben Gemeinschaften. Er zeigte sich als wilder Gegner und die Sozialdemokraten wollte er nur noch an den Fingern abzählen. Anfangs hatte er auch einige Cimbal eingefangen, besonders unter den Arbeitern, welche unter seinem direkten Kommando standen. Die Mehrzahl der Arbeiter in den Magazinen aber wollte von diesem Eisenbahner nichts hören, da sie ihn zu gut kannten. Auch auf der Staatsbahn hat er kein Glück; die dortigen Arbeiter und Bediensteten drücken ihm eine Nase, wenn er sie für seine gelbe Organisation gewinnen will.

Seine Organisation sollte den Zweck haben, die Eisenbahner vor dem Verhungern zu schützen, weiters die Internationalisierung der slowenischen Eisenbahner zu verhindern. Deshalb sollten diese auch der internationalen sozialdemokratischen Organisation entrißen werden, weil sie dort in nationaler Hinsicht viel zu wenig berücksichtigt werden.

In ihren Statuten bestimmte diese Organisation, daß sie nur Eisenbahner slawischer Nationalität in ihre Reihen aufnehmen wird. Es kam aber anders. Die Macher hielten sich nicht lange an diesen Grundsatz. Schon gleich im Anfang gaben sie für eine Versammlung neben slowenischen auch deutsche Einladungszeit aus und reflektierten schon auf die Deutschen. Anlässlich der Reichstagswahlen 1911 haben es diese Leute dem Genossen Kristan sehr übel genommen, weil er in einer Wählerversammlung, wo auch deutsche Eisenbahner anwesend waren, auch deutsch sprach. Das hinderte diese Gesellschaft aber nicht im geringsten, für ihren slowenisch-nationalen Kandidaten Herrn Johann Sverjanec unter den deutschen Eisenbahnhern zu agitieren und eigene deutsche Flugblätter herauszugeben, obwohl Sverjanec von den Slowenisch-nationalen als Wahlkandidat aufgestellt wurde. Einige dieser Flugblätter haben unser Genossen — der Musilant ist — heran und wollte ihn partout für die nationale Musilapelle gewinnen, weil diese sonst am 11. August nicht in Divača auftreten könnte. Der betreffende Genosse ist aber überzeugter Sozialist und bedeutete dem nationalen Genossen, daß er seine Überzeugung nicht wechseln wolle wie ein Hemd. Man weiß fast nicht, was bei den Nationalen größer ist, ihre Freiheit oder ihre Naivität.

Wir glauben es den Nationalen gern, daß sie eine Musil nötig haben, nachdem ihre Vertreter die Eisenbahner so schändlich verraten haben. Vielleicht vergessen die nationalen Eisenbahner auf diesen Verrat, wenn ihnen „Hoj Slovani“ vorgespielt wird.

Der Stern des Sverjanec und seiner gelben Organisation sinkt immer mehr. Die Abstimmung über den 17 Millionenantrag versetzte auch dieser Organisation einen schweren Schlag.

Vor kurzem berief Sverjanec in der Nähe des Staatsbahnhofes, im Gasthaus Economo, eine Eisenbahnerversammlung ein. Es kam aber niemand. „Edinost“ schrieb den nächsten Tag, daß die Versammlung wegen des Richterscheinens des Referenten nicht stattfinden sollte und beschwore die Eisenbahner, sie mögen sich an der nächsten Versammlung sehr zahlreich beteiligen. Und wirklich kamen den darauffolgenden Tag ganze wohlgezählte 12 Eisenbahner zur Versammlung. Dies waren aber alle Oppositionelle aus dem eigenen Lager. Doktor

Nibar, der bei jedem Schmarren in Triest „zufällig“ anwesend ist, kam aber auch diesmal nicht. Die Erwähnten interpellierten deshalb Sverjanec wegen der 17 Millionen, was dem Mann sehr unangenehm war. Im Schweine seines Angesichts versuchte er die nationale Mehrheit zu rechtfertigen und sagte, daß deren Abgeordneten nicht immer für Eisenbahnerforderungen stimmen könnten, weil sie auch von anderen Wählern gewählt wurden. Er bezeichnete den Antrag des Genossen Tomisl als Demagogie. Aber alles umsonst! Auch die „Nationalen“ ließen sich hiervon nicht überzeugen. Dies gab dem „großen“ Führer keine Ruhe mehr und er suchte Trost im Alkohol.

Am 30. Juli hatte Sverjanec seinen Tag. Er kam um 11 Uhr vormittags in Begleitung seines Adjutanten Bildmar in die Baracke „beim Franz“ auf der Station, wo er bis 7 Uhr abends verblieb. Zu dieser Stunde aber wurde er hinausgeworfen. Er zahlte Getränke denen, die sich dieser Gnade würdig erwiesen, und provozierte jeden herein kommenden, dem man nicht schon von außen den Nationalen ansah. Abends aber, als er schon eine ziemliche Menge Alkohol unter dem Daumen hatte, berührte er sich daran, daß sich jeder „Baraba“ eines solchen Benehmens gewöhnt hätte. Ruhige Leute, die auf ein Glas Wein in die Baracke kamen, beschimpfte er so, daß sich die Arbeiter über sein Benehmen wunderten. Sverjanec schrie: „Die Sozialisten müssen hinaus. Wer ein Sozialist ist, der meldet sich. Die Sozialisten müssen auch aus der Station entfernt werden!“ Und in dieser Weise erzürzte er immer ärger. An einem Tische saßen vier Genossen, die Sverjanec auch anstänker. Schließlich packte er einen Genossen Cesnik beim Arm und wollte ihn hinauswerfen. Genosse Cesnik wehrte sich und erwischte Herrn „Johann“ beim Genick. Bei dieser Palgerei wurde ein Tisch umgeworfen. Es kam sogar Talić, der diesmal vernünftiger war als Sverjanec, um Ruhe zu stiften. Diese Vorgänge verhördete auch der Magazinsbeamte Broš durch Fenster. Schließlich wurde Sverjanec samt seinen Adjutanten ins Freie befördert. Am nächsten Tage sprachen alle in der Station vom Standort des Sverjanec. Die Nationalen schauten sich seiner Heldenart an, und dies um so mehr, als Sverjanec im trüben Zustand auch über Slowenen schimpfte.

Sofortiges Vorgehen ist entschieden zu verurteilen, und die Südbahnverwaltung tätigt gut darin, daß sie diesen Mann an einen Ort versetzen würde, wo er mit fultvierten Leuten nicht in Verührung käme. Wenn ein Arbeiter die Arbeit verlassen und in Gaishäusern solche Exzepte inszenieren würde, so wäre ihm die Entlassung sicher.

Wir sagen aber: Wie der Vorsitzende, so auch die Organisation. Einer ist des anderen würdig!

Laibach. Im Magazin Laibach (Südbahn) ist ein Oberrevident Brstovsek, welcher sich hier und da auch als Magazinschef bezeichnet. Wer diesen Menschen an diese Stelle hingibt, wissen die Götter. Sein Benehmen und sein Umgang mit dem Personal sind derartig, daß das Personal glaubt, daß in dem oberen Süßland dieses Menschen etwas nicht in der Ordnung ist. Das Personal hat mit diesem Herrn das größte Mitteil, da man sprichwörtlich mit Kindern und solchen Herren die größte Geduld haben muß. Weil sich aber dieser Herr in Sachen einmengte, die ihn gar nichts angehen, wollen wir ihn ein bißchen anmageln.

Am 31. August sagte Brstovsek zum Genossen Kopitar: „Sie sind vom 2. September an vom hierortigen Dienst entbunden“, trotzdem daß Genosse Kopitar von der Stationsleitung keinen Auftrag erhielt, daß der selbe in seine neue Domizilstation St. Peter i. P. abgehen müsse, da er ohnedies an die Direktion ein Gefuch um entsprechenden Aufschub gerichtet hatte, da seine Frau im Wochenbett liegt. Vor kurzem äußerte sich Herr Brstovsek vor mehreren Magazinsmeistern: „Den Kopitar muß ich wegbringen, wenn ich selber darüber stolpern!“ Wir sagen hier offen, daß dies Herrn Brstovsek ganz leicht passieren könnte; wenn wir aus der Reserve treten würden, hätte er schon längst seinen wohlverdienten blauen Bogen bekommen.

Knittelfeld. (Aus der Werkstatt der f. f. Staatsbahnen.) Wir müssen, insoweit sich die Verhältnisse in der Werkstatt Knittelfeld nicht zugunsten des Personals ändern, mit der Schilderung der Wirtschaft in dieser Werkstatt fortfahren. Die Lokomotive 3440 war in der Hauptreparatur in der Werkstatt Knittelfeld und hätte am 19. v. M. zur Probefahrt die Werkstatt verlassen sollen. Leider bemerkte man, daß eine falsche Garnitur Räder eingebunden war; die Maschine mußte wieder zurück in die Werkstatt, mußte wieder ausgebunden, es mußten sämtliche Lager ausgedreht und ausgegossen und eine andere Garnitur eingebunden werden. Also eine kolossale Arbeits- und Materialverschwendung. Der Parteidirektor war nämlich auf Urlaub und der Werkmeister Herr Otto Schöberl, der „ganz Gejachte“, der die Räder anschreiben mußte, hat leider die falschen erwählt, weil er die Achsenreihe nicht gekannt hat. Also, Herr Werkmeister, fahren Sie die Bediensteten nicht immer gleich so grob an. Sie hatten keine Suppe verdient. Was hätten denn Sie in einem Privatdienst bekommen? Den Jetzel mit einer höflichen Empfehlung an die Verpflegungsanstalt. Wenn auch ein Verwandter des Herrn Schöberl Doktor bei der f. f. Staatsbahn ist, so daß er kolossale Protection hat, behalt kann er von den Arbeitern noch immer lernen, denn er ist noch zu jung, um seine Grobheiten überall ausüben zu können. Sollte nicht bald eine Änderung durch die Direktion erfolgen, sind wir gezwungen, zur Selbsthilfe zu greifen.

Gilli. Auf der Strecke Gilli-Unter-Drauburg zirkulierte im heurigen Frühjahr ein Amtsblatt, wonin festgesetzt ward, daß die Stationsarbeiter eine Arbeitsordnung erhalten, wonach die Stationsarbeiter per Tag 10 Stunden und die beim Oberbau Beschäftigten nur 9½ Stunden arbeiten dürfen. Gleichzeitig wurde bekanntgegeben, daß eventuelle Überstunden jederzeit separat entlohnt werden. So stand es im Amtsblatt. In Wirklichkeit ist trotz dieses Zirkulars alles beim alten geblieben. Es wird heute immer noch von 10 Uhr morgens bis manchmal 9 Uhr abends gearbeitet, oft sogar ohne ordentliche Mittagspause und ohne daß die Überstunden separat entloht werden. Die Arbeiter werden direkt gezwungen, die Feld- und Gartenarbeiten dem Herrn Stationschef unentgeltlich zu besorgen. Wenn sich ein Stations- oder Oberbauer über diese nicht bezahlten und ungehörigen Beschäftigungen beschwert, so bekommt er zur Antwort: „Wer diese Arbeiten, die ihm angeschafft werden, nicht macht, der kann gehen.“

Die f. f. Staatsbahndirektion in Villach wird gebeten, die Herren Stationschefs zu belehren, daß Stationsarbeiter nicht zu privaten Arbeiten verwendet werden dürfen.

Salzburg. (Eine mysteriöse Geschichte.) Eine mysteriöse Geschichte, die dringend einer Aufklärung bedarf, wird von der „Salzburger Wacht“ mitgeteilt. Es handelt sich um eine gewisse Johanna Gmeindl, ein heute 24jähriges Mädchen, das vor sechs Jahren nach Amerika ausgewandert ist, in New York in Stellung war und jetzt wieder zu ihrer Mutter und Großmutter, die beide in Margan wohnen, zurückgekehrt ist. Am 10. August nachts kam das Mädchen in Salzburg an, und zwar in einem Zustand, der darauf schließen läßt, daß es das Opfer von Verbrennen geworden ist. Das Mädchen war außerstande, anzugeben, woher es komme und wohin es wolle. Keine Fahrkarte, kein Dokument, nichts hatte sie bei sich. Ihre Rede war nur ein englisches oder deutsches „Ja“. Man übergab das Mädchen

der Bahnhoftmission und diese veranlaßte, daß die Aerzte Dr. v. Hüber und Pöhl das Mädchen untersuchten. Die Aerzte gaben ihr Gutachten dahin ab, daß die Johanna Gmachl Verbrechern in die Hände gefallen sei, die sie betäubt hatten. Das Mädchen hatte, wie aus Briefen an seine Mutter hervorgeht, 300 Dollar erpart. Sie brachte nicht nur kein Geld nach Hause, auch keinen Koffer, keine Dokumente, sie hatte keine Hörgehänge, auch das Medallion, ein Andenken ihres Vaters, fehlt. Daß ihr Gewalt angetan wurde, beweist ihr körperlicher Zustand und ihre blutbefleckte Jacke. Wo und wann an der Gmachl das Verbrechen begangen worden, wer weiß etwas davon? Wir nahmen von dem mysteriösen Vorfall über Wunsch der unglücklichen Eltern des Mädchens Notiz und ersuchen jedermann, der irgendwie Angaben machen könnte, die zur Aufhellung des Falles führen könnten, dies in der Redaktion der "Salzburger Wacht" zu tun.

**Pragerhof.** (Die hiesigen Berichte für den "Deutschen Eisenbahner".) Es ist nun schon einige Wochen her, seitdem sich der hiesige Korrespondent des "Deutschen Eisenbahner" zwei giftgeschwollene Artikel über die Vertrauensmänner der hiesigen sozialdemokratischen Eisenbahner leistete. Wir ließen dieses Gesetz ungeachtet. Leute, die die Tätigkeit eines Vertrauensmannes der Arbeiter verböhnen, die mit Erklärungen operieren, die abgeprägte Unterschriften tragen, die bei einer Stützung unserer Ortsgruppe Lügen von deren angeblichem Verfall in die Welt seien und die sich in widerlicher Lobhudelei über den Vorstand Schneider ergehen, verdienen keine Beachtung. Wir taten recht mit der Ignorierung dieses Geschimpfes. Den hiesigen Bediensteten ist der wahre Sachverhalt dieser Angelegenheit genügend bekannt, und wir haben es nicht notwendig, uns gegen Anwürfe derartiger Elemente zu verteidigen. Nun scheint man darüber auch schon zum Bewußtsein gesommen zu sein, daß eine derartige Kampfweise keineswegs besonders ehrenhaft ist. Es deuten wenigstens Anzeichen darauf hin, daß man sich derartiger Verlogenheiten, die man im "Deutschen Eisenbahner" zur Schau stellt, zu schämen beginnt. Das wäre der erste Schritt zur Verbesserung, und wir wünschen den Reichsbündlern eine recht gründliche Einlehr. Not tut eine solche denselben!

## Versammlungsberichte.

**Schredenstein.** (Wohnungsreform und Zins-Gebiermoral.) Der anfänglich auf die größeren Städte beschränkte Mangel an Kleinwohnungen hat sich infolge der auf die industrielle Entwicklung folgenden Konzentration größerer Menschenmassen in den Produktionsgebieten und Verkehrscentren sowie bei dem gleichen Schritte nebenher schreitenden Bodenwucher, im Laufe der Jahre nicht nur auf die Provinzstädte und deren nächste Umgebung erstreckt, sondern er hat sich nachgerade zu einem wahren Wohnungselend herausgebildet. Häuserverkaufsspekulation und eine ungerechte Hauszinssteuer haben dabei in ausgiebigstem Maße mitgewirkt. Staat und Gemeinden, beherrscht von Agrariern, Groß- und Spießbürgertum, haben ihre Pflicht, durch eine rationelle Wohnungsreform dieser furchtbaren Ereignung zu steuern, großlich vernachlässigt. Was Wunder, daß unter solchen Verhältnissen die organisierte Arbeiterschaft, als in erster Linie leidender Faktor, mit Hilfe ihrer parlamentarischen Vertreter auch auf diesem Gebiete die Initiative ergreift und die herrschenden Mächte zu Reformen drängt. Das f. f. Eisenbahnministerium sah sich auch bemüht, dem Wuncke der Bediensteten Rechnung zu tragen, laufte Grund an und vergab den Bau im öffentlichen Wege. Das allein schon genügte, die Wohnungsnot im genannten Orte zu beseitigen. Wie nun ist das zugegangen, wird der Ueingeinehe beim Bejen dieses Gesetzes fragen. Nur gemach, das Kunststück brachten die dortigen Hausbesitzervereine einfach mit einem Stich Papier zu stande, das sie in Form einer Eingabe an das f. f. Eisenbahnministerium sendeten, auf welchem zwar nicht ein Projekt zur Lösung der Wohnungslösamität entworfen, dafür aber jeder Wohnungsmangel in Schredenstein und Krammel schlechtherg abgeleugnet worden war. Sie forderten vom f. f. Eisenbahnministerium in ihrer Eingabe nichts weniger, als daß dasselbe den Bau von Bedienstetenhäusern in Schredenstein überlassen soll und begründeten dies auch damit, daß viele deutsche Bedienstete mit deren Errichtung nicht einverstanden seien.

Deshalb fand auch fürtlich in Fischer's Restaurant in Krammel eine Versammlung der Eisenbahner statt, die einen sehr zahlreichen Besuch aufwies und in der an die Adresse des omniösen Hausbesitzervereines eine gesetzte Antwort auf dessen Eingabe gegeben wurde. Die Versammlung wurde vom Genossen Paul eröffnet. Er teilte gleich vorweg mit, daß keine Vertreter des Hausbesitzervereines und der Gemeindevertretung erschienen waren, trotzdem beide Körperschaften briefliche Einladungen erhalten hatten. Das Präsidium bildeten die Genossen Bauer und Venesch. Als Referent war Reichsratsabgeordneter Genosse Rieger erschienen.

Genosse Rieger leitete seine Ausführungen mit einer Schilderung des bekannten Schwundels ein, den der Nationalverband im Parlament an den Eisenbahnen in der Frage der Aufbesserung der Gehälter berübt hat. Dann wendete er sich der Wohnungsfrage zu. Außer dem Staate sei es Pflicht der Gemeinden, Schritte gegen das Wohnungselend zu unternehmen. Diese Pflicht sei aber bis jetzt noch immer großlich verletzt worden. Er verweise nur auf Wien, wo tausende Familien im kommenden Winter ohne Obdach sein werden. Aber auch in der Provinz sei die Wohnungsnot an der Tagesordnung, besonders in Deutschböhmen. Um so wunderlicher sei es, daß es die Hausbesitzer von Krammel-Obersedlitz zuwege gebracht haben, gerade für diese beiden Orte das Wohnungselend einfach frech abzuleugnen. Wenn es in dieser Eingabe heißt, es werde von den Eisenbahnen lediglich aus parteipolitischen Gründen der Bau von Personalhäusern verlangt, so falle dieser Vorwurf auf die Einzender selbst zurück, denn diese selbst treiben Parteipolitik, wenn sie deren Bau verhindern wollen nur aus dem Grunde, damit die Wähler auch als Mieter dem Nationalismus botmäßig werden. Hätte den Wählern von Krammel-Obersedlitz nicht die Kündigung vor Augen geschwebt, so hätten sie frei nach ihrer Überzeugung sozialdemokratisch wählen dürfen und an Stelle des belauerten Lehrers und Agrariers Lipka säße heute immer noch Genosse Deutel als Anwalt der Arbeiterinteressen im Parlament. Genosse Rieger schilderte die Heldentat der Krammel-Obersedlitzer Hausbesitzer, beziehungsweise des Vereinsvorstandes, in sarkastischer Weise und am Schlusse seiner teils heftigen Anklage erischafte Beifall.

Genosse Veutel, der, mit Bravorufen begrüßt, hierauf das Wort ergriff, befaßte sich im besonderen mit den Wohnungsverhältnissen in Aussig und Umgebung. Im Jahre 1908 habe sich in Oesterreich ein Verein für Wohnungsreform gebildet, dessen Obmann Professor Rauchberg aus Prag in Aussig damals eine Versammlung abgehalten habe. Zu ihr sei es erwiesen worden, daß in Aussig 8500 Familien, das sind 14.000 Personen, nur je eine Wohnung und 3364 Familien, das sind 16.000 Personen, nur je eine zweiräumige Wohnung innehaben. 67 Prozent der Bevölkerung wohnen in kleinen und gesundheitsgefährlichen Wohnungen und nur 33 Prozent seien besser daran. In Krammel sei es keineswegs anders; hier wie in Aussig sei das Arbeiterunterwenen an der Tagesordnung. Die Wohnungen entsprechen nicht einmal den Vorschriften über die Größe der Gefängniszellen und Kasernenstuben. Auch in Krammel-Obersedlitz sei die Wohnungsnot evident, das bewiesen die häufigen Ausmietungen und deshalb müsse gegen

die Eingabe des Hausbesitzervereines lebhaft protestiert werden. Die Ausführungen des Redners wurden mit lebhaftem Beifall quittiert.

Die schon oft an den Tag gelegte Brutalität der Herren Hausbesitzer bot dem nächsten Redner, Genossen Paul, das Material. Er verwies auf die Wahlseiten und die damals geprägten Praktiken. Der Versammlung bemächtigte sich lebhaft Erregung, als unser Genosse den Fall Ampler erwähnte. Dieser Mann, der an Schlachtfeld der Arbeit zum Krüppel gemacht worden ist und der wegen seiner sozialistischen Betätigungen viele Feinde hatte, sei in der größten Not gefündigt worden. Wenn nicht seine Parteigenossen für einen Unterschlupf gesorgt hätten, so hätte er die Brutalität der Hausherren, die ja auch mit schwarzen Lüften operieren, voll zu spüren bekommen. Wie lächerlich es sei, die Wohnungsnot zu leugnen, beweise folgender Satz: Ein Genosse baut jetzt ein Haus, das für 16 Haushalte berechnet ist. Bis jetzt sind bereits 90 Angebote eingelaufen. Genosse Paul sprach ebenfalls unter viel Beifall.

Da es in der Eingabe des Hausbesitzervereines auch hieß, daß die deutschen Eisenbahner (gemeint waren die Reichsbündler) der Errichtung von Personalwohnungen mit "Mißbehagen" entgegenseien, meldete sich auch ein Herr Gallé zum Wort, um zu erklären, daß die Organisation, der er angehören, nichts gegen die Errichtung einzuwenden habe. Auch sei ihm von einem solchen Beschuß nichts bewußt und er wisse auch nicht, wie die Vorstände der Hausbesitzervereine dazukamen, die deutschen Bediensteten in der Eingabe anzuführen. Dasselbe erklärte auch Herr Habich im Namen des Reichsbundes. Genosse Rieger antwortete darauf treffend, daß es sich die Völkischen dann selbst schuldig sind, ihre Ehre zu verteidigen, indem sie gegen die Behauptung in der Eingabe protestieren sollten. Herr Habich stellte auch an Genosse Rieger als Abgeordneten die Anfrage, warum die sozialdemokratischen Abgeordneten im Dezember 1911 auch für die Resolution gestimmt haben, wenn Resolutionen von der Regierung nicht beachtet werden müssen. Den vom Abgeordneten Genosse Rieger hierüber gegebenen Aufklärungen stimmte Herr Habich zu und gab sich damit zufrieden. Der in der Versammlung ebenfalls anwesende Sekretär der Eisenbahnerorganisation, Genosse Grüninger, aus Bodenbach, ergriff hierauf das Wort und setzte den anwesenden Reichsbündlern den Gang der letzten Aktion auseinander, wobei er insbesondere darauf verwies, daß sich die Unaufrichtigkeit der bürgerlichen Abgeordneten zu den Forderungen der Eisenbahner schon dadurch erwies, daß sie, die doch die Mehrheit des Parlaments bilden und es daher in der Hand hatten, ihre Anträge, welche bekanntlich gegenüber dem 60 Millionen-Antrag der Sozialdemokraten 62 und 65 Millionen forderten, im Stich ließen und die sozialdemokratischen Abgeordneten bewogen, sich doch mit ihnen auf einen gemeinsamen Antrag, der weniger erforderte, zu einigen. Daß die bürgerlichen Abgeordneten nun gegen den 17 Millionen-Antrag stimmten, der ordneten nun gegen den 17 Millionen-Antrag stimmten, der rücksichtigen Teil der 38 Millionen-Resolution forderte, für welche sie im Herbst gestimmt haben, zeigt doch klar und deutlich genug, daß das schon damals ihr ernster Wille war. Bemerkenswert ist ein Zwischenruf, der während dieser Rede fiel. Als Grüninger darauf verwies, daß sich die Arbeiter in keinem Fall auf das Bürgeramt verlassen können, rief ein Völkischer: "Das wissen wir schon!" Über daraus die Konsequenzen zu ziehen, haben sie bisher nicht versanden. Ihr enges Verhältnis zum Bürgeramt ist es auch, daß letzteres ihren Namen missbraucht zum Schutz seiner Interessen, wie es schon in hunderten von Fällen, so auch diesmal wieder in dem Widerspruch der Eingabe der Hausbesitzervereinsvorstände und ihrer eigenen Erklärung zum Ausdruck kam. Genosse Grüninger forderte die Reichsbündler auf, wenn sie eine Auseinandersetzung in derartigen Dingen, wie sie sich jetzt ereignet haben, mit uns haben wollen, so veranstalten sie dieselbe. Wir sind jederzeit bereit, zu kommen, weil dies nur zur Klärung des ihnen von bürgerlicher Seite beigebrachten Vorurteils beitragen kann. (Allseitiger Beifall.)

Die Versammlung beschloß folgende Resolution, die auch mit den Stimmen der anwesenden deutschvölkischen Arbeiter angenommen wurde:

Die Eisenbahndiensteten von Krammel-Obersedlitz und Schredenstein, ohne Unterschied der Rasse und politischen Parteipräferenz, protestieren in der schärfsten Weise gegen die gehässigen Machinationen der Vorstände der hiesigen Hausbesitzervereine, welche sich gegen die vom f. f. Eisenbahnministerium beabsichtigte Erbauung von Bedienstetenhäusern richten.

Sie stellen fest, daß die Eingaben der Vorstände der Hausbesitzervereine an das f. f. Eisenbahnministerium den Tatsachen nicht entsprechen, sondern lediglich Profitinteressen und politischer Parteipolitik entspringen.

Die Eisenbahndiensteten von Krammel-Obersedlitz fordern nach wie vor vom f. f. Eisenbahnministerium die Errichtung von Personalhäusern beziehungsweise die Weiterführung der bereits in dieser Richtung begonnenen Aktion. Sie fordern aber auch von den hiesigen Gemeindevertretungen, den naturgemäß die Pflicht obliegt, aus eigener Initiative auf dem Gebiet der Wohnungsreform handeln zu wollen, daß sie die Bestrebungen der Eisenbahner unterstützen.

Hoffen wir, daß die Versammlung den übermütigen Vorstandsmitgliedern der Hausbesitzervereine gezeigt hat, daß die Arbeiterschaft sich nicht so ohne weiteres eines Vorteiles begibt, den das Gesetz und der Wille des Eisenbahnministeriums aufweist. Die Krammel-Affäre hat insofern eine allgemeine Bedeutung, als es die Errichtung von Personalhäusern in Schredenstein ermöglichen würde, daß die von den Eisenbahnen geräumten Privatwohnungen anderen Mietern, die Wohnungen selbst für teures Geld nicht finden können, offen stehen würden.

**Straßwalchen.** Am 11. August fand in Neumarkt bei Salzburg im Wöllingers Gasthaus eine freie Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Genosse Hosnedl als Referent erschien. Die Versammlung war sehr gut besucht und es wurde dem vorzülichen Referat die größte Aufmerksamkeit gewidmet.

**Mährisch-Schönberg.** Am 1. September fand hier eine öffentliche Versammlung statt, in welcher Genosse Moutka aus Brunn über "Die Gehaltfrage und die neue Arbeitsordnung" referierte.

## Aus den Organisationen.

**Stadtlan.** (Gründung einer Sektion des Lokomotiv- und Heizhauspersonals der Ortsgruppe Stadtlan. Am 7. August fand in Stadtlan eine sehr gut besuchte Versammlung des Lokomotivpersonals statt, in welcher die Konstituierung einer Sektion der Ortsgruppe Stadtlan erfolgte. Die Konstituierung erfolgte in voller Einmütigkeit, und es ist zu erwarten, daß die in der Versammlung befindete Einigkeit und die Begeisterung beihalb Mitarbeit und Festhalten in der Organisation auch langlebig anhält.

In der Versammlung wurde auch eine Deputation gewählt, welche die Aufgabe hat, wegen der Regelung der Fahrbewilligungsfrage im Lokalverkehr bei der Direktion und beim Eisenbahnministerium vorzusprechen. Die Zentrale und die Leitung des Lokomotivführervereines wurde ersucht, dieser Angelegenheit die nötige Unterstützung angedeihen zu lassen.

In die Sektionsleitung wurden gewählt: Josef Bican, Lokomotivführer, Sektionsleiter, Kauerschik, Seizer, Stell-

vertreter; Drechsler, Lokomotivführer, Schriftführer, Weißer, Lokomotivführer, Stellvertreter; Paulek, Schlosser, Kassier; Bauer, Roller und Schmieder, Lokomotivführer, Schainar, Spielvogel, Hainer und Romh, Heizer und Alois Steinidl, Maschinenarbeiter, Ausschusmitglieder.

**Innsbruck, Ortsgruppe I.** Wir bringen hiermit nochmals zur allgemeinen Kenntnisnahme, daß über Beschuß des Ausschusses in der Zukunft die Bestimmungen des Statuts, § 9, Punkt 1, streng gehandhabt werden, denn nach nur denjenigen Mitgliedern Auskünfte erteilt, bezüglichweise Eingaben zu gemacht werden, die mit dem Mitgliedsbuch (Karte) erscheinen und nicht mehr als drei Monate mit den Beiträgen im Rückstand sind. Nicht mitgliedern wird in Zukunft absolut keiner Auskunft erteilt.

**Karlbad.** Die Mitglieder der Ortsgruppe werden erachtet, sämtliche Monatsversammlungen und Veranstaltungen stets pünktlich und zahlreich zu besuchen. Jene Mitglieder, die sich mit ihren Monatsbeiträgen im Rückstand befinden, werden aufgefordert, ehestens nachzuzahlen. Ausgeliehene Bibliotheksbücher sind wegen Revision der Bibliothek zurückzustellen.

**Deutsch-Wagram.** Bei der am 24. August abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Franz Deuhner, Obmann; Nikolaus Steiger, Kassier; Tille, Schriftführer; Baumauer, Bibliothekar; Schnabl und Kubeka, Revisoren; Steiner, Baumgart und Daibl, Subklassiere. Zuschriften sind an Franz Deuhner, Hagergasse Nr. 436 in Deutsch-Wagram zu adressieren.

**Neudau.** Bei der am 4. August abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Josef Franz, Bahnhofstellenleiter; Johann Kraus, Stellvertreter; Karl Pöpperl, Kassier; Karl Franz, Schriftführer; Josef Killian, Subklassier; Josef Stiefl und Johann Eisemann, Revisoren; Johann Lengfeld, Felix Mödl, Wenzel Schösser und Richard Hönl, Ausschusmitglieder.

**Troppau.** Bei der am 27. August abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Johann Birsal, Obmann, Eduard Kante, Stellvertreter; Heinrich Kirschle, Hauptkassier; Anton Cernin, Subklassier; Franz Čech, Johann Krahl, Revisoren; Emil Adamec, Karl Melcher, Ferdinand Wainer und Ludwig Peltz, Ausschusse. Alle Zuschriften sind an Johann Birsal, Vogengasse 26 in Troppau zu senden.

## Fachtechnische Rundschau.

(So weit es die Raumverhältnisse gestatten, werden wir an dieser Stelle von Zeit zu Zeit durch bewährte Mitarbeiter Fachtechnische Fragen einer Befreiung unterziehen.)

**Zur Elektrifizierung der Bahnen** entnimmt das "Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnenblatt" den Berichten des Staats-eisenbahnrates, daß laut Mitteilung des Vertreters des f. f. Eisenbahnaministeriums nunmehr der erste Schritt zur Umsetzung der Studien in die Praxis unmittelbar bevorsteht, indem das Eisenbahnaministerium über die Elektrifizierung der Strecke Attlinga-Stainach sich bereits mit einer Privatunternehmung in Verhandlung befindet und begründet Aussicht vorhanden ist, daß im Herbst dieses Jahres mit den Vorbereitungen für die Beschaffung der erforderlichen elektrischen Lokomotiven und der Streckenausrüstung begonnen werden können. In dieser Strecke wurde auch die politische Begleichung des Projekts der Leitungsanlage mit befriedigendem Erfolg durchgeführt und die Rentabilitätsberechnung abgeschlossen. Diese hat vor allem infolge des vier erzielten vorzülichen Strompreises und der durch das Entgegenkommen der Landesvertretung von Oberösterreich ermöglichten Finanzierungsmodalitäten mit einem, die Einführung des elektrischen Betriebes auch laufmäusisch rechtfertigenden Ergebnisse abgeschlossen.

Auch die Detailberechnungen für die elektrische Traktion auf der Albergstrecke (Landes-Budenz) stehen unmittelbar vor ihrem Abschluß. Zur Sicherung der erforderlichen elektrischen Energie sind einerseits Verhandlungen mit Privatunternehmungen eingeleitet, andererseits Konzessionen für Wasserkraftanlagen durch die Staats-eisenbahnverwaltung teils erworben worden, teils im wasserrechtlichen Verfahren begriffen.

Die insbesondere von den beteiligten Kurstädten angestrebte Elektrifizierung der Bozen-Meraner Bahn und der Binschgaubahn wird hauptsächlich von der Haltung der Städte Bozen und Meran als Eigentümerinnen der Eisenwerke abhängen, da nur bei entsprechenden, die Rentabilität des elektrischen Betriebes sichernden Strompreisen diesem Projekt nähergetreten werden kann.

Die mit dem Land Karain vertragsmäßig vereinbarte Gemeinschaftsaktion zur Sicherung und Verwertung der im Lande vorhandenen Wasserkräfte für öffentliche Zwecke könnte bei Erzielung eines billigen Strompreises zur Elektrifizierung einer dort gelegenen Staatsbahnstrecke führen.

Die Elektrifizierung der Strecke Triest-Opicina wurde zurstellt, nachdem die in erster Linie angestrebte Sicherung der Rauchplage durch Einführung der Kohlefeuer erreicht wird und die Berechnung ein ungünstiges Resultat hinsichtlich der Rentabilität ergeben hat.

In Dalmatien ist durch Abschluß eines günstigen Stromlieferungsvertrages die Möglichkeit gegeben, die Rentabilität des elektrischen Betriebes auf den bestehenden und projektierten dalmatinischen Eisenbahnen zu sichern.

Die Untersuchungen über die Wirtschaftlichkeit der Einführung des elektrischen Betriebes auf der Pinggau-Völkerbahn (Zell am See-Krimml) und auf einigen oberösterreichischen Lokalbahnen haben bisher kein befriedigendes Ergebnis gehabt, jedoch sollen dieselben hinsichtlich der letzteren noch unter Berücksichtigung einer Privatfirma als Stromlieferant weiter geführt werden.

Eine neue Sicherheitseinrichtung für Eisenbahnen. Unter den Mitteln, Verstärkungen in der Beleuchtung von Gefahrensignalen oder das unbewußte Überfahren eines Haltesignals zu verhindern, gelten Wiederholungssignale auf den Lokomotiven als die wirksamsten. In Belgien sind Versuche mit einer von Vital César angegebenen Signaleinrichtung gemacht worden. Der steuernde Teil ist ein in entsprechender Entfernung von dem Streckensignal ins Gleis eingebautes Streckenstromschließer, der durch Schalter und Stromleitung mit dem Arm des Streckensignals verbunden ist; der zeigende Teil befindet sich auf der Lokomotive und besteht aus dem Wiederholer, einer Warnungssirene und Nebenapparaten, welche den Lokomotivführer unter Umständen zum Eingreifen nötigen. Die Signaleinrichtung befindet sich in einem unmittelbar dem Stand des Führers gegenüber angebrachten Blechfächchen unter Glas, und ahmt ein einarmiges Streckensignal nach. Die für Aufstand oder Dampfbetrieb eingerichtete Warnungssirene hat jede Zeichenänderung durch ihr vorübergehendes oder andauerndes Funktionieren zu verstärken. Während der glatten Fahrt außerhalb der Wirkungsbhäre eines Hauptsignals der Strecke steht der Arm des Wiederholers in einem Winkel von 45 Grad schräg nach außenwärts, zeigt also freie Fahrt an, und die Warnungssirene schweigt. Sobald jedoch der Zug über einen mit dem nächsten Streckensignal verbundenen Streckenstromschließer fährt, erfolgt auf der Lokomotive die Betätigung der Signaleinrichtung, wobei diese die Zeichenzeichnet, welche das Streckensignal einnimmt, dem sich der Zug nähert. Ist das Streckensignal auf freie Fahrt gestellt,

dann fällt der Arm des Wiederholers in die wagrechte Lage (Halt), lehrt jedoch unverzüglich wieder in die Stellung für freie Fahrt zurück, ein kurzer Pfiff der Warnungspfeife erhort, der Führer, welcher hierdurch Kenntnis erhält, daß er sich einem Strohensignal, welches freie Fahrt gestattet, nähert, braucht keinen Eingriff an der Signaleinrichtung der Lokomotive vorzunehmen. Steht jedoch das Strohensignal auf Halt, dann fällt der Arm des Wiederholers in die wagrechte Stellung, in der er dann verbleibt, während andauernd die Warnungspfeife ertönt. Durch ziehen eines lebernen Schiebers kann der Führer den Wiederholer und die Pfeife wieder in die Ruhelage bringen. Wenn das Signal auf Vorsicht gestellt ist, dann nimmt der Arm des Wiederholers dauernd die Mittellage zwischen Frei und Halt ein, und die Warnungspfeife ertönt ununterbrochen. Auch dieser Zustand dauert so lange, bis ihn der Führer durch Niederdrücken eines besonderen Tastknopfes mechanisch abstellt. Das Signal Vorsicht hat den besonderen Zweck, an Bahnhöfen oder Abzweigungen anzugeben, wenn die Weichen mit verminderter Geschwindigkeit befahren werden sollen. Die ganze Art der elektrischen Anlage gewährleistet die Unschädlichmachung jedes Betriebsfehlers. Dass immerhin gewisse, den elektrischen Signaleinrichtungen überhaupt anhaftende Mängel bleiben, liegt in der Natur der Sache.

## Verschiedenes.

### Juristentag in Wien.

Das räuspert sich und speicht Paraphänen  
In Reden, Gegenreden, Kommentaren ein...  
Man ist gewissermaßen unter sich allein —

Der Redner spricht. Die andern Herren schlafen.

Das düftet sich wohlzuführen, trost von Würden. —

Hier wird das Leben wissenschaftlich aufgesucht: —

Doch jeder Kerl, der eine schwere Last

Zu Hafen trägt, weiß mehr als sie von unsern Lebensbürden.

Das glaubt noch an juristische Gewalten.

Und zwängt es sich nicht in Begriffe ein,

Dann wird das Leben wohl nicht richtig sein...,

Das schwächt und alles bleibt beim Alten.

Der Schöffe ist ein Strohwisch, eine Puppe...

Was weiß der Landgerichtsdirektor mit der Atemnot

Von Streik und Hunger und von Dual und Tod? —

Er urteilt ab, das andre ist ihm schnuppe.

Und geht nach Hause und deckt sich durch verdammte

Hochhäufigkeit und Alten und Papier

Und Linte... Wozu sind die Professoren hier? —

Juristen? — Wissenschaftler?

M i c h t b e a m t e !

Kurt.

## Literatur.

Im Verlag der Druck- und Verlagsanstalt "Zukunft", Runge u. Komp., Reichenberg ist soeben erschienen: *Klassenkampf und Nation*. Von Dr. Anton Pannekoek. Inhalt: 1. Die Nation und ihre Wandlungen. 2. Die Nation und das Proletariat. 3. Die sozialistische Taktik. — Die Broschüre ist 56 Seiten stark und kostet 40 H. (40 Pf.). Sie ist zu beziehen durch die Parteikontore, durch alle Buchhandlungen sowie durch den Verlag selbst. Wiederverkäufer erhalten Rabatt.

Das soeben erschienene Septemberheft der sozialdemokratischen Monatsschrift "Der Kampf", hat folgenden Inhalt: 1. Erbmann (Köln): Der Internationale Eucharistische Kongress. Karl Nenner: Das Menschenbild der Gewesenen. Heinrich Laufenberg (Hamburg): Die Dogmatik des Kapitals. Juroj Demetrović (Agram): Die Entwicklung der südslawischen Frage. Valentino Pittoni (Triest): Die Spaltung der italienischen sozialistischen Partei. Hermann Wendel (Frankfurt a. M.): Glück und Ende des Jungtürkischen Komitees. Wilhelm Ellenbogen: Die Wiener Stadtbahnfrage. Josef Seliger (Teplik): Ein neues Organisationsstatut der Partei. Josef Uitpolde Stern: Ein Kampf ums Licht.

Nichtigstellung. Wir haben versehentlich den Preis der Broschüre: "Die österreichische automatische Vakuum-Güterzugsbremse in ihrem wahren Lichte" mit 30 H. angegeben und stellen richtig, daß die 80 Seiten starke Broschüre 8 Kr. 100 kostet. Zu beziehen ist dieselbe durch die Buchhandlung Ludwig Wutschel, Wien XII, Niederhofstraße 19.

## Eingesendet.

Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung!

### Südbahner! Gebet der Wahrheit die Ehre!

Wie euch bekannt ist, hat der Verwalter des Lebensmittelmagazins Marburg, Herr Theodor Bibus, mich gerichtlich belangt, weil ich mir erlaubte, am Südbahntag in Bozen die Zustände des Lebensmittelmagazins in Marburg zu kritisieren. Konsumenten! Ihr alle samt euren Familien müßt es am eigenen Leibe spüren und diese Kritik hat Herrn Bibus so aus dem Harnisch gebracht, daß er mich gerichtlich belangt hat. Nolens volens hat sich der gegen mich gerichtete Spruch umgedreht, indem das Bezirksgericht in Bozen die Alten der I. I. Staatsanwaltschaft in Marburg behufs Antragstellung gegen Theodor Bibus wegen Beitrages abgetreten hat.

Zur Beweisführung, daß meine Kritik mehr als gerichtigt war, habe ich dem I. I. Bezirksgericht Bozen genügend Material und Zeugen zur Verfügung gestellt, wovon Herr Bibus selbstverständlich Kenntnis hat. Um nun eine Gegenrede springen zu lassen, hat der sonst ziemlich ungängliche Herr Bibus am 24. Juli 1912, um 9 Uhr 14 Minuten vormittags bei den zu dieser Zeit anwesenden Gewesenen Kunden ein Liebeswerben in Form einer Ansprache an dieselben inszeniert.

Er sagte nämlich beiläufig, daß ein Herr in einer Zeitung über esende Zustände im heutigen Lebensmittelmagazin geschrieben habe und diese Angelegenheit gerichtliche Zustellung finden werde. Zu diesem Zweck ersuchte er alle Kunden des Lebensmittelmagazins in Marburg, welche mit der Ware und Bedienung zufrieden (1) sind, sich bei ihm oder Herrn Strahalm als Zeugen zu melden.

Da ich unmöglich alle jene, bei denen Unzufriedenheit über das Lebensmittelmagazin in Marburg herrscht, einzeln befragen kann, richte ich an alle Abnehmer des Lebensmittelmagazins das höfliche Ersuchen, die nachstehenden elf Fragepunkte mir ehestens, und zwar ohne jede Übertragung zu beantworten und mir eventuell Absatzbücher, in denen neben dem berechneten Betrag "gut", "folgt" oder "fehlt" geschrieben steht. Differenzen, Klemmationen oder sonstige Anstände vermerkt sind oder Auszüge aus denselben an meine unten angeführte Adresse zu senden. Ich werde selbstverständlich nach Gebrauch derselben franz retournieren:

1. Hatten Sie wann Gewichtsdifferenzen bei Bezug der Waren zu verzeichnen?

2. Wurde Ihnen das Bestellte immer richtig gesendet, zum Beispiel wenn Sie Mehl Nr. 0 bestellten, haben Sie

dieses oder ein minderes erhalten und wurde Ihnen dieses für 0-Mehl verrechnet?

3. Führten Sie oder hatten Sie wann Klagen über Schweinefett oder Rindfleßmalz?

4. Hatten Sie Klagen über andere Waren?

5. Wurde Ihnen öfters im Buche vermerkt: "fehlt", "folgt" oder "gut" und im ersten Falle doch verrechnet?

6. Wurde Ihnen wann im Buche bemerkt: "folgt" und haben Sie diesen Artikel erst nach optimaligem Verkosten erhalten?

7. Beziehen Sie periodisch Brot und wird Ihnen die Verpackung verrechnet, trotzdem es in Kisten lose kommt?

8. Beziehen Sie Butter periodisch oder nur zeitweise und haben Sie diese immer anständig erhalten?

9. Beziehen Sie Schinken oder Wurstwaren, wie war der Zustand bei Ankunft der Ware?

10. Wurde Ihnen der Monatsabzug immer genau verrechnet?

11. Haben Sie sonstige Klagen über das Lebensmittelmagazin in Marburg?

Ich danke jedem einzelnen, der meiner Bitte willfahrt, im vorhinein, und ich hoffte, mit diesem meinem Schritte allen Südbahnern bestens zu dienen, weil ich erwarte, daß diese Angelegenheit zur Verbesserung unserer wirtschaftlichen Lage führen wird und muß.

Hochachtungsvoll

Kasper Dollenz,  
Adjunkt der Südbahn (Kärntnerbahnhof).

## Mitteilungen der Zentrale.

Beratungskomiteesitzung vom 30. August 1912. Für die Hinterbliebenenunterstützung liegen 46 Ansuchen vor: 8 Fälle werden abgewiesen, für 43 Fälle werden 3400 Kr. bewilligt. — Für Unterstützung aus den Vereinsmitteln liegen 153 Ansuchen vor. 21 Fälle werden abgewiesen, für 132 Fälle werden 2966 Kr. bewilligt. — Der Rechtschutz wird für 95 Fälle bewilligt; 2 Fälle werden abgewiesen. — Erledigung des vorliegenden Einlaufes.

## Sprechsaal.

An die geehrten Ortsgruppenfunktionäre und Mitglieder unseres Vereines!

I.

Wir bringen allen Ortsgruppenfunktionären und Mitgliedern zur Kenntnis, daß wir von nun ab die Nachsendung des "Eisenbahner" an jene Mitglieder, die mit ihren Beiträgen länger als sechs Wochen im Rückstand sind, nicht mehr besorgen. Von Expedition zu Expedition müssen gegen 2000 Exemplare extra nachgesendet werden. Diese besondere Manipulation kostet durch die Saumseitigkeit der betreffenden Mitglieder, die sich ein Gewohnheitsrecht daraus gemacht haben, Tausende von Kronen. Es wird fünfzigfach solchen Mitgliedern nur das leste Exemplar, von wo ab die Zahlung wieder beginnt, nachgeschickt. Damit neue Mitglieder von einer Abrechnung zur anderen nicht auf ihr Fachblatt warten brauchen, empfiehlt es sich, daß die Aufnahmescheine der Neuauflagen sofort an uns eingefendet werden. Alle diesbezüglichen Aufnahmescheine erfuchen wir mit dem Namen der Ortsgruppe oder Zahlstelle zu bezeichnen. Um Störungen in der Zusendung zu vermeiden, bringen wir allen Mitgliedern zur Kenntnis, nach jeder Überstellung sofort die Adressänderung an uns bekanntzugeben. Bei Adressänderungen genügt die Mitteilung der Ortsgruppe, der Mitgliedsnummer, des Namens und der neuen Adresse. Bei Verjetungen oder Übertritten von einer zur anderen Ortsgruppe oder Zahlstelle muß uns unter allen Umständen der Name, die alte Ortsgruppe und Mitgliedsnummer, die neue Ortsgruppe und Mitgliedsnummer sowie die genaue Adresse bekanntgegeben werden, und zwar aus dem einfachen Grunde, weil sehr viel gleichnamige Genossen in unserem Mitgliederstand vorhanden. Die Beizugsreklamationen sind, wenn sie genau laut Bordruck und ohne jede andere Mitteilung ausgefüllt werden, portofrei. Anders ausgefüllte Reklamationen werden von den Postanstalten als briefliche Mitteilung behandelt und mit Strafsporto belegt. Neue Reklamationen sind bei der Zentrale anzufordern.

II.

An unsere geehrten Kassiere und Evidenzführer!

Es kommt sehr häufig vor, daß mancher Genosse, anstatt regelmäßig allmonatlich abzurechnen, erst in zwei oder gar erst in drei Monaten abrechnet. Wir eruchen daher die Genossen in ihrem eigenen sowie im Interesse der Mitglieder selbst, jeden Monat abzurechnen. Die Monatsbeitragscoupons erfuchen wir, um der Zentrale die Verwaltungskosten zu ersparen, arithmetisch (die Coupons für die H. II. ebenfalls nach Mitgliedsnummern zu legen und mit einem Bindfaden zu binden. Der ausgefüllte Scheck sowie die vidierte und mit dem Ortsgruppenstempel versehene Kassabuchabschrift ist unbedingt der Couponsendung beizulegen.

III.

Bezüglich des Briefportos wollen wir nur folgendes anführen: Es kommt häufig vor, daß mancher Genosse die Couponsendung in drei bis vier Doppelbriefen, welche zusammen nicht einmal 200 Gramm betragen, einsendet und wir machen sie daher aufmerksam, daß ein Doppelbrief,  $\frac{1}{4}$  Kilogramm, das heißt bis zu 250 Gramm 20 Kr. kostet; nur wo das Gewicht 250 Gramm übersteigt, ist die Sendung in zwei Briefen zu teilen oder als Paket zu behandeln. Niemals aber dürfen solche Sendungen als Drucksache versendet werden und wir bitten Sie, sich danach zu richten.

\* \* \*

Achtung, Mitglieder der Hinterbliebenenunterstützung!

Gene Mitglieder, welche mit den Monatsbeiträgen im Rückstand sind, werden freundlichst aufgefordert, die restierenden Beiträge einzuzahlen, da gegen die säumigen Mitglieder nach dem Punkt 10 des "H. II."-Statuts vorgegangen wird. Nach dreimonatigem Rückstand verliert jedes säumige Mitglied seine früheren Ansprüche und Rechte und riskiert einen Neubeitritt.

### Freie Eisenbahnerversammlungen.

Mit der Tagessordnung: "Die Eisenbahner und die Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen" finden nachstehende Versammlungen statt:

- 14. September 1912 in Triest.
- 15. September 1912 in Divacca.
- 16. September 1912 in Bozen.
- 17. September 1912 in Steinbrück.
- 18. September 1912 in Cilli.
- 19. September 1912 in Graz.
- 22. September 1912 in Gloggnitz.
- 23. September 1912 in Müllendorf.

Referent Genosse Josef Höndl, Vorstandsmitglied der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt,

Kandidatenlisten für die Wahl in die Personalkommission und den Arbeiterausschuß des Direktionsbezirkes der böhmischen Nordbahn.

### Personalkommission.

#### A. Sektion für Unterbeamte.

##### Gruppe a): Zentraldienst.

Mitglied Gregor Grus, Kanzlist, Prag.

Erzäh Edmund Gallat, Kanzlist, Prag.

Gruppe b): Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienst.

Mitglied Josef Cervicel, Bahnmeister, Wischau.

Erzäh Wenzel Slavicek, Bahnmeister, Wisotschan.

##### Gruppe c): Stationsdienst.

Mitglied Binzenz Schiffner, Bahnmeister, Böhmisches Leipa.

Erzäh Josef Sloušek, Bahnmeister, Wisotschan.

##### Gruppe d): Zugbegleitungsdienst.

Mitglied Johann Pantrax, Oberkondukteur, Georgswalde.

Erzäh Josef Hanel, Oberkondukteur, Teplitz.

##### Gruppe e): Heizhausdienst.

Mitglied Andreas Heim, Maschinenmeister, Prag.

Erzäh Franz Sieber, Maschinenmeister, Böhmisches Leipa.

Gruppe f): Lokomotivfahrdienst.

Mitglied Adolf Kubel, Lokomotivführer, Böhmisches Leipa.

Erzäh Josef Pichler, Lokomotivführer, Prag.

Gruppe g): Werkstätten- und Materialdepoldienst.

Mitglied Emil Illmann, Magazinsmeister, Böhmisches Leipa.

### B. Sektion für Diener.

##### Gruppe a): Zentraldienst.

Mitglied Bernhard Oswald, Kanzleizehilfe, Prag.

Erzäh Binzenz Gräßl, Kanzleidienner, Prag.

Gruppe b): Bahnaufsichts- und Bahnerhaltungsdienst.

Mitglied Anton Hanke, Bahnwächter, Niedergrund.

Mitglied Prokop Schöps, Bahnwächter, Rojetz.

Erzäh Karl Winter, Bahnwächter, Schotau.

Erzäh Franz Petr, Bahnwächter, Jungbunzlau.

##### Gruppe c): Stationsdienst.

Mitglied Emil Heller, Magazinsaufseher, Böhmisches Leipa.

Mitglied Josef Lebeda, Stationsaufseher, Neratowit.

Erzäh Josef Pantrax, Magazinsaufseher, Georgswalde.

## Offene Anfragen.

An die Baudirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft.

Die Bediensteten der Station St. Peter in Strain erlauben sich höflichst anzufragen, warum sie bei der Verteilung von alten Schwellen gänzlich ignoriert wurden, und berufen sich auf das Circular Nr. 160 vom 29. April 1911, nach welchem zuerst das Personal der Bahnerhaltung, welches im Executiveidienst steht, mit Schwellen zu beteiligen ist, dann das übrige Personal dieser Dienstesabteilung. Verbleibt ein weiterer verfügbarer Rest, sind zuerst die Diener und Untergesetzten, dann die älteren Arbeiter und schließlich die Beamten des Egefutibdienstes zu beteiligen. Genanntes Circular scheint für Herrn Vorstand Rückicht nicht zu existieren, da sämtliche Beamte vom Verkehr, ob verheiratet oder ledig, mit Schwellen, bis zu 60 Stück, betreut wurden.

Um gütige Abhilfe ersucht das Personal von St. Peter in Strain.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Villach.

Ist es der löslichen Direction bekannt, daß in Heiligenstein den Arbeitern keine Überstunden bezahlt werden, obwohl ihnen dies laut Arbeitsordnung gebührt und weiters, daß die dortigen Arbeiter von 6 Uhr früh bis 8 Uhr abends und oft noch länger um den nächsten Taglohn arbeiten müssen? Um dringende Abhilfe ersuchen

Die Betroffenen.

An das Betriebsinspektorat der Südbahn in Wien.

Die in den Partien eingeteilten Kondukteurzugsführer erlauben sich an das Betriebsinspektorat die Anfrage zu stellen, wie lange sie noch auf die Erledigung des von den Vertrauensmännern eingebrachten Gesuches von Ende Juni 1912 bezüglich Aenderung der Tour 463 bis 467 in die Tour 494 bis 465/467 warten müssen?

An die k. k. Staatsbahndirektion in Olmütz.

Die Oberkondukteure des genannten Direktionsbezirkes gestatten sich anzufragen, warum der Oberkondukteurposten in Hodolein nicht mit einem Oberkondukteur besetzt wurde? Wir erkennen es ja an, daß man allgedienten Kondukteuren die Erreichung des Postens als Oberkondukteur ermöglichen soll. Oberkondukteure aber zu ernennen und dann dieselben auf Manipulationsposten rückversetzen und sie zu zwingen, auf ihre Verrückungen in der Gruppe der Unterbeamten zu verzichten, ist eine Ungerechtigkeit sondergleichen. In erster Linie wären doch die Zugsführerposten mit Oberkondukteuren zu besetzen; um so mehr aber den obgenannten, als sich auf denselben drei Oberkondukteure gemeldet haben. Wo bleibt da das Rangverhältnis? Warum wird da mit zweierlei Maß gemessen?

## Versammlungsanzeigen.

In nachstehenden Orten finden Versammlungen statt:

Turnau. Sonntag den 15. September, 8 Uhr abends, im Vereinslokal in Ohrazenitz Monatsversammlung.

Siehr. Sonntag den 22. September, 12 Uhr mittags, im Gasthaus "zum Märzenfeller" öffentliche Vereinsversammlung.

Drösing. Sonntag den 15. September, 8 Uhr nachmittags, im Gasthaus des Herrn Anton Togl in Ringelsdorf Mitgliederversammlung.

St. Valentin. Samstag den 21. September, 8 Uhr abends, in Hubers Gasthaus Generalversammlung.

Die dienstfreien Genossen werden ersucht, die Versammlungen unserer Ortsgruppen und Bahnhöfen regelmäßig zu besuchen und auch nichtorganisierte Kollegen bei diesen Versammlungen einzuführen.

## Briefkasten der Redaktion.

**Josef Miggitsch.** Sie haben keinen Anspruch auf einen Härtenausgleich, rüden aber, da Sie zu jenen Dienern gehören, die vor dem 1. Jänner 1909 angestellten wurden, in die 1100 Kr. nach zwei Jahren, sohn am 1. Jänner 1913 vor. — Nr. 472. Sie haben Anspruch auf eine Kürzung aus dem Härtenausgleich um ein Jahr und rüden, da Sie zu jenen Dienern gehören, die vor dem 1. Jänner 1909 angestellten wurden, in die Gehaltsstufe von 1100 Kr. am 1. Jänner 1913 vor. — M. u. 24. Wenn Sie am 1. Juli 1904 angestellten worden sind und am 1. Jänner 1912 auf 1000 Kr. vorrücken, so haben Sie Anspruch auf einen Härtenausgleich. Außerdem sind Sie vor dem 1. Jänner 1909 angestellten worden und rüden auf Grund dessen in die 1100 Kr. nach zwei Jahren vor. Die Kürzung vom Härtenausgleich hinzugerechnet ergibt für Sie als nächsten Vorrückungstermin den 1. Jänner 1913. — G. A. Wir finden Sie in der Liste unserer Abonnenten nicht verzeichnet und haben keine Ursache, Ihnen gefällig zu sein, die sich fälschlich als unsere Abonnenten ausgeben. — G. A. Mitgliedsnummern 258. Bis influsive 1. September nichts gezogen. — G. A. und L. in Villach. Sie haben recht. Von mehreren Seiten wurde uns mitgeteilt, daß der Verschieber N. .... ein ausgesprochener Querulant ist. Nur ein Gimpel wird sich der Führung eines Idioten anvertrauen. Als volljährige und erfahrene Männer werden die Verschieber in Villach dem M. gewiße richtige Antwort zu erteilen wissen.

Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine wie immer geartete Verantwortung.

**Inserate**

Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine wie immer geartete Verantwortung.

**Wilhelm Beck & Söhne**  
k. u. k. Hoflieferanten

**Wien VI, Hirschengasse 25**

Fabrik für alle Arten Eisenbahnuniformen, Kappen und sonstige Ausrüstungssorten

Preiskurante gratis und franko

Tuchfabrik: Humpolec (Böhmen)

Herausgeber Josef Tomischl. — Verantwortlicher Redakteur Franz Zill. — Druck- und Verlagsanstalt "Vorwärts" Swoboda & Co., Wien, V., Rechte Wienzeile 97.



## Fertig gefüllte Betten

aus dichtfüdigem roten, blauen, weißen oder gelben Nanking, 1 Tuchent, 180 cm lang, ca. 120 cm breit, mit einer 2 Kopfstoffen, jedes 80 cm lang, circa 60 cm breit, gefüllt mit neuen, grauen, sehr dauerhaften, flauschigen Bettfedern 16 K; **Halsdämmen** 20 K; Daunen 24 K; eingefüllte Tuchente 10 K, 12 K, 14 K, 16 K; Kopfstoffen 3 K, 3 K 60, 4 K; Tumeten, 200 cm lang, 70 cm breit, 13 K, 14 K 70, 17 K 80, 21 K; Kopfstoffen, 90 cm lang, 70 cm breit, 4 K 50, 5 K 20, 6 K 70; Unterlaken aus Batist, gestreiften Grabl, 180 cm lang, 116 cm breit, 13 K 80, 14 K 80. **Verband gegen Nachnahme von 12 K** ex franco. Umtausch gestattet, für Nichtpassendes Geld retour.

**S. Benisch in Deschenitz Nr. 158, Böhmen.**  
Reich illustrierte Preisliste gratis und franko.

## Nebenerwerb oder Existenz

sichern sich Herren und Damen selbst in den kleinsten Orten durch Verkauf grossartiger Haushaltungsgebräuchssachen. Kiesenverdienst gesichert. Näheres gratis. Anfragen mittelst Postkarte unter „Nr. 28“ an die Aussonnenexpedition Eduard Braun, Wien I, Rotenturmstrasse 9. 25

## MÖBEL Ausnahmsverkauf!

## Fünfhauser Möbelniederlage

**M. Eisenhammer 142**

Wien XV, Mariahilferstrasse

(neben der Löwendrogerie Schwärba).  
Polierte Zimmereinrichtungen von 140 Kr. außen, Küchen-einrichtungen von 88 Kr. aufwärts, komplett Schlaf- und Speisezimmer, altdenig und modern, Sezession von 280 Kr. aufwärts. Moderne Küchen, weiß, grün, von 70 Kr. außen. Alle Sättigungen Möbel, Maronen und Bettdecken billig. Kleiner Preisdruck für die Provinz gratis. Großer Möbelkatalog für 80 Heller in Briefmarken franko.

Briefliche Bestellungen streng respektiv bei persönlichem Anschlag.

Befahr zu allen Bahnhöfen und Bezirkshäusern Wien kostenfrei.

**Warnung!** Durch Krebsübertragung zu bewahren, achten Sie genau auf meine Firma Fünfhauser Möbelniederlage, da eine Konkurrenz meine Handnummer als Preis missbraucht, um meine P. L. Kunden zu täuschen. Richten Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftspfortal.

Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine Schuhmarke „Eisenhammers“ in Lebensgröße in jedem Schaufenster sehen.

Euer Wohlgeboren!  
Die Möbel sind in bester Ordnung angeliefert und sind wir sehr zu freien damit. Die Möbel waren so sorgfältig verarbeitet, daß nicht das geringste beschädigt war. Ich spreche Ihnen bestens befreit Dank und volle Zufriedenheit aus und werde Sie stets in meinem Bekanntenkreis empfehlen.

Hochachtungsvoll  
Johann Gaiss, Kondukteur.

## Bettfedern und Daunen

1 Kilo grau geschlüssige K 2—, bessere K 2-40, halbwellige prima K 2-80, weisse K 4—, prima Launenweiche K 6—, hochprima K 7—, 8— und 9-60. Daunen, grau K 6—, 7—, weisse prima K 10—, Brustfaum K 12— von 5 Kilo an franko.

## Fertig gefüllte Betten

aus dichtfüdigem roten, blauen, gelben oder weißen Inlett (Nanking), 1 Tuchent ca. 180 cm lang, 120 cm breit, samt 2 Kopfstoffen, jeder ca. 80 cm lang, 60 cm breit, genugend gefüllt mit neuen grauen, flauschigen und dauerhaften Bettfedern K 16—, Halsdämmen K 20—, Daunenfedern K 24—, Einzelne Tuchente K 10—, 12—, 14—, 16—, Einzelne Kopfstoffe K 8—, 10—, 12—, 14—, 16—, 18—, 20—, Kopfstoffe 90×70 cm gross K 4-60, 5—, 5-50. Unterlaken aus bestem Bettgradl 150×118 cm gross K 18— und K 15— versendet von K 10— an franko gegen Nachnahme oder Vorauszahlung.

**Max Berger in Deschenitz Nr. 294, Böhmerwald**

Kein Risiko, da Umtausch erlaubt oder Gold rückvergütet wird.

Reichhaltige illustrierte Preissliste aller Bettwaren gratis.



## Barum laufen Sie ohne Anzahlung

eine Sprechmaschine direkt in einziger Fabrik Österreichs am besten?

**Weil** keine Fracht, Post, Packung wie bei ausländischen im Preise mitbezahlt, jede Maschine bis zur kleinen Schraube vaterländisches Fabrikat ist, den Händlern ungenutzt.

**Weil** zu jeder Maschine drei Jahre Garantie ist, jedes Plattensafrikat

baraus spielen können, jede Maschine eine Klasse für sich bildet und meine Fabrik nicht erst gekauft wurde, sondern seit 1898 besteht, daher für größtes Entgegenkommen bürgt.

**Weil** ich an solvante Kunden ohne Anzahlung in Raten von 5 Kronen an liefern und 20 Monate Kredit gewähre.

Beförderung ohne Kaufaufwand in der Fabrik.

Katalog gratis.

Einzige Sprechmaschinenfabrik Österreichs

Leop. S. Kimpf, Wien VII, Kaiserstrasse Nr. 65.

Beginnungszeit.

Achtung! Allein Kollegen und deren Angehörigen empfehlen wir auf ihrer Reise nach

Triest das „Hotel Balkan“

in nächster Nähe der Südbahn auf das wärmste. Bei Befreiung der Legitimation von den Zimmerpreisen ein 20 prozentiger Nachlass. Vorzüglichste Wienerküche, ausgezeichnete Getränke. Kaffeehaus im Hotel. Telefon 1253.

## Parteigenossen!

Bestellest euch jeder für eure Familie ein Palet fehlreicher Kleider, enthaltend: Prima Kanvas für Bettüberzüge, starken Hemden und Kleider, Blaudruck, Blumen- und Kleiderstoffe, Leinwand etc. Alles in Prima Qualität. 40 Meter um 16 Kr., beste Serie 40 Meter um 18 Kr. per Nachnahme. Die Länge der Kleider beträgt von 4 bis zu 14 Metern und kann jeder Kleider bestens verwendet werden.

Für Wiederverkäufer glänzender Verdienst.

Mit Parteigruss

**Leopold Wlček, Handarbeiter**

in Nachod Nr. 17, Böhmen.

Mitglied der politischen Heim- und Hochorganisation.

## DRUCK- U. VERLAGS-ANSTALT

## VORWÄRTS

Wien V, Rechte Wienzeile 97

Liefert Vereinen und Organisationen Druckarbeiten rasch in tadeloser Ausführung und zu sehr günstigen Bedingungen. Telefon 2364

## 20 Kronen per Tag

Leicht zu verdienen durch den Betrieb leicht absehbare von Neuheiten. So wohl als Hauptberuf als auch als Nebenberuf. Schreiben Sie sofort eine Karte an Georg Zobberger, Wien, VII, Georg Zobberger, Wien, VII, Postamt 63.

Das Echte Zwetschken große schöne Ware, ver Kilo 24 Kr., bei 50 Kilo 20 Kr., verändert per Nachnahme (Post oder Bahn) Rudolf Klein, Böbling am Kamp, N.-Oe. Unter 10 Kilo ver Kilo kann ich nicht abgeben. Diejenigen, die das Recht auf Belegschaftsbrief haben, wollen dieses in der Belegschaft vornehmen.

Die Gelehrten auf diesem Wege allen Teilnehmern am Leichenbegängnis des Genossen Josef Lohner, pensionierter Oberkondukteur der Südbahn in Wien, welches am Dienstag den 27. August stattfindet, allen teilnehmenden Eisenbahnerinnen und Freunden den Leichenbegärtner Herrn Franz Wagner, welcher zur Beleidigung des Leichenbegängnisses in ungewöhnlicher Weise sehr viel beigetragen hat, die herzlichen Glückwünsche.

Die tiefsinnenden Hinterbliebenen,

## !500 Kronen!

zahle ich Ihnen, wenn meine Burzelbettwäsche „Riafalbe“ Ihre Häusern, Waren, Hornbach in drei Tagen nicht schmerlos entfernt. Preis eines Ziegels ja! Garantiebrief 1 Krone.

**Kemény, Kaschau**  
I. Postfach 12/115, Ungarn

## Leinentücher

ohne Naht, aus der bekannt guten weissgarn. Flachsleinwand, schön und unverwüstlich, sind unterm Preis zu haben.

6 Stück 150/200 cm K 14-40  
6 " 150/225 cm " 17-20

Versand per Nachnahme, wenn nicht passend, wird zurückgenommen.

**Leinenfabriken Jos. Kraus**  
Nachod VII. (Böh.)

Musterkollektion jeder Art der seit 45 Jahren bestbewährten Webwaren für Haushalt und Ausstattung kostengünstig.

Goldstein, VII, Kaiserstrasse 40.

Auch Kleiderleihanstalt, ver Kugel K 8—. Großer Verkauf ver Kugel.

**Roggendorf**  
„Probat“

bejagt jeder einen schönen Gebrauchsgegenstand, bereit, 5 Kr. postfrei.

Roggendorf-Kaffee „Probat“