

DER EISENBAHNER



Zentralorgan

des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss vier Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

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

Telephon Nr. 2825.

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

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährig	kr. 2.88
Ganzjährig	„ 5.76
Für das Deutsche Reich ganzjährig Mk. 6.—, Für das übrige Ausland ganzjährig 9 Franken.		

Wahlspruch:

Was wir begehren von der Zukunft fernem:
Dass Recht und Arbeit uns gerühmt seien,
Dass unsere Kinder in der Schule lernen
Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.
G. Berweg.

Die Steigerung der Betriebsausgaben.

In den diesmaligen Bilanzergebnissen der Eisenbahnen ist eine Erscheinung bemerkenswert. Bei den meisten Bahnen steht nämlich die Tatsache fest, daß die sogenannten Betriebsausgaben eine steigende Tendenz zeigen, ein Umstand, der von der kapitalistischen Presse mit gebührendem Nachdruck und nicht ohne bestimmte Absicht hervorgehoben wird. Was zunächst die Ergebnisse unserer k. k. Staatsbahnen betrifft, so hat unlänglich der Budgetberatung der Eisenbahnminister auf die Mehrerfordernisse hingewiesen und betont, daß die Einnahmen von 1906 auf 1909 zwar eine Steigerung von 104 Millionen, das sind 23 Prozent, aufweisen, daß aber gleichzeitig bei den Ausgaben eine Steigerung in nahezu doppeltem Ausmaß, nämlich 43 Prozent, eingetreten sei. Von den Mehrausgaben entfielen allein 64 Millionen Kronen auf das Personal, wovon 30 Millionen für die durchgeführten Verbesserungen der Dienst- und Wohnungsverhältnisse und der Rest von 34 Millionen infolge der eingetretenen Steigerungen der Verkehrsleistungen in Anspruch genommen wurden. Die aus der weitergehenden Steigerung der Ausgaben resultierende Herabminderung des Nettoertrages der Staatsbahnen bedinge auch eine erhöhte Inanspruchnahme des für Eisenbahnzwecke aus den sonstigen Staatseinnahmen zu leistenden Zuschusses, welcher für das Jahr 1908 bereits mit rund 75 Millionen zu berechnen sei. Aus dieser Sachlage ergebe sich die Notwendigkeit, unbeschadet der Befriedigung sachlich berechtigter Anforderungen in der Erfüllung sonstiger Wünsche weise Maß zu halten.

Bei der Südbahn sind die Betriebsausgaben gleichfalls um 8.9 Millionen Kronen gestiegen und machen die Gesamtsumme von 103 Millionen Kronen aus, denen eine Gesamteinnahme von 137 Millionen Kronen gegenübersteht. Der Betriebskoeffizient ist daher von 55.28 auf 61.83 Prozent gestiegen. Von dieser Vermehrung der Betriebsausgaben entfallen ungefähr zwei Drittel auf jene Ausgaben, die für die Erhöhung der Bezüge und Löhne, Vermehrung der Angestellten u. s. w. bedingt waren. Nach der Bilanz schließt also die Südbahn mit einem Gebahrungsbilanz von 8.07 Millionen Kronen gegenüber einem Gebahrungsbilanzüberschuss des Jahres 1907 von 130 Millionen Kronen, so daß das finanzielle Ergebnis um 9.37 Millionen Kronen schlechter geworden ist.

Bei der Südbahn trifft die stets wiederkehrende Behauptung, daß die Aktionäre Millionen und Abermillionen einfinden, nicht zu. Es trifft aber auch die Behauptung nicht zu, daß der Betrieb passiv sei. Die Bahn ist einfach weit über ihren Wert belastet. Die Südbahngesellschaft hat ein Aktienkapital von zirka 340 Millionen Kronen, während ihr Schuldenstand zirka 2570 Millionen Kronen beträgt. Der Inventarwert der Bahn dürfte 1600 Millionen Kronen betragen (österreichische und ungarische Linien). Sie hat aber über 2000 Millionen Kronen Obligationenschulden. Davon wird allerdings der weitaus größte Teil bloß mit 3 Prozent verzinst. Aber gerade bei Beschaffung des allergrößten Teiles dieses ursprünglich noch größeren Schuldanlehens erhielt die Gesellschaft bloß 48 Prozent vom Hundert der Darlehenssumme. Es war das eine finanzielle Schwindeltransaktion, wie sie ihresgleichen nicht leicht hat. Die Geldgeber der Südbahngesellschaft verdienten Hunderte Millionen, während die Gesellschaft

in eine Finanzmisere geriet, aus der sie nicht mehr herauskommt.

Der kapitalistische Staat — und Oesterreich ist doch auch einer — vermag sich nicht so leicht über die äußerst schwierigen finanziellen Verhältnisse hinwegzusetzen, insbesondere deshalb nicht, weil der größte Teil der Aktien und der Obligationen in ausländischen Händen ist. Die Südbahn einlösen und den Aktionären und Obligationären den Nennwert, das ist die volle Summe, auf die ihre Papiere lauten, zu zahlen, das wäre das denkbar schlechteste Geschäft, weil der Staat um fast eine halbe Milliarde mehr zahlen müßte, als die Bahn wert ist. Sie nach den Betriebsergebnissen ablösen, getraut sich die Regierung wegen der Schädigung der Aktionäre und Obligationäre nicht. Außerdem steht der Verstaatlichung noch das Hindernis entgegen, daß bestimmt ist, daß die Verstaatlichung der österreichischen Linien nur zugleich mit der Verstaatlichung der ungarischen Linien erfolgen kann. Ungarn wird sich aber mit der Verstaatlichung nicht beeilen, weil es aus politischen Gründen nicht haben will, daß die aus Ungarn nach und durch Oesterreich führenden Bahnen in die Hände des österreichischen Staates übergehen.

Was nun die Steigerung der Betriebsausgaben anbelangt, so trifft dies freilich nicht bei den österreichischen Bahnen allein zu. Wir hatten im Jahre 1906 den höchsten Betriebskoeffizienten bei den k. k. Staatsbahnen mit 70.32 Prozent, während er sich bei den übrigen Privatbahnen zwischen 63 und 29 Prozent bewegte. Dagegen betragen bei allen deutschen Staatsbahnen die Betriebsausgaben im Jahre 1906: Reichseisenbahnen 68.6 Prozent, Militäreisenbahnen 93.5 Prozent, Preussisch-hessische Staatsbahnen 62.6 Prozent, Bayerische Staatsbahnen 69.2 Prozent, Sächsische 64.6 Prozent, Württembergische 67.5 Prozent, Badische 69.1 Prozent, Mecklenburgische 64.4 Prozent und Oldenburgische Staatsbahnen 65.5 Prozent; bei den französischen Staatsbahnen 74.2 Prozent. In den Vereinigten Staaten von Nordamerika stellen sich bei acht Gruppen von Bahnen die Ausgaben auf 63.5 bis 73.8 Prozent und nur bei zwei Gruppen auf weniger.

Die Meinung, als sei die Steigerung der Betriebsausgaben bei den österreichischen Eisenbahnen eine belanglose Erscheinung, die zu einem Debacle führen müsse, ist also schon deshalb durchaus nicht begründet. Gewiß haben die Zugeständnisse, die sich die Bediensteten in den letzten Jahren erkämpft haben, dazu beigetragen, daß der Betriebskoeffizient stieg. Und für die Skeptiker unter den Eisenbahnern selbst, die so gerne den Erfolg leugnen möchten, liegt sogar gerade darin, daß der Betriebskoeffizient eine Steigerung erfuhr, einer der stärksten Beweise, daß etwas geschehen ist, und daß dem Personal in seiner Gesamtheit eine Einkommenserhöhung erkämpft wurde, was ohne Organisation unmöglich gewesen wäre. Allein auch der Umstand darf gerade bei uns nicht außer acht bleiben, daß auf dem Gebiet der Investitionen bei den meisten Bahnen nachgeholt werden mußte, was man durch Jahre hindurch vernachlässigt hat. Und es ist eine alte Erfahrung, daß bei Neuanschaffungen gerade bei den Eisenbahnen nicht sofort die Rentabilität eintreten kann.

Liegt nun auch in den gesteigerten Betriebsausgaben keinerlei Anlaß, die ferneren glänzenden Aussichten der Bahnen zu bezweifeln, so gibt das Verhalten der kapitalistischen Presse den Eisenbahnern immerhin Stoff zum Nachdenken. Die Klagen über die steigenden Ausgaben sind mit den Tränen, die über die Schmälerung der Gewinne vergossen werden, ein Appell an die Verwaltungen, den Bogen straff zu spannen und künftighin mit Zugeständnissen an das

Personal weise Maß zu halten. Und dieser Appell ist auch für die Eisenbahner ein Fingerzeig, daß gerade deshalb mit aller Kraft an der Stärkung der Organisation gearbeitet werden muß. Wer die Zeichen der Zeit recht zu deuten versteht, für den ist es klar, daß wir jeden Augenblick nützen müssen, um durch unsere wachsende Macht den Gegner in Schach zu halten, dem nichts sehnlicher erwünscht wäre, als die Zeichen unserer Schwäche.

Die traumatische Neurose bei den Eisenbahnern.*)

Von Franz Bill

Seit dem Inslebentreten der obligatorischen Unfallversicherung bilden die durch dieselbe verursachten steigenden finanziellen Lasten die stete Sorge der industriellen Unternehmungen. Das ist in einer Hinsicht begreiflich. Wie nämlich die Ausweise der verschiedenen Unfallversicherungsanstalten lehren, nehmen die beruflichen Unfälle und die damit im Zusammenhang stehenden Erkrankungen tatsächlich einen immer höheren Kostenaufwand in Anspruch, so daß sich niemand, der die Hilfslosigkeit unserer Unternehmer in Bezug auf Kosten von sozialen Wohlfahrtsanstalten kennt, über die immer wiederkehrenden Klagen wundern wird. Haben sich diese Beschwerden bei den territorialen Unfallversicherungsanstalten, bei denen die Unternehmer 90 Prozent der Beitragsleistung aufbringen müssen, in den letzten Jahren unausgesetzt vermehrt, so ist es um so klarer, daß gerade bei der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherung der Eisenbahner von den Bahnverwaltungen auf eine Ausgabenverringerung hingearbeitet wird. Denn so sehr die Tatsache auch richtig ist, daß die Beiträge, die die Bahnverwaltungen zwar zahlen, von dem ins Verdienen gebrachten Mehrwert der Bediensteten bestritten werden und als Betriebsausgaben in den Bilanzen mitgeführt werden, so halten sich doch die Bahnunternehmungen für die Wohltäter, die die Versicherung aus eigenem Säckel bezahlen.

In dem leicht begreiflichen Bestreben, die Ausgaben in der Unfallversicherungsanstalt zu verringern, ist nun den Bahnverwaltungen ein mächtiger Bundesgenosse erstanden. Eine Reihe von Ärzten und Professoren haben sich nämlich in den letzten Jahren gesammelt, die, ausgerüstet mit den Waffen wissenschaftlicher Argumente, darzutun versuchten, daß unsere soziale Versicherung schwere Gefahren in sich birgt, die sich darin offenbaren, daß in der Arbeiterklasse immer mehr das Begehren hervorgerufen werde, bei dem kleinsten Unfall, der ganz ohne weitere Folgen blieb, dauernde Ansprüche an die Unfallversicherung geltend zu machen, die diese für die Dauer nicht ertragen könne. Zur Begründung dieser Ansicht, die sich den Begriff der „Rentenhysterie“, einer Art von Begehrlichkeitsvorstellung, zurechtgelegt hat, existiert heute bereits eine ganze medizinische Literatur, in der wir eine Reihe von Namen nennenswerter Fachärzte vertreten finden. Einwandfreier freilich werden die Argumente nicht, daß sie zum größten Teil von Ärzten der Unfallversicherungsanstalt stammen, also von Leuten, deren Unabhängigkeit durchaus nicht über jeden Zweifel erhaben ist.

Für diese hier gekennzeichnete Auffassung tritt nun auch der Sanitätskonsulent der k. k. Staatsbahnen

*) Die vorstehende Arbeit erschien zuerst im offiziellen Organ der Krankenkassen Oesterreichs „Arbeiterklub“. Mit Rücksicht darauf, daß das Thema gerade jetzt, bei dem geplanten Angriff auf die Versicherung der Eisenbahner, besonderes Interesse heischt, glauben wir nicht fehlzugehen, wenn wir vorstehende Darlegungen auch in unserem Blatte publizieren. Die Redaktion.

in Prag, Dr. Braun, in einer kürzlich im Selbstverlag erschienenen Schrift ein, die den Titel „Praktische Erfahrungen über die traumatische Neurose“ führt und die als eine Art vertrauliche Instruktion an alle österreichischen Bahnärzte versendet wurde. Dr. Braun hat darin die Erfahrungen, die vor und nach der Schaffung des Ausdehnungsgesetzes der Unfallversicherung vom 20. Juli 1894 gemacht wurden, gesammelt und kommt auf Grund einer tabellarischen Zusammenstellung zu dem Schluß, daß eben in der letzteren Periode die sogenannten dauernden Folgekrankheiten nach Unfällen bei weitem zahlreicher sind, als das vor der zwangsweisen Unfallversicherung der Fall gewesen ist. Bei diesen Folgekrankheiten handelt es sich in ihrer überwiegenden Mehrheit um nervöse Störungen, die sogenannten traumatischen Neurosen, bei denen objektiv zumeist nichts nachweisbar und der Arzt lediglich auf die subjektiven Symptome, die der Patient angibt, angewiesen ist. „Das erste — erfolgreiche Auftreten — der traumatischen Neurose“, so sagt Dr. Braun, „fällt in das Jahr 1896“, so daß er darauf seine Schlußfolgerung aufbaut, daß die Bediensteten erst mit der durch das Gesetz geschaffenen Möglichkeit, eine dauernde Rente zu erlangen, jeden kleinen Unfall benötigen, um daraus einen Vorteil zu ziehen. Der Herr Sanitätskonsulent sieht also in den unfallverletzten Eisenbahnern geriebene Simulanten, die, wie er weiter ausführt, besonders dadurch großgezogen werden, daß sehr oft das Urteil des Bahnarztes, der den Unfall kannte und der den Verletzten behandelt hat, durch das Gutachten anderer Ärzte umgestoßen wird oder daß der Verletzte sich an alle möglichen Kliniken wendet, wo er als Demonstrationsobjekt aus den Vorträgen der Professoren so viel lernt, wie er sich zu benehmen hat, um als krank anerkannt zu werden. Als Illustrationsobjekt führt dann Dr. Braun folgenden Fall an:

„Der Lokomotivführer B. wird wegen Ueberprüfung auf seinen Krankheitszustand untersucht. Nachdem an ihm körperliche Folgezustände des Unfalles nicht vorgefunden wurden, ebenso für sein angeblich nervöses Leiden nur subjektive Symptome angegeben wurden, objektiv kein Merkmal konstatiert werden konnte, so wurde er zu einer zweiten Untersuchung bestellt. Als er sich nun wieder einstellte und sich zur Untersuchung entkleiden sollte, bleibt er stehen und sagte wörtlich:

„Sie scheinen an meine Krankheit nicht recht zu glauben oder können nicht finden, was mir fehlt. Ich aber weiß recht wohl, woran ich leide, ich habe es oft genug an der Klinik gehört, um es mir merken zu können, und ich habe gut im Gedächtnis behalten, was der Herr Professor über mich vorgetragen hat. Hier sehen Sie, meine Herren, fährt er im Ton des Vortragenden fort, einen Bahnbediensteten, der auf der Lokomotive beschäftigt war. Er fiel und trug folgende Verletzungen davon: Nun werden alle Verletzungen aufgezählt, sodann wieder: Die Verletzungen sind zwar geheilt, es ist kein körperlicher Nachteil geblieben, woran er aber jetzt leidet, das ist eine schwere traumatische Neurose.“

Daß es solche Fälle gibt, soll nun gewiß nicht bezweifelt werden. Aber sie für allgemein halten und als gültige Regel hinstellen zu wollen, das hieße eben

nichts anderes, als die Eisenbahner allgemein als Schwindler und Betrüger zu brandmarken. Was aber soll mit dem Einzelfall bewiesen werden? Doch nur, daß es Ausnahmsercheinungen überall gibt und es Simulanten überall und zu allen Zeiten geben wird, solange die Menschen nicht Engel sind. Aber etwas anderes verdient Beachtung. Daß traumatische Neurosen erst die neuere Zeit, seitdem wir eine Unfallversicherung haben, kennt, braucht doch weiter niemand zu verwundern. Gewiß waren sie auch früher da. Aber daß man sich damit nicht in jenem Umfang wie heute beschäftigt, liegt nicht allein in dem Fortschritt der medizinischen Wissenschaft, für die das Nervenleben heute noch ein ziemlich dunkles Gebiet ist und die viel weniger noch früher davon wußte, sondern mehr noch daran, daß der Verletzte heute weiß, daß das Gesetz die Möglichkeit bietet, daß ihm der Verlust an Arbeit, „Möglichkeit teilweise erkräft werden muß. Das Wort „Nervenhysterie“, das unsere Zeit geprägt hat, zeigt in Wahrheit nur, daß man sich immer noch nicht daran gewöhnt hat, daß der Verletzte auch von den Wohlthaten der sozialen Versicherung Gebrauch mache, wenn er fühlt, daß zunächst seine psychische Kraft gebrochen ist. Denn in Wahrheit handelt es sich bei der traumatischen Neurose in den meisten Fällen um ein psychisches Leiden, das einen die Arbeitsfähigkeit herabsetzenden Depressionszustand verursacht. Nun kommt allerdings Dr. Braun zu dem Schluß, daß die Voraussetzungen für die Entwicklung solcher Leiden heute fehlen. Auch die Ärzte Freund und Sachs sagen nämlich über die Neurosen, die als mittelbare Folgen von Unfällen entstehen: „Langes Krankenlager, verschlechterte Ernährung des ganzen Körpers und damit auch des Nervensystems, schlechter Schlaf, Kummer und Sorgen, Furcht, nicht wieder gesund zu werden, können eine Neurasthenie, Hysterie oder hypochondrische Erscheinungen hervorzurufen.“

Wenn nun Dr. Braun meint, daß heute von schlechteren Ernährungsverhältnissen, von Kummer und Sorge nicht gesprochen werden kann, da der Verletzte weiß, daß er versorgt werden müsse, so ist diese Ansicht falsch, und zwar schon deshalb, weil diese Bedingungen, die auf den Nervenzustand einwirken, nicht gerade im Anschluß an einen erlittenen Unfall gesucht werden dürfen. Hier müßte gerade die Frage untersucht werden, wie oft speziell die nervösen Leiden heute eine immer größere Zeitkrankheit werden und bei Leuten, die einen eintönigen, ermüdenden industriellen Beruf oder eine Beschäftigung, die geistige Anstrengung erfordert, zahlreicher sind, als dies etwa bei Menschen der Fall ist, die ihr Leben abwechslungsreich in der freien Natur verbringen. Auf diese Tatsache hat auch bereits ein so bedeutender Nervenarzt wie Dr. Kurella hingewiesen, der für die erschreckende Zunahme der nervösen Erkrankungen unsere Zeit des Hastens, der steigenden Ueberbürdung im Berufe und die dazu vielfach in keinem Verhältnis stehende Ernährung verantwortlich macht. Sehr treffend bemerkt der erwähnte Forscher, der freilich nicht nur ein größerer Nervenarzt, sondern auch ein größerer Soziologe, wie Herr Doktor Braun ist, wörtlich:

„In gewissen Berufsarten kompliziert sich die Situation noch dadurch, daß die besondere Gefahr der

Arbeit durch Körpererschütterung hohe Temperaturen, dröhnenden Lärm etc. die Erregbarkeit des Nervensystems schon unmittelbar erhöht und daß somit der schädliche Einfluß schwerer Verantwortung und disziplinären Drucks schon eine nervöse Disposition vorfindet. Ein typisches Beispiel solcher Hirnzustände liefert die schwüle Stimmung, welche gewöhnlich in gefährlichem Fahrwasser, zum Beispiel in Dover, unter den Ingenieuren moderner Passagierdampfer zu herrschen pflegt, ferner die als Railwayspine und Railwaybrain bekannten Neurosen der Eisenbahner.“

Die Disposition zu Nervenkrankungen, das ist nach Kurella das Entscheidende. Und daß gerade unser modernes Verkehrsleben die Voraussetzungen für diese Disposition in immer höherem Maße schafft, darüber ist sich jedermann im klaren, der die steigenden Anforderungen im Eisenbahndienst kennt. Die fortschreitende Verkehrsbedichte, die Zusammenbrängung der Dienstzeiten in oft unmenschlichen Turnüssen, der Mangel an Ruhegelegenheiten und die zunehmende Teuerung, die auch das Leben des Eisenbahners immer sorgenvoller gestaltet, das sind reale Tatsachen, die in ihrer Gesamtwirkung an der Nervenkraft rütteln und so die Kräfte zermürben und zernagen. Und unter solchen Verhältnissen ist dann ein Unfall nur der Moment, wo die Spannkraft der überbürdeten Nerven reißt und wo das was man als Neurose bezeichnet, in die Erscheinung tritt. So mag man die psychischen Nervenbesefte als Krankheitserscheinungen zählen, wo es schwer wird, die Grenzlinie zwischen Berufskrankheit und Unfallfolge zu ziehen, ihr Vorhandensein und ihre steigende Zunahme ist jedenfalls eine Tatsache, über die man nicht mit dem billigen Hinweis auf das Simulantenhumor hinwegkommt. Auch die Neurose ist wohl zunächst eine soziale Krankheit, wo man mit sozialen Reformen vorbeugend mehr nützt, als wenn man, wie Herr Doktor Braun, das Kind mit dem Bade ausgießt und in jedem Eisenbahner einen Schwindler vermutet. Auf keinen Fall wird durch solche Instruktionen, wie sie der Prager Konsulent der Staatsbahnen den Bahnärzten erteilt, das Vertrauen zu diesen gefestigt werden. Und gerade das ist nötig, wenn ein gedeihliches Zusammenwirken zwischen Bediensteten und Unfallversicherung ermöglicht werden soll.

Die österreichischen Gewerkschaften im Jahre 1908.

Die „Gewerkschaft“ veröffentlicht in ihrer letzten Nummer den vom Genossen Anton Hueber verfaßten Bericht über die Stärke und Leistungsfähigkeit unserer Gewerkschaften im Krisenjahre 1908. Wir entnehmen ihm folgende Angaben und Ausführungen:

„Die Gewerkschaften Österreichs haben die Krise im Jahre 1908 dank der fürsorglichen Arbeit früherer Jahre organisatorisch und finanziell gut überwunden. Die Leistungen unserer Gewerkschaften haben aus der wirtschaftlichen Depression in den Jahren 1902 bis 1904 sehr viel gelernt und richtig erfaßt, daß Krisen Wirkungen auf den inneren Geist der Gewerkschaften ausüben, die in der Zeit der Bedrängnis unter Umständen besorgniserregend werden können. Unsere Zentralverbände sorgten rechtzeitig vor, indem sie in der Zeit der guten Konjunktur die Mit-

Feuilleton.

Sommer.

Von Stephan Grohmann.

Ein Dichter erzählte: Drei Jahre lang war ich Maschine. Stand um 6 Uhr früh auf, aber nicht um mich am goldblauen Morgen zu berauschen, sondern um durch die Königstraße, Leibnizgasse über den Wagnerplatz durch die Kolombusgasse vor jenes fünfstöckige Haus zu kommen, in dem die Bureaus der Kommerzialbank lagen.

Jeden Nachmittag um 5 Uhr trat ich mit einem aus tiefer Brust aufsteigenden Atmen der Befreiung aus dem schattigen, breiten Torsturz. Ach, es ist schwer, acht Stunden im Tage nur Maschine zu sein, vier Stunden zum Erwachen aus dem Maschinenzustand zu brauchen und nur drei Stunden lebendig zu sein...

Zum Glück überfiele die Kommerzialbank. Von der Kolombusgasse hatte ich noch ein Stück weiter an jedem Morgen zu marschieren. Die Donaubrücke lag in der Mitte dieses Städtchens. Am ich an freischem goldblauen Sommermorgen hier über die Brücke, dann sah ich bis hinüber in die letzten Gipfel des Wienerwaldes. Ein zarter graublauer Dunst, mild, wie der weiße Schimmer über einer blaureifen Pflaume, lag über den waldbigen Gipfeln.

Grell brannte das Gelb der Felber herüber...

Dieser Punkt auf der Donaubrücke hat mich meine Karriere gelöst. Ich wäre heute (bei meiner unzweifelhaften kommerziellen Begabung) Direktor der Bank, hätte ich nicht an jedem Sommermorgen den ziehenden Loden der grün-grau bewaldeten Gipfel widerstehen müssen. Dieser Punkt mitten auf dem Arbeitsweg hat meine Karriere zerrissen. Ich bin zu lang hier stehen geblieben, ich bin „unpünktlich“ geworden. Je goldener der Sommermorgen, desto tiefer habe ich mich verhäutet.

Am Ende entließ ich dem Wege durch die Königstraße, durch die Leibnizgasse, über den Wagnerplatz und die Kolombusgasse. Aber den Punkt auf der Höhe der Donaubrücke behielt ich und den blaugrauen schimmernden Höhen bin ich näher gekommen.

„Daß keine Gipfel in die Wege zu den Werkstätten guden!“

Verzweifelt alle Ausichten vom Großstadtgassengewirr in sonwige Berge! Es könnten zu viele — wie sagt man doch? — vom Wege iren!...

Eisenbahnen einst und jetzt.

Von Dipl.-Ing. Hans Sünneles, Frankfurt a. d. O.

„Diesen Karren, der durch die Welt rollt, hält kein Menschenarm mehr auf!“ So wurde in weiter Voraussicht künftiger Entwicklungen vor etwa 70 Jahren gelegentlich der Einweihungsfahrt der ersten Eisenbahn Berlins und Preußens, der Bahnlinie Berlin-Potsdam (22. September 1838), gesprochen. In welchem Maße sich dieses Wort bewahrheitet hat, tritt uns am deutlichsten vor Augen, wenn wir uns das Kursbuch sowohl seinem heutigen äußeren Umfang als seinem Inhalt nach etwas genauer ansehen und wenn wir bedenken, daß das Eisenbahnnetz der Erde gegenwärtig beinahe eine Million Kilometer Eisenbahnen umfaßt.

Sieht man von einigen älteren Versuchen bei Bergwerksbahnen ab und betrachtet den 27. September 1825, an dem die englische Bahnlinie Stockton-Darlington, die überhaupt erste regelrechte Personenbahn der Erde, eröffnet wurde, als den Geburtstag des modernen Eisenbahnwesens, so haben wir in dieser Million Kilometer das Ergebnis von nur wenig mehr als 80 Jahren. Eine derart enorme Entwicklung ist um so erstaunlicher, wenn man hört, daß es England, die eigentliche Wiege der Eisenbahnen, bis zum Jahre 1848 — dem Todesjahre des Erfinders der Lokomotive, George Stephenson — also in fast einem Vierteljahrhundert nach der Eröffnung der ersten Lokomotiveisenbahn der Welt, zwischen Stockton und Darlington, nur auf etwa 9000 Kilometer, Deutschland auf etwa 5000 Kilometer Eisenbahnen gebracht hatte, während die entsprechenden Zahlen heute etwa 40.000 für England und etwa 60.000 für Deutschland betragen; noch mehr: während um die Mitte des vorigen Jahrhunderts die Länge der vom preussischen Staate verwalteten vollspurigen Haupt- und Nebenbahnen sich erst auf etwa 500 Kilometer belief, beträgt diese heute etwa 35.000 Kilometer.

Mit dieser bedeutenden Entwicklung und der allmählichen Verdichtung des Verkehrs mußte naturgemäß auch die Zunahme der Fahrgeschwindigkeit gleichen Schritt halten. Während man zu Beginn des Eisenbahnverkehrs vor Benützung des neuen, mit etwa 16 Kilometer in der Stunde fahrenden Beförderungsmittels warnte und in besonderen „Gebrauchsanweisungen“ den Fahrgästen auseinanderlegte, wie sie sich vor Schwindelanfällen und Gehirnerschütterungen bewahren könnten, und während man dem oben genannten Stephenson den wohlgemeinten Rat gab, er solle sich nur ja nicht einbilden, mit seinen Lokomotiven jemals eine

größere Geschwindigkeit als 20 Kilometer in der Stunde zu erreichen, wenn er nicht als irrsinnig angesehen werden wolle, fährt man heute mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 Kilometern in der Stunde. Die neue Eisenbahnaus- und Betriebsordnung steht auch schon eine größte zulässige Geschwindigkeit von 120 Kilometern in der Stunde vor. Auf der Nürnberger Bundes- und Industrieausstellung 1906 war sogar eine große Schnellzuglokomotive für 150 Kilometer Geschwindigkeit seitens der Maschinenwerkstätten von F. A. Maffei in München ausgestellt. Gegen einen solchen Koloss — die Triebräder hatten einen Durchmesser von 2 Metern und 20 Zentimetern — müssen uns allerdings die 1813 in England erbaute „Puffing Billy“ (der fauchende Billy), wovon eine Nachbildung im Deutschen Museum in München zu sehen ist, sowie die aus der Wettfahrt von Rainhill am 7. Oktober 1825 als Siegerin hervorgegangene Stephenson'sche Lokomotive „Rocket“ (Rakete), die noch jetzt, ebenso wie das Original des „Puffing Billy“, als seltenes Schaustück im South-Kensington-Museum in London aufbewahrt wird, als Kinderpielzeug vorfinden.

Aber diese bescheidenen Anfänge zeigten doch schon die wenn auch noch unvollkommene Verwirklichung der großartigen Idee Stephenson's, die Kraftquelle nicht mehr an einen bestimmten Ort zu binden (stationäre Dampfmaschine), sondern die Kraftquelle mit dem Zuge mitlaufen zu lassen (Lokomotive); sie brachte den „Karren“ ins Rollen und dieser schwache Anstoß hat eine ungeahnte Wirkung gehabt; nicht nur, daß die Eisenbahnen durchaus neue Verkehrsverhältnisse geschaffen haben, die man bis dahin für unmöglich hielt, sie haben auch mittelbar und unmittelbar vollständig neue Industrie- und Erwerbszweige geschaffen.

Wenn auch die Eisenbahnen stets ihre Gegner hatten und in Zukunft, nachdem das Automobil ganz neue Verkehrsbedingungen erschlossen hat, wiederum haben werden, zum Teil vielleicht solche, wie der in dieser Beziehung etwas engherzige, im übrigen große Staatsmann Thiers, der meinte, „man möchte doch durch solche Anlagen nicht das Leben der Leute aufs Spiel setzen“, zum anderen Teil vielleicht auch solche Egoisten wie König Ernst August von Hannover, der gesagt haben soll: „Ich will keine Eisenbahnen in meinem Lande, ich will nicht, daß jeder Schuster und Schneider so rasch reisen kann wie ich“ — so kann doch heute nur der verstockteste Laudator temporis acti bestreiten, daß die Eisenbahnen ungeheuer segensbringend für die Menschheit geworden sind.

glieder zu erhöhter Beitragsleistung verpflichtet hatten. Dadurch wurde es möglich, daß die Gewerkschaften im Berichtsjahre für kämpfende, arbeitslose, franke oder sonst in Not geratene Arbeitsgenossen reichlich vorsorgen konnten. Diese gewerkschaftliche materielle Vorsicht hat aber auch einen besonderen erzieherischen und bleibenden Wert für die Gewerkschaften. Das Solidaritätsgefühl der Arbeiter wurde dadurch gehoben, die Arbeiter erzogen, den Standpunkt des kranken, kleinlichen Egoismus zu verlassen.

Es ist dies eine Tätigkeit der Gewerkschaften, die der Kultur dient, indem sie die Arbeiterschaft sittlich und materiell hebt. Und wenn man die gegenwärtige Hege der Scharfmacher diverser Unternehmerverbände und ihrer Presse verfolgt, so kommt man erst recht zur Erkenntnis, daß die Arbeiterschaft ohne gewerkschaftliche Organisation der unerfährlichen Gier, Unterdrückungslust und Rücksichtslosigkeit der Arbeitgeber schutzlos preisgegeben wäre. Dieses Bewußtsein zeigt schon einmal in den Gehirnen der Arbeiterschaft fest und alle Bemühungen und Anstrengungen des organisierten Unternehmertums werden vergebens sein, die darauf gerichtet sind, diese Arbeiterkoalitionen zu vernichten. Besonders das Jahr 1908 war ein hartes Probejahr für die Gewerkschaften und wer den statistischen Bericht über die Stärke und Leistungsfähigkeit der österreichischen Gewerkschaften zu lesen versteht, der wird und muß zur Erkenntnis kommen, daß die Gewerkschaften hier nutzbringende Arbeit vollbracht und nicht leibliche Streiforganismen sind.

Im Jahre 1907 wurden für Reise-, Arbeitslosen- und Notfallunterstützungen rund 1,655.000 Kr. verausgabt, dagegen im Jahre 1908 rund 2,345.000 Kr., somit um rund 700.000 Kr. mehr als im Vorjahre. Streiks und Aussperrungen kosteten die Gesamtorganisation rund 1,454.000 Kr., das heißt sie kosteten die Organisation um rund eine Million Kronen weniger als die Arbeitslosen, die uns die Krise unbarmherzig aufs Pflaster warf.

Es ist daher begreiflich, daß die Gewerkschaften nicht nur finanziell stark im Berichtsjahre belastet wurden, sondern durch die große Arbeitslosigkeit auch an Mitgliedern verloren haben. Der Verlust ist größer, als wir im Jänner im Berichte der Gewerkschaftskommission nach approximativer Schätzung angegeben hatten.

Beigetreten sind 176.819 Mitglieder und ausgetreten sind 195.634 Mitglieder, es ergibt sich somit ein Abgang von 18.815 = 3,75 Prozent der Gesamtmitgliedschaft.

Zugewonnen haben nachstehende Branchen, die über 100 Mitglieder gewonnen haben. Die Eisenbahner 6769 Mitglieder = 13,05 Prozent, die Bergarbeiter 1898 Mitglieder = 6,17 Prozent, die Handlungsgesellen 1581 Mitglieder = 17,03 Prozent, die Lithographen infolge Uebertrittes der Hilfsarbeiter 1188 Mitglieder = 62,88 Prozent, die Maschinenisten und Heizer 1121 Mitglieder = 30,30 Prozent, die Handels- und Transportarbeiter 1018 Mitglieder = 11,03 Prozent, die Buchdrucker und Schriftsetzer 915 Mitglieder = 6,95 Prozent, die Land- und forstwirtschaftlichen Arbeiter 703 Mitglieder = 193,66 Prozent, die Steinarbeiter 529 Mitglieder = 12,40 Prozent, die Labellarbeiter 365 Mitglieder = 5,62 Prozent, die Bäckereiarbeiter 295 Mitglieder = 4,65 Prozent, die Buchbinder 214 Mitglieder = 6,65 Prozent, die Sattler, Taschner und Riemer 209 Mitglieder = 12,62 Prozent, die Goldarbeiter 103 Mitglieder = 6,77 Prozent, die Heimarbeiterinnen 119 Mitglieder = 9,52 Prozent.

Verluste von mehr als 100 Mitgliedern hatten 18 Organisationen zu verzeichnen: die Metallarbeiter 6174 Mitglieder = 9,15 Prozent, die Textilarbeiter 5822 Mitglieder = 11,27 Prozent, die Maurer 5612 Mitglieder = 15,47 Prozent, die Giebereiarbeiter 2435 Mitglieder = 19,84 Prozent, die Bauhilfsarbeiter 2055 Mitglieder = 29,28 Prozent, die Porzellanarbeiter 1886 Mitglieder = 26,57 Prozent, die Drechsler 1698 Mitglieder = 82,97 Prozent, die chemischen Arbeiter 1612 Mitglieder = 8,04 Prozent, die Glasarbeiter 1487 Mitglieder = 15,40 Prozent, die Tonarbeiter 1394 Mitglieder = 34,02 Prozent, die Ziegelarbeiter 811 Mitglieder = 45,53 Prozent, die Sandschuhmacher 698 Mitglieder = 31,17 Prozent, die Schuhmacher 584 Mitglieder = 10,94 Prozent, die Lederarbeiter 458 Mitglieder = 9,95 Prozent, die Mühlenarbeiter 246 Mitglieder = 23,97 Prozent, die Rastener 178 Mitglieder = 86,62 Prozent, die Zimmerer 154 Mitglieder = 2 Prozent und die Schneider 135 Mitglieder = 1,87 Prozent.

Das Verhältnis der neu beigetretenen zu den ausgetretenen und verbliebenen Mitgliedern stellt sich folgendermaßen dar:

Ende Dezember 1907	501.094
Beigetreten im Jahre 1908	176.819
Zusammen	677.913
In den Gewerkschaften verblieben mit Ende Dezember 1908	482.279
somit ausgetreten	195.634
Mitglieder und dies ergibt einen Verlust von Mitgliedern	18.815

Die Finanzgebarung der Gewerkschaften im Jahre 1908 umfaßte rund 19,676.000 Kr., gegenüber 16,738.000 Kr. im Vorjahre. Davon entfallen auf die Vereinsgebarung der Gewerkschaften Kr. 15,572.689,15 und auf Streiks und Aussperrungen Kr. 4,103.394,79.

Für normale Unterstützungen wurden Kr. 3,669.084,61 und für Streiks, Aussperrungen und Gemahregelte Kronen 1,454.523,34, zusammen Kr. 5,123.607,95 an Unterstützungen verwendet.

Die Vermögenszunahme beträgt trotz der Krise rund 1,172.000 Kr. und der Vermögensstand der Gesamtorganisation hat sich von rund 8,806.000 Kr. auf 9,978.000 Kronen erhöht.

Die tschechoslawischen Vereine.

Die tschechoslawischen Vereine, die in der tschechoslawischen Gewerkschaftskommission in Prag vereinigt sind, umfassen 812 Ortsgruppen mit 35.052 Mitgliedern. Der Mitgliederverlust beträgt 2371 = 6,33 Prozent gegenüber dem Vorjahr. An Einnahmen weisen diese Vereine rund 478.000 Kr. aus, denen die Ausgaben von 430.000 Kr. gegenüberstehen. Der Vermögensstand beträgt rund 477.000 Kr. = Kr. 12,76 per Kopf. Die Beitragsleistung stellt sich per Kopf und Jahr auf Kr. 13,49 für

Vereinszwecke; inklusive der Einnahmen für Streikzwecke erhöht sich die Quote auf Kr. 14,60 und stellt sich somit um rund 10 Kr. niedriger als in den in der Reichskommission Oesterreichs vereinigten Vereinen.

Die durch die Trennung herbeigeführte unlegbar geringe Leistungsfähigkeit der tschechoslawischen Vereine bildet eine ständige Gefahr für die in diesen Vereinen organisierten Arbeiter. Eine Gefahr, die ihren Ausdruck darin findet, daß das gewerkschaftliche Prinzip — die wirtschaftliche Hebung der Arbeiterklasse — infolge der inneren Schwäche dieser Organisationen vernachlässigt werden wird. Solche Vereine sinken dann naturgemäß zu reinen Unterstützungsvereinen herab, die nur das eine tröstliche Argument für sich noch haben können, daß sie im Sinne der „Malkierung des tschechischen Volkes“ national selbstständig geworden sind. Das ist aber auch alles und wenn die tschechische Arbeiterschaft damit zufrieden ist, na dann werden solche Gewerkschaften den deutschen Kapitalisten in Böhmen und anderswo wahrlich nicht gefährlich werden. Für unsere Gewerkschaften aber resultiert aus dieser gewerkschaftlichen und nationalen Latenz ein fühlbarer Schaden, der heute schon nicht mehr so leicht gutzumachen ist und sich über kurz oder lang an den Urhebern einer solchen „Parteiarbeit“ unerbittlich rächen wird müssen.

Hoffen wir, daß die tschechische Arbeiterschaft, insbesondere in Böhmen, baldigst zur Einsicht gelangt, um zu erkennen, wie gefährlich die Bahnen für sie sind, auf die sie im guten Glauben, unserer gemeinsamen Sache einen Dienst zu erweisen, zur Irrfahrt verleitet wurden.

Genosse Hueber schließt seinen Bericht mit folgenden Bemerkungen: Die statistische und textliche Darstellung der Kraft, aber auch der Schwäche der Gesamtorganisation der Gewerkschaften in Oesterreich legen wir der breitesten Öffentlichkeit zur Einsicht und Kontrolle vor. Wir tun dies im Bewußtsein, den Gewerkschaften damit in erster Linie einen Dienst zu erweisen, indem wir ihnen die Möglichkeit bieten, die Grenzen der eigenen finanziellen Macht, Leistung und Schwäche zu erkennen und manche Einrichtungen anderer Gewerkschaften zum Ausbau der eigenen Organisation in Vergleich zu stellen, um das Fehlende eventuell nachzuholen. Wir haben mit unserer Arbeit nichts beschönigt, im Gegenteil Schwächen der einen oder der anderen Organisation rücksichtslos bloßgelegt, ja unseren Gegnern sogar in das Innere unserer Gewerkschaften vollen Einblick gewährt. Unsere christlichen und nationalen „Gewerkschafter“ tun das nicht, nicht etwa aus bösem Willen, nein, sie können und dürfen es nicht tun, weil sie sonst durch den Nachweis der Leistungsfähigkeit ihrer „Gewerkschaften“ ihre ominösen 80.000 Mitglieder auf eine Ziffer herabdrücken würden, ähnlich so, wie es vor zwei Jahren mit den „christlichen Gewerkschaften“ der Fall war, da wir den „Kassenbericht“ dieser Organisationen anlässlich der Reichskonferenz der christlichsozialen Gewerkschaften Oesterreichs einer sehr nachsichtigen Kritik und Berechnung unterzogen hatten. Es ist daher begreiflich, wenn die „christlichsoziale Gewerkschaftskommission“ mit peinlicher Sorgfalt dem ersten Kongreß christlichsozialer Gewerkschaften in Oesterreich, der vor einiger Zeit in Wien tagte, den ziffernmäßigen Nachweis der Leistungen dieser „Gewerkschaften“ vorenthielt und die Zahl der Mitglieder willkürlich durch nichts erwiesene sich vorgemacht oder vormachen ließ. Und um kein Haar besser steht es mit den nationalen „Gewerkschaften“. Was die Tendenz dieser beiden Richtungen in der Arbeiterbewegung anbetrifft, so charakterisiert sie am klarsten die Unternehmensehre selbst, indem sie besonders die christlichsozialen „Gewerkschaften“ auf die gleiche Stufe mit den „gelben“ stellt und anpreist. Der Unternehmensehre sollten wir wirklich dankbar sein, daß sie uns den Wahrheitsbeweis für den Streikbruch der christlichsozialen „Gewerkschaften“ in jeder Form erbringt. Diese Tatsache macht uns manchmal Unannehmlichkeiten, die aber schließlich nicht unseren Gewerkschaften, sondern denen der Gegner den Boden untergraben.

Aus dem Eisenbahnausschuß.

Erklärungen des Eisenbahnministers.

Der Eisenbahnausschuß hielt am 16. d. M. in Anwesenheit des Eisenbahnministers W r b a eine Sitzung, in der er sich mit einer Reihe anlässlich der letzten Verstaatlichungen beantragter Resolutionen beschäftigte. Der Eisenbahnminister W r b a gab bei diesem Anlaß auf Anfragen der Abgeordneten E l e n b o g e n, M a s t a l k a und R e u m a n n eine Reihe wichtiger Erklärungen ab. Eisenbahnminister W r b a sagte, daß vom Standpunkt seines Ressorts der lebhafteste Wunsch bestehe,

Die Uebernahme der jüngst verstaatlichten Bahnen

in die eigene Verwaltung des Staates möglichst zu beschleunigen. Er habe gehofft, daß diese Uebernahme mit 1. Juli d. J. werde erfolgen können, da sachliche Gründe unbedingt dafür sprechen, die neuverstaatlichten Bahnen so bald als möglich unter die unmittelbare Leitung der Staatseisenbahnverwaltung zu bringen. Die Verhältnisse haben sich aber als stärker erwiesen als dieser Wunsch des Eisenbahnministers, indem für die Entscheidung der Uebernahmefrage nicht nur eisenbahnsachliche Erwägungen, sondern auch wichtige finanzielle Interessen des Staates in Betracht kämen. Die Uebernahme der neuverstaatlichten Linien in den Staatsbetrieb werde nämlich die Belastung des Staates mit der Begleichung des Saldos aus der Abrechnung zwischen Staat und Staatseisenbahngesellschaft zur Folge haben. Nebenbei würden auch die schwebenden Schulden der Nordwestbahn und Südnorddeutscher Verbindungsbahn, in die der Staat als Universalpfandbesitzer eingetreten sei, abgestoßen sein. Die hierfür benötigten Mittel würden voraussichtlich eine solche Höhe erreichen, daß der finanziellen Vorbereitung eine besondere Sorgfalt gewidmet und ein aus dem Gesichtspunkt der budgetären Lage und der staatlichen Kassengebarung geeigneter Zeitpunkt abgewartet werden müsse. Eine unverzügliche Betriebsübernahme sei aus den eben angeführten triftigen Erwägungen leider untunlich. Die Regierung beabsichtige aber, um die finanziellen Mittel des Staates zu stärken, die Gütertarifreform auf den Staatsbahnen

w o m ö g l i c h m i t 1. O k t o b e r d. J. z u a k t i v i e r e n, und werde im kausalen Zusammenhang mit dieser Maßregel auch die Betriebsübernahme der neuverstaatlichten Linien mit 1. Oktober d. J. bewerkstelligen. Sollte dagegen wider Erwarten die Bewerkstelligung der Gütertarifreform aus technischen Gründen auf einen späteren Zeitpunkt verlegt werden müssen, so würden die finanziellen Vorbereitungen für die Betriebsübernahme mit 1. Oktober fehlen, und es würde dann nichts anderes übrig bleiben, als von der gesetzlichen, beziehungsweise übereinkommengemäßen Fakultät Gebrauch zu machen, wonach die Betriebsübernahme bis längstens Jahreschluss verschoben werden kann. Wenn demnach auch der Zeitpunkt der Betriebsübernahme dormalen noch nicht präzise angegeben werden könne, so habe die Regierung doch die bisher verlaufene Zeit nicht unbenutzt gelassen, sondern eine Reihe von Maßnahmen und Verfügungen getroffen, um die ökonomischen Wirkungen der Verstaatlichung soweit als möglich schon vor der Betriebsübernahme herbeizuführen. Die in dieser Richtung getroffenen Anordnungen haben bereits die Erzielung eines finanziellen Effekts von ungefähr einer Million Kronen zugunsten der Staatsverwaltung ermöglicht. Auch in der

Personalwirtschaft

sei eine Reihe von Verfügungen erlassen und noch in Aussicht genommen, welche die Gleichstellung der Bediensteten der neu verstaatlichten Bahnen mit den bisherigen Staatsbahnbefriedigten in einer Reihe von Belangen zum Gegenstand haben, bei welchen eine solche Gleichstellung auch schon vor Betriebsübernahme möglich ist. Was speziell die Anfrage des Abgeordneten M a s t a l k a in Bezug auf die böhmischen Kommerzialbahnen betreffe, habe das Eisenbahnministerium im Interesse der Vermeidung der mit dem selbständigen Bestande dieser Gesellschaft verbundenen besonderen Auslagen in Aussicht genommen, die Bahnlinien dieser Gesellschaft zunächst mit Rückwirkung auf den 1. Jänner 1909 in den Pachtbetrieb der Staatseisenbahnverwaltung zu übernehmen. Selbstverständlich werde hier die Liquidation der Aktiengesellschaft, welche unter den obwaltenden Verhältnissen lediglich formeller Natur sei, in keiner Weise verzögert werden.

In Beantwortung der Anfrage des Abgeordneten Dr. E l e n b o g e n betreffend die für die Leitung der neu verstaatlichten Bahnen in Aussicht genommenen Persönlichkeiten, müsse der Minister bitten, die Frage der Bestimmung der mit der Leitung der neu verstaatlichten Bahnen zu betrauenden Persönlichkeiten dem Minister zu überlassen, welcher sich der Tragweite dieser seiner Verantwortung voll bewußt sei. Der Minister könne nur betonen, daß ihn in dieser Hinsicht keine anderen Motive leiten als dasjenige, auf diese wichtigen Posten anerkannt tüchtige und ihrer Aufgabe gewachsene Funktionäre zu berufen. Daß hierbei den Technikern die ihnen gebührende Rolle werde zugewiesen werden, glaube er als selbstverständlich bezeichnen zu können. Was die gleichfalls erörterte Frage der eventuellen

Verstaatlichung der Auffsig-Teplitzer Eisenbahn

betreffe, könne der Minister mit voller Offenheit erklären, daß eine konzessionsmäßige Einlösung dieser Bahn von seiten der Regierung nicht in Aussicht genommen werde, nachdem eine solche Maßregel, ganz abgesehen von anderen Erwägungen, mit unverhältnismäßig großen finanziellen Opfern für den Staat verbunden wäre. Das schließe aber selbstverständlich nicht aus, daß für den Fall, als die Bahngesellschaft sich geneigt erklären würde, ihr Unternehmen unter für den Staat günstigen Bedingungen abzutreten, die Regierung einer solchen Anregung gegenüber keine prinzipiell ablehnende Haltung einnehmen würde.

Reichskonferenz

des Wächterpersonals und der Blocksignalbiener aller Bahnen Oesterreichs.

Am 13. und 14. d. M. tagte im Gartensaal des Favoritener Arbeiterheims in Wien eine Reichskonferenz des Wächterpersonals und der Blocksignalbiener aller Bahnen Oesterreichs, zu welcher aus 152 Ortsgruppen 178 Delegierte erschienen waren. Die Zentrale war durch den Obmann Genossen J o s e f S c h w a b und die Genossen A d o l f M ü l l e r und S o m i t s c h, das Prager Sekretariat durch Genossen P r o d e z k y, das Triester Sekretariat durch Genossen K o p a c und das Lemberger Sekretariat durch Genossen S y d l i d vertreten. Von sämtlichen Personal-Kommissionen aller Bahnen waren 18 Mitglieder aus der Kategorie der Wächter anwesend. Den Vorsitz führte der Obmann der Zentrale Genosse J o s e f S c h w a b, als Schriftführer fungierte Genosse S o m i t s c h.

Auf der Tagesordnung war: 1. Die Forderungen und Wünsche des Wächterpersonals sämtlicher Bahnen. 2. Die Organisation und Agitation. 3. Eventuelles.

Zum ersten Punkt der Tagesordnung erstattete Genosse M ü l l e r ein eingehendes und sachliches Referat über die Lage des Wächterpersonals sowie über die bereits erlangenen Erfolge, die Durchführung der Zugständnisse, insbesondere die Erstellung des neuen Gehaltschemas und der neuen Automaten. Er verwies ferner auf die verschiedenen Mängel in den Zugständnissen, insbesondere in Bezug auf die Nachdienstzulage, sowie daß vor allem anderen getrachtet wird, das Hauptgewicht auf die endliche Durchführung der in der Zentralpersonalkommission der 1. 1. Staatsbahnen und der Personal-Kommissionen der anderen Bahnen eingebrachten Anträge gelegt wird und erntete für seine Ausführungen den lebhaften Beifall der Delegierten. Nach den Ausführungen der Korreferenten Genossen S o m m e r f e l d und Genossen H e r z i g entspann sich eine lebhafteste Debatte, nach welcher von der Antragungskommission durch deren Obmann Genossen H a r t l folgende Anträge zur Annahme empfohlen und von den Delegierten einstimmig angenommen wurden:

Die am 13. Juni 1909 in Wien tagende Reichskonferenz des Wächterpersonals sämtlicher Bahnen Oesterreichs erklärt mit Rücksicht darauf, daß die Lage des gesamten Wächterpersonals und der Blocksignalbiener trotz der in der letzten Zeit durch die Macht der Organisation erreichten Verbesserungen infolge der herrschenden und noch stets zunehmenden Teuerung sämtlicher Lebensmittel und Bedarfsartikel noch immer eine sehr trübe ist

und insobedessen dringend einer weiteren Verbesserung bedarf, unter allen Umständen darauf zu beharren, daß die berechtigten und begründeten Forderungen des Wächterpersonals nach Gewährung der Nachdienstzulage analog dem übrigen Personal, welches bereits dieselbe erhält, ebenschnell zur Durchführung gelangt. Im übrigen erklärt die Reichskonferenz an den Forderungen, die bereits als Anträge in der Zentralpersonalkommission und in den Personalmissionen der nunmehr verlaßlichen und der übrigen Privatbahnen festzuhalten und versucht die Reichskonferenz die Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines und die Vertreter in den Personalmissionen nachstehende Forderungen des Wächterpersonals und der Blocksignalbiener entsprechend zu vertreten:

1. Gewährung der Nachdienstzulage im Ausmaß von 1 Kr. für das gesamte Wächterpersonal, inklusive der Blocksignalbiener und Kontrollwächter, sofern sie denselben noch nicht zuerkannt wurde.

2. Allen Wächtern, inklusive der Blocksignalbiener und Kontrollwächter, die im Jahre 1905 und früher mit dem Monatsgehalt von 24 fl., beziehungsweise mit dem Jahresgehalt von 576 Kr. angestellt wurden, sollen die nächsten zwei Borrückungsstufen um je ein Jahr gekürzt werden; ferner soll allen jenen Wächtern und Blocksignalbienern, die feinerzeit in den Gehaltsstufen von 648, 660 und 700 Kr. stabilisiert wurden, die nächste normale Borrückungsstufe um ein Jahr gekürzt werden.

Endliche Durchführung der Zugstände betreffend die Verbesserung der Automatik, wie selbe im Oktober v. J. bei den Verhandlungen im Eisenbahnministerium gemacht wurden. Hinsichtlich der Gehalts- und Borrückungsverhältnisse Durchführung der im Zentralauschuß der Personalmission der k. k. Staatsbahnen eingebrachten Anträge betreffend die Gewährung von zweijährigen Borrückungsfristen und Ermöglichung der Erlangung des Unterbeamtenranges den Blocksignalbienern und Kontrollwächtern bei der Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr.

3. Die definitive Anstellung zum Wächter hat nach einem Jahr Provisorium als Aushilfswächter zu erfolgen. Die Aufnahme als Aushilfswächter hat zu erfolgen, sobald der betreffende Arbeiter den Dienst dauernd, beziehungsweise als permanenter Aushilfswächter oder Wächter substituiert antritt.

4. Sämtliche Stations- und Streckenblockposten sind zu Signalbienerposten zu erheben. Die Blockposten sind immer in der Reihenfolge durch die im Range ältesten Weichen-, respektive Streckenwächter zu besetzen. Nach einjähriger zufriedenster Verwendung als Blockwächter hat die Ernennung zum Blocksignalbiener zu erfolgen.

5. Regelung der Dienst- und Ruhezeiten des Wächterpersonals in allen Versuchsstationen sowie der Wiener Lokalstrecke auf 12 Stunden Dienst mit darauffolgender 24stündiger Ruhezeit, in allen anderen Stationen, beziehungsweise Strecken auf 16 Stunden Dienst mit darauffolgender 24stündiger Ruhezeit und in allen Strecken, wo die Wächter eine regelmäßige, mindestens achtstündige Nachtruhe genießen, auf 16 Stunden Dienst mit darauffolgender 16stündiger Ruhezeit.

6. Dem gesamten Wächterpersonal, welches durch die Einreihung in die III. Dienerkategorie den Dienern der III. Gruppe gleichgestellt wurde, ist sofort dieselbe Montur zu gewähren, und zwar sowohl in Qualität wie in Quantität, wie dieselbe die übrigen Diener der III. Dienerkategorie erhalten.

Beteiligung der Weichenambulant und Streckenwächter mit Regenmäntel, Abschaffung des Pelzpaletots Nr. 1, dafür Beteiligung der gesamten Wächter mit kurzen überzogenen Pelzröcken.

Diese Monturstücke sind auch sämtlichen Wächtersubstituten zu gewähren.

Für das im Süden der Monarchie bedienstete Wächterpersonal sind analog dem Versuchspersonal Zwischhofen mit einjähriger Tragdauer zu gewähren.

7. Endliche Durchführung der Bewertung der Naturalwohnungen (Wächterhäuser) nach dem Ausmaß der Quadratmeter auf Grund der bestehenden Quartiergeldklassen mit 20 Prozent Nachschuß und Auszahlung der Differenz an den Wohnungsinhaber.

Die alten Wächterhaustypen, welche räumlich nicht entsprechen, sind zu erweitern.

Die Herstellung der Dienststätten hat ehestens zu erfolgen. Den Streckenwächtern ist das Brennmaterial seitens der Bahnerhaltung in entsprechendem Ausmaße beizustellen.

8. Gewährung eines Schulpauschales an die Strecken-, ambulanten und Weichenwächter im Sinne des im Zentralauschuß der Personalmission der k. k. Staatsbahnen gestellten Antrages.

9. Der Titel „Wächter“ soll wie folgt abgeändert werden: „Streckenwächter“ auf „Streckenwächter“.

„Weichenwächter“ auf „Weichenwächter“.

„Hampnenwächter“ auf „Hampnenwächter“.

„Kontrollwächter“ auf „Blattkontrollor“.

„Blockwächter“ und „Blocksignalbiener“ auf „Blockwächter“.

10. In der Abrechnung der Verrechnung der in exekutiven Dienst zugebrachten Dienstzeit für die Bemessung der Pension, beziehungsweise der Provision.

11. Der Disziplinaraußschuß für Diener ist derart zusammenzusetzen, daß nur Bedienstete mit gleicher Dienstverwendung wie der jeweilige Beschuldigte als Mitglieder herangezogen werden im Sinne des im Zentralauschuß der Personalmission der k. k. Staatsbahnen diesbezüglich für das gesamte Personal bereits eingebrachten Antrages.

12. Bei Ablegung von Prüfungen sollen die Prüfungskandidaten aus allen Zweigen des Wächterdienstes, und zwar durch Prüfung aus den Bestimmungen der Instruktion XVIII geprüft werden.

13. Vereinerung der Strecken- und ambulanten Wächter vom Grazeinigen und Schneeschaukeln, der Wächter des Verkehrs vom Wechselfreien.

14. Normierung der Erholungsurlaube im Sinne des Antrages des Zentralauschusses der Personalmission der k. k. Staatsbahnen und Gewährung des Erholungsurlaubes in demselben Ausmaße an die den Wächterdiensten versehenen Frauen (Schrankenwächterinnen u.); § 59, erster Absatz der Dienstordnung hat zu entfallen. Krankheit, Waffenübung, Privaturlaube u. s. w. heben das Recht auf den Erholungsurlaub nicht auf.

Bei Erkrankungen oder Erholungsurlauben ist der Abgang durch Bestellung von Substituten zu ersetzen, so daß keine Mehrdienstleistung von dem betreffenden Personal verlangt wird.

15. Abschaffung des Frauenendienstes.

16. Endliche Abschaffung der außertourlichen Qualifikation. Die verammelten Delegierten richten an das k. k. Eisenbahnministerium das dringende Ersuchen, ebenschnell die Zentralpersonalmissionenmitglieder und die Personalmissionenmitglieder der einzelnen Direktionsbezirke, die der Wächterkategorie angehören, zu einer gemeinsamen Sitzung einzuberufen, um die vorliegenden Anträge einer entsprechenden Beratung zuführen zu können.

Gleichzeitig spricht die Reichskonferenz ihre Entrüstung darüber aus, daß seitens einiger Vorgesetzter mehreren gewählten Delegierten zur Reichskonferenz der nötige Urlaub verweigert wurde. Die Zentrale wird aufgefordert, solchen das Personal erregenden Machinationen einzelner organisationsfeindlicher Vorgesetzter auf das schärfste entgegenzutreten.

Hierauf gelangten noch mehrere Anträge, die speziellen Verhältnisse der Wächter auf der Südbahn betreffend, zur Annahme, die wir bereits in der Nummer 12 des „Eisenbahner“ vom 20. April l. J., und zwar in dem Bericht über die Konferenz des Wächterpersonals der Südbahn 21. März l. J. in Marburg zum Abdruck gebracht haben. Diese Anträge wurden der Personalmission der Südbahn überwiesen.

Zum zweiten Punkt der Tagesordnung gelangte nach dem Referat des Genossen Herzog und einer eingehenden Debatte betreffend den Ausbau des Vertrauensmänner-systems unter dem Wächterpersonal folgender Antrag zur einstimmigen Annahme:

In jedem Bahnhofsbezirk sowie in allen Stationen sind aus dem Wächterpersonal Vertrauensmänner aufzustellen, welche mit den Ortsgruppen in fester Verbindung zu bleiben haben; ferner sind in jedem Direktionsbezirk Direktionsvertrauensmänner zu nominieren, und zwar am Siege der Personalmission. Wenn nicht ohnehin am Siege der Personalmission aus der Kategorie der Wächter korrespondierende Mitglieder sind, so haben die zu nominierenden Direktionsvertrauensmänner als korrespondierende Vertrauensmänner im Einvernehmen mit den Ortsgruppen und der Zentrale zu fungieren. Bevor Anträge in den Personalmissionen der verschiedenen Bahnen und Direktionsbezirke eingebracht werden, müssen dieselben, um ein einheitliches Vorgehen zu ermöglichen, den Vertrauensmännern in Wien, beziehungsweise der Zentrale zur Begutachtung vorgelegt werden. Die Reichskonferenz ersucht daher die Zentrale, ehestens das Gelegene zu veranlassen, um den Ausbau des Vertrauensmänner-systems in der genannten Weise zu ermöglichen.

Zum Schlusse gelangte noch ein Antrag behufs Abhaltung einer großen Protestversammlung wegen der bisher nicht erfolgten Durchführung der Zugstände betreffend die Verbesserung der Automatik zur einstimmigen Annahme. Dieser Antrag wurde der Zentrale überwiesen.

Bezüglich der im Sozialversicherungsgesetzentwurf beabsichtigten Verschlechterung der Rechte der Eisenbahner in der Unfall- und Krankenversicherung gelangte eine diesbezügliche Resolution zur einstimmigen Annahme und wird in derselben an die sozialdemokratische Fraktion im Parlament das Ersuchen gestellt, mit ganzer Kraft sich dafür einzusetzen, daß die Rechte der Eisenbahner in der Unfall- und Krankenversicherung in keiner Weise gekürzt werden.

Die zweitägige Beratung zeigte ein erfreuliches Bild vom Wachstum der Organisation unter dem Wächterpersonal aller Bahnen. Dies ist gewiß eine sichere Bürgschaft dafür, daß die berechtigten Forderungen der Wächter rasch die erhoffte Erfüllung erfahren werden.

Die Präterierung der Manipulanten.

Im Budgetausschuß hat im vorigen Monat der Eisenbahnminister das Wort ergriffen, um auf die Beschwerden des Abgeordneten Genossen Ellenbogen zu erwidern. Von den Ausführungen Sr. Excellenz konnte sich nur die „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnerzeitung“ begeistern, indem sie behauptet, daß seine Ausführungen in den weitesten Kreisen wie Offenbarungen anmuten. Wir jedoch wissen, daß der Eisenbahnminister auf die Beschwerden des Abgeordneten Ellenbogen nur oberflächlich eingegangen ist, so zwar, daß wir uns von dem Resultat seiner Offenbarungen aber schon nicht im geringsten begeistern können. Er hat weder das Wie noch das Wann der Arbeiterlöhne fixiert, hat nichts Bestimmtes über die Fahrgebühren des Zugs- und Maschinenpersonals berichtet, nichts über die Herausgabe der neuen, verbesserten Automatik u. s. w. Ja, über jene Punkte, die er noch am eingehendsten berührt hatte, die hat er dann gleich darauf einer Deputation gegenüber widerrufen.

Es soll nicht geglaubt werden, als ob die Eisenbahner auf das, was ihr Minister sagt, nichts geben würden. Im Gegenteil — sie erwarteten stets eine bestimmte, sichere, ausführliche Darlegung, sie bekundeten stets einen festen Glauben und waren sehr geduldig im Warten. Dieses Zeugnis wird ihnen niemand verjagen. Nun aber empfinden sie, daß nicht volle Offenheit herrscht und sind fürchtbar mißtrauisch geworden. Wenn sie dann noch sehen, daß der Minister mit absichtlicher Gleichgültigkeit die Beschwerden ihrer Vertreter beantwortet, wenn er in sachgemäßen Fragen nur oberflächliche und flüchtige Bemerkungen fallen läßt, dann ist ihr Mißtrauen, ihre Ungeduld begründet. Nimmst er doch nicht darum die Stelle eines Eisenbahnministers ein, um in vornehmer Pose die Lebensfrage der Eisenbahnerchaft so langsam zu erwägen, damit er ihr zeitweise nur eine phrasenhafte Antwort entgegenstellen kann. Zwar haben wir das immer noch so erlebt: es wurden vorzunehmende oder eigentlich scheinbar beabsichtigte Reformen mit vollen Baden hinausposaunt, worauf diese Reformen nie durchgeführt wurden, bis erst das zwingende Maß durch die Eisenbahnerchaft selbst einen Teil davon erreicht hat!

Wohl am leichtfertigen ist der Eisenbahnminister über die Manipulantenfrage hinweggegangen, indem er bloß ausführte, daß die Manipulanten aus dienstlichen Rücksichten nicht Unterbeamte werden können. Was sind das jedoch für dienstliche Rücksichten? Er hat sie nicht bekanntgegeben. Wir aber haben Gründe genug hervorzuheben, durch welche wir zu Unterbeamten ernannt werden müßten. Aber sollte es tatsächlich der Fall sein, daß wir, aus dienstlichen Rücksichten nicht Unterbeamte werden können, warum findet er es dann für gut, wie kann er es vereinbaren und rechtfertigen, einige, bloß einige Manipulanten aus diesen dienstlichen Rücksichten zu Unterbeamten zu befördern? Auch das hat Sr. Excellenz zu beantworten und auszuführen vergessen.

Oder er hat es darum nicht getan, um nicht noch tiefer in das Dilemma hineinzugeraten. Denn das Wort „dienstliche Rücksichten“ hat ihm in der Tat das Dilemma bereitet, weil er heute oder morgen doch in die Lage kommen wird, diese dienstlichen Rücksichten bekanntzugeben. Das aber kann er nicht und dieses oberflächliche Wort wird zum Tyrannen der Manipulanten, wird immer eine Präterierung darstellen. Wir haben wahrlich keine Furcht, alle angeführten Gründe zu widerlegen, überhaupt dann nicht, wenn sie so leicht sind wie dieses Wort. Mehr noch: wir werden beweisen, daß unsere Ernennung gerade aus dienstlichen Rücksichten gefordert wird. Etwas anderes wäre es aber gewesen, wenn der Minister von finanziellen Rücksichten gesprochen hätte. Dann hätten wir ihm vielleicht geglaubt, daß er in dieser Hinsicht an den Finanzminister gebunden ist, welcher letzterer nicht nur hartherzig im Geben, sondern auch hartherzig im Einnehmen ist.

So gleichgültig, so oberflächlich, so engherzig hätten wir Manipulanten, wir Eisenbahner im allgemeinen die Ausführungen unseres Ministers nicht erwartet. Ueber was

sich daher die „Verkehrsbundzeitung“ eigentlich begeistert zeigen kann, wissen wir nicht. Das Eschaperl freut sich wohl, daß die Ausführungen seiner Excellenz in den weitesten Kreisen wie Offenbarungen anmuten, und das deshalb, weil sich bei seiner Excellenz bereits „die Notwendigkeit ergibt, in der Erfüllung der Wünsche Maß zu halten“, und daß er es unter gar keinen Beweis stellen zu müssen glaubt, warum die Manipulanten nicht Unterbeamte werden dürfen, diese Frage vielmehr mit der schalen Phrase beantwortet, daß sie aus dienstlichen Rücksichten nicht befördert werden können. Ja, ja, es fehlt nur noch der fromme Augenaufschlag: „Wer sich erhöhen will, muß erniedrigt werden...“ F. S.

Zugbegleiterkonferenz der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Am 6. Juni fand in Alt-Pata im Gasthaus „zur alten Post“ eine Konferenz des Zugbegleiterspersonals der O. N. W. B. und S. N. D. B. mit folgender Tagesordnung statt: 1. Die Prüfungsfrage der Zugbegleiter der O. N. W. B. 2. Regelung der Fahrgebühren. Die Konferenz war auf das Ersuchen der Personalmissionsmitglieder von der Zentrale zu dem Zweck einberufen worden, um die unter dem Personal herrschenden Meinungs-differenzen bezüglich der Prüfungsfrage auszugleichen. Ebenso sollte dem Zugbegleiterspersonal Gelegenheit geboten werden, seine Meinung wegen Erhöhung, beziehungsweise Reformierung der Fahrgebühren zum Ausdruck zu bringen.

In der Konferenz waren die Stationen Jglau, Schlumetz, Königgrätz, Schreckenstein, Trautenuau, Reichenberg, Geiersberg, Znaim, Alt-Pata, Parschnitz, Prag, Josefstadt-Paromek, Pardubitz und Eisenbrod durch 18 Delegierte vertreten. Von der Zentrale war der Obmann Genosse Josef Schwaab, vom Prager Sekretariat Genosse Kuranda entsendet worden. Außerdem waren noch die Personalmissionsmitglieder Bauer und Paul anwesend. Von der Station Stockerau war ein Begrüßungsschreiben eingelangt.

Zum ersten Punkt der Tagesordnung erstattete Genosse Paul das Referat. Genosse Paul führte aus, daß die Prüfungsfrage eine Angelegenheit ist, durch welche weniger die gegenseitigen Interessen zwischen Personal und Verwaltung, sondern vielmehr die verschiedenen Interessen, die unter dem Personal selbst vorhanden sind, berührt werden. Durch die letzten Bestimmungen, die von der Direktion bezüglich Einteilung der Zugbegleiter in einen höheren Dienststrang erlassen wurden, sind die Meinungs-differenzen unter dem Personal noch erhöht worden, weil in diesen Bestimmungen eine Uebergangszeit nicht vorgesehen war. Genosse Paul legte der Konferenz einen Antrag vor und ersuchte, diesen Antrag als Grundlage zur Beratung zu betrachten.

Genosse Kuranda betont, daß die Prüfungen von den Verwaltungen benützt werden, um sich gegen das Strafgesetz zu schützen. Das Personal muß von seinem Standpunkt bemüht sein, die gerechtesten Prinzipien aufzustellen.

Eine Regelung dieser Frage ist um so mehr notwendig, da die jetzt geltenden Prüfungen auch nach der Einreihung in das Staatsbahnschema gelten sollen. Dann kommt er noch auf die Verwendung der Farbenblinden zum Manipulationsdienst zu sprechen.

An der hierauf folgenden mehr als zweistündigen Debatte beteiligten sich die Genossen: Bauer, Gaube, Skala, Zyl, Kratzky, Wondrat, Kastner, Rezel, Souwicka, Mlina, Gros und Czerovsky. Zu dem Antrag des Genossen Paul wurden noch zwei Zusatzanträge gestellt und lautete derselbe dann wie folgt:

Antrag.
Die Bestimmungen des Erlasses vom 22. August 1906, Z. 90.867, sowie die Bestimmungen des Erlasses vom 24. November 1906, Z. 133.186/B 2 sind zu annullieren und hat die Einreihung der Zugbegleiter zum Manipulations- und Zugführerdienst nach folgenden Normen zu erfolgen:

Die Einreihung nach dem Dienstalter in den Manipulations- und Zugführerdienst hat stattzufinden:

a) bei jenen Kondukteuren, welche die Verkehrsprüfung vor dem 1. Oktober 1906 bestanden haben, und welche die Manipulationsprüfung bereits abgelegt haben oder längstens in zwei Jahren ablegen;

b) bei jenen Kondukteuren, bei welchen die Ablegung der Kondukteursprüfung nach dem 1. Oktober 1906 stattgefunden hat und welche die Manipulations- und Zugführerprüfung längstens in fünf Jahren nach ihrer definitiven Ernennung ablegen.

Bei Bediensteten, welche durch ihr eigenes Verschulden die Prüfungen in den unter a) und b) angeführten Zeiträumen nicht ablegen, erfolgt die Einreihung zum Manipulations- und Zugführerdienst nicht nach dem Dienstalter, sondern es gilt für die Einreihung jener Zeitpunkt, in welchem die Manipulations-, beziehungsweise Zugführerprüfung abgelegt wurde.

Bei Bediensteten mit gleichen definitiven Jahren steht jener im Vorrang, der länger im Bahndienst ist.

Bedienstete, die nach dem Zeitpunkt der Ablegung der Manipulationsprüfung bereits ein Jahr beständig als Manipulant oder Zugführer eingeteilt sind, dürfen auf Grund oben genannter Bestimmungen auf einen niederen Dienstposten nicht rückversetzt werden.

Bei Belegung höherer Dienstposten ist die Ernennung zum provisorischen Kondukteur nicht zu berücksichtigen.

Dieser Antrag wurde einstimmig angenommen.

Zum zweiten Punkt der Tagesordnung erstattete gleichfalls Genosse Paul das Referat. Derselbe erwähnte, daß in Rücksicht der Verstaatlichung die Reformierung der Fahrgebühren auf der k. k. St. B. auch für das Zugbegleiterspersonal der O. N. W. B. von Interesse ist. Wenn die Gleichstellung der Fahrgebühren mit den Sägen zu 20 S. und 30 S. auf den Staatsbahnen erfolgte, so wäre dieses eine Reform, die auch von den Zugbegleitern der O. N. W. B. könnte übernommen werden, da diese Reform im allgemeinen als eine Verbesserung zu betrachten wäre. Jedoch wären auch bei Durchführung dieser Reform unbedingt Bestimmungen notwendig, daß eine gegenwärtige Schädigung bei jenen Bediensteten vermieden würde, deren Fahrgebühren nach den jetzigen geltenden Normen höher sind. In diesem Sinne wurde in der letzten Sitzung der Personalmission auch ein Gutachten abgegeben. Nachdem aber die Gleichstellung der Fahrgebühren auf den k. k. Staatsbahnen in Frage gestellt ist, so besteht für die Zugbegleiter der O. N. W. B. die Gefahr, daß bei einer zukünftigen Reform ein Teil der Bediensteten in den Fahrgebühren ungeheuer geschädigt, der andere Teil aber eine ganz ungenügende Erhöhung erhalten würde.

Genosse Zentralobmann Schwaib ergänzte das Referat des Genossen Bauer, in dem er Mitteilung von den letzten Verhandlungen über die Reform der Fahrgebühren, die im Eisenbahnministerium stattfanden, machte.

An der folgenden Debatte beteiligte sich die Mehrzahl der Delegierten. Der Verlauf derselben gestaltete sich sehr erregt. Sämtliche Redner wiesen darauf hin, daß bei einer ungünstigen Reform der Fahrgebühren unter den Zugbegleitern eine große Unzufriedenheit zutage treten würde. Hauptsächlich wird ein Weg gefunden werden, daß auch für die Zugbegleiter der O. N. B. eine Reform der Fahrgebühren stattfinden kann, die als befriedigend zu bezeichnen wäre.

Folgende Resolution wurde von den Delegierten einstimmig angenommen:

Die am 6. Juni 1909 in Alt-Pala tagende Konferenz der Zugbegleiter der O. N. B. und S. N. D. B. beschließt mit Rücksicht auf die Verstaatlichung dieser Bahn folgendes:

Nach der am Ende März 1909 in der Plenarsitzung des österreichischen Abgeordnetenhauses vom Herrn Eisenbahnminister abgegebenen Erklärung wurde unter anderen Reformen auch eine 30prozentige Erhöhung der Fahrgebühren „womöglich“ mit rückwirkender Kraft ab 1. Jänner 1909 auch für die Zugbegleiter der verstaatlichten Privatbahnen in Aussicht gestellt.

Nachdem aber bei der O. N. B. und S. N. D. B. das Kilometergebietsystem besteht, bei den k. k. Staatsbahnen jedoch eine Gleichstellung des Güterzugspersonals mit dem Personenzugspersonal in Bezug auf das dort bestehende Stundengebietsystem geplant wird, fühlt sich die Konferenz verpflichtet, folgendes zu erklären:

Wohl wird vom univiersellen Standpunkt aus die bei den k. k. Staatsbahnen geplante und den Bediensteten der verstaatlichten Bahnen in Aussicht gestellte Reform der Fahrgebühren begrüßt. Doch muß betont werden, daß die besonderen Verhältnisse bei der O. N. B. und S. N. D. B. bei der Durchführung dieser Reform berücksichtigt werden müssen, wenn nicht viele Zugbegleiter an ihren bisherigen variablen Bezügen fühlbar geschädigt werden sollen.

Die gewählten Personalkommissionsmitglieder werden beauftragt, im Einvernehmen mit der Allgemeinen Eisenbahnergewerkschaftsorganisation die zur Sicherung der bisherigen höheren Fahrgebühren notwendigen Schritte einzuleiten.

Es ist zu erwarten, daß diese Konferenz nicht nutzlos war, sondern daß diese ernste Beratung gewiß auch Erfolge für die Zugbegleiter der O. N. B. zeitigen werde.

Ein Mahnwort an alle Signalmeister der österreichischen Eisenbahnen.

Diese wenigen und kurzen Ausführungen, welche von einem Berufskollegen, einem Signalmeister, durch die Fachpresse zur weiteren Kenntnisnahme in den Signalmeistertreibern dienen sollen, sind in einem Moment der jeder entsprungen, wo bereits eine hübsche Anzahl von Kollegen sich veranlaßt gesehen hat, sich zusammenzuschließen und zu organisieren. Den Zweck und Nutzen einer Organisation hier zu erklären, ist eigentlich im Zeitalter, wo sich alles organisiert, sich alles in den verschiedensten Verbänden und Vereinigungen zusammenschließt, eine überflüssige Arbeit. Wie nun bei dem größten Betrieb eines Staates, bei der Eisenbahn, sich schon vor Jahrzehnten die Organisation als eine Notwendigkeit ergab und allmählich entwickelte, so muß man es auch heute einsehen und jedem Mann, der nicht gerade gedankenlos dahinfliehet, hat Schulbeispiele genug, um es zu erkennen, daß zur Erreichung besserer Dienstverhältnisse und geordneter Zustände eine starke, große und allgemeine Organisation notwendig ist. Es gilt aber auch, alle diese Errungenschaften zu erhalten und gegen Angriffe und Verschlechterungen zu verteidigen. Hauptächlich die gewonnenen, oftmals im heißen ersten Ringen erworbenen Früchte für uns ganz sicherzustellen, sie pragmatisch und gesetzlich festzulegen. Aber auch noch einen bedeutenden Wert und Nutzen hat die Organisation für den, der das gewiß zweifelhaft Vergnügen haben soll, sich wegen eines Vorkommnisses bei Gericht zu verantworten. Das steht doch außer jedem Zweifel, daß der Dienst eines Signalmeisters ein sehr verantwortungsvoller ist, man denke nur die große Anzahl der Wechsel, deren Instandhaltung seine Sorge ist, ein einziger, der vielleicht schlecht geschlossen haben soll, kann sehr bedenkliche Folgen nach sich ziehen. Man sehe sich nur den oft sehr komplizierten Mechanismus solcher einer Sicherungsanlage mit allen ihren Neben- und Hauptapparaten an und auch der Nichtfachmann wird gerne zugeben, daß das Nestort ein gewaltiges ist. Hat man nun eine Strecke von 100 bis 150, ja bis 180 Kilometer mit eventuell 20 bis 25 Stationen, welche mit Sicherungsanlagen ausgerüstet sind, ordentlich gewissenhaft zu erhalten, so zu erhalten, daß man für die Sicherheit von Gut und Leben der durchlaufenden Züge und Passagiere einstehen kann, so wird jeder redlich Denkende gerne zugeben, daß der Dienst einen ganzen Mann erfordert. Und jetzt noch ein Punkt. Sind die Signalmeister nicht auch dem Risiko der körperlichen Beschädigung, kurzum eines Unfalles ausgesetzt? Wir müssen doch den ganzen lieben Tag zwischen den Geleisen herumlaufen, bald hängen wir wieder wo auf einem Signal, oft 10 bis 12 Meter hoch in der Luft, um dort nach dem Mechanismus zu sehen und das Erforderliche anzuordnen. Die Unnehmlichkeit, auf einem solchen Semaphor an exponierter Stelle irgend eine Reparatur zc. auszuführen, ist gewiß keine begehrenswerte. Und gerade dieser Umstand hat den Schreiber bewogen, sich eventuellen Rechtsschutz zu suchen und zu sichern und wie wohl er daran tat, das lehnen ihm die vielen, oft nur mit Inanspruchnahme der Rechtshilfe ausgekämpften Unfallschiedsgerichtskennntnisse.

Hat man sich Herz, Kollegen! Wer hat sich diese Gedanken schon vorgelegt? Und wer hat als treuer Familienvater sich und die Seinen gegen solche Vorkommnisse gesichert?

Genug der Gründe, blicken wir uns einmal nun solche Vereinigungen an, welche schon geraume Zeit bestehen und in deren Reihen wir die Signalmeister, das heißt nur einen Teil derselben gefunden haben. In Wien besteht ein Verein, der Verein der elektrischen Fachorgane der österreichischen Eisenbahnen; dieser Verein hatte sich zur Aufgabe gemacht, die Interessen seiner Mitglieder zu vertreten. Wie eine solche Vertretung aussieht, zeigt der Umstand, daß erst eine Anzahl dem Verein nicht an-

gehöriger Kollegen dank der „regen und tatkräftigen Arbeitskraft“ des genannten Vereines, sich vereinigen mußte, ein Zirkular an alle Signalmeister richtete, wo sie aufgefordert wurden, zu einer Reihe von Forderungen ihr Gutachten abzugeben. In einer zu diesem Zwecke in Prag abgehaltenen, sehr gut besuchten Versammlung wurden diese Fragen ventiliert.

In dieser Versammlung wurde beschlossen, sich dem allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschafts-Verein anzuschließen. Dem Vereine der elektrotechnischen Fachorgane konnten sich die Kollegen nicht anschließen, nachdem mit dieser Organisation, miewohl sie schon jahrelang, allerdings mit Ausschluß der Öffentlichkeit besteht, keinerlei Arbeit möglich ist. Dieser Fachverein kann bestenfalls ein guter Geselligkeits- und Unterstützungsverein sein, dem man eventuell die Versorgung seiner Bestattung nach dem Ableben überlassen kann, aber um seine Existenz zu heben, sich bessere, aussichtsreichere Dienstverhältnisse zu erkämpfen, dazu taugt der Verein nicht. Da gehört mehr Mühe, Kraft, viel mehr Energie und besonders viel mehr Verständnis, wenn auch viel weniger „Standesbewußtsein“ dazu. Eine Vereinsleitung, die in der notwendigen Gründung einer Ortsgruppe eine Schwächung des Vereines erblickt, ist wohl in Vereinsangelegenheiten ein bißchen unerfahren. Eine Vereinsleitung, welche eine ihr lästig gewordene Opposition mit Zuhilfenahme eines Hausknechtsparagrafen ganz einfach ausschließt, ist nicht objektiv und gerecht. Eine Vereinsleitung, die der Meinung ist, daß die Erledigung der Dienstangelegenheiten und Differenzen, um welche sich eine Organisation zu kümmern hat, rein persönliche Angelegenheit ist, die zu schlichten jedermanns eigene Sache ist, hat sich selbst ad absurdum geführt. Eine Vereinsleitung, welche in den heißen Kampfzügen der Eisenbahnerchaft nicht ein einzigesmal die Gelegenheit wahrgenommen hat, gegebenenfalls die Interessen ihrer Mitglieder zu wahren, die es so weit gebracht hat, daß trotz der vielen Jahre, welche der Verein zählt, niemand von der Existenz desselben wußte, eine solche Vereinsleitung gehört dorthin, wo der Pfeifer wächst, und ein Verein, der sich solch eine Leitung gefallen läßt, darf sich nicht zum Anwalt unserer Interessen aufspielen. Uns wird in dem Publikationsorgan des Fachvereines vorgemerket, daß wir uns dem Gewerkschaftsverein angeschlossen haben; nun der ist schon maßgebender als der Fachverein und jedenfalls sind unsere Interessen als Mitglieder weit besser gewahrt als im Fachverein. Es ist eigentlich bedauerlich, daß wir erst jetzt zu dieser Einsicht gelangten.

Immerhin aber, Kollegen, ist es nicht zu spät. Wir haben viel Veräumtes einzuholen, aber es muß gehen. Arbeiten Sie alle mit an dem Werke unserer Vervollständigung, lassen Sie die Arbeit nicht einzelnen, sind Sie nicht so unmoralisch und ernten die Früchte, die andere gesät. Jeder einzelne muß mithelfen; wir sind ehlich genug, es einzugestehen, daß wir jedermanns Mithilfe brauchen. Jeder Signalmeister, ob er in der fernsten Bultowina, im tiefsten Tirol, im untersten Küstenland oder hoch in Nordböhmen den gleich schweren Dienst, die gleich drückende Verantwortung, aber auch die gleichen Wünsche und Schmerzen trägt, trage sie zu dem Baue der Organisation. Es gilt hier nicht nationale und konfessionelle Momente in die Waagschale zu werfen. Im Kampfe ums Brot müssen andere Motive sprechen. Eines ist klar, so darf es nicht weitergehen, wenn wir uns nicht vor uns selbst schämen müßten. Wir Signalmeister, die sich immer schmeicheln, aus der Elite der Arbeiter hervorgegangen zu sein, sind wir doch alle Feinmechaniker, Mechaniker und Maschinenbauer gewesen, wir sollten uns da von Magazinsarbeitern und Verschiebern lehren lassen, wie man sich organisiert? Darum auf, Kollegen, lassen Sie alle Vorurteile fallen, finden Sie sich dort ein, wohin Sie gehören, im Rechtsschutz- und Gewerkschafts-Verein für Oesterreich.

Für das Kronland Böhmen, Mähren und Schlesien melde sich jeder Kollege in Prag per Adresse: Josef Banal, Königliche Weinberge, Kolargasse 10.

Für die anderen Kronländer wolle sich jeder Kollege an den betreffenden Lokalvertrauensmann, beziehungsweise Ortsgruppenleiter wenden. Der monatliche Beitrag beträgt Kr. 1.20. Das Fachblatt wird in deutscher, tschechischer, polnischer, slowenischer und italienischer Sprache je nach Wunsch frei ins Haus gestellt. Jeder Kollege wird im Interesse der Sache gebeten, seinen Eintritt auf jeden Fall auch dem Aktionskomitee per Adresse: Josef Banal, Königliche Weinberge, Kolargasse 10, mittels Postkarte zu melden.

Mit kollegialem Gruß

Das Aktionskomitee.

Gewährung eines unentgeltlichen Kurgebrauches für die Krankenkassenmitglieder der Südbahn.

Zu den außerstatutarischen Leistungen nach dem gegenwärtigen Krankenkassengesetz und dem k. k. Statut der Südbahn gehört auch die in § 16, Punkt 25 gewährte außergewöhnliche Bargeldunterstützung; Mitgliedern, welche nachweisbar durch eigene oder durch Krankheit von im gemeinsamen Haushalte lebenden Familienangehörigen in eine Notlage geraten sind, oder welche über Verordnung des Bahnarztes eine besondere Kur gebraucht haben oder gebrauchen sollen, sowie endlich auch den Hinterbliebenen eines Mitgliedes, welche durch dessen Tod in eine bedrängte Lage verlegt worden sind, kann von dem Ausschuss eine außergewöhnliche Bargeldunterstützung gewährt werden. Besuche um Gewährung einer Unterstützung müssen, wenn das gestellte Begehren mit einer Krankheit oder mit dem Tode eines Mitgliedes begründet ist, mit der bahnärztlichen, in allen anderen Fällen aber mit einer ärztlichen Bestätigung über die Art und Dauer der Erkrankung versehen sein und müssen durch den betreffenden Lokalvorstand, welcher seine eigene Meinung auf dem Gesuch selbst abzugeben hat, dem Ausschuss zur Entscheidung vorgelegt werden.

So wohlgemeint seinerzeit bei der Einführung der Bargeldunterstützungen diese Bestimmung gewesen sein mag, ihren Zweck hat sie nicht erfüllt. Die liberale Handhabung dieser Bestimmung hat im

Laufe der Jahre nachgerade zur mißbräuchlichen Ausnützung geführt, so daß schon ein wahrer Unjag getrieben wurde.

Unter den wichtigsten Vorwänden wurde um die Gewährung einer Bargeldunterstützung angefleht, so daß sich in letzterer Zeit die Anzahl der eingelangten Unterstützungsgehalte in einem Monat schon auf 250 bis 300 belief. Wenn der Ausschuss einem Petenten im Durchschnitt nur 20 Kr. Unterstützung gewährt, so macht dies im ersten Falle 5000 Kr. und im zweiten Falle bei 300 Gesuchen 6000 Kr. an Bargeldunterstützungen aus; in einem Jahre beträgt dies allein schon 60.000 Kr. oder 72.000 Kr. an ausbezahlten Unterstützungen.

20 Kr. sind jedoch der mindeste Betrag, der gewährt wurde, in sehr vielen Fällen wurden 25 Kr., 30 Kr., 35 Kr., 40 Kr. und in besonders bedürftigen Fällen auch noch höhere Unterstützungsbeträge gewährt.

Es ist klar, daß man in einem Krankheitsfall auch mit einer Unterstützung von 50 Kr. sich keine Kur verschaffen kann, weil in den Kuranstalten und Bädern die Unterkunft und Verpflegung für unbemittelte Kassemittelglieder viel zu kostspielig ist, um sich solch eine Kur leisten zu können.

Der gewährte Kurkostenbeitrag wurde in manchen Fällen gar nicht einmal hierzu benützt, sondern zu anderen Zwecken verwendet. Auch war es bei der ungeheuren Anzahl von eingelangten Gesuchen dem Ausschuss beim besten Willen nicht möglich, größere Unterstützungsbeträge zu gewähren, weil wieder sonst die anderen statutarischen Benefizien eine Einschränkung hätten erfahren müssen. Der Ausschuss hat sich daher schon seit Jahren mit der Frage beschäftigt, den ernstlich erkrankten Kassemittelgliedern an Stelle der bisherigen Bargeldunterstützungen eine wirkliche Kur und Verpflegung in einer seinem leidenden Zustand zuträglichen Kur- oder Badeanstalt ganz auf Kosten der Krankenkasse zu gewähren, die Bargeldunterstützungen jedoch vorläufig noch etwas einzuschränken, bis die endgültige Familienangehörigen-Verhandlung auf Kosten der Kasse auch durchgeführt sein wird.

Den gesamten Kasenaussschuss hat daher in der Durchführung der für die Krankenkassenmitglieder sehr wichtigen Angelegenheit einzig und allein nur die Fürsorge für die erkrankten Mitglieder geleitet und um denselben alles dasjenige zu bieten, damit dieselben wieder gesund werden können.

Nachstehend das Zirkular an die Krankenkassenmitglieder:

Nr. 999/Kr. K.

262.

An alle Herren Dienstabteilungs-, Betriebs-, Inspektors- und Lokalvorstände sowie an alle Herren Bahnärzte der österreichischen Linien der Südbahn samt Nebenlinien.

Krankenkasse.

(Unentgeltlicher Kurgebrauch; Bargeldunterstützungen.)

Von dem steten Streben geleitet, die Leistungen der Krankenkasse nach Maßgabe der finanziellen Möglichkeit auszubauen, hat der Kasenaussschuss nunmehr sein Augenmerk auch darauf gerichtet, erkrankten Mitgliedern den zur rascheren Wiederherstellung ihrer Gesundheit oft unumgänglich notwendigen Gebrauch von Bädern oder sonstigen Kuren in geeigneten Anstalten auf Kassekosten zu ermöglichen. Auf Grund der getroffenen Vereinbarungen können kurbefähige Kassemittelglieder in nachstehenden Badeorten und Kuranstalten nebst freiem Kurgebrauch auch Unterkunft und vollständige Verpflegung auf Kassekosten finden:

- Abbazia (insbesondere für Retonvalejanten),
- Alland (Kurdauer 4 Monate),
- Baden bei Wien,
- Bad Hall in Oberösterreich,
- Bad Lipitz,
- Börgas (Kurdauer 4 Monate),
- Karlsbad,
- Krapina-Löplitz,
- Lupusheilstätte in Wien,
- Markt Taffer,
- Manfalcone,
- Pistyan,
- Teplitz in Krain,
- Warasdin-Teplitz.

Die Absicht des Ausschusses geht dahin, in allen jenen Fällen, in welchen zur Herstellung der Gesundheit oder wenigstens zur Verhütung einer wesentlichen Verschlechterung des Gesundheitszustandes ein Kurgebrauch unbedingt notwendig ist, tatkräftig einzugreifen. Fälle also, welche auch ohne Kurgebrauch in kurzer Zeit Heilung gewärtigen lassen, können selbstverständlich im Interesse der Allgemeinheit nicht berücksichtigt werden.

Der Ausschuss, welcher sich die Anweisung der Kuren in den bezeichneten Anstalten vorbehält, wird daher ausnahmslos nur jene Mitglieder berücksichtigen, welche vom kompetenten Bahnarzt nach Maßgabe der vorliegenden Intention für einen Kurgebrauch empfohlen werden.

Das betreffende Kassemittelglied hat das mit dem bahnärztlichen Gutachten versehene Gesuch seinem Lokalvorstand zu übergeben, welcher es im Dienstwege an den Kasenaussschuss weiterzuleiten hat. Von diesem werden dann die weiteren Weisungen ergehen.

Für die Erteilung des erforderlichen Urlaubes und der eventuellen notwendigen Freizeiten hat das Kassemittelglied rechtzeitig selbst zu sorgen.

Die Bahnärzte werden ersucht, den über ihre Empfehlung in eine Kuranstalt überwiesenen Kassemittelgliedern vor der Abreise in die Anstalt ein zur Orientierung des Kurarztes dienendes Schreiben mitzugeben.

Für die Dauer des Kurgebrauches sind die betreffenden Bediensteten im Krankenstande zu führen; sie erhalten daher — selbstverständlich unter den statutarischen Voraussetzungen — auch für diese Zeit das volle Krankengeld.

Sollen die obigen Leistungen, welche beim richtigen Erfassen der Intentionen des Ausschusses von den seignestreichsten Erfolgen begleitet sein können, in dieser Ausdehnung als dauernde Institution fortbestehen, so erscheint es notwendig, die hieraus erwachsenden Kosten anderwärts wieder hereinzubringen; dies wird durch Restriktion der Bargeldunterstützungen und Kurkostenbeiträge (§ 16, Absatz 25 des Statuts) möglich sein.

Wir nehmen daher die Gelegenheit wahr, die mit Zirkular 355 A 1908 erlassenen Weisungen, welche dem mit den Bargeldunterstützungen getriebenen Unwesen begegnen sollten, in Erinnerung zu bringen. Solcher müssen wir konstatieren, daß nach einer vorübergehenden Besserung die Zahl der einlaufenden Gesuche in auffallender Weise wieder zugenommen hat. Insbesondere müssen wir bemängeln, daß die Einbegleitungen durch die Lokalvorstände, welche nebst den Bahnärzten einzig und allein die Notwendigkeit einer außergewöhnlichen Gelbaushilfe zu beur-

teilen vermögen, oft derart mangelhaft abgefaßt sind, daß der Ausschuß nicht in der Lage ist, die dürftigen von den unbedürftigen Bittstellern zu unterscheiden, worunter dann gerade jene zu leiden haben, für welche die Institution gedacht ist. Wir haben weiters gefunden, daß zahlreiche Gesuche die gleiche Handschrift aufweisen und glauben daraus die Vermutung aussprechen zu können, daß sich bereits dritte Personen die Freigebigkeit der Kasse zunutze gemacht haben und durch zweifellos nicht unentgeltliche Fabrikation von Untersützungsgesuchen einen Nebenwerb schaffen. Daß dies der Zweck der Einrichtung nicht ist, braucht wohl nicht erst betont zu werden.

Wir richten daher neuerdings an die Dienstvorstände und auch an die Bahnärzte das eindringliche Ersuchen, dem mit den Untersützungsgesuchen getriebenen Unwesen energisch entgegenzutreten und nur jene Gesuche zu befürworten, welche wirklich berücksichtigungswürdig erscheinen. Dieses Zirkular ist den Klassenmitgliedern in geeigneter Weise zur Kenntnis zu bringen.

Wien, 8. Juni 1909.

Für den Ausschuß
Der Obmann
Dr. Hermann m. p.

Ein wichtiger Behelf für jeden Bahnbediensteten.

Die vor vielen Jahren ausgegebenen Gebührenregulative für Bahnbedienstete sind nahezu unwirksam geworden. Die gegenwärtig gültigen Gebührenbestimmungen sind in den verschiedenen Jahrgängen der Amtsblätter und Zirkularsammlungen zerstreut und zusammenhanglos publiziert. Abgesehen von den Schwierigkeiten, die mit der Einsichtnahme in die Amtsblätter und Zirkularien verbunden sind, ist ein Zurechtfinden in dem Chaos selbst demjenigen, der mit diesen Vorschriften vertraut ist, schwierig. Da besteht nun seit langem das dringende Bedürfnis nach einer vollständigen und übersichtlichen Darstellung aller auf die Entlohnungsverhältnisse der Eisenbahner bezughabenden Bestimmungen. Diesem Bedürfnis soll, soweit es sich um die Entlohnungsverhältnisse der Bediensteten der k. k. Staatsbahnen, der St. E. G., der De. N. W. B. und der S. N. D. B. W., der Südbahn, der B. E. W. und der E. W. A. handelt, demnächst Rechnung getragen werden.

Es erscheint im Buchhandel eine Sammlung aller auf die Gebühren der Bediensteten der genannten Bahnen bezughabenden gültigen Bestimmungen unter dem Titel: „Die Bezüge des Personales der k. k. österreichischen Staatsbahnen und der größeren österreichischen Privatbahnen“.

Die Sammlung ist von mit diesen Vorschriften vollkommen vertrauten Fachmännern der Verwaltung genannter Bahnen zusammengestellt, hat auf Verlässlichkeit und innerlich ihrer Beschränkung auf die angeführten Bahnen, auch auf Vollständigkeit Anspruch. Die Anordnung des Stoffes in der Sammlung ist eine übersichtliche und ermöglicht eine rasche Orientierung.

So behandelt beispielsweise der auf die Gebühren der Bediensteten der k. k. Staatsbahnen bezughabende Teil der Sammlung in getrennten Abschnitten:

Die Einteilung des Personales, die Aufnahms- und Anstellungsbedingungen, die Einteilung und der Auszahlungsmodus der Bezüge, die ständigen Bezüge (Gehalts-, Vorrückungs- und Quartiergeldschema der Beamten, Adjutanten der Beamtenaspiranten, Monatsgehalt, beziehungsweise Taggeld der Manipulanten, Taglohn der Aushilfsunterbeamten, Aushilfsdiener sowie der Arbeiter, Gehalts-, Vorrückungs- und Quartiergeldschema der Unterbeamten und Diener, Gehalts- und Vorrückungsschema der Bahnoffiziantinnen, Taggeld der Diurnisten, Bezüge der mit besonderem Dienstvertrage angestellten Personen, Personalzulagen und persönliche Quartiergeldzulagen, Quartiergeld, Einreichung der Stationsorte der k. k. österreichischen Staatsbahnen in Quartiergeldklassen, Naturalwohnungen und Brennstoßpauschale, Bezüge während Krankheiten, Kontumazierungen, Urlaube, gerichtliche Untersuchungs-, Suspendierungen und dauernder Verwendung auf höheren Dienstposten, Einstellung der Bezüge bei Aufhebung des Dienstverhältnisses und bei der Versetzung in den Ruhestand, Sterbequartal, Dauer der Erholungsurlaube, Bezüge während der Erfüllung der Militärdienstleistung, die Nebenbezüge (Diäten und Gehrgelder, Spesenpauschale, Ersatz der Fahrgelegenheit, Myriametergeld auf Baustraßen, Ueberfließungspauschale, Reise- und Ueberfließungsvorschüsse, Kilometer- und Stundengelder, Stundengelder des Schiffspersonals, Fahrttagelder, Unterkunftsgeldern, Nebenbezüge bei Exponierungen, Reisepauschalen, Pauschalien für Pumpenwärter, Pauschale der Ordner auf den Wiener Lokalbahnstrecken, Kleidungs- und Uniformbeiträge, Entschädigung für innere Dampfesseluntersuchung, Ersatz des Sperrgeldes, Pauschalien für die Haltung von Katzen und Wachhunden, Reinigungspauschale, Entschädigungen für Dienstaufwand, Dienst- und Ortszulagen, Prämien, Lantienem, Remunerationen), Gehaltsabzüge für Stempel und Steuern (Einkommensteuer, Besoldungssteuer).

Auf ähnliche Weise behandeln die übrigen Teile des Werkes die für die anderen genannten Bahnen geltenden Entlohnungsbestimmungen für die Bediensteten derselben. Der Preis des Buches:

„Die Bezüge des Personales der k. k. österreichischen Staatsbahnen und der größeren österreichischen Privatbahnen“

ist mit Rücksicht auf den Umfang des in handlichem Taschenformat erscheinenden Werkes (mehr als 300 Seiten) ein niedriger und beträgt bloß 1 Kr.

Da jedem Bahnbediensteten die Anschaffung dieses Buches dringend zu empfehlen ist, hat die Zentrale den kommissionsweisen Vertrieb desselben übernommen. Zur Feststellung der Auflage benötigt die Zentrale umgehend die Bekanntgabe der Anzahl der Exemplare, die die einzelnen Ortsgruppen abzunehmen bereit sind. Die Ortsgruppen erhalten bei Vorfindung des Betrages oder bei Bezug per Nachnahme 20 Prozent, bei Bestellungen gegen spätere Berechnung 40 Prozent Nachlaß. Da der Verkauf ein kommissionsweiser ist, müssen bestellte Exemplare auch wirklich bezogen werden. Bestellungen sind nur an die

Administration des „Eisenbahner“,
Wien, VI, Bentogasse Nr. 5

zu richten und sind zu Geldverwendungen für diese Bücher lediglich die dem betreffenden Zirkular beiliegenden Erlagscheine zu verwenden.

Da die Gelegenheit für jeden Bahnbediensteten, sich einen unentbehrlichen Behelf zu beschaffen, eine günstige ist, wird auf eine Massenbestellung des Werkes gerechnet.

Wir bitten alle Vertrauensmänner, eine rege Agitation für den Vertrieb desselben zu entwickeln. Der Preis konnte nur mit Rücksicht darauf so niedrig angesetzt werden, als man mit Recht auf einen entsprechend hohen Absatz des Buches rechnet.

Protokoll

über die am 22. und 23. April 1909 in Wien abgehaltene Sitzung der Personalkommission, Sektion Diener, der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Anwesend die Herren: Zentralinspektor Karl Hokey als Vorsitzender, Inspektor Dr. Alois Fellner als Stellvertreter, Offiziant Wenzel Martin, Verschieber Josef Herzan, Kondukteur Eduard Paul, Streckenwächter Alois Kralliek, Streckenwächter Wenzel Marwan, Streckenwächter Josef Holzhauser, Oberbeizer Josef Niedermertl, Lokomotivführeranwärter Leopold Appelt, Rangleidiener Johann Anderlik als gewählte Mitglieder, Weichenwächter Ferdinand Lins als ernanntes Mitglied, Bahnkonzipient Dr. Josef Dolp als Schriftführer.

Der Vorsitzende eröffnete die Sitzung um halb 10 Uhr vormittags und begrüßte die Erschienenen.

1. Antrag (Martin, Paul, Niedermertl, Herzan.) Erhöhung der Erlangung des Unterbeamtenanges allen Dienern, welchen es früher u. s. u. I. gewährleistet war, bei der Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr., insbesondere die Ernennung von Lokomotivführeranwärttern, die eine Maschine selbständig führen, und von Kondukteuren, die den Dienst eines Zugführers oder Manipulanten versehen, bei der Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr. zu Unterbeamten.

Zur Begründung wird auf den bisher bei der De. N. W. bestehenden Usus hingewiesen, monach die Diener bei Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr. zu Unterbeamten ernannt wurden; insbesondere bestche in der Gruppe der Wagenausseher dieser Wunsch. Bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen seien der größte Teil der Wagenführer Unterbeamte, so in Wodenbach von 10 acht.

Es wäre wünschenswert, daß ältere Diener, die auf exponierten Posten stehen, zum Beispiel als Willentastiere und mit dem Publikum direkt verkehren müssen, auch schon vor der Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr. mit der Unterbeamtenuniform betheilt werden, ohne jedoch sonst den Unterbeamten gleichgestellt zu werden.

Das Zugbegleitungspersonal hege die Hoffnung, daß den Nordwestbahnen die früher usuelle Ernennung zum Oberkondukteur unter Verleihung des Unterbeamtencharakters auch bei der Einreichung in das Staatsbahnschema gewahrt bleibe.

Das Maschinenpersonal müsse heute trotz der Automatik 15 bis 16 Jahre auf die Ernennung warten, während diese früher schon in 8 bis 10 Jahren erfolgt sei, dabei habe das Maschinenpersonal heute nicht einmal die Sicherheit, daß es den Unterbeamtencharakter erhalte.

2. Antrag (Paul, Martin, Anderlik, Holzhauser, Appelt.) Kürzung der bestehenden Vorrückungsfristen bei den Dienern in der Gehaltsstufe von 1000 Kr. von drei Jahren auf zwei Jahre; in der Gehaltsstufe von 1500, 1600 und 1700 Kr. von fünf auf drei Jahre.

Bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen sei die Erfüllung dieses Antrages beachtet oder schon in Angriff genommen. Die Durchführung dieses Antrages käme hauptsächlich den älteren Dienern zugute, während bei den letzten Reformen vorwiegend die jüngeren Diener begünstigt waren.

Bei den Wächtern seien die Jahrgänge 1872 bis 1890 in dieselbe Kategorie eingereiht worden. Das gesamte Dienerpersonal lege auf die Durchführung dieses Antrages großen Wert, weil es sich hier von den Ausgleich verschiedener Härten erhoffe.

3. Antrag (Paul, Niedermertl.) Kürzung der nächsten Vorrückungsfristen aller Diener, die mit 600 oder 720 Kr. definitiv ernannt wurden, um ein Jahr, sofern sie nicht bereits Unterbeamte sind oder außertourlich befördert wurden. (Die Vorrückung am 1. Oktober 1907 nicht gerechnet.)

Bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen sei dieses Zugeständnis schon gemacht und teilweise durchgeführt worden. Es handle sich hier um das ältere Dienerpersonal; die im Oktober 1907 gewährten Ergänzungszulagen bieten, da sie durch mehrere Avancements absorbiert werden, keine dauernde Besserstellung.

Auf die Anfrage des Personalkommissionsmitgliedes Niedermertl, ob über die Durchführung der Anträge 2 und 3 keine bestimmte Erklärung abgegeben werden könne, antwortet der Vorsitzende, daß er hierzu nicht autorisiert sei, daß jedoch bei der Durchführung der Verstaatlichung zu erwarten sei, daß das Nordwestbahnpersonal mit dem Staatsbahnpersonal gleich behandelt werden wird.

4. Antrag (Paul, Niedermertl.) Erhöhung der Anfangsgehälter von 800 auf 900 Kr. und von 900 auf 1000 Kr. In der Begründung wird auf die Unzulänglichkeit dieser Bezüge, die noch durch bedeutende Abzüge gekürzt werden, hingewiesen.

5. Antrag (Paul, Niedermertl, Herzan.) Erhöhung der Fahrgebühren für Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonal um 30 Prozent. (Geändert.) In der Begründung wird ausgeführt, daß dieser Antrag als Provisorium gedacht ist für die Zeit, bis bei uns wie bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen statt der Kilometergelder Stundengelder für das Fahrpersonal eingeführt werden.

Bei den k. k. Staatsbahnen sei die Gleichstellung der Personen- und Lastzüge in Aussicht genommen.

Bei der De. N. W. B. würden durch die Einführung der Stundengelder, wie sie bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen jetzt bestehen, ungefähr 180 Kondukteure und Oberkondukteure eine Einbuße an ihren Bezügen bis zu 32 Kr. monatlich erleiden; dies komme daher, weil heute gewisse Stationen (Wien, Prag, Jglau, Tetschen u. s. w.) durch die Personenzüge besser gestellt sind als andere. Doch sei das System der Stundengelder gerechter und werde vom Personal angestrebt. Da das System der Stundengelder die Gleichstellung der Personen- und Lastzüge zur Voraussetzung hat, so werde die Mehrzahl des Fahrpersonals von der Einführung der Stundengelder einen Gewinn haben.

Der Vorsitzende empfiehlt eine Aenderung des Antrages, da die Durchführung in seiner ursprünglichen Fassung eine noch weitere Entfernung von den bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen geltenden Normen bedeute und bei der schließlichen Einführung der Staatsbahnnormen viele Bedienstete einen sehr großen Ausfall an Bezügen erleiden würden.

Der Antrag wurde in nachstehender Form angenommen: „Einführung der Fahrgebühren für das Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonal nach den bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen in Aussicht stehenden Normen.“

Gewährung von Nachdienstzulagen an alle Nachdienstversehenden Personen, und zwar Diener 1 Kr.

Der Vorsitzende teilt mit, daß bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen schon für die meisten Dienerkategorien eine Nachdienstzulage normiert sei, welche bei der Durchführung der Ver-

staatlichung auch dem Personal der De. N. W. B. zugute kommen dürfte.

Antrag 7. (Marwan.) Gewährung von Funktionszulagen an die selbständigen Leiter von Stationen und Haltestellen. Diener 120 Kr. jährlich.

Seute bekommen die selbständigen Leiter von Haltestellen nur kleine Pauschalen für Reinigung; bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen seien solche Zulagen bereits eingeführt.

Antrag 8. (Kralliek, Lins, Niedermertl, Holzhauser, Marwan, Martin, Paul.) Gewährung eines Prozentsigen Nachlasses bei Bewertung von Naturalwohnungen und Ausdehnung derselben auf die Wohnungen der Wächter.

Der beantragte Nachlaß sei ein Äquivalent für die Unannehmlichkeiten, die mit einer Naturalwohnung verbunden seien (große Entfernung von der Ortschaft, Rauch- und Staubplage, mangelnde Nebenräume u. s. w.). Die Wächterhäuser seien vielfach zu klein, oft sei kein Trinkwasser in der Nähe, so in Altstadt bei Tetschen; in verschiedenen Strecken seien bereits Diensthütten und Vorbau bei den Wächterhäusern errichtet worden, doch mögen solche überall errichtet werden, damit nicht die Wohnung des Wächters auch vom Ablöser benützt werden müsse.

Antrag 9. (Martin, Niedermertl, Paul, Herzan, Kralliek.) Einführung des zwölfstündigen Dienstes mit darauffolgender 24stündiger Ruhezeit, unter Freigabe einzelner Tage außerhalb der turnusmäßigen bestimmten Zeit.

Zur Begründung wird ausgeführt, daß für einige Kategorien in einzelnen Stationen noch 24stündiger Dienst mit 24stündiger Ruhezeit bestche. In den Heizhäusern sei diese Diensterteilung bei der schweren Arbeit zu anstrengend, auch werden die Vorbereitungsarbeiten (Lokomotivpflege, Pugen u. s. w.) in die Ruhezeit eingerechnet. Die Diensterteilungen der Wächter seien in einzelnen Strecken (Semil) so, daß der Wächter nur jede neunte Nacht ganz frei ist. In großen Mangierstationen möge für die Weichenwächter, die dort keine Ruhepausen haben, die Diensterteilung erleichtert werden.

Antrag 10. (Paul, Kralliek, Appelt, Niedermertl, Martin.) Endliche Regelung der Dienst- und Ruhezeiten des Maschinen- und Zugbegleitungspersonals analog der Neuregulierung bei den k. k. Staatsbahnen, insbesondere Beziehung gewählter Vertrauensmänner zur Erstellung der Turnusse für das Zugbegleitungspersonal.

Beim Betriebsinspektorat Prag sei verfügt worden, daß bei der Erstellung der Turnusse „maßgebende“ Zugbegleiter zuzuziehen seien; die Stationsvorstände hätten deshalb nicht gewußt, wen sie beziehen sollen. Bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen werden Vertrauensmänner gewählt, die berechtigt sind, das beteiligte Personal zu einer Besprechung einzuberufen und den Stationsvorständen einen Vorschlag zu machen.

Das Maschinenpersonal müsse schon einige Stunden (der Führer zwei, der Feizer drei) vor der Abfahrt im Heizhaufe Vorbereitungsarbeiten leisten, die jedoch in die Ruhezeit eingerechnet werden; nach der Ankunft im Heizhaufe müsse der Feizer wieder die Maschine reinigen. — Die kleinen Diensttoure zur Maschinenpflege sollen entfallen. — Es komme vor, daß provisorische Feizer den ganzen Tag über im Heizhaus beschäftigt sind und abends die Weijung erhalten, eine Fahrt als Feizer zu machen, so daß sie vor dieser Dienstreise gar keine Ruhezeit haben.

Antrag 11. (Paul.) Abschaffung der längeren Verwendung von Aushilfsarbeitern im Fahrdienst und Anstellung der Aushilfskondukteure nach zweijähriger Dienstzeit.

Zur Begründung wurde angeführt, daß jeder, der in den Fahrdienst kommen will, zuerst einige Zeit — bis zu drei Jahren und mehr als Aushilfsarbeiter fahren müsse und dann erst provisorisch werde; hierdurch werde die Erreichung des Definitivums sehr lange hinausgeschoben.

Antrag 12. (Martin.) Aenderung der Statuten der Disziplinar-Kammer.

Der Vorsitzende gibt die von der Sektion für Beamte beantragte Aenderung der Statuten der Disziplinar-Kammer bekannt; dieser Antrag wird in der gleichen Weise wie Antrag 33 der Sektion Beamte formuliert, mit dem Zusatz vor § 11 der Dienstvorschrift über das Disziplinarverfahren: „Die Verhandlung ist öffentlich.“

Antrag 13. Sämtliche Bedienstete und Arbeiter sind jährlich mit mindestens zwei Lebensmittelkaufszertifikaten zu betheilen.

Der Vorsitzende verweist darauf, daß nach den Bestimmungen der Instruktion XII der k. k. österreichischen Staatsbahnen jeder Bedienstete, ausgenommen die in den Markt- und Einkaufsorten wohnenden, zwei solcher Zertifikate erhalten. Mit der Durchführung der Verstaatlichung sei auch die Durchführung dieses Antrages zu erwarten.

Antrag 14. (Martin.) Einrechnung der provisorischen und Aspirantendienstjahre gegen Nachzahlung.

In der Begründung wurde darauf hingewiesen, daß nach dem Provisionsstatute der k. k. österreichischen Staatsbahnen eine Nachzahlung für die provisorische Dienstzeit und deren Einrechnung möglich sei.

Antrag 15. (Martin.) Sämtlichen vor dem 1. Jänner 1908 pensionierten Bediensteten sind 40 Prozent des Wiener Quartiergeldes in die Pension einzubeziehen.

In der Begründung wurde auf die von den Altpensionisten auch anderer Beamtenkörper unternommenen Schritte hingewiesen.

Antrag 16. Gewährung freier Fahrt an die Rechtsvertreter der Bediensteten und Arbeiter bei Strafprozessen aus dienstlichen Anlässen.

Mit Rücksicht auf Antrag 42 der Beamtensektion einstimmig angenommen.

Antrag 17. (Niedermertl.) Einführung allgemeiner Sprechstage für das Personal bei der Direktion und bei den Sektionsvorständen.

Gleichlautend mit Antrag 41 der Beamtensektion. Antrag 18. (Appelt.) Beteiligung des gesamten Personals mit sämtlichen Gehalts-, Disziplinar-, Gebühren-, Steuer-, Krankentassen-, Unfall-, Pensions- und Provisionsvorschriften.

Zur Begründung wurde ausgeführt, daß die Bediensteten von wichtigen Vorschriften keine Kenntnis hätten, weil die verschiedenen Statuten und Normen auf der Strecke nur ganz vereinzelt seien; es wurde auf die Analogie bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen verwiesen.

Antrag 19. Sämtlichen Bediensteten soll der Bezug von Holz und Kohle zu Regiepreisen gewährt werden.

Der Vorsitzende verweist auf den gleichlautenden Antrag der Sektion Beamte (Nr. 28), worauf der Antrag einstimmig angenommen wird.

Antrag 20. (Martin, Paul.) Beziehung der Personalkommission zu den Verhandlungen, betreffend die Einreichung der Bediensteten und Arbeiter in den Status der k. k. Staatsbahnen.

Gleichlautend mit dem Antrage 46 der Sektion Beamte; einstimmig angenommen.

Antrag 21. (Appelt.) Einführung von Gebirgszulagen für das Lokomotivpersonal analog den k. k. Staatsbahnen.

In der Begründung wird darauf hingewiesen, daß bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen für Gebirgsstrecken, das sind solche Strecken, wo die Püge regelmäßig mit zwei Lokomotiven (Nachschub) verkehren, Gebirgszulagen normiert sind. Der Kohlenverbrauch sei in solchen Strecken ein sehr großer, so daß die Kohlenersparnisprämien sehr gering seien. Bei den k. k. Staatsbahnen seien für solche Strecken doppelte Prämien normiert.

Antrag 22. (Appelt, Niedermertl.) Schaffung von Tagesunterkunftsräumen für das Lokomotivpersonal. (Mit Zusatz.)

In der Begründung wird ausgeführt, daß in großen Stationen das Personal der Maschinen, die ausgerüstet werden müssen, oft zwei bis drei Stunden im Freien bei der Lokomotive warten müsse, bis die Reihe des Kohlenfassens etc. an diese komme.

Dieses Personal dürfe die Wartezeit über sich nicht von der Lokomotive entfernen; diese Zeit werde jedoch in die Ruhezeit eingerechnet; da das Personal nicht in die Kasernen gehen könne, mögen in der Nähe der Heizhäuser Hütten errichtet werden, damit das Personal bei schlechtem Wetter unter Dach sein könnte. — In Nürnberg sei schon ein derartiger Bau; in den nachstehenden Stationen seien Unterkunftsräume zu schaffen:

In den Stationen Wien, Jolau, Groß-Wosel, Nürnberg, Schredenstein, Leichen, Königgrätz, Josefstadt, Reichenberg und Parschnitz.

Antrag 23. (Paul, Martin.) Schaffung von Schulräumen für die periodischen Prüfungen. (Aenderung.)

In Stationen mit größerem Personalstand werden die periodischen Prüfungen teils im Verkehrs-Bureau, teils in den Kasernen abgehalten, wodurch sowohl die Prüfung, als auch das amtierende Personal gestört wurde. Es seien oft keine Sitzgelegenheiten vorhanden und da die Prüfungen meist zum Dienstwechsel abgehalten würden, empfinde es daher das Personal schwer, wenn es lange Zeit stehen müsse; der Antrag wurde in nachstehender Form einstimmig angenommen:

„Bestellung von passenden Lokalen mit Sitzgelegenheiten für die periodischen Prüfungen.“

Antrag 24. (Paul, Appelt, Niedermertl, Pralitsel.) Durchführung von weiteren notwendigen Verbesserungen in den Kasernen.

Zu diesem Antrag wurde angeführt: Schon im Vorjahre habe die Verwaltung verschiedene Verbesserungen durchgeführt, doch seien in einzelnen Kasernen noch Mängelstände, so in Leitmeritz. Dort seien die Räumlichkeiten zu klein und kein Abort in der Nähe; die Fenster führen auf einen Geflügelhof.

In Wissa seien die Kasernenräumlichkeiten am Dachboden und geradezu feuergefährlich. In Schredenstein und Prag seien die Kasernen für das Lokomotivpersonal zu klein. In Nürnberg sei die Sanpistrie unzureichend, auch könne die eine Aufwärmerin nicht die notwendige Arbeit leisten.

Antrag 25. (Appelt.) Gewährung, beziehungsweise Einführung von Aufstiegsgehältern für das längere Zeit außerhalb des Domizilortes in Reserve zurückgehaltene Lokomotivpersonal.

Es komme vor, daß eine Zugsparte zum Beispiel von Nürnberg nach Schredenstein fahre und dort einen Rückzug zu übernehmen hätte. Wenn nun dieser Zug abgefaßt wurde, so fahre das Personal nicht in Regiesahrt zurück, sondern müsse oft zwölf Stunden und länger auf einen Rückzug warten.

Während dieser Zeit verdiene das Personal keine Fahrgehälter. Bei den l. l. österreichischen Staatsbahnen werden diese Ausbleibenden besonders entlohnt.

Antrag 26. (Martin, Paul.) Die provisorischen Bediensteten, wie Ausschüßunterbeamte und Ausschüßdiener der De. N. B. und S. N. D. B. sind analog den diesbezüglichen Bestimmungen bei den l. l. Staatsbahnen ehemöglicherweise in den Provisionsfonds der l. l. Staatsbahnen aufzunehmen.

In der Begründung wurde auf die hohen Beiträge für den Provisionsfonds der De. N. B. hingewiesen; nach dem Provisionsstatut der l. l. österreichischen Staatsbahnen sei eine Nachzahlung für frühere Dienstjahre zulässig.

Antrag 27. (Paul, Niedermertl.) Gewährung eines außertourlichen Avancements für alle jene Bediensteten, welche erst nach langjährigem Provisorium definitiv ernannt würden.

Dieser Antrag betreffe einzelne Bedienstete, die zehn Jahre und länger als Taglohnbedienstete im gesellschaftlichen Dienst standen und erst spät den Anfangsgehalt erreicht haben; oftmals sei die Definitivernennung so spät erfolgt, daß die Bediensteten nicht mehr in das Pensionsinstitut aufgenommen werden konnten.

Antrag 28. (Paul, Martin, Niedermertl, Marwan.) Baldmöglichste Einreichung des gesamten Personals der De. N. B. und S. N. D. B. in das Schema der l. l. Staatsbahnen, und ehemöglicherweise Herausgabe, beziehungsweise Beteiligung des gesamten Personals mit den bei den l. l. Staatsbahnen bestehenden Fahrdienstleistungen.

Das Personal wünsche die baldige Einreichung in das Staatsbahnschema, nur bei den l. l. Staatsbahnen bereits eingeführten Verbesserungen (Fahrgebühren, Nachdienstzulagen etc.) teilhaftig zu werden, doch befürchte auch ein Teil der Bediensteten, daß sie bei der Uebernahme Nachteile erleiden würden.

Antrag 29. Die Personalkommission, Sektion Diener, ersucht um die Beantwortung aller in den früheren Sitzungen eingebrachten und bis jetzt noch nicht erledigten Anträge.

Der Vorsitzende gibt bekannt, daß eine ganze Reihe von vorjährigen Anträgen, die er einzeln bepricht, ganz oder nach Zuständigkeit durchgeführt ist.

Was leistet die Organisation?

(Schluß.)

Aktion gegen die Gründung eines neuen II. Pensionsfondsinsti- tuts B.

Durchführung: Die nachstehenden Bestimmungen der Fondsstatuten wurden dem Eisenbahnministerium in Form einer am 3. Oktober 1905 eingebrachten Interpellation zur Kenntnis gebracht. Diese Interpellation ist im „Eisenbahner“ Nr. 30/1905 abgedruckt. Mit dieser Angelegenheit befaßte sich weiters auch ein Artikel im „Eisenbahner“ Nr. 24/1905.

Außerdem wurde anlässlich der passiven Resistenz diese Angelegenheit neuerlich behandelt und in den aufgestellten Forderungen die Umgestaltung des Pensionsfonds B in ein Provisionsfondsinstitut verlangt. (Siehe hierüber „Eisenbahner“ in den Nummern 35/1905 und 2/1906.)

Wahlen in den Ausschuss der Betriebskrankenkasse.

Durchführung: Aufstellung der Kandidaten, Drucklegung und Verendung der Kandidatenliste.

Erfolg: Die von der Organisation aufgestellten Kandidaten wurden gewählt.

Wahlen in den Ausschuss des Pensionsinstituts.

Durchführung: Aufstellung der Kandidaten, Drucklegung und Verendung der Kandidatenliste.

Erfolg: Die von der Organisation aufgestellten Kandidaten wurden gewählt.

Wahl der Personalkommission.

Durchführung: Abhaltung einer Konferenz, Aufstellung der Kandidaten, Verendung der Kandidatenliste und Absetzung; Abdruck der Liste im „Eisenbahner“ Nr. 23/1908. In derselben Nummer erscheinen auch der Wahlausschreibungsbescheid sowie die Statuten für die Personalkommission abgedruckt.

Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Wahlen in die Ausschüsse der Pensionsfonds A und B. Durchführung: Abhaltung einer Konferenz in Aussig am 10. Juni 1906 betreffs Aufstellung der Kandidaten. Wegen Ueberempfindung der Wähler durch die Direktion intervenierte Abgeordneter Dr. Ellenbogen im Eisenbahnministerium am 20. Juni 1906 und wurde gleichzeitig die Annullierung der Wahlurnen durchgeführten Wahlen verlangt. (Siehe hierüber „Eisenbahner“ Nr. 19/1906.)

Eisenbahn Wien-Wspang.

Aktion des Gesamtpersonals.

Durchführung: Die Direktion beabsichtigte, das Personal als Mitglieder in den Ersten Wiener Konsumverein aufnehmen zu lassen. Das Personal nahm dagegen Stellung und es gelangte eine Flugchrift zur Verbreitung, in welcher die Gründe dargelegt sind, aus welchen das Personal gegen dessen Aufnahme in den bürgerlichen Ersten Wiener Konsumverein Stellung zu nehmen gezwungen ist; dafür aber wird die Forderung gestellt, das Personal an den Arbeiter-Konsumverein „Vorwärts“ anzuschließen. Diese Forderung wurde der Direktion zur Kenntnis gebracht, doch ist seither eine Erledigung noch nicht erfolgt.

Zwischen traten die Bediensteten und Arbeiter in großer Zahl dem Arbeiter-Konsumverein „Vorwärts“ als Mitglieder bei, dessen Leitung auf Wunsch des Personals nächst dem Bahnhof eine eigene Filiale errichtete.

Die Forderungen der Heizer.

Durchführung: Abhaltung von Konferenzen zwecks Aufstellung der Forderungen. Verfassung und Ueberreichung eines diese Forderungen enthaltenden Memorandums.

Erfolg: 1. Die Ernennung von Heizergehilfen nach dem bisherigen Gehaltsschema V der E. W. N. wird für die Folge eingestellt und werden die gegenwärtig in dieses Schema als Heizergehilfen Eingereihten zu Heizern ernannt. 2. Diejenigen, welche mit 1. Jänner 1908 nicht termingemäß mindestens um 50 Kr. vorrückten, erhielten eine diesen Betrag ergänzende Zulage, welche bei der nächsten Vorrückung wieder eingestellt wird. 3. Den vor dem Jahre 1900 definitiv ernannten Heizern wurde ein halbjähriges außertourliches Avancement bewilligt. 4. Der Taglohn der Schlofferheizer wurde auf Kr. 3.20 erhöht.

Aktion zwecks Schaffung eines Pensionsinstituts.

Durchführung: Verfassung und Ueberreichung eines Gesuches um Errichtung eines Pensionsinstituts für das im Taglohn stehende Personal. Dieses Gesuch ist im „Eisenbahner“ Nr. 9/1907 abgedruckt.

Auf die Notwendigkeit der Reformierung des veralteten Statuts des Provisionsfonds für das definitive Personal der E. W. N. verweist ein Artikel im „Eisenbahner“ Nr. 20/1907. Mit dieser Frage befaßte sich auch eine am 21. Juni 1907 stattgefundene Versammlung und wurde der Standpunkt des Personals in einer einstimmig gefassten Resolution zum Ausdruck gebracht. (Siehe „Eisenbahner“ Nr. 20/1907.)

Ueber die durch diese Aktion erzielten Erfolge wurde im „Eisenbahner“ Nr. 15/1908 ausführlich berichtet.

Wahlen in den Ausschuss des Pensionsinstituts.

Durchführung: Aufstellung der Kandidaten und Bekanntgabe derselben im „Eisenbahner“ in den Nummern 17, 18 und 19/1906.

Erfolg: Die von der Organisation aufgestellten Kandidaten wurden fast einstimmig gewählt. (Siehe „Eisenbahner“ Nr. 20/1906.)

Wahlen in den Ausschuss der Betriebskrankenkasse.

Durchführung: Aufstellung der Kandidaten, Drucklegung und Verendung der Kandidatenliste.

Erfolg: Die von der Organisation aufgestellten Kandidaten wurden gewählt.

Wahl der Personalkommission und des Arbeiterausschusses.

Durchführung: Aufstellung der Kandidaten, Drucklegung und Verendung der Kandidatenlisten und Abdruck derselben im „Eisenbahner“ Nr. 4/1908 (Personalkommission) und Nr. 8/1908 (Arbeiterausschuss). Das Statut für diese Institutionen wurde im „Eisenbahner“ Nr. 4/1908 veröffentlicht.

Erfolg: Die von der Organisation aufgestellten Kandidaten wurden gewählt. Siehe „Eisenbahner“ Nr. 6 und 9/1908 (Personalkommission) und Nr. 10/1908 (Arbeiterausschuss). Die Anträge der Personalkommission sind im „Eisenbahner“ Nr. 12/1908 abgedruckt. Das Protokoll der Personalkommissionssitzung am 30. und 31. März 1908 ist im „Eisenbahner“ in den Nummern 14 und 16/1908 abgedruckt.

Kahlenberg-Eisenbahn.

Die Forderungen des Gesamtpersonals.

Durchführung: (Siehe Bericht vom Jahre 1904, Seite 36.) Ueber die Zustände bei der Kahlenberg-Eisenbahn wurde Material gesammelt und dasselbe behufs Eindringung einer Interpellation dem Abgeordneten Dr. Ellenbogen übermittelt. Die Interpellation wurde am 29. September 1905 im Parlament eingebracht.

Erfolg: Infolge der Resistenzbewegung auf den übrigen Bahnen wurde von den gestellten Forderungen die eine erreicht, daß die in den Sommermonaten üblichen Löhne in den Wintermonaten nicht reduziert, sondern voll zur Auszahlung gebracht werden.

Friedländer Bezirksbahnen.

Die Forderungen des Gesamtpersonals.

Durchführung: Ueberreichung der Forderungen durch eine Deputation unter Führung des Abgeordneten Schäfer an die Direktion am 8. Oktober 1907.

Erfolg: Gewährung einer 15- bis 20prozentigen Aufbesserung in der Form eines Quartiergehals, welches das Personal bisher nicht bezogen hat.

Murtalbahn.

Die Forderungen des Gesamtpersonals.

Durchführung: Aufstellung der Forderungen und Ueberreichung derselben durch eine Deputation unter Führung des Reichsratsabgeordneten Genossen Tuller und des Landtagsabgeordneten Genossen Dr. Schacherl am 6. Dezember 1907 an den Präsidenten, wie an die Direktion. Der Deputation wurde allseits eine wohlwollende Prüfung und die möglichste Berücksichtigung der in Memorandum niedergelegten Wünsche zugesichert. (Siehe hierüber „Eisenbahner“ Nr. 37/1907, wo auch das Memorandum abgedruckt erscheint.)

Ueber die erzielten Erfolge berichtete der „Eisenbahner“ in den Nummern 20 und 22/1908.

Schlussbemerkung.

Bezüglich aller im vorstehenden Berichte registrierten Einzelaktionen der verschiedenen Kategorien aller österreichischen Eisenbahnen ist zu bemerken, daß eine Reihe der gestellten Forderungen durch die anlässlich der Resistenzbewegungen in den Jahren 1905 und 1907 gemachten Zugeständnisse ihre Erledigung gefunden haben. Manche der gestellten Forderungen wurden infolge Intervention der Vertreter der Organisation bei den Bahnverwaltungen in günstigem Sinne erledigt. Im weiteren werden noch die neugeschaffenen Personalkommissionen und Arbeiterausschüsse die den Bahnverwaltungen bekanntgegebenen Wünsche des Personals zu vertreten haben.

Inland.

Das Budget des Eisenbahnministeriums. In dem nunmehr dem Abgeordnetenhaus vorliegenden Spezialbericht zum Berichte des Budgetausschusses, ist das Budget des Eisenbahnministeriums ausführlich behandelt. Der Bericht konstatiert die großen Fortschritte, die der Verstaatlichungsgedanke in Oesterreich in den letzten Jahren gemacht hat, und berechnet den gegenwärtigen Anlagewert der Staatsbahnen nach Berücksichtigung der im laufenden Jahre vollzogenen Verstaat-

lichungen der St. E. G., der N. B. B. und der S. N. D. B. B. auf 5 Milliarden Kronen. Die bisherigen befriedigenden Betriebsergebnisse der verstaatlichten Eisenbahnen und die zu erwartenden Ersparnisse berechtigen zu der Erwartung einer entsprechenden Herabsetzung des zur Tilgung und Verzinsung des Anlagekapitals zu leistenden Staatszuschusses. Es wird auch Sache der Regierung sein, durch eine einheitliche kraftvolle und zielbewusste Tarifpolitik der österreichischen Produktion die Wege zu neuen Absatzgebieten zu erschließen. Bei der Neuzeitstellung der Staatsbahntarife wird daher auf die möglichste Förderung des Exportverkehrs Bedacht zu nehmen sein.

Die bedeutende Erweiterung des Staatsbahnnetzes drängt ferner die Frage einer durchgreifenden Reorganisation der Staatsbahnverwaltung zur Entscheidung.

Der Bericht spricht weiter den Wunsch aus, daß auf dem bereits erfolgreich betretenen Weg der Ueberführung der österreichischen Eisenbahnen in den Betrieb des Staates kein Stillstand eintreten möge. Es müßte vielmehr ehestens an der Verstaatlichung der E. W. N. und der S. B. herangetreten werden. Auch der Weiterausbau des Staatsbahnnetzes muß im Auge behalten werden. Es wird mit besonderer Befriedigung begrüßt, daß die Arbeiten zur Herstellung einer unmittelbaren Eisenbahnverbindung mit Dalmatien von der österreichischen Regierung mit allem Eifer betrieben werden.

Schließlich erwähnt der Bericht die Bestrebungen zur Elektrifizierung einzelner Staatsbahnstrecken und bezeichnet die Einführung des elektrischen Betriebes als das geeignetste Mittel zur Verbesserung der ungünstigen finanziellen Ergebnisse der Wiener Stadtbahn.

Eisenbahnausstellung in Salzburg. Vom 5. bis 20. Juli l. J. wird in Salzburg eine Eisenbahnausstellung veranstaltet werden. Nach gepflogenen Einvernehmen wurde die Eisenbahndirektion beauftragt, diese Ausstellung mit dem Bahnname Salzburg zur Durchführung zu bringen. Es werden etwa sechs Zimmer der früheren Restauration Lokaltitäten im alten Aufnahmgebäude für die Ausstellung in Anspruch genommen werden. Die Eröffnung der Ausstellung wird am 5. Juli erfolgen; ihre Dauer ist auf 14 Tage berechnet. Sie wird vier Gruppen umfassen, und zwar: eine technische, in welcher besonders Pläne und Modelle, die zum Teile schon bei der Weltausstellung in St. Louis ausgestellt waren, zu sehen sind, dann eine Gruppe von Arbeitsmaschinen, eine Fremdenverkehrsgruppe mit bildlichen Darstellungen aus dem Gastemertale und vom Triester Hafen, ferner ein Würmbzimmer, in welchem aus dem Nachlaß des verstorbenen Eisenbahndirektors Wurmb dessen Studien und eine Reihe interessanter Gegenstände zur Aufstellung gelangen, endlich wird eine Plakettausstellung angeschlossen. Das Eisenbahnministerium wird sich mit seinem Museum an der Ausstellung beteiligen, die insbesondere für Fachleute sehr interessant zu werden verspricht.

Die Jahrbetriebsmittel der Eisenbahnen Oesterreichs. Der Stand der Jahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen und österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften wird vom „Eisenbahnblatt“ wie folgt angegeben: Am 31. Dezember 1908 im ganzen 6758 Lokomotiven, 5280 Tender, 387 Schneepflüge, 2084 Motorwagen, 15.249 Personen- und 154.790 Lastwagen. Von diesen Jahrbetriebsmitteln standen 1 Lokomotive, 31 Personenwagen und 7323 Lastwagen im Eigentum fremder Parteien und 3717 Lastwagen hatten die nachgenannten Eisenbahnunternehmungen teils von österreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften, teils von fremden Leihgesellschaften ausgeliehen, und zwar die

A. l. Staatsbahnen (l. l. Nordbahn): 180 offene Lastwagen und 250 Kohlenwagen von der Ersten Oesterreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft und 150 gedeckte Lastwagen, 450 offene Lastwagen und 450 Kohlenwagen von der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien;

Oesterreichische Nordwestbahn: 30 gedeckte und 69 offene Güterwagen von der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien;

Aussig-Teplitzer Eisenbahn: 70 gedeckte Lastwagen von der Ersten Oesterreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft in Wien und 400 Kohlenwagen von der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien;

Kaschau-Oderberger Eisenbahn: 8 offene Lastwagen und 11 Langholzwagen von der Ungarischen Eisenbahn-Verkehrs-Aktiengesellschaft in Budapest und 40 offene Lastwagen, 25 Kohlenwagen und 17 Kohlenwagen von der Comp. auxil. internat. de chemin de fer in Brüssel;

Südbahn: 450 offene Lastwagen, 450 Kohlenwagen und 150 gedeckte Lastwagen von der Oesterreichischen Eisenbahn-Verkehrsanstalt in Wien, 180 offene Lastwagen und 250 gedeckte Güterwagen von der Ersten Oesterreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft in Wien;

Böhmische Kommerzialbahnen: 75 offene Lastwagen von der Comp. auxil. internat. de chemin de fer in Brüssel;

Friedländer Bezirksbahnen: 6 gedeckte und 6 offene Lastwagen von der Ersten Oesterreichischen Eisenbahnwagen-Leihgesellschaft in Wien;

Der Stand der Jahrbetriebsmittel der österreichischen Eisenbahnen und Eisenbahnwagen-Leihgesellschaften am Ende des Jahres 1907 hat sich bis Ende des Jahres 1908 vermehrt um: 59 Lokomotiven für Güterzüge, 29 Lokomotiven für Personenzüge, 3 Lokomotiven für gemischte Züge mit je 3 gekuppelten Achsen, 68 Lokomotiven für Lastzüge mit je 3 gekuppelten Achsen, 34 Lokomotiven für Lastzüge mit je 5 gekuppelten Achsen, 108 Sekundärlokomotiven, 17 Verschublokomotiven, 242 Tender, 12 Schneepflüge, 171 Motorwagen, 73 Personenwagen I./II. Klasse, 17 Personenwagen I./II./III. Klasse, 2 Personenwagen I./III. Klasse, 27 Personenwagen II. Klasse, 39 Personenwagen II./III. Klasse, 391 Personenwagen III. Klasse, 15 Personenwagen mit Gepäckraum, 63 Belagwagen zu Motorwagen, 87 Gepäckwagen, 25 Post- und Kondukturwagen, 1 Post-Ambulanzwagen, 5 Hilfs- und Rettungswagen, 89 Equipage-Platowagen, 1205 offene Lastwagen, 143 Langholzwagen, 1917 Kohlenwagen, 14 Kalkwagen, 18 Weinwagen, 23 Bierwagen, 6 ungedeckte Hornviehwagen, 1362 Reservoirwagen; hingegen vermindert um: 11 Lokomotiven für gemischte Züge mit je 2 gekuppelten Achsen, 11 Lokomotiven für Lastzüge mit je 4 gekuppelten Achsen, 2 Hofwagen, 7 Salonwagen, 2 Kommissions-(Inspektions-)wagen, 1 Schlafwagen, 2 Aussicht-(Veranda-)wagen, 18 Personenwagen I. Klasse, 28 Omnibus- und Signalbahnen leichter Konstruktion.

tion, 7 Personenwagen mit Postcoups, 57 Pferdetransportwagen, 372 gedeckte Lastwagen, 85 Kolkswagen, 83 Holzholenwagen, 3 Fleischwagen, 1 Milchwagen, 12 gedeckte Hornviehwagen, 10 Borstenviehwagen und 100 Schotterwagen. Er hat somit in ganzem einen Zuwachs von 296 Lokomotiven, 242 Tendern, 12 Schneepflügen, 171 Motorwagen, 560 Personenwagen und 4212 Lastwagen erfahren.

Organisationserfolge. Die Union der österreichischen Textilarbeiter versendet Joeben ihren Rechenschaftsbericht für das Jahr 1908. Der Bericht gibt unter anderem auch eine Darstellung der Erfolge, die die Arbeiter auch hier durch ihre Organisation errungen haben. Die kleine Tabelle, die wir hier folgen lassen, zeigt die außerordentliche Bedeutung, die die Union der Textilarbeiter für die Hebung der Löhne, für die Verkürzung der Arbeitszeit den Arbeitern gebracht hat.

	1906	1907	1908
Mehroverdienst in Kronen jährlich	1.746.260	2.621.334	398.356
Daran waren Arbeiter beteiligt	37.609	58.112	8.099
Auf einen Arbeiter entfielen Kronen jährlich	46.43	45.10	49.17
Verkürzung der Arbeitszeit in Stunden jährlich	1.822.800	6.861.065	1.189.822
Daran waren Arbeiter beteiligt	10.388	41.887	7.443
Auf einen Arbeiter entfielen Stunden jährlich	168	163	160
Verkürzung des Arbeitstages in Minuten	38	32	32

Christlichsozialer Schwindel. Auf dem zweiten Verbandstag der „christlichen Textilarbeiter Oesterreichs“ der zu Pfingsten in Wien tagte, wurde eine Resolution angenommen, in der es heißt: „Gegenüber den Bestrebungen der Unternehmerorganisation auf Abänderung des Koalitionsgesetzes erklärt der am 30. und 31. Mai 1909 in Wien tagende Verbandstag der christlichen Textilarbeiter Oesterreichs, daß dieselbe durchaus unannehmbar ist. Nicht nur, daß die Rechte der Arbeiterschaft außerordentlich verkürzt werden sollen, hat man noch die Absicht, für die Unternehmer das Koalitionsrecht in ganz unbegründeter Weise zu erweitern. Der Verbandstag erklärt, daß die christlich organisierten Textilarbeiter sich energisch zur Wehre setzen werden gegen diese beabsichtigte Verschlechterung. Ebenso wird der Verbandstag alles unternehmen, um die beabsichtigte Entrechtung der Arbeiterschaft zu verhindern.“

Im Parlament waren es Abgeordnete der Christlichsozialen Partei, die die Petition auf Verschlechterung des Koalitionsrechtes der Arbeiter überreichten, in den Versammlungen wird dagegen gesprochen. Traurig ist es, daß es noch immer solche Hascherln gibt, die glauben, ein Christlichsozialer könne es mit der Vertretung der Interessen der Arbeiter ehrlich meinen, derweil alles nur Heuchelei und Betrug ist. Diesen Armen im Geiste ist wirklich nicht zu helfen.

Soziale Medizin. Die Wiener Universität hat den Kreis ihrer Lehrfächer in einer für die Wissenschaft und für Arbeiter bedeutenden Weise erweitert. In den Lehrkörper der medizinischen Fakultät ist Dr. S. Teleky als Privatdozent für soziale Medizin eingetreten. Dieses Lehrfach war bisher auf fast keiner Universität, selbst nicht an der berühmten Wiener medizinischen Schule vertreten. Doktor Teleky bezeichnete in seiner Antrittsvorlesung die soziale Medizin als das Grenzgebiet zwischen der sozialen und der medizinischen Wissenschaft. Unter den vielen Aufgaben dieser neuen Wissenschaft steht in erster Linie die Untersuchung des Einflusses der sozialen Verhältnisse auf die Gesundheitsverhältnisse. Die Großindustrie hat die industriell tätigen Massen aneinandergedrückt und die Voraussetzungen für ihr Studium geschaffen; der soziale Aufstieg der Arbeiterschaft und ihre Forderungen an Staat und Gesellschaft haben die Beschäftigung mit ihnen erzwungen. Die soziale Medizin muß sich aber auch mit den ländlichen Arbeitern, auch mit den Kopfarbeitern befassen. Die Sozialversicherung schafft und enthält immer neue Probleme für die soziale Medizin. Die soziale Versicherungsmedizin ist aber nur ein, wenn auch sehr wichtiger Teil der sozialen Medizin.

Ein kapitalistischer Raubzug. John D. Rockefeller, einer der größten im Reiche des Kapitalismus, streift die Hand nach unseren Bodenschätzen aus. Im Besitz des Rohöls, der Rohenerleitungen und gewaltiger, mit allen Errungenschaften neuerzeitlicher Technik ausgerüsteter Raffinerien hat der von Rockefeller beherrschte Petroleumtrust, die „Standard Oil Company“ die Raffinerien Amerikas und Europas bis auf die österreichischen niederkonkurriert. Die österreichische Ausfuhr schuf ihm in allen Ländern West- und Mitteleuropas eine unbedingte Konkurrenz. Den letzten mächtigen Konkurrenten zu besitzigen, die österreichische Petroleumindustrie seiner Herrschaft zu unterwerfen, ist nun sein nächster Plan. Die staatliche Entbehrungsanstalt und der von der staatlichen Bergbehörde geförderte Landesverband bahnen ihm den Weg zur Herrschaft auch auf dem österreichischen Petroleummarkt, Herr v. Derzhattin und Herr Dr. Gehmann, der deutschnationale und der christlichsoziale Minister, waren die Schrittmacher des Petroleumkönigs. Kommt der Vertrag zwischen dem amerikanischen Trust und den galizischen Spekulanten zustande, dann sind die Folgen un schwer voraussehbar. Den Spekulanten wird damit freilich geholfen; die Amerikaner zahlen für das Rohöl einen sehr anständigen Preis; die Befreiung des letzten Konkurrenten ist Mister Rockefeller ein Opfer wert. Das galizische Rohöl aber ist dann in seinen Händen und auch auf dem österreichischen Petroleummarkt wird der amerikanische Kapitalist ein Monopol ausüben: die Kosten werden die Konsumenten bezahlen. Die Zehntausende armer Männer, die Hunderttausende Heimarbeiter und Arbeiterinnen Oesterreichs, die Tag für Tag bei elendem Petroleumlicht bis in die späte Nacht hinein um einen Hungerlohn arbeiten müssen, werden bald Tag für Tag auch ihr Scherlein beitragen müssen zur weiteren Verstärkung des Reichtums des internationalen Petroleumkönigs John D. Rockefeller. Und daß dem so ist, hat das arme Volk vor allem den deutschnationalen und christlichsozialen Ministern zu danken, die die Vermissten der Armen bereitwillig ausplündern helfen, um wahnwitzigen Reichtum Einzelner zu sammeln. Noch könnte die Regierung dem Petroleumkönig in die Arme fallen; an Mitteln dazu fehlt es ihr nicht. Aber nichts geschieht! Die Geschichte der Petroleumindustrie zeigt uns, wie immer enger und enger das internationale Kapital den Ring um

uns schließt. Sie lehrt uns den Bahnvogel einer Gesellschaftsordnung erkennen, die die Profitgier jedes einzelnen zur Herrin unermesslicher Bodenschätze macht, die neben der verwüsteten Spekulation und dem rucheren Monopol kein Drittes kennt. Sie mahnt uns zum rastlosen Kampf für das letzte unserer Ziele: Daß die Naturschätze, die unser aller Erbe sind, auch unser aller eigen werden!

Weg mit dem Getreidezoll. Seit langem haben die Getreide- und Mehlpreise eine Höhe erreicht, wie das seit vielen Jahren nicht mehr der Fall war. Der neue Zolltarif, diese letzte schändliche Tat des Kurienparlamentes, tut seine Wirkung. Brot und Gebäck ist bereits so klein, daß es eine Plage davontragen kann, weil die Bäckermeister bestrebt sind, aus der allgemeinen Teuerung noch einen Extraprofit herauszuschlagen. Noch ist keine Aussicht, daß es besser wird. Der Börsenbericht vom Dienstag sagt: Heute hat sich (neuerlich) eine starke Steigerung der Weizenpreise in Wien und Budapest vollzogen. Oktober-Weizen schließt mit Kr. 13.36, also um 44 G. höher als letzten Samstag. Man befürchtet, daß die plötzlich eingetretene Temperatursteigerung bei den gleichzeitig austretenden heißen Winden der Entwidlung der Saaten sehr schädlich sein und die Vesserung des Saatenstandes, welche im Laufe der letzten Woche sichtlich zu konstatieren war, wieder illusorisch machen könnte. Diese Beunruhigung wirkt besonders stark auf die Preise, weil sich die Knappheit der Vorräte in sehr bedenklicher Weise fühlbar macht. So stieg auch der Preis prompter Ware gegenüber dem vorigen Samstag um weitere 20 G. und zwar sowohl in Wien als in Budapest. In Budapest waren dabei die Umsätze sehr geringe, etwa 4000 bis 5000 Meterzentner. Bei Fortdauer nicht befriedigender Ernteausichten wird die zeitweilige Aufhebung der Getreidezölle zur zwingenden Notwendigkeit werden, wenn nicht geradezu ein Notstand des Konsums heraufbeschworen werden soll. Ueberdies hat die Schätzung des Erntergebnisses in Ungarn, welche die Weizenernte in Ungarn mit 35 Millionen Meterzentner taxiert, sehr starken Eindruck gemacht. Es ist dies zwar nur eine Privatschätzung, aber man nimmt an, daß dieselbe auf Grund der im ungarischen Ackerbauministerium vorliegenden amtlichen Nachrichten erfolgte. Ist diese Schätzung richtig, so würde ohne Zweifel für die kommende Kampagne zur Deckung des Bedarfes der Monarchie eine nicht unbeträchtliche Weizenzufuhr nötig sein. Ein Ergebnis von 35 Millionen Meterzentner reicht bei den sicher nicht besonders günstigen Ernteausichten in der diesseitigen Reichshälfte und dem Mangel jeglicher Vorräte aus der alten Kampagne trotz der weitestgehenden Konsumbeschränkungen nicht hin, um den Inlandsbedarf der Monarchie zu decken.

Die Sozialdemokraten haben schon im Herbst 1907 vorausgesehen, daß die Preistreiber bei den Nahrungsmitteln eine furchtbare werden wird, wenn man sich zu keinen Gegenmaßnahmen entschließt. Sie brachten schon damals im Parlament einen Dringlichkeitsantrag ein, in dem unter anderem gefordert wurde, sofort mit der ungarischen Regierung in Unterhandlungen wegen Aufhebung der Getreidezölle einzutreten. Die bürgerlichen Parteien des Abgeordnetenhauses haben sich dieser Aktion der Sozialdemokraten nicht angeschlossen. Es blieb bisher alles beim alten Zustand, damit die Agrarier keinen Grund haben sollen, mit der Regierung und den Abgeordneten der bürgerlichen Parteien unzufrieden zu sein. Das Volk, das jetzt schwer unter dem allgemeinen schlechten Geschäftsgang leidet, soll den Brotwucherern zuliebe nun täglich höhere Preise für Brot zahlen müssen. Es wird Zeit, daß sich die breiten Schichten der Völker Oesterreichs auf sich selbst befinden und den Volksauswucherern in entschiedenster Weise entgegenzutreten. Der Getreidezoll muß weg.

Ausland.

Internationaler Arztekongress für Berufsunfälle. Zum Arztekongress für Betriebsunfälle, der die letzten Tage in Rom stattfand, hatten fast alle europäischen Staaten Vertreter entsendet. Die Tagesordnung, bei der der Diskussion durch Zeitmangel recht enge Grenzen gezogen waren, erstreckte sich über die folgenden Punkte: 1. Organisation des ärztlichen und chirurgischen Dienstes zur Pflege und Ueberwachung der Folgen der Arbeitsunfälle. 2. Organisation des gerichtsarztlichen Sachverständigenwesens bei Unfällen. 3. Feststellung und Prognose der Unfallneurosen. 4. Schätzung der Arbeitsfähigkeit vor und nach dem Unfall. 5. Einfluß der Entschädigungsart auf den Verlauf der posttraumatischen Nervenkrankheiten. 6. Statistische Beobachtungen vom ärztlichen Standpunkt aus nach Anwendung der Unfallgesetze. 7. Die funktionelle Anpassung der traumatisierten Glieder.

Es herrschte große Uebereinstimmung darin, daß in chirurgischer Beziehung durch zu langes Unbewegthalten der Glieder viel Schaden angerichtet wird und daß zur Befreiung der nervösen Unfallfolgen eine möglichst frühzeitige Aufnahme der Arbeit anzustreben sei. Professor Dum aus Wien sagte, daß durch die Ungeübtheit der Ärzte in den zur Bewegung der Glieder neu erziehenden Methoden arg gesündigt werde. Um die aus therapeutischen Gründen wünschenswerte frühzeitige Aufnahme der Arbeit zu ermöglichen, wurde vorgeschlagen, die Einrichtung besonderer Institute oder Gesetzesbestimmungen von der Regierung zu fordern, in denen der Arbeiter vor voller Leistungsfähigkeit unter ärztlicher Ueberwachung arbeiten kann. Professor Feilchenfeld (Berlin) schlug Genesungskrenten vor, die als Prämie für eine schnelle Genesung gegeben werden sollten. Bei all diesen Sachen besteht natürlich die Gefahr, daß man unter dem Mantel therapeutischen Vorteils den Arbeiter schnell in die Fabrik zurückdrückt, um die Versicherungsliste zu entlasten.

Die Interessen der Unfallversicherungsanstalten wurden übrigens recht wader auf dem Kongress vertreten. Professor Diniger (Düsseldorf) drückte seine Befriedigung darüber aus, daß in einem bis vor die oberste Instanz gekommenen Fall ein Schlosser für den Verlust des rechten Zeigefingers keine Entschädigung erhalten hatte, weil seine Erwerbsfähigkeit nicht behindert war. Durch Anwendung dieses Kriteriums hätte eine Betriebsgenossenschaft in einem einzigen Jahr 15.000 Mk. Renten geparkt! Natürlich war auch des Jammers über die bösen Simulanten kein Ende. Allerdings wurden auch Fälle vorgeführt, in denen zweifellos willkürliche Verstümmelungen und Verletzungen als Unfallfolgen ausgegeben worden waren. Wegen solche, namentlich von Professor Kaufmann (Zürich) und Bernachi (Mailand) vorgeführten Fälle sollten die Gewerkschaften recht energisch vorgehen, da sie den ehr-

lichen Arbeiter in viel höherem Maß schädigen als die Versicherungskassen.

Ueber die Nervenkrankungen nach Unfällen, die man früher einfach in den großen diagnostischen Kessel der Simulationen oder der Hysterie zu werfen pflegte, war der Kongress nur insofern getrennter Ansicht, als eine Minderheit der traumatischen Neurose den spezifischen Charakter abspach, während die Mehrheit in dieser Nervenkrankung einen deutlich unruhigen Symptomenkomplex sah. Ueber den Einfluß, den der Kampf um die Rente auf die Entstehung der Neurose hat, war der Kongress nicht einig. Professor Winkscheid betonte, daß es sich bei der Geltendmachung der Ansprüche des Arbeiters um durchaus berechtigte Ansprüche handle und daß keineswegs ein Vorwurf für den Arbeiter darin liege, wenn man sagte, „ohne Renten keine Neurose“. Der nach einem Unfall nervenkrankte Arbeiter sei tatsächlich un- und unlegbar krank.

Bei dem offiziellen Charakter des Kongresses versteht es sich von selbst, daß die Festlichkeiten und Empfänge mehr Zeit in Anspruch nahmen als die Verhandlungen. Der nächste Kongress wird in Düsseldorf stattfinden.

Die Föderation der Lokomotivführer in Frankreich. Diese Föderation zählt 14.000 Mitglieder. Seit einiger Zeit sind Bestrebungen für einen Anschluß oder Verschmelzung mit dem National Syndikat der Eisenbahnarbeiter (50.000 Mitglieder) im Gange. Wir erhalten von Brancioni (Mailand) die Mitteilung, daß sich die französischen Lokomotivführer und Geizer an die italienischen Kollegen mit der Einladung gewandt haben, an dem Mailänder Kongress vom 5. bis 9. Mai teilzunehmen, um die Grundlage zu einer internationalen Organisation dieser Eisenbahnerkategorie zu schaffen. Namens des Syndikats habe er geantwortet, daß es Pflicht der französischen Maschinisten und Geizer sei, sich mit dem National Syndikat zu verschmelzen, welches bereits der Internationalen Föderation angeschlossen ist. Ein dahingehender Vorschlag hat bloß 68 Stimmen gegen 94 auf dem Kongress erhalten. Es werden also neue Verhandlungen angebahnt werden müssen. Die Antwort von unseren Kameraden Brancioni war korrekt und wir wünschen von allen Freunden der gewerkschaftlichen Zentralisation, daß sie immer und immer wieder den Anhängern des Separatismus klar machen, wie schädlich ihr egoistischer Standpunkt der Gesamtbewegung ist.

Aus der Eisenbahnerbewegung in Spanien. Wie wir schon früher einmal mitteilten, werden jetzt mit Unterstützung der gewerkschaftlichen Landeszentrale die ernsthaftesten Versuche unternommen, eine Gewerkschaft der Eisenbahner auf vernünftiger Basis zu gründen. Der Anfang ist gemacht und nunmehr ist die Verbandsleitung auch zur Herausgabe eines Verbandsorgans geschritten, um die geistige Verbindung unter den Eisenbahnern herzustellen. Die Organisation nennt sich Sociedad de Obreros, Agentes y Empleados de los Ferrocarriles und das Verbandsorgan führt den Namen „La Union Ferroviaria“. Die Adresse der Redaktion und Administration ist: Casa del Pueblo (Volkshaus), Piamonte Nr. 2, Madrid.

Der zweite Kongress der Lokomotivführer in Schweden. Der Kongress fand am 27. April in Stockholm statt. Eine große Anzahl sehr wichtiger Fragen lagen zur Behandlung vor. Die wichtigsten betrafen die Dienstzeit bei den schwedischen Eisenbahnen, oder „Ordre 600“, und die Hauptvereinbarung (Avtal), Nr. 2, enthaltend allgemeine Bestimmungen über die Arbeitszeit und Entlohnung bei den schwedischen Privatbahnen. Letztere Vorlage wurde als gänzlich unannehmbar bezeichnet, gegen „Ordre 600“ wurde protestiert, da diese eine unzulässige Ausnützung der Kräfte des Personals bedeute. Für unfreiwillige Verletzungen wurde eine Umzugsvergütung von 90 Kr. für Verheiratete gefordert. In der Frage „vermehrte Ferientage“ wurde beschlossen, außer dem in den jetzigen Bestimmungen vorgesehenen, noch 15 Tage Dienstfreiheit unter Abzug des Gehalts zu fordern. In der Beförderungsfrage wurde eine bessere und gerechtere Regelung gewünscht. Nachdem noch über die Einführung der Dampfbröden an allen Lokomotiven, über die Mängel des jetzigen Signalsystems u. s. w. gesprochen, eine Summe von 300 Kr. als Stipendium für eine Person zum Besuch der Volkshochschule in Brunsöik bewilligt und als Vorsitzender der Reichstagsabgeordnete A. Thylander wiedergewählt worden war, erfolgte die Schließung des Kongresses. Erwähnt sei noch, daß der 21. Sektion und 780 Mitglieder zählende Verein der Lokomotivführer und Geizer schwedischer Staatsbahnen, der seinen Kongress um dieselbe Zeit in Stockholm abhielt, die Auflösung des Vereines und den Anschluß der Mitglieder an obigen Verbands, dem Verbands schwedischer Lokomotivangehöriger beschloß. Der Verein hat 18 Jahre bestanden. Der Versicherungsfonds, welcher Kr. 65.647.50 enthält, soll unter die Teilnehmer verteilt werden.

Der X. Kongress des dänischen Eisenbahnerverbandes. Der Kongress wurde vom 13. bis 15. Mai in Kopenhagen abgehalten. Der norwegische und schwedische Eisenbahnerverband hatten Vertreter geschickt, außerdem waren die Organisationen der Post-, Zoll-, Telegraphen- und Straßenbahnangestellten in Dänemark durch Repräsentanten vertreten. Der Sekretär Chr. Nielsen eröffnete den Kongress und sprach die Erwartung aus, daß die Arbeit, welche den Kongress beschäftigen werde, fruchtbringend, sowohl für die Organisation wie auch für die ganze Arbeiterklasse, sein möge. Hierauf gab die Verbandsleitung den Bericht über seine Wirkksamkeit im verfloffenen Jahre. Eine lange und lebhaft Debatte entstand und wurde der Leitung hier der Vorwurf gemacht, daß die Interessen einzelner Mitglieder nicht genügend geschützt worden wären. Es ist erforderlich, hervorzuheben, daß der dänische Eisenbahnerverband nur das Personal der Staatsbahnen umfaßt und daß es diesem Personal vor einigen Jahren gelang, eine recht gute und zufriedenstellende Lohnaufbesserung zu erzielen. In Dänemark hat das ganze Bahnpersonal Taglohn, abgesehen von einigen Gruppen, die im Monatslohn stehen. Die Generaldirektion bestimmt selbst die Löhne für alle, welche im Taglohn angestellt sind. Dieses Personal, welches vorher glücklich genug war, eine etwas höhere Jahreseinnahme zu erzielen als gleichgestellte andere Gruppen mit Monatslohn, die durchaus mit einem derartigen Monatslohn zufrieden sind, ist jetzt durch eine neue Lohnregulierung in eine wirtschaftlich schlechtere Position als andere gleichgestellte Gruppen gekommen. Aus diesem Grunde erhielt die Verbandsleitung auf dem vorjährigen Kongress den Auftrag, die Löhne dieser Gruppe so geordnet zu erhalten, daß dieselben dem

jenigen der sonst gleichgestellten Gruppen entsprechen. Es ist der Verbandsleitung nicht gelungen, eine derartige Änderung zu erzielen, und zwar hauptsächlich deshalb nicht, weil die Generaldirektion erklärt hat, daß sie nur mit Angestellten des Verbandes. Dieses ist eine grobe Verletzung des Vereinsrechts. Hoffentlich finden die dänischen Kameraden gangbare Wege, um selbst die Generaldirektion zu zwingen, die Vertretung der Organisation anzuerkennen, was nicht besonders schwer sein wird, da der Verkehrsminister der Organisation sehr freundlich gegenübersteht. Nachdem der Kongreß der bleibenden Verbandsleitung den Auftrag erteilt hatte, alles, was sie vermag, zu tun, um teils die Löhne des Bahnpersonals mehr zufriedenstellend geordnet zu erhalten, teils alle Mittel und Wege zu ergreifen, welche dazu führen können, von seiten der Generaldirektion als unterhandelnder Teil anerkannt zu werden, ob nun die Organisation durch Angestellte der Eisenbahn oder durch die Angestellten der Organisation vertreten wird, wurde beschlossen, sowohl den Tätigkeits- wie auch den Klassenbericht anzuerkennen. Ferner lag ein Vorschlag betreffs Anschlusses an die gewerkschaftliche Landeszentrale zur Verhandlung vor. Nachdem die Frage einer langen und allseitigen Behandlung unterworfen worden war, wurde beschlossen, dieselbe bis zum nächsten Kongreß ruhen zu lassen. Mehrere andere für das Personal wichtige Fragen lagen dann noch zur Behandlung vor, zum Beispiel die Bestimmungen betreffs der Dienstzeit der einzelnen Gruppen und welche Stellung der Verband nehmen soll bei Streiks innerhalb anderer Organisationen oder bei anderen kritischen Fällen, wo es von großer Bedeutung ist, klare Linien zu haben. Beide Fragen wurden, nachdem sie allseitig behandelt worden waren, der Verbandsleitung zur Regelung überwiesen, damit diese dieselben, je nachdem es die Verhältnisse erlauben, zur Anwendung bringt. Es wurde noch beschlossen, alljährlich einen Kongreß abzuhalten. Die Zeit der Tagung darf drei Tage nicht überschreiten. Der nächste Kongreß soll in Fredericia abgehalten werden. Der Sekretär Chr. Nielsen wurde einstimmig wiedergewählt.

Eine merkwürdige Eisenbahnstatistik wird aus Petersburg gemeldet, die die Verhältnisse auf den russischen Eisenbahnen aufs neue in eigenartiger Weise illustriert. Nach einem Privattelegramm wurden auf der Strecke Petersburg—Moskau der Nikolaibahn im vergangenen Jahre nicht weniger als 32.834 billettlose Passagiere festgestellt. Wenn man bedenkt, daß diese Statistik nur für einen kleinen Teil des russischen Bahnnetzes ausgearbeitet wurde, kann man sich leicht eine Vorstellung machen, wie groß die Zahl der „blinden“ Passagiere in ganz Rußland sein muß. Die Ueberwachung der Reisenden muß zweifellos sehr viel zu wünschen übrig lassen.

Aus dem Gerichtssaal.

Eine prinzipiell wichtige Entscheidung des Obersten Gerichtshofes über den Begriff des „Verkehrsunfalls“. Die Fabrikantengattin Karoline Sax fuhr am Abend des 3. August v. J. von Hengendorf zur Station Gumpendorferstraße der Stadtbahn. In dem Augenblick, als sie in dieser Station das Coupé verlassen wollte und sich eben am Türrahmen anhielt, fiel die Coupétür zu, so daß die Dame eine Quetschung der Hand und einen Nervenschuß erlitt. Sie klagte durch Dr. Michael Feuerstein das Eisenbahnärar auf Zahlung von 3265 Kr. an Schmerzensgeld und Heilungskosten, indem sie behauptete, sie sei durch einen heftigen Ruck des Zuges gezwungen gewesen, sich am Türrahmen festzuhalten, die Tür sei infolge der schiefen Lage der Geleise zugefallen. Das Handelsgericht und das Oberlandesgericht entschieden, den Einwendungen der Finanzprokurator sich anschließend, daß keine Ereignung im Verkehr vorliege und daß der Klägerin der Beweis eines Verschuldens der Bahn nicht gelingen sei. Die schiefe Lage des Bahngeländes blide kein Verschulden, weil die ganze Bahnanlage behördlich genehmigt sei. Da erwiesenermaßen kein nennenswerter Ruck stattfand, hätte die Klägerin vermeiden müssen, ihre Hand an eine so gefährliche Stelle wie den Türrahmen zu legen, denn die Reisenden eines Massenverkehrsmittels, wie der Stadtbahn, müssen das Ein- und Aussteigen stets mit erhöhter Aufmerksamkeit ausführen, da zur Ermöglichung eines regen, vereinfachten Großstadverkehrs eine Bevormundung des Publikums durch das Bahnpersonal vermieden werden muß. Die Klage wurde daher abgewiesen. Die Urteile der beiden ersten Instanzen wurden vom Obersten Gerichtshof als richtig aufgehoben, weil als Ereignungen im Verkehr nicht bloß, wie das Handelsgericht angenommen hatte, Geschehnisse anzusehen sind, welche unmittelbar durch die Fortbewegung der Fahrbetriebsmittel verursacht werden, sondern alle Vorkommnisse, welche an den mit dem Eisenbahnverkehr in unmittelbarem Zusammenhang stehenden Anlagen und Vorkehrungen sich ereignen, somit auch das Ein- und Aussteigen der Passagiere und alle damit im Zusammenhang stehenden Einrichtungen und Vorkehrungen der Eisenbahnunternehmung. In der neuerlichen Verhandlung gab das Handelsgericht, da das Eisenbahnärar weder ein Selbstverschulden der Klägerin, noch ein Drittverschulden erweisen konnte, der Klage statt und verurteilte das Eisenbahnärar zur Zahlung von 516 Kr. und zum Kostenersatz.

Ein mißglückter christlichsozialer Verleumdungsfeldzug. Am 7. Juni fand beim Bezirksgericht Ufergrund die fortgesetzte Verhandlung über eine Ehrenbeleidigungsklage des Genossen Knottel gegen den christlichsozialen Oberkondukteur Kamiillus Bogelsinger statt.

Die Klage stützte sich auf eine Neußerung des Bogelsinger im Kommandierzimmer des Bahnbetriebsamtes Wien II am 4. Februar 1909, in der Bogelsinger nach dem Lesen des Annoncementsamtsblattes sagte: „So, jetzt könnt ihr euch beim Knottel bedanken für das, daß er uns betrogen und hintergangen hat.“ Eine Reihe von Zeugen, die der Beklagte zur Führung des Beweises anführte, war erschienen und sollte die Schande des Genossen Knottel offenbaren.

Doch einer nach dem anderen konnte über eine betrügerische oder hinterhältige Arbeit des Genossen Knottel in seiner Eigenschaft als Personalkommissionsmitglied nichts sagen, im Gegenteil wurde festgestellt, daß alle Angaben des Privatklägers richtig waren, hingegen alle von dem Gegner geführten Beweise in nichts zertrümmert. Die Beurteilung des Bogelsinger konnte daher

nicht mehr überraschen, war doch er es, der entgegen seinem Vertreter jede weitere Zeugeneinvernahme ängstlich zurückwies, und wäre Genosse Knottel hochhaft gewesen, so hätte er den Antrag auf Vernehmung weiterer Zeugen, den ursprünglich der Vertreter des Beklagten stellte, als eigenen auffassen können, und die Verhandlung wäre tatsächlich noch einmal vertagt worden. Aber da man sah, daß Bogelsinger, wahrscheinlich die dadurch bedingte Erhöhung der Spesen fürchtend, sich mit Händen und Füßen gegen die Vertagung sträubte und sich über Befragen des Richters, ob er darauf beharre, keine neuen Zeugen zu laden, mit allem Einverständnis erklärte, nur nicht mit der Vertagung, wollte der Privatkläger Genosse Knottel selbst ein Ende machen, so daß es endlich zur Urteilschöpfung kam. 50 Kr. Strafe, im Nichterbringungsfall fünf Tage Arrest, und Zahlung aller Gerichts- und Prozeßkosten, waren das Fazit des Feldzuges der Christlichsozialen gegen unsere Genossen. So geht es immer, wenn die Herren mit gewaltigem Schwertfleisch ausfallen, uns zu vernichten.

Streifung des Postautomobils Baden-Alland durch einen Zug der Lokalbahn Wien-Baden. Am 4. April fuhr der Wagenführer der Lokalbahn, Josef Haubert, mit dem Zuge Nr. 125, welcher aus einem Motorwagen und zwei Beiwagen bestand, von Wien kommend, durch die Kaiser Franz Josephstraße zur Endstation Josefsplatz in Baden. Das Trottoir der Kaiser Franz Josephstraße war an diesem Tage zwecks Legung neuer Gasrohre aufgegeben und war das ausgegrabene Erdreich nach seitwärts auf die Straße geworfen worden, so daß an der linken Seite der Straße in der Fahrtrichtung mehrere Erdhaufen bis weit hinein in die Straße reichten. Als Haubert von der Station Wassergasse um den Bogen, den die Kaiser Franz Josephstraße bildet, herumfuhr, bemerkte er in der Nähe des Postgebäudes, daß vom Josefsplatz her in sehr raschem Tempo das Postautomobil auf den Schienen ihm entgegenfuhr. Er mäßigte sofort seine Fahrgeschwindigkeit bis auf zirka 8 Kilometer per Stunde und fuhr in diesem Tempo weiter. Das Postautomobil verlangsamte sein Tempo jedoch nicht, sondern fuhr in gleich raschem Tempo auf den Schienen weiter und bog erst, als es sich schon stark dem Motorzuge genähert hatte, plötzlich nach rechts ein, um in das Postgebäude, seine Endstation, hineinzufahren. Das Automobil fuhr noch vor dem Motorwagen knapp vorbei, konnte jedoch, da die Erdhaufen gegenüber dem Hause Nr. 37 weiter in die Mitte der Straße hineinragten, die Fahrt nicht fortsetzen, wollte nach rechts abbiegen, bremste rasch und stieß dadurch, daß infolge des Bremsens der hintere Teil des Automobils ins Rutschen kam, mit Gewalt an den ersten Beiwagen des Motorzuges. Als Haubert diesen Ruck verspürte, setzte er sofort eine Vakuumbremse in Tätigkeit und konnte schon auf eine Wagenlänge halten.

Da durch diese Streifung das Postautomobil beschädigt wurde und die Postverwaltung angab, daß die Reparatur zirka 500 Kr. kosten würde, erstatete das Gendarmeriekommando eine Anzeige an die Staatsanwaltschaft, und zwar nur gegen den Wagenführer Josef Haubert allein. Auf Grund dieser Anzeige, welche die Anklage vertrat, daß nur der Motorführer allein an dem Zusammenstoße die Schuld trage, und anführte, daß dieser übrigens die Tat eingestehet, erhob der staatsanwaltliche Funktionär gegen Josef Haubert, den Motorführer, die Anklage wegen Uebertretung des § 431, respektive § 432 St.-G.-B.

In der ersten Verhandlung wurden der Chauffeur und zwei Beamte des Badener Postamtes als Zeugen vernommen, welche angaben, daß Haubert sehr rasch gefahren sei, daß nur er an dem Zusammenstoße schuld trage und daß er unbedingt hätte halten müssen, weil das Automobil infolge der in die Straße hineinragenden Erdhaufen unmöglich hätte an dem Motorzuge vorbeipassieren können; überdies hätte der Chauffeur schon auf 30 Schritte Entfernung durch Warnungssignale mit der Hand und durch mehrere Rufe „Halten!“ den Motorführer zum Halten aufgefordert. Der Chauffeur sagte ferner aus, daß in dem Moment, als der Motorzug vorüberfuhr, das Automobil schon gestanden sei.

Bei der zweiten Verhandlung gegen Haubert, welchen Dr. Hapner verteidigte, stellte sich die Sachlage wesentlich anders dar. Die Verteidigung machte vor allem anderen geltend, daß der Motorführer nicht zu halten brauchte, weil nach der Instruktion dem Motorführer das Stehenbleiben nur beim Vorüberfahren von Rettungswagen und Feuerverwehrgewagen vorgeschrieben sei; ferner habe Haubert annehmen müssen, daß jeder Wagen und auch das Automobil an seinem Zuge vorbeipassieren könne, da die Erdhaufen nicht so weit in die Straße hineinragten, als daß ihm die Unmöglichkeit des Vorbeipassierens hätte zum Bewußtsein kommen müssen; übrigens habe sogar das Automobil nach der Streifung von der Stelle fahren und dabei ohne eine Streifung vorbeipassieren können; es sei unrichtig, daß das Automobil bereits gestanden sei, als der Motorwagen in die Nähe desselben gekommen war, vielmehr beweise der Umstand, daß die Streifung beim ersten Beiwagen erfolgte, daß das Automobil beim Motorwagen noch vorbeigefahren sei. Die angeblich vom Chauffeur mit der Hand gegebenen Warnungssignale habe Haubert unmöglich bemerken können, weil er durch die zwei Aetzglänblendenblenden geblendet wurde, auch sei es natürlich unmöglich, daß er die Warnungssignale des Chauffeurs bei dem durch das Fahren des Zuges und des Automobils entstandenen Geräusche hören konnte.

Sowohl der von der Verteidigung als auch der von der Staatsanwaltschaft geführte Zeuge, welche beide die Fahrt im Automobil mitgemacht hatten, mußten alle vorangeführten Momente bestätigen.

Nach Schluß des Beweisverfahrens machte der Verteidiger die früher angeführten Momente geltend und hob hervor, daß von einer Auserachtlassung der Sorgfalt schon deswegen keine Rede sein könne, weil, wie bewiesen, Haubert annehmen mußte, daß das Automobil ohne eine Streifung passieren werde können, daß auch wirklich das Automobil, wenn es nicht in raschem Tempo, sondern langsamer gefahren wäre, ohne Streifung den Zug passiert hätte, und daß der Chauffeur die Streifung hätte verhindern können, wenn er früher von den Schienen abgedogen und zwischen zwei Erdhaufen Halt gemacht hätte; der Motorführer hätte das größte Maß von Sorgfalt schon dadurch angewendet, daß er sein Tempo verlangsamte; den Zug anzuhalten, war bei der gegebenen Sachlage kein Gebot der Vorsicht. Insbesondere verwahrte sich schließlich der Verteidiger dagegen, daß die Aussage des Chauffeurs, dem eigentlich die Rolle des Beschuldigten hätte zufallen sollen, als unbefangene Zeugenaussage gewürdigt werde.

Der Richter verkündete hierauf den Freispruch, indem er den Standpunkt teilte, daß es nicht die Pflicht des Motorführers gewesen wäre, zu halten, daß vielmehr bei den gegebenen Umständen das Verlangsamte der Fahrgeschwindigkeit schon als äußerste Vorsicht angesehen werden müsse.

Eine Streifung beim Rangieren. Am 16. März 1909 war Johann Lohner, Oberbeschreiber in Jägerndorf, mit seiner aus zwei Leuten bestehenden Partie mit den Verschleibern bei den Magazinseleisen beschäftigt. Dem Johann Lohner war kein Weichenwächter beigelegt, so daß er die Weichen selbst bedienen mußte. Zu gleicher Zeit verschob in einem anderen Rayon auf der Station Jägerndorf Geleise (Nr. 3) die Partie des Weier. Circa um 1 Uhr nachts wurde dem Johann Lohner von der Partie des Weier eine Anzahl von Wagen überstellt, worunter sich ein Wagen befand, der nach Hengersdorf bestimmt noch zum Zuge 1871, welcher auf dem Geleise Nr. 1 stand, einrangiert werden mußte. Dieser Auftrag wurde dem Johann Lohner im Auftrag des Platzmeisters Alois Müll mitgeteilt. Nachdem die übrigen Wagen an ihren bestimmten Platz verteilt waren, nahm der Oberbeschreiber Lohner circa um halb 2 Uhr

nachts den obenbefagten Hengersdorfer Wagen vor die Maschine und blieb eine kleine Weile stehen. Sowohl er als auch der Verschleiber Englisch sahen die andere Maschine, welche mit der Partie Weier auf dem Geleise Nr. 3 verschob, ganz unten bei dem Aufnahmsgebäude stehen, und zwar wenigstens eine Viertelstunde. Mit Rücksicht darauf nahmen beide an, daß die Partie Weier mit der Verschleiber bereits fertig ist, und da der Zug 1871 um 2 Uhr 10 Minuten abgeht, entschloß sich der Oberbeschreiber Lohner, mit der Maschine auf das Geleise Nr. 1 zu fahren, um die Einrangierung des Hengersdorfer Wagen vorzunehmen. Er befohl dem Verschleiber Englisch auf dem befagten Wagen, welcher von der Maschine verschoben wurde und vorn eine Bremse hatte, sich vorn zu positionieren, so daß er das zu befahrende Geleise genügend übersehen konnte. Auf Zuruf des Englisch stellte der Kontrollweichenwächter Badstäber die Weiche Nr. 56 auf das Geleise Nr. 1 und die Maschine setzte sich von dem Geleise Nr. 4 in Bewegung auf das Geleise Nr. 1. Als sie jedoch in die Nähe der Weiche Nr. 56 kam, setzte der Lokomotivführer die auf dem Geleise Nr. 3 befindliche Lokomotive ebenfalls in Bewegung, so daß sie im selben Zeitpunkt bei der Weiche 56 anlangte, wo sie mit dem Hengersdorfer Wagen streifte. Der Verschleiber Englisch sprang vom Wagen herab, als er bemerkte, daß die Streifung nicht mehr zu verhindern ist. Uebrigens war die Streifung nur gering, so daß niemand verletzt wurde. Nun wurden die obenwähnten Johann Lohner, Alois Müll und Karl Badstäber wegen Uebertretung nach § 432 St.-G. unter die Anklage gestellt und wurde ihnen seitens der Generalinspektion zur Last gelegt:

1. Dem Johann Lohner, daß er entgegen der Vorschrift des Artikels 7 der Bestimmungen für den Verschleibendienst von der beabsichtigten Verschleibfahrt in den angrenzenden Verschleibrayon sich mit dem Verschleiber nicht ins Einvernehmen gesetzt hat, ferner daß er verpflichtet war, zufolge des durch den dichten Schneefall behinderten Ausblickes auf das zu befahrende Geleise im Sinne des Artikels 12, Punkt 6 der obzitierten Vorschriften dafür zu sorgen, daß dem Wagen ein mit nötigen Signalmitteln ausgerüsteter Bediensteter in genügender Entfernung vorausgehe.

2. Dem Alois Müll, daß er entgegen der Vorschrift des Artikels 5, Punkt 5, der Stellung der zu befahrenden Weiche die gehörige Aufmerksamkeit nicht zugewendet hat.

3. Karl Badstäber, daß er die Weiche Nr. 56 umgestellt hat, ohne den dafür verantwortlichen Weichenwächter zu verständigen.

Sämtliche Angeklagten wurden von der Anklage freigesprochen:

Alois Müll aus dem Grunde, weil sich durch das Beweisverfahren herausgestellt hat, daß er, noch bevor er den Auftrag zum Fahren auf das Geleise Nr. 1 gegeben hat, sich überzeugt hat, daß die Weiche Nr. 56 auf dem Geleise Nr. 3 und nicht auf dem Geleise Nr. 1 steht, so daß er seiner Pflicht vollkommen Genüge getan hat.

Karl Badstäber aus dem Grunde, weil er als Kontrollwächter nicht nur berechtigt, sondern über Auftrag des Verschleibers Englisch verpflichtet war, die Weiche Nr. 56 auf das Geleise Nr. 1 umzustellen.

Johann Lohner, was den ersten Punkt anbelangt, deswegen, weil in den Vorschriften über den Verschleibendienst nicht vorgeschrieben ist, daß er sich mit dem anderen Verschleiber mündlich oder auf eine andere Art und Weise ins Einvernehmen zu setzen hat, sondern daß nur vorgeschrieben ist, bei einer Verschleibung auf die zu gleicher Zeit vorzunehmende andere Verschleibung gehörige Rücksicht zu nehmen, welcher Pflicht er deswegen nachgekommen ist, weil er eine ganze Viertelstunde wartete, ob die Partie des Weier die Verschleibung fortsetzen wird oder nicht, und erst nach diesem Warten hat er annehmen müssen, daß die Partie Weier fertig ist, weshalb er den Auftrag zum Fahren auf das Geleise Nr. 1 gab. Was den zweiten Punkt anbelangt, nahm der Richter als erwiesen an, daß damals einen mit nötigen Signalmitteln ausgerüsteten Mann vorauszuschicken deswegen nicht nötig war, weil damals, wie durch die Zeugenaussage bestätigt wurde, der Ausblick auf das zu befahrende Geleise nicht behindert war.

Ein Leistenbruch — Unfallfolge. Franz Seidl, Stationsarbeiter der Nordbahn in Wagstadt, verunglückte am 7. Oktober 1908, indem er beim Heben einer schweren Kiste im Magazin der Nordbahn in Wagstadt sich einen rechtsseitigen Leistenbruch zuzog. Die Berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsgesellschaft hatte Herrn Seidl hierfür eine 12prozentige Rente monatlicher Kr. 6.21 zuerkannt. Gegen diese Bemessung brachte Franz Seidl Klage auf Rentenerhöhung beim Schiedsgericht ein, die durch Dr. Anton Vraz vertreten wurde. Bei der mündlichen Verhandlung vor dem Schiedsgericht, die am 26. Mai 1909 stattfand, gaben die Sachverständigen Professor Chyostek und Dr. Günner übereinstimmend an, daß die Schädigung der Anstalt für die Unfallfolgen eine genügende sei, und erklärten weiter, daß beim Kläger eine Reihe nervöser Beschwerden vorliegen, die aber mit dem Unfall in keinem Zusammenhang stehen. Ueber Befragen des klägerischen Vertreters Dr. Vraz gaben aber die Sachverständigen zu, daß kein nervöser Mensch, wie es der Kläger ist, die Beschwerden des Leistenbruches empfindlicher als ein anderer vertragen müsse und daß daher die Einbuße an Erwerbsfähigkeit mit 30 Prozent einzuschätzen sei.

Hierauf stellte der Klagevertreter den Antrag, die beklagte Anstalt zur Bezahlung einer 18prozentigen Rente zu verurteilen. In Gemäßheit dieses Antrages verurteilte das Schiedsgericht die beklagte Anstalt, dem Kläger eine 18prozentige Rente zu bezahlen und die Prozeßkosten zu ersetzen.

Streiflichter.

Zersplitterungsversuche unter den Eisenbahnern. Aus Laa a. d. Thaya wird uns geschrieben: Der Reichsbund deutscher Eisenbahner Österreichs hatte für den 6. Juni eine öffentliche Versammlung nach Laa einberufen, um eine deutsch-nationale Eisenbahnerortsgruppe zu gründen. Seit vier Wochen wurde auf der ganzen Strecke von Stadlau bis Grubbad durch den unter der Eisenbahnerchaft unruhig bekannten Bahnmeister Stöckl von der Donauuferbahn und durch einige andere Macher des Reichsbundes eine fieberhafte Agitation für diese Versammlung betrieben. Trotzdem konnten die Deutschnationalen nicht mehr als wohlgezählte 20 Männlein und Weiblein, worunter sich auch Nichtbahner befanden, wie unter anderem auch ein bekannter Friseur von Laa, zur Versammlung aufstellen. Die Versammlung war für halb 4 Uhr nachmittags einberufen, doch hatten die sozialdemokratischen Eisenbahner, die vereint mit der übrigen organisierten Arbeiterschaft von Laa ebenfalls eine rührige Agitation für den Besuch dieser Versammlung entfaltet hatten, das Lokal bereits um 3 Uhr besetzt. Eröffnet wurde die Versammlung von dem Obmann der deutschnationalen Eisenbahnerortsgruppe Brunn, Herrn Rischling, welcher von einem Blatt Papier eine sogenannte Begrüßungsrede herunterlas. Der Sinn der Vorlesung war der, daß er im Auftrag des Reichsbundes die vielen erschienenen deutschen Volksgenossen begrüßte und sie vor der Gefahr der 'rot-schwarzen' Internationalen warnen und in das offene Herz des Reichsbundes einschließen wolle. Nach dieser Vorlesung sollte nun auf Grund der vorliegenden Tagesordnung eine zweite Vorlesung über die Statuten des Reichsbundes erfolgen. Nachdem aus den Einladungen ersichtlich war, daß die Versammlung keine Vereinsver-

Sammlung, sondern eine öffentliche Versammlung war, die, nach den Juristen der Deutschnationalen zu schließen, auch bei der Behörde als solche angemeldet war, und vom genannten P a s i n e r einberufen war, meldete sich der in der Versammlung anwesende Genosse Wolf Müller von der Zentrale des „Allgemeinen Rechtschutz- und Gewerkschaftsvereines“ zur Geschäftsordnung zum Wort und ersuchte ihn in der Versammlung anwesenden Herrn P a s i n e r, als Einberufer die Versammlung ordnungsmäßig zu eröffnen und ihm zur Geschäftsordnung das Wort zu erteilen. Genosse Müller wollte den Antrag stellen, daß aus der Mitte der Versammlung ein Präsidium zu wählen sei. Als Antwort erfolgte vorerst ein wüßes Geheul der Deutschnationalen. Genossen Müller wurde das Wort zur Geschäftsordnung mit der Begründung nicht erteilt, daß Müller kein aktiver Eisenbahner sei. Es wurde nun von den anwesenden Deutschnationalen neuerlich ein wüßes Geheul veranstaltet. Genosse Müller rief nun in die Versammlung hinein: „Wer sich von den Anwesenden diese Bergewaltigung nicht gefallen lassen will, möge mit ihm das Versammlungslokal verlassen.“ Sofort verließ die übergroße Mehrheit demonstrativ den Saal. Von den gesamten Teilnehmern blieben nur wohlgezählte 25 zurück, worunter sich auch eine größere Anzahl Frauen befand. Darunter befanden sich höchstens sieben Eisenbahner vom Rangleit- und Stationspersonal, welche die mit so großem Tam-tam angekündigte Gründung der deutschnationalen Eisenbahnerortsgruppe in Laa vorgenommen haben. Die große Masse jener, die das Lokal verließen, sahen nun in losem Zuge, der in der Stadt großes Aufsehen erregte, zum Gemeindegasthaus, wo sofort eine § 2-Versammlung einberufen wurde. Dem Zuge schlossen sich unterwegs noch viele Bewohner von Laa an, der ziemlich große Versammlungssaal im Gemeindegasthaus konnte nicht alle Versammelten fassen. Um 4 Uhr wurde die imposante Versammlung eröffnet und besprach Genosse Müller in einem andenkbarstündigen Referat den Zweck und die für die Arbeiterschaft sehr schädlichen Absichten der deutschnationalen Organisationen. Mit schlagenden Beispielen wies Genosse Müller nach, wie diese Organisationen im Interesse der Unternehmer gegründet und von den Unternehmern gefördert wurden. Die schändliche Haltung der deutschnationalen Abgeordneten im Parlament bei allen Anlässen, wo es sich um die Verbesserung der Lage der arbeitenden Bevölkerung handelt, unterzog der Referent einer scharfen Kritik. Unter stürmischem Beifall schloß Genosse Müller seine Ausführungen mit der Ermahnung an die Versammlung, im eigenen und im Interesse der gesamten arbeitenden Bevölkerung an dem Ausbau der gewerkschaftlichen, wirtschaftlichen und politischen Organisation auf sozialdemokratischer Grundlage unentwegt weiterzuarbeiten. Nachdem noch die Genossen von der Eisenbahnerortsgruppe Stadlau und der Vertrauensmann der politischen Organisation ausmunternde Worte wegen eifriger Mitarbeit in den Organisationen und in der Partei sowie wegen der Verbreitung der Arbeiterpresse gesprochen hatten, fand diese schöne Versammlung um halb 7 Uhr abends ihr Ende. Nach Abfingen des „Lied der Arbeit“ verließen die Versammelten, sichtlich erfreut über die schöne Versammlung und die Niederlage und Mamage der Deutschnationalen, das Lokal, und den ganzen Abend wurde über dieses für die Stadt Laa ganz ungewöhnliche Ereignis eifrig gesprochen. Bewundernswert ist die herrliche Solidarität und die eiserne Disziplin der Arbeiterschaft von Laa, die bei dieser Gelegenheit den Beweis dafür erbracht hat, daß sie für die demagogischen Gelüste der deutschnationalen Streikbrecher und gelben Gewerkschaftsführer nicht zu haben ist. Jedenfalls werden es sich die Machter vom Reichsbund nach dieser erlittenen Niederlage überlegen, die Arbeiterschaft von Laa nochmals mit ihren Umtrieben zu behelligen.

Die Zugbegleiterkassernen auf der Westbahnstrecke. Trotzdem über das Kapitel „Kassernen“ schon unendlich viel geschrieben wurde und unzählige mündliche und schriftliche Beschwerden in dieser Beziehung eingebracht wurden, existieren noch immer viele Uebelstände, die nach Abhilfe schreien.

In der Linzer Kaserne gibt es noch immer offene Aborte, so daß Gestank und Gase aus der unmittelbar unter den Aborten befindlichen Sentgrube emporsteigen. In derselben Kaserne im Abortvorraum befinden sich zwei Urinmischeln ohne Wasserspülung, welche derart hoch angebracht sind, daß sich auch groß gewachsene Personen auf die Beine stellen müssen, um dieselben benützen zu können. Durch die erwähnte hohe Anbringung ist der Fußboden bei diesen Mischeln beständig naß und befleckt.

Da die Linzer Kaserne mit Wasserleitung eingerichtet ist, so wäre es gewiß ein Leichtes, nicht nur die Aborte, sondern auch im Abortvorraum Bissoirs mit Wasserspülung einzurichten und für die Desinfektion dieser Bedürfnisanstalten Vorkehrung zu treffen.

Von den Kassernen in Amstetten wäre zu bemerken, daß sich in der zwei Stock hohen, neben dem Hotel Hofmann befindlichen Kaserne noch eine Stiege aus weichem Holz befindet. Was würde mit den Zugbegleitern im I. und II. Stock geschehen, wenn im Parterre einmal ein Feuer zum Ausbruch käme und die Stiege zum I. Stock auch von den Flammen ergriffen würde?

Im sogenannten Pumpenhaus ist die Kaserne der Wiener und Linzer Manipulanten sowie der St. Pöltener und Linzer Güterzugspartien. In dieser Kaserne ist im Sommer wegen der Fliegenplage das Schlafen ganz unmöglich, da sich in unmittelbarer Nähe das Gadernmagazin und der Abflußgraben des Schmutzwassers vom Hotel Hofmann befindet und diese Objekte geradezu eine Luchtblatte für alle möglichen Fliegengattungen bilden. Wenn wir schon den Geruch als momentan unabwehrbares Uebel in Kauf nehmen, so könnte doch mindestens der Fliegenplage dadurch begegnet werden, daß für die Sommermonate sogenannte Fliegenfenster, das sind Rahmen mit überpanneter Drahtgaze, welche in den Falz des geöffneten Fensters eingesetzt werden, verwendet werden. Insbesondere leiden unter der Fliegenplage die Wiener und Linzer Manipulanten, erstens weil sich diese zwei Zimmer im Parterre befinden und von obgenannten Tieren viel häufiger frequentiert werden, zweitens weil ihre Ruhe durch fast fortwährendes Gehen und Kommen ohnehin oft genug gestört wird.

Bevor wir diese Kaserne verlassen, wollen wir noch über den Abort im Parterre bemerken, daß man denselben gewiß als „Antikum der Technik“ bezeichnen kann und diese Marke auf den österreichischen Eisenbahnen überhaupt einzig dastehend sein dürfte. Wir wünschen deshalb nicht

nur seinem Erbauer, sondern auch dem seinerzeitigen Besteller sowie allen Vorständen des Bahnammtes Amstetten, welche diesen Zustand geduldet haben, dasselbe System.

Von den Kassernen in St. Pölten wollen wir heute nur das eine hervorheben, daß im sogenannten Beamtenhaus im Parterre neben dem Schulzimmer im Winter die Partie der Züge 80/66 untergebracht war. Diese Partie mußte aus dem Grund im ungeheizten Zimmer schlafen, weil der dort befindliche Kachelofen buchstäblich zerlegbar war, so daß beim Einheizen der Rauch aus allen Fugen herauswich und aus diesem Grund die Erstföderung der Partie durch Kohlenoxydgas sehr nahegerückt schien. Hoffentlich wird die warme Jahreszeit dazu benützt, dieses Uebel abzustellen, so daß im kommenden Winter die Parteien den Ofen nicht nur zum Anschauen haben, sondern denselben tatsächlich zum Einheizen benützen können.

Die Zugbegleiterkaserne Wien I (O. W.) gab schon schon Jahre hindurch Anlaß zu mündlichen und schriftlichen Beschwerden, trotz alledem ist der Zustand derselben bis in die jüngste Zeit gleich geblieben. Anfangs Juni l. J. wurde sämtliche Einrichtung aus genannter Kaserne in einen Güterwagen übertragen, weil häusliche Veränderungen vorgenommen werden und soll diese Güterwagen auf die Dauer des Umbaues als Koffkaserne dienen. Abgesehen davon, daß man überhaupt den Zugbegleitern zumutet, daß für sie ein Güterwagen, in welchem sonst Pferde, Ochsen oder andere Tiere befördert werden, als Unterkunft gut genug sei, ist es wohl die höchste Rücksichtslosigkeit, wenn im genannten Güterwagen Wochen hindurch niemand reinigt und Ordnung macht, so daß nicht nur das Wageninnere, sondern auch dessen Einrichtung in unbeschreiblicher Weise beschmutzt ist.

Die Behandlung Unfallverletzter betreffend, weist das Fachblatt „Der Maurer“ auf eine Abhandlung hin, die das „Reformblatt für Arbeiterversicherung“ in Frankfurt am Main vor kurzem aus der Feder des Dr. G. P o s s e n über das „Heilverfahren“ gebracht hat. Da wird darauf verwiesen, daß im Deutschen Reich bei den Berufsgenossenschaften (die die Stelle unserer Unfallversicherungsanstalten einnehmen) „sich immer mehr die Ueberzeugung durchzusetzen beginnt, daß das „Heilverfahren“, richtig gehandhabt, das wesentlichste Mittel zur Herabsetzung der immer größer werdenden Rentenlasten darbietet, eine Anschauung, wie sie auch von Schriftstellern, die den Berufsgenossenschaften nahestehen und auch von anderen vertreten wird.“ Der Verfasser sucht den Begriff „Heilverfahren“ zu definieren (erklären), indem er anführt, daß es ein Heilverfahren genau genommen nicht gibt, sondern nur eine B e h a n d l u n g, die mit allen physikalischen Heilmethoden durchgeführt werden muß, wenn das Resultat erreicht werden soll.

Darunter wieder ist ein Verfahren zu verstehen, welches zur größtmöglichen Wiederherstellung der funktionellen Leistungsfähigkeit eines Verletzten führen soll. Es versteht sich aber von selbst, daß hier nicht ein N a c h e i n a n d e r der verschiedenen Methoden, ebenso wenig eine einseitige Behandlungsform zur Anwendung kommen dürfe. In der Anwendung der physikalischen Heilmethode (natürliche Heilkräfte) stehen uns eine Menge von Mitteln zur Verfügung, die Funktion der einzelnen Organe zu beeinflussen. In der Folge zitiert der Verfasser den „Nestor“ (Altmeister) der Unfallheilkunde Prof. T h i e m in Cottbus, welcher die Anschauung vertritt, daß man mit einer Methode allein nicht zum Ziel gelangen kann, der Verletzte müsse in die denkbar beste hygienischen und diätetischen Verhältnisse (also in gesunde hygienische und naturgemäße Lebensweise) gebracht werden und im richtigen Sinne auch auf sein Gemütsleben eingewirkt werden. Auch dürfe man es bei Verletzten zu einer N a c h b e h a n d l u n g nicht erst kommen lassen. Das Wort „N a c h“ bedeute schon etwas Verspätetes, wie es denn auch der Fall sei, daß die Verletzten meistens auch zu spät in die richtige Behandlung kommen, eine Behandlung, die das gut machen soll, was in der Vorbehandlung verkannt oder verdorben wurde. Das Deutsche Reichsversicherungsamt habe — so heißt es weiter — nicht ohne schwerwiegende Gründe immer und immer wieder die Berufsgenossenschaften zur frühzeitigen Uebernahme des Heilverfahrens angeregt.

Bei all den Untersuchungen, ob eine Nachbehandlung notwendig sei oder nicht, verstreiche viel kostbare Zeit und damit müsse auch hier das alte Sprichwort Geltung haben, daß doppelt gibt, wer schnell gibt. — Das Heilverfahren könne aber nur dann Wert haben, wenn es „frühzeitig und umfassend“ einsetzt.

In Deutschland weiß man demnach den Wert einer entsprechenden Behandlung Unfallverletzter im Interesse dieser selbst und auch in dem der Anstalten zu würdigen und das Thema steht, wie wir sehen, dort zur „Diskussion“. Man muß hoffen, daß es auch bei uns nur noch die Frage einer nicht allzu langen Zeit sein wird, wo wir auch auf diesem Gebiet unserem „Vorbild“, als das uns Deutschland stets vorzulebt, nachahmen werden.

Die Stempelspflicht der Bahneingaben. Mit Erlaß Zahl 74299—1/2—909 vom 21. Mai 1909 gibt die k. k. Nordbahndirektion bekannt, daß es laut Eisenbahnministerialerlaß Zahl 11034/1 vom 14. Juli 1897 den Eisenbahnbediensteten nicht gestattet ist, schriftliche ungestempelte Reklamationen wegen unrichtiger Berechnung ihrer Bezüge oder Abzüge einzubringen. Wir wissen sehr gut, wozu das gilt. Es verbietet halt die läbliche Rechnungs-kontrolle, daß ihr so viele Schnitzer unterlaufen, und da die mündlichen Reklamationen nicht einmal über den Stationsstrayon hinausgehen, weil unsere Herren Vorgesetzten gewöhnlich schon darauf vergessen, wenn der Reklamierende die Tür hinter sich geschlossen hat, so mühten halt die Leute zur direkten schriftlichen, in vielen Fällen selbst zur telegraphischen Reklamation ihrer Bezüge (hierin sind die Nordbahndirektionsbeamten großartig) schreiten.

Wir geben gerne zu, daß es hinterher zu unliebsamen Auseinandersetzungen in den betreffenden Bureau ge- kommen sein mag.

Dies zu verhüten und dem Personal eins am Zeuge zu flieden, wird dieser Erlaß des Eisenbahnministeriums herangezogen.

Das hohe k. k. Eisenbahnministerium hat aber auch noch einen anderen Erlaß herausgegeben, der auch vom Jahre 1897 datiert, aber von der Nordbahndirektion überhaupt nicht beachtet wird. In diesem Erlaß steht, daß anonyme Anzeigen und Briefe keiner weiteren Behandlung zu würdigen seien, da dieselben nur zu deutlich die Absicht des Schreibers — welcher in jedem Falle ein ganz ge-

meiner, schlechter Mensch ist — bekunden, daß er einen vielleicht etwas zu strengen Vorgesetzten oder sonst jemanden, der ihm nicht gerade den Willen tut, bei der Direktion in Mißcredit bringen will.

Bei dieser schmutzigen Art von Eingaben fragt die löbliche k. k. Nordbahndirektion gar nicht, ob sie gestempelt sind oder nicht; selbst andere unterschriebene Anzeigen, auch wenn sie den kräftesten Anjinn zu behandeln geben, brauchen keinen Kronenstempel zu tragen. Sie werden behandelt, und zwar eingehend und schonungslos, und dann wird einem solchen Lumpen seine ungestempelte Eingabe noch beantwortet, anstatt daß derselbe der Finanzprokurator zur Nachtragung der Stempelspflicht und Stempelstrafe überliefert würde.

Diese anonyme und nicht anonyme Schusterei würde bald aufhören, wenn die löbliche Direktion von letzterer ohne weiteres die Stempelstrafe einheben lassen würde, beziehungsweise wenn sie mithelfen würde, den anonymen Schreiber zu ermitteln, welcher in jedem Falle ein Verleumder ist, um denselben der Stempelstrafe als auch der zivilstrafrechtlichen Behandlung zuzuführen.

Durch eine gerechte Behandlung dieser Frage würde die Bahnanstalt einen größeren Nutzen haben als durch eine oft äußerst schonungslose Erhebung auf Grund eines anonymen Briefes.

Rur Reorganisation des exekutiven Wagen- aufsichtsdienstes. Das Eisenbahnministerium hat mit Erlaß Zahl 53.542 vom 15. April d. J. die Reorganisation des exekutiven technischen Wagenaufsichtsdienstes angeordnet. Raun mit deren Durchführung begonnen, machen sich auch schon die Folgen bemerkbar. Schon der Durchführungs-Erlaß der Staatsbahndirektion Innsbruck ließ bei genauer Prüfung desselben solches voraussehen, denn man bedenke: Bei Personenzügen laufende Wagen sind nur mehr in Innsbruck und den Grenzstationen Salzburg, Lindau, Buchs und St. Margarethen; bei Postzügen nur mehr in Salzburg R. B., Saalfelden, Wiltens, Lindau R. B., Buchs und St. Margarethen gründlich beiderseits zu untersuchen und alle notwendigen Reparaturen zu veranlassen. Kleinere Reparaturen sind von den Wagenaufsichtern selbst durchzuführen und nur behufs größerer Reparaturen dürfen Wagen von den einzelnen Zügen abgestellt werden. Man teilte die Revisionsstationen in Haupt- und Nebenrevisionsstationen ein und stellte als oberste Grundsätze auf: „Kein Wagen darf eine Hauptrevisionsstation verlassen, ohne in tadellosem Zustand verkehrt worden zu sein; ebenso müssen die Wagen, welche nur bis zu den Nebenrevisionsstationen rollen, behandelt werden.“ Und dies alles ohne Vermehrung des Personals. Man hat eben nur einigen, nummehr als Nebenrevisionsstationen geltenden Stationen Wagenaufseher weg- und in Hauptrevisionsstationen hinversetzt. Fürwahr, eine billige Reform. Im Umriss der ambulanten Wagenaufsicht sind 12 Mann vorgesehen; in Wirklichkeit versehen aber diesen Dienst nur 11 Mann.

Natürlich es geht, wenn man, wie in Feldkirch und Bregenz die Lokomotivführer für den betriebsfähigeren Zustand verantwortlich macht, und in Stationen, wo keine Wagenaufsicht mehr vorhanden und Zugskangierungen vorzunehmen sind, die Verschleiber mit Hammer und Dorn dotiert, anstatt das Personale zu vermehren:

Schauen wir uns einmal eine solche Nebenrevisionsstation an, in welcher gegenwärtig nur ein Wagenaufseher Dienst macht und nehmen wir zum Beispiel Bischofshofen: Dort hat der Wagenaufseher bald am Rangier-, bald am Personenbahnhofe alles genau!! zu untersuchen und kleinere Reparaturen zu machen. Ob dies möglich ist, ist allerdings eine Frage, wenn man weiß, daß gegenwärtig mindestens 12 Güter- und 14 Personenzüge von und nach dieser Nebenrevisionsstation fahplanmäßig verkehren; Erfordernis- und Sonderzüge nicht miteingerechnet.

Und erst die Zuggruppe am Nachmittage am Personenbahnhofe: Schnellzüge Nr. 303, 105, 304 und 106; Personenzüge Nr. 27.215 und 719 treffen nacheinander ein. Ein Chaos von Verschub- und Umlademaneuvern innerhalb einiger Minuten, daß man staunend — mit den Herren am grünen Tische — ausrufen möchte: „Es geht.“ Mit sechs Maschinen zu gleicher Zeit, mit nur 14 anstatt 18 Verschleibern, mit nur einem Wagenaufseher, zwei Blocksignaldienern, einigen Magazinsarbeitern und einem Wächterkontrollor diese Riesearbeit zu bewältigen, ist nur bei voller Hingebung des Personals möglich. Jeder der oben angeführten Züge wird zerrissen und neu zusammengestellt, und daß dies ohne Verspätung und mit g e n a u e r Revision einfach unmöglich ist, wird man eben bald einsehen lernen müssen und wir sind neugierig, wer dann der Schultragende sein wird.

Die Schnellzüge 303 und 304, die ihre Garnituren so oft ändern, laufen in der Strecke Landed-Lindau ohne Wagenaufseher, obwohl in Landed die Ab-, beziehungsweise Beistellung des Speisewagens und bei Zug 303 in Bregenz die Ueberstellung dieses ganzen Zuges auf Zug 19 erfolgt.

Das wichtigste bei den Schnellzügen in Bezug der Sicherheit ist die Bremse und wird auch in diesem Erlaß hervorgehoben. Allerdings nur im Erlaß, denn diese sind billig wie Brombeeren; im Personal aber trägt man dem nicht Rechnung.

In Salzburg will man einen Wagenaufsichtsgeneral nominieren, der sonst nichts (!!) zu tun hätte, als die Verantwortung für den gesamten Wagenaufsichtsdienst, die dazugehörigen administrativen Arbeiten zu übernehmen und die Uebergabe, beziehungsweise Uebernahme der Wagen auf sämtliche Linien auf sich zu nehmen und Industrieanlagen einzig und allein zu besorgen. Bis dato hat sich aber kein solcher General aus dem Wagenaufsichtspersonal freiwillig gefunden, denn in den blauen Arbeiterblusen steckt mehr Verständnis für das Mögliche und Unmögliche des Dienstes als in so manchem Gehirn eines Direktionsfreibers. Herr Hillisch! Das wäre ein Posten für Sie. Herrgottnochmal.

Rur Kontrolle des gesamten Wagenaufsichtsdienstes in diesem Direktionsbezirke sind allerdings Wagenrevisoren aufgestellt; die bleiben aber sein lauber in der Tinten- burg, denn nach Ausdruck des Revidenten Hillisch „m a c h e n d i e s e l b e n d o c h n i c h t s“. Dafür fahren aber dieser Herr und Herr Oberinspektor Schilly fleißig auf dieser Strecke und machen wenigstens — Diäten.

Das gesamte Wagenaufsichtspersonal verumutet in dieser Reform (!!) lediglich einen Gewaltakt des seinerzeitigen Bauzeichners — ohne technische Prüfung — zum Revidenten in der Abteilung IV emporgekommenen Herrn Hillisch, welcher unter Oberinspektor Tichy, der eben

ein Kenner und Fachmann war, eine Null bedeutete und nunmehr unter Herrn Oberinspektor Schilly aus Ruder gelangte.

Zur Illustration der Protokollwirtschaft dieses Herrn wäre allerdings der Fall Schichtungs-Bollhammer zur Veröffentlichung zu verlockend, doch — — nächstens!

Die Kaserne in Selzthal. Im Jahre 1904 wurde im Direktionsbezirk Willach die erste moderne Kaserne in der Station Selzthal der Benützung übergeben. Das Zug- und Maschinenpersonal aus Wien, Amstetten, Jamsbrunn, Bischofshofen, Altnang, St. Veit a. d. Glan und Leoben muß dort seine Ruhe finden. Der Belagraum hat gegenwärtig bei 110 Betten und ist bei dem gesteigerten Verkehr schon als zu gering bekannt, die Kaserne ist schon zu klein. Die Einzel Parteien sind noch in der alten, haufälligen Kaserne untergebracht, die längst zur Demolierung bestimmt ist. Die neue Kaserne ist modern eingerichtet und hat in allen drei Etagen eine große Küche mit Doppelherd und Wasserleitung (kalt und warm), einen Waschkraum mit sechs Waschbecken, jedes zwei Hähne für kaltes und warmes Wasser, einen Duschkraum mit vier Abteilen. Am Gang ist Trinkt- und Abwasserleitung, die Aborte (vier auf jedem Stocke) sind englisch eingerichtet, im ganzen Gebäude ist Zentralheizung. Mit dem allen kann das Personal sehr zufrieden sein, was aber Anlaß zur größten Unzufriedenheit gibt, ist der Wassermangel, der in den letzten Jahren regelmäßig aufgetreten ist, und zwar gerade im Sommer, wo er am schwersten fühlbar ist. Auch für Feuer scheint noch keine Aussicht zu sein, daß es anders sein wird. Was nicht dem Personal die schöne Einrichtung, wenn es in die Kaserne kommt, rinnt nirgends Wasser aus den Hähnen mit Ausnahme der Trinkt- und Abwasserleitung. Das so sehr ersehnte Duschbad muß unterbleiben, weil kein Wasser herausrinnt. Die englischen Aborte werden zur Plage für das Personal, wenn keine Wasserspülung stattfinden kann.

Das Zugpersonal hat es wahrlich an Versuchen nicht fehlen lassen, Abhilfe zu schaffen, aber der leidige Amtschimmel muß in dieser Sache einen starken Stoß bekommen, damit endlich einmal das Notwendige geschieht.

In der zweiten Sitzung der Personalkommission im Oktober 1907 wurde ein dahingehender Antrag eingebracht, aber der Vorsitzende setzte denselben als nicht in die Personalkommission gehörig nicht auf die Tagesordnung. Der Antrag auf Wasserbeschaffung in Selzthal wurde im März 1908 abermals eingebracht, jedoch ohne Erfolg. Im Juli 1908 wurde beim Betriebsamt Leoben ein Gesuch überreicht, das den Wassermangel der Selzthaler Kaserne näher erörterte und in die Bitte um eine Untersuchung ausklang. Im Oktober 1908 gelangte neuerdings ein Antrag in die Personalkommissionssitzung und fogar auf die Tagesordnung. Die dringende Notwendigkeit der Erbauung von Wasserreservoirs und einer neuen Zuleitung wurde von den Organen der Staatsbahndirektion anerkannt, dieselbe werde mit dem Umbau des Selzthaler Bahnhofes durchgeführt werden. In der Sitzung vom März 1909 wurde der Antrag, die Arbeiten zur Wasserbeschaffung in Selzthal ehestens in Angriff zu nehmen, nicht auf die Tagesordnung gesetzt.

Nun war endlich eine Kommission in Selzthal, und es scheint, daß doch einmal aus dem Projekt Ernst wird. In diesem Falle wäre eine rasche Inangriffnahme der Arbeit und unterbrochene Durchführung bringen anzuraten, weil sich die Kosten des Baus des Reservoirs dadurch ganz bedeutend verbilligen würden. Die Zeit drängt, es sind ziemliche Schwierigkeiten bei der Sammlung des Wassers von Gebirgsbächen zu überwinden. Gelingt es nicht die Arbeit vor Einbruch des Winters fertigzustellen, so besteht die Gefahr, daß das Begonnene von Frost und Schneewasser im Frühjahr zum Teil beschädigt, wenn nicht ganz zerstört wird. Großes Vertrauen kann man nicht haben, daß die maßgebenden Organe dies selbst einsehen oder wirklich durchführen wollen, denn alles und jedes, was begonnen wird, nimmt meist einen äußerst schleppenden Verlauf und die Kosten werden dadurch ungerechtfertigterweise bedeutend erhöht. Das soll in diesem Falle vermieden werden, weil es leicht zu vermeiden ist und es soll nur auf diesem Wege laut und eindringlich betont werden. Schließlich wäre noch die Frage gewiß berechtigt, ob es wirklich vorteilhaft, die neue Leitung aus dem zweiten Reservoir auf so kurzem Wege in die alte Leitung anzuschließen in die Röhren mit 100 Millimetern. Wäre nicht der direkte Weg einer neuen Leitung durchaus sicherer, wenn auch etwas teurer als die weitere Benützung der alten Leitung?

Das k. k. Eisenbahnministerium wird hiermit aufmerksam gemacht, dem Projekt und dem Verlauf der Durchführung derselben, das gewiß mehr als 100.000 Kr. kostet, das vollste Augenmerk zuzuwenden. Es wäre nicht das erstemal, daß etwas deraartiges nach der Fertigstellung sich als nicht zweckentsprechend erwiesen hat.

In der Kaserne in Selzthal fehlt ein Aufsichtsbureau, das sich mit Energie für die Aufrechterhaltung der Reinlichkeit und Ordnung einsetzt. Durch den Wassermangel leidet leider die Reinlichkeit in der Kaserne. Einem Beamten der Station Selzthal obliegt die Aufgabe, in der Kaserne öfter Nachschau zu halten, wie aber dieser Pflicht nachgekommen wird, zeigt ja jeder Schritt und Tritt. Wie schaut es in den Küchen aus bei der Wasserleitung? Eine Unzahl Bielsüßler, die „Russen“, bevölkern die Küchen, vor allem bei der Mische der Wasserleitung, auch in dem Küchenkasten sind sie eingewandert, der eigentlich ein ganz überflüssiges Möbel bildet und nur diesem Ungeziefer als Aufenthalt dient.

Neben diesem Kasten steht gewöhnlich ein Schaff mit Speisereifen, das der Entwicklung des Ungeziefers förderlich ist. Sogar die Mäse wird nicht regelmäßig aus dem Herd entfernt, die glühenden Kohlen rollen aus dem Aschenloch auf den Fußboden heraus. Sogar in den Zimmern sind schon so liebliche Tierchen zu finden.

Eine große Notwendigkeit wäre eine gründliche Reinigung der Kaserne durch das Tünchen der Wände durch die Maurer, feuchte Tücher mit Kalilauge in allen Lokalen unter der Zeit von fünf Jahren wäre gewiß nicht zu viel verlangt. Dem Herrn Vorstand in Selzthal wird empfohlen, sich mehrmals bei Tag und Nacht von dem Vorhandensein des Ungeziefers zu überzeugen und das Entsprechende zu veranlassen, daß die moderne Kaserne wieder in einen ordentlichen Zustand gelangt und in diesem Zustand auch erhalten bleibt.

Die Seidenbahn eines Bahnwächters. Aus Trieste, S. d. M., wird uns gemeldet: Eine aufregende Szene spielte sich heute Früh in der Nähe der Berg von San Marco ab. Als ein Laßzug gegen den Bahnhof zu fuhr, letzterte ein achtjähriges Mädchen, das den Zug nicht bemerkt hatte, auf den Bahnkörper und wollte die Geleise überschreiten. Die Kleine wäre unfehlbar überfahren worden, wenn nicht im letzten Moment der Bahnwächter Anton Cosut herzugeprungen wäre. Er riß die Kleine an sich, wurde jedoch im nächsten Moment von der Lokomotive niedergestoßen und die Maschine ging über beide hinweg. Dem Maschinenführer, der schon vorher Gegendampf gegeben hatte, gelang es, schon nach wenigen Metern den Zug zum Stehen zu bringen. Der Mann und das Kind waren zum Glück zwischen die Geleise zu liegen gekommen. Sie waren bewußtlos und wurden in das Wächterhäuschen des Cosut gebracht, wo alsbald ärztliche Hilfe zur Stelle war. Beide erholten sich sehr bald und es wurde konstatiert, daß der Ketter und das Kind nur ganz leichte Verletzungen erlitten hatten. Das Kind wurde in die elterliche Wohnung gebracht, Cosut verbleibt in häuslicher Pflege.

Eine Warnung an uns feindliche Vorgesetzte. Aus Prag wird uns geschrieben, daß der Bahnwächter der k. k. St. B., Fort, in Baudim die Unterschriftenlisten für die Sozialversicherung von seinen Untergebenen abgefangen und verbrannt habe.

Wir haben bereits unseren Rechtsfreund angewiesen, die Klage gegen den Bahnwächter Fort beim zuständigen

Bezirksgericht einzubringen, da in dem Vorgehen des Bahnwächters zweifellos eine Beschädigung fremden Eigentums gelegen ist.

Wir werden über den Ausgang des Prozesses berichten.

Von der Neutischener Lokalbahn. Am Sonntag den 6. Juni wurde, wie der „Volksfreund“ meldet, ein Bediensteter der Lokalbahn von den Puffern einer Verschubgarnitur erfaßt und zerquetscht. Dieser Vorfall wirft neuerdings ein Streiflicht auf die Verhältnisse bei dieser Bahn, die von der Gemeinde betrieben wird. Wir haben diese Verhältnisse schon des öfteren einer Kritik unterzogen, die wenigstens den Erfolg hatte, daß den Bediensteten eine kleine Lohnaufbesserung gewährt wurde. Die Neutischener Gemeindevertretung betrachtet die Bahn als Melkkuh ihrer verfahrenen Finanzen. Es ist daher leicht begreiflich, daß zu sparen getrachtet wird. Aber die Sparerei wächst zu einer Gefahr für das reisende Publikum und der Bediensteten aus, deshalb muß dieses System energisch bekämpft werden. Wie dort gewirtschaftet wird, ersieht man an den vielen Unfällen, die auf der verhältnismäßig kurzen Strecke geschehen. Der Schotter ist stellenweise seit dem Bestand der Bahn noch nicht ausgewechselt worden. Es ist daher kein Wunder, wenn der Frost im Winter die Erde, die statt des Schotters unter den Schienen liegt, aufreißt und das Geleise deformiert, daß Entgleisungen vorkommen, wie im Jänner dieses Jahres. Es mußte damals von Glück gesprochen werden, daß nicht der Zug über eine Böschung stürzte, was ein Unglück im großen Maßstabe zur Folge gehabt hätte. Kurze Zeit nach diesem Unfall auf freiem Felde folgte eine Entgleisung in der Station Jauchtel, die ebenfalls ohne Unglück ablief. Später wieder wurde beim Verschieben ein Brellbock herausgerissen, so daß fast die Waggons auf die Straße gefahren wären. Die räumlichen Verhältnisse sind am Jauchteler Bahnhof so beschränkt, daß einen ein derartiger Fall nicht wundert. Nichtsdestoweniger ist heute nach Monaten noch kein neuer Brellbock eingebaut. Die Waggons verkehren größtenteils seit dem Bestand der Bahn, das ist 28 Jahre. Kein Wunder, wenn Fenster und Türen klappern, daß man nervös werden könnte und die Zwischenwände in den Coupés den Passagieren auf den Kopf fallen, wie es unlängst einem Ostrauer Advokaten passiert ist. Die Beleuchtung ist eine derartige, daß im Zuge überhaupt niemand etwas lesen kann, will er sich nicht die Augen total verderben. Die größte Schmutzerei der Bahn ist aber die Behandlung und Entlohnung des Personals. Feuer wurde vom Betriebsleiter eine neue Dienstordnung herausgegeben, die dem Personal eine kleine Erleichterung bringen sollte. Doch der geleierte Verkehr hebt alles das wieder auf. Wenn früher zwei Partien abwechselnd 24 Stunden Dienst machten, so ist es keine Erleichterung, wenn heute drei Partien 18 Stunden Dienst machen, wovon immer zwei Partien gleichzeitig im Dienste stehen. Noch ärger ist die Ausbeutung des Stationspersonals. Bei diesem gilt heute noch trotz Ministerialverordnung eine 30- und 36stündige Arbeitszeit. Der Mann kommt zum Beispiel um 6 Uhr früh in den Dienst und bleibt bis nächsten Tag mittags und 5 Uhr abends. Dann haben sie bis nächsten Tag 6 Uhr früh frei. Alle drei Wochen trifft für sie ein freier Sonntag. Dabei müssen sie alle Arbeiten machen: Verschieben, im Magazin Fracht verladen, am Plage Güter umladen, Gepäck tragen, Post führen, Kanzlei und Perron reinigen, einheizen, Nachtwachdienst machen u. s. w., und für diese Schinderei zahlen die deutschnationalen Arbeiterfreunde in der Gemeindefabrik Kr. 2.10 Taglohn. Man sehe nur dem Verschieben in den Stationen zu. Fünf Minuten vor Abgang des Zuges ist er noch im vollen, hastigen Verschieben. Das sind beileibe keine Ausnahmen, sondern die Regel. Dann müssen die Leute aufspringen und Bremsen spielen. Bei der Ankunft geht das lebensgefährliche Spiel von neuem los. Es ist daher nur ein Wunder, daß dabei nicht noch mehr Arbeiter von den Puffern zerquetscht werden. Diese Schinderei sollte einmal gründlich von der Regierung gereinigt werden. Wir sehen ja, wie sich die Herrschaften mit Händen und Füßen gegen eine Ausgestaltung des Verkehrs mit anderen Anschlußbahnen zur Wehre setzen. Das sind dieselben Leute, die der angeblichen Wirtschaft der alten Liberalen entgegengetreten wollten, dieselben Deutschradikalen, die heute vor Arbeiterfreundlichkeit überprudeln möchten. Es sind dieselben Leute, die früher gegen die Intoleranz der Klerikalen nicht genug wettern konnten und heute den Bediensteten die Teilnahme an Organisation und Versammlungen verbieten möchten. Und für diese Ausbeutung müssen sich die Bediensteten zu Wahlen und dergleichen kommandieren lassen. Wir sind neugierig, mit was die deutschradikalen Herren ihre Schweinereien bemanteln werden. Es stehen ja wieder Gemeindevahlen vor der Tür, da sollte man die zerquetschten Arbeiterleiber den Wählern vor Augen halten als Frucht deutschradikaler Sozialpolitik.

Separatistische Querstreifen. In letzter Zeit versuchten einige von Kostengeist erfüllte Macher einen separatistischen Heizerverein der österreichischen Bahnen zu gründen und gaben sich alle erdenkliche Mühe, die Heizer für ihre persönlichen Zwecke dienstbar zu machen. Um dieser Bewegung, welche nur auf Zersplitterung und Desorganisation ausgehen kann, entgegenzutreten, haben sich die Eisenbahner Oesterreichs im Interesse ihrer Selbsterhaltung zu wehren.

Bei der am 2. Juni dieses Jahres nach Prag einberufenen Konferenz, die den Zweck haben sollte über die Gründung eines separaten Heizervereines zu verhandeln, wurde diesen „Gründern“ die entsprechende Abgabe zuteil und nach langer Debatte folgende Resolution beschlossen:

Die bei der Konferenz am 1. und 2. Juni 1909 in Prag versammelten Heizer erklären nach Anhören der Gründe für und gegen die Gründung eines Landesvereines der Heizer: „Zu den Versuchen nach Gründung einer selbständigen Heizerorganisation führte uns der beste Wille, unseren Berufscollegen zu nützen. Anerkennend nun aber, daß unser Fortschreiten zu diesem Ziele ein sehr schwieriges wäre, erklären wir, daß anstatt der Gründung eines separaten Vereines wir an der Stärkung der einheitlichen Organisation arbeiten wollen, um daß diese fähig wird, unsere elenden Verhältnisse einer Besserung auszuführen.“

Damit wäre diese Angelegenheit vorläufig erledigt, doch werden wir stets ein wachsameres Auge auf die Restlöcher eines mühsam aufgebauten Wertes haben.

Wie alte Arbeiter bei der k. k. Nordbahn behandelt werden. Erworbene Rechte sollen niemandem gekürzt oder genommen werden, das war Grundsatz bei der Verstaatlichung der k. k. N. B. Doch dieses Prinzip scheint nur auf dem Papier zu stehen, denn in Wirklichkeit hält man sich nicht darnach, speziell in jenen Fällen, wo man glaubt, sich alter Arbeiter am leichtesten entledigen zu können mit dem Gedanken: „Woher, du hast deine Schuldigkeit getan, du kannst gehen.“ Es scheint uns aber doch unbegreiflich bei der Direktion der k. k. Nordbahn, an deren Spitze noch ein Direktor steht, der unter dem gesamten Personal sowie auch in der breiten Öffentlichkeit noch den Ruf eines unparteiischen, objektiven und gerechten Menschen genießt, daß es möglich ist, Rechte, welche die seinerzeitige Nordbahnverwaltung, die gewiß mit Bewilligungen sehr sparsam vorging, gewährte, daß man solche gegenwärtig verweigert oder an solche Bedingungen knüpft, die es unmöglich machen, dieselben annehmen zu können.

Eine solche Vorgangsweise ist nur eines brutalen, herzlosen Unternehmers würdig.

Sollte dies dem Herrn Sektionschef nicht bekannt sein, was wir nicht glauben können, so wollen wir diese Ungerechtigkeit dem Herrn, aber zugleich auch der Öffentlichkeit zur Kenntnis bringen, in der Erwartung, daß hier Remedur geschaffen wird.

In der Station Floridsdorf suchten in der ersten Woche des Monats Mai d. J. die Stationsarbeiter namens Johann Appel und Johann Wimmer, nachdem denselben von der seinerzeitigen Nordbahn durch Jahre hindurch ein Erholungsurlaub in der Dauer von acht Tagen unter Befreiung der Bezüge gewährt wurde, um einen solchen für zehn Tage an; dabei muß bemerkt werden, daß Johann Appel 72 Jahre alt und über 46 Dienstjahre hinter sich hat, dabei aber noch rüstig und arbeitsfähig ist. Johann Wimmer hat über 28 Dienstjahre und ist 70 Jahre alt, selbstverständlich auch noch sehr kräftig und rüstig.

Beide sind schon Jahre hindurch auf ständigen Posten und werden nicht in der Wagenliste verrechnet, trotzdem es ihnen laut Zirkular gebühren würde, sondern sie werden im Taglohn geführt.

Dieselben waren nicht wenig erstaunt, als die Erledigung ihres Ansuchens von der Direktion herablangte, worin erklärt wird, der Urlaub sei zwar bewilligt, aber unter Kürzung der Bezüge.

Dem Ganzen wird die Krone erst recht aufgesetzt, wie es dann weiter lautet: „Falls nach Beendigung desurlaubes für Sie noch ein Bedarf sein sollte, werden Sie wieder in die Dienstleistungen aufgenommen werden.“ Das soll heißen: Ihr habt zwar beinahe 50 und 30 Jahre eure Kraft der Bahn zur Verfügung gestellt, aber weil ihr nun alt seid, können wir euch nicht mehr brauchen.

Ob dieser Vorgang gerecht oder menschlich genannt werden darf, überlassen wir der Beurteilung des Herrn Direktors selbst, und will der Herr Sektionschef Baron Vanhans seinen Ruf als objektiver und gerechter Vorgesetzter nicht einbüßen, so muß er diesen Arbeitern ihr Recht, das sie durch Jahre hindurch bei der Nordbahn hatten, nicht weiter verweigern können, sondern diese Entscheidung aufheben müssen.

Und solche Fälle mehren sich von Tag zu Tag.

Erst kürzlich hatte der provisorische Weichenwärter, der neun Jahre bei der Nordbahn im Dienste steht, um einen achtstägigen Urlaub wegen Niederkunft seiner Frau angefordert, da er mit Rücksicht auf seinen kleinen Verdienst nicht in der Lage ist, eine zweite Person zu bezahlen; derselbe wurde mit dem ganz gleichen Wortlaut verständigt. Selbstverständlich muß er unter solchen Umständen auf den Urlaub verzichten, und er wird während des Dienstes darüber nachdenken können, wie die heutige Gesellschaft zur Degenerierung des Familienlebens beiträgt, wenn dabei nur nicht das goldene Kalb beleidigt wird, wenn auch dabei Frau und Kinder zugrunde gehen. Und das nennt man: Es darf niemand geschädigt werden!

Das kann aber nur in Oesterreich und bei der k. k. Nordbahn möglich sein. Doch hoffen wir, daß auch in diesen Fällen das Recht zum Durchbruch kommt.

Korrespondenzen.

Abtsdorf-Sippersdorf. Die hiesigen Magazinarbeiter haben noch einen 24stündigen Dienst mit darauffolgender 24stündiger Ruhezeit.

Doch ist es den Leuten nicht vergönnt, diese notwendige Ruhepause zu genießen, da wegen Mangel an Personal die Magazinarbeiter bereits nach sieben Stunden Ruhe zu einer anderen Dienstleistung herangezogen werden.

Abtsdorf-Sippersdorf ist gleichzeitig Desinfektionsstation, wo die Wagen gereinigt werden müssen.

Alles ist zu diesem Zwecke in der Station eingerichtet, nur das erforderliche Personal fehlt.

Um 6 Uhr früh kann der Arbeiter nach einer 24stündigen Dienstleistung nach Hause gehen und um 1 Uhr mittags muß der arme Teufel schon wieder am Bahnhof sein, um unentgeltlich 8 bis 10 Wagen zu waschen und zu desinfizieren. Wieso diese Arbeiter dazu kommen, während ihrer freien Zeit unentgeltlich Wagen zu reinigen, klingt uns etwas unwahrscheinlich.

Für jeden Wagen muß doch von der Partei eine Reinigungsgebühr eingehoben werden und in jeder Desinfektionsstation sind zu diesem Zwecke ständige Arbeiter bestellt.

Wir werden der Sache nachgehen, um herauszufinden, wo hier eigentlich der Schuldige zu treffen ist.

Daß der Herr Vorstand von Abtsdorf-Sippersdorf, den wir doch als gerechten Vorgesetzten kennen, bis jetzt keine Milderung angeordnet hat, mündert uns sehr.

Brünn. (Zugbegleitungspersonal der Station Brünn.) Seit dem Friedensschlusse nach der passiven Resistenz sind bereits 18 Monate verlossen und von den damals erzwungenen Zugständnissen warten noch manche der Verwirklichung.

Wir wollen uns für heute nur mit den Turnuskommissionen und dem Vertrauensmännersystem befassen.

Trotz aller Erklärungen sind die Wahlen bis heute weder ausgeschrieben noch durchgeführt.

Daß es den Herrschaften nicht angenehm ist, die Wahlen durchzuführen zu lassen, ist ja begreiflich. Es könnte vielleicht da einiges über die allzu große Protektionswirtschaft, namentlich im Revisionsdienst bei den Personenzügen, gesprochen werden.

Herr Hofrat Grünberg erklärte zwar, daß er nicht wünsche, daß jenes, was er mit seiner Unterschrift bekräftigt habe, nicht eingehalten werde; dabei gab er gleichzeitig die Versicherung, daß niemand durch die Einreihung verkrüzt werde.

Durch die Umwandlung der Kilometergelder in Stunden-gelder ist jedoch das Lastzugspersonal geschädigt und beträgt der Ausfall beim Zugführer 10, beim Kondukteur 5 und noch mehr Kronen.

Auch der Herr Verkehrschef in Brünn suchte Mittel, durch welche er das Zugbegleitungspersonal um das, was es durch den Kampf um Abancements erreicht, andererseits verkrüzen könne, und: Wer sucht, der findet! sagt ein altes Sprichwort. Es gelang ihm auch durch Einführung des Personalwechsels in den Zwischenstationen mit dem Trabauer Personal viele um Hunderte von Bartestunden im Jahre zu bringen, so daß jetzt die Auszahlungen bei der enormen Teuerung ohne Rücksicht auf die außerordentlichen Abancements noch kleiner sind, wie sie vor der passiven Resistenz waren. Wie es daher mit der Betriebsfähigkeit aussieht und die Bezüge verpätet werden, wird in einer der nächsten Nummern besprochen werden.

Die Schuldtragenden an diesen Uebelständen sind jedoch nicht nur die Herren, die sich die Spatzen zur Aufgabe gemacht haben, wofür ihnen Erparnisprämien gezahlt werden, sondern auch die leidenden Zugbegleiter. Kollegen, der verstorbenen Genosse G. L. a. s. e. erklärte seinerzeit in einer Monatsversammlung, er würde sich schämen, als Vertreter bei den Verhandlungen im Eisenbahnministerium zu wirken, sollte er erfahren, daß alles Erreichte nicht eingehalten werde, und namentlich in Brünn, wo das Personal Gelegenheit hat, jeder Verzögerung von Seiten der

Vorgelegten entgegenzutreten. Und heute, nach anderthalb Jahren nach dem siegreichen Kampfe, müssen wir infolge euren Indifferentismus konstatieren, daß wir im Lohnverhältnis einen Schritt nach rückwärts gemacht haben. Ist es nicht beschämend, daß gerade in dem proletarischen Brunn, das so reich an Arbeiterbewegungen ist und wo eine Menge vernünftiger Männer unter uns ist, der Willkür eines Verkehrschefs nicht entgegengetreten werden kann! Werdet ihr euch noch weiter durch diese nationale und indifferente Individuen irreführen lassen, anstatt in die Reihen der organisierten Kämpfer zu stellen, und statt in Veranlassungen zu gehen, in welchen Aufklärung gegeben und über Zustände und Ziele der Zukunft gesprochen wird, um ein einheitliches Vorgehen der Eisenbahner zu erwirken, auch der Gleichgültigkeit noch weiter hingeben?

Stadlau. (Heizhaus der Staatsbahn-Gesellschaft.) Von dieser Materie ist schon so viel geschrieben worden, daß wenn die Verwaltung nur halbwegs Sinn für Gerechtigkeit, ja, wenn die Herren von der St. E. G. nur ein bißchen Gefühl für Scham besäßen, schon längst die wirklich standalösen, unwürdigen Zustände hätten abgeschafft werden müssen.

Die St. E. G. ist nun verstaatlicht und wenn man auch die Betriebsführung diesen Lauffig-Deuten noch weiter anvertraut hat, so führt das Eisenbahnministerium die oberste Aufsicht und an diese Behörde, an das k. k. Eisenbahnministerium wenden sich sämtliche Arbeiter und Bediensteten des Heizhauses Stadlau St. E. G., um die in Nr. 18 unseres Blattes vom 20. Juni 1907 gerügten sowie in dieser Notiz angeführten Zustände einer strengen und objektiven Prüfung zu unterziehen und abuschaffen. Das Personal ist über die fortwährenden Schikanen der einzelnen Antreiber, von denen es im Heizhaus Stadlau nur so wimmelt, so erbittert und so aufgeregt, daß es zu den äußersten Schritten entschlossen ist und es liegt gewiß nicht im Interesse des Unternehmens, eines unfähigen Menschen wegen, der dafür vom Staate bezahlt wird, damit er dem Wirtschaftsbefehliger Bauer die Fische und das Bild hütet, das Personal durcheinanderzuheizen und zu provozieren. Herr Binder, so heißt dieser Mann, ist der Alleinherrscher im Heizhaus, denn der eigentliche Chef traut sich nichts zu sagen. Es geschieht sehr oft, daß der Herr Chef etwas anordnet, Herr Binder aber den Befehl umstößt, indem er sagt: „Eh was, so wird's gemacht!“ Auf diese Weise wird die Autorität des wirklichen Vorstandes untergraben. So wie Herr Binder den Arbeitern das Leben sauer macht, so erleichtert er sich den Dienst, indem er für die schändlichsten Arbeiten einen Hilfsarbeiter verwendet — ob mit Wissen der Direktion, können wir nicht sagen — um selbst die meiste Zeit dem edlen Waldworte oder der Fischerlei zu widmen.

Man kann sich leicht vorstellen, wie unter solchen Zuständen der Dienst leidet und wie die Arbeiter den verschiedenen Zwischen-vorgelegten auf Gnade und Ungnade ausgeliefert sind.

Der Schweinestall in Stadlau ist schon sprichwörtlich geworden, denn weder von einer Ventilation noch von einer gründlichen Reinigung kann die Rede sein. Beim Anbrennen der Lokomotiven müssen die Arbeiter aus dem Heizhaus hinauslaufen, wenn sie nicht ersticken wollen. Die Kanäle im Heizhaus strotzen von Öl und Schmutz; der daraus entströmende Dunst und Gestank ist penetrant und die Leute müssen diese Nachlässigkeit mit dem Verlust ihrer Gesundheit büßen. Auch die Aborte stinken noch im alten Schmutz, welcher allen hygienischen und sanitären Vorschriften spottet. Herr Binder ist aber noch immer der Meinung, daß die Arbeiter die Schweine sind, die die Aborte beschmutzen; es ist erfreulich, daß, als vor zirka einem Jahre ein Direktionsorgan die Aborte besichtigte, dieses auf die impertinente Auslassung des Herrn Binder erwiderte: „Die Arbeiter sind nicht schuld an dieser Schweinerei, es muß eben öfters gereinigt werden, damit man auch hinein kann und nicht bei der Türe seine Notdurft verrichten muß!“ Der beste Beweis, wer der Schuldige an dieser Schweinerei ist.

Die Behandlung der Bediensteten und Arbeiter ist unter aller Kritik: besonders kann sich der Maschinenmeister Ultrichter in der brutalen Behandlung nicht genug tun. Als ein junger Führer Ultrichter meldete, daß er mit der Maschine Nr. 4201 nicht mehr fahren kann, da sie dienstuntauglich ist, erklärte der edle Maschinenmeister: „Was sind Sie denn für ein Führer, ich werde Ihnen zur Schaufel verheißeln!“ Also dafür, daß der Führer aus Mächtigkeiten für die Sicherheit des Verkehrs und des Lebens besorgt war, die schadhafte Maschine in Reparatur zu nehmen, muß er sich solche gefährliche Drohungen gefallen lassen. Wissen Sie, Herr Ultrichter, daß dieser Vorgang eine Erpressung involviert, die strafbar ist? Und was sollte der Maschine Nr. 4241? Es wurde vom Führer bereits dreimal verlangt, daß das Blasen am Stehstempel gehoben werde, doch anstatt die Maschine einer gründlichen Untersuchung zu unterziehen, ließ man einfach die Stehbolzen verstemmen, trotz der Warnung des Kesselschmiedes, daß es nicht die Stehbolzen sind, die blasen, sondern daß ein Riß vorhanden sein muß. Man ließ aber ruhig die Lokomotive Dienst bis nach Brunn machen und erst jetzt auf neuerliche Meldungen des Führers konstatierte man, daß auf der Innenseite des Stehstempels Risse von einer Länge von über 1 Meter vorhanden sind. Begreifen Sie, Herr Ultrichter, welche Verantwortung auf Ihnen lastet?

Es wäre sehr angezeigt, wenn die k. k. Generalinspektion eine peinliche Untersuchung durch Sachmänner anordnen würde, wir sind dessen gewiß, daß man mehrere solche Maschinen finden würde.

Die Kesselschmiede werden gezwungen, in Maschinen zu arbeiten, die noch unter Druck stehen und außerdem noch ein Chamottegewölbe haben. Den Heizern, die um Abbläsung bitten kommen, droht Herr Ultrichter mit der Polizei. Sehr püßig macht sich Herr Maschinenmeister Christof aus, der stets am Wege zwischen Heizhaus und Werkstätte einerseits und Herrn Binder andererseits ist; diese Lauferei macht sein ganzes Leben aus und hat dem armen Teufel auch schon ein Leben zugezogen, daß er alljährlich in Pöstyän heilen muß. O, es gibt noch pflichtstrenge Leute. Ebenfalls der Herr Werkmeister Nowak widmet seine ganze Zeit dem Vernabern der Arbeiter. Nun, und der Herr Maschinenmeister „Genosse“ Weiß, der wahr seine Würde, er, der Sozialist! Auf Umwegen, indirekt, verleiht es dieser Herr, seine Blut an den Arbeitern auszulassen, ein Mann, der in seinen jungen Jahren ebenfalls ein Arbeiter war; ja, man verachtet sehr leicht auf seinen Ursprung, wenn man sich die Probenhaftigkeit angeeignet hat.

Auch die Dienstverhältnisse der einzelnen im Heizhaus beschäftigten Bedienstetenkategorien wollen wir hier berühren, um aufzuzeigen, welches Lohnwobohu in diesem Heizhaus herrscht.

1. Die Lokomotivbegleiter haben den Dienst geteilt: der eine Teil hat 12 Stunden Dienst, 24 Stunden frei; 18 Stunden Dienst, 24 Stunden frei; der andere Teil 12 Stunden Dienst, 24 Stunden frei; 12 Stunden Dienst, 24 Stunden frei.
2. Die Heizabläßer haben dieselbe Dienstverteilung wie die Lokomotivbegleiter.
3. Kampfen und Voltaire 12 Stunden Dienst, 24 Stunden frei; 18 Stunden Dienst, 24 Stunden frei.
4. Kesselschmiede 12 Stunden Dienst, 24 Stunden frei.
5. Maschinenreparatur und Auswascher 12 Stunden Dienst, 24 Stunden frei; 18 Stunden Dienst, 24 Stunden frei; 18 Stunden Dienst, 24 Stunden frei.
6. Maschinenmeister und Nachtwächter 12 Stunden Dienst, 24 Stunden frei.

Aus dieser Zusammenstellung sieht man, wie sehr es an einheitlicher Leistung fehlt und es wäre die höchste Zeit, dem Regime Binder ein Ziel zu setzen und einen gerechten und energischen Sachmann, der auch vom Maschinendienst etwas ver-

sieht, zum Chef dieses Heizhauses zu ernennen, damit er diesen Augiasstall ausmisset.

Über auch an die Heizhausbediensteten richten wir die Mahnung, sich nicht untereinander zu zerfleischen und zu bekämpfen, sondern einig vorzugehen, denn nur dann können bessere Verhältnisse und Arbeitsbedingungen erzielt werden. Dieser Kampf untereinander, selbst mit den unverfälschten Mitteln der Denunziation, schädigt euch nicht nur alle, sondern schändet auch den ganzen Eisenbahnerstand und kann eben solche Verhältnisse zeitigen, wie wir sie hier aufgezeigt haben. Auf eure Uneinigkeit bauen Individuen à la Binder, Ultrichter u. ihre Macht auf.

Chelmel. (St. L. Nordbahn.) Herr Kontrollor Aschkenase ist einer jener Herren aus der Vera Zeitteles, welche nicht begreifen können, daß auch das Personal ein Anrecht auf menschenwürdige Behandlung hat und mit Groll im Herzen die Fortschritte der organisierten Eisenbahner beobachten.

Auf einer seiner Kontrollfahrten verirrte sich Herr Aschkenase auch in unsere in Waldeinamkeit sich befindende Station und es glückte seinem stark entwickelten Riechorgan, folgendes zu entdecken:

Die Station Chelmel fertigte die Rechnungen für Regiesendungen direkt im eigenen Wirkungskreis aus und hatte so die Möglichkeit, schnell in den Besitz der betreffenden Naturalien zu kommen.

Das verbrot diesen „Menschenfreund“ und er erklärte in näselndem Ton:

„Dieser Vorgang ist inopportun, für die paar münderewertigen (sic!) Leute kann das die Station Dwiecim besorgen.“

Trotz des Hinweises darauf, daß jede Verzögerung im Bezuge der Lebensmittel, die logischerweise durch diesen Beschaffungsmodus sich ergeben müßte, die Lebensmöglichkeit des hiesigen Personals unterbinde, verbarnte Herr Aschkenase bei seinem „sic volo, sic jubeo“—Standpunkt und verließ sich dieser „sozialen“ Tat freudig, unsere Station.

Auffig. (Aus den Werkstätten der Auffig-Tepliger Eisenbahn.) Nun wird es aber die höchste Zeit, die Desfentlichkeit über die inhumane Behandlung der Arbeiter, besonders in der Wagenmontur zu unterrichten. In dieser Abteilung waltet der Beamte Knappe als Werkführer. Dieser Mann, der es in seiner Verbisfenheit nicht der Mühe wert findet, einem Arbeiter, ob jung oder alt, auf dessen Gruß zu danken, wundert sich wahrhaftig, daß die Zahl derer, die ihn grüßen, kleiner wird. Letzthin stellte er im Hofe einen Tagelöhner zur Rede, warum er ihn nicht grüße. Der Arbeiter antwortete: „Ich habe Sie schon oft gegrüßt und bekam keine Antwort.“ Darauf gab ihm der Beamte einen sonderbaren Kosenamen und die Folge war, daß der Arbeiter zum Chef in die Kanzlei mußte. Wir sind die letzten, die es gutheißen, wenn ein Arbeiter dem Vorgesetzten nicht mit der entsprechenden Achtung entgegentritt. Aber wir sind der Meinung, daß es zum Anstand gehört, einem Grüßenden zu danken, wenn derselbe auch nur ein schlichter Arbeiter ist. Ueberhaupt verdient der Herr Knappe seinen Namen in der Tat, denn er ist der würdige Annappe seines Ritters, des Herrn Inspektors Jonassch. Er befolgt dessen Lehren voll und ganz, nämlich: durch brutales Zurückweisen die Arbeiter einzuschüchtern und sie bei der geringsten Verteiligung zum Chef rufen zu lassen, der dann schon mit ihnen fertig wird. So war es auch in dem eingangs geschilderten Falle. Ohne daß man dem im Recht stehenden Arbeiter Zeit zur Verteiligung ließ, wurde ihm mit der Entlassung gedroht. Ja, gilt denn bloß die Arbeitsordnung für die Arbeiter? O nein, es heißt darin, daß sich die Vorgesetzten gegenüber den Arbeitern eines humanen Benehmens zu befleißigen haben. Warum beachtet das Herr Knappe nicht? Und noch eine Frage: Warum ist der Herr Chef nicht ebenso energisch, wenn ein Trunkenbold einen harmlosen Arbeiter ohrfeigt, was doch gewiß eine Gemeinheit ist. Es wäre sehr gut, wenn der Herr Chef die Beamten dahin instruieren würde, daß sie die Arbeiter anständig behandeln. Herr Knappe aber wird gut tun, jene Arbeiter, die sich an ihn um etwas wenden, ruhig aussprechen zu lassen, den Fall objektiv zu beurteilen und nicht gleich zum Chef zu rennen. Daburdh wird er sich die Achtung seiner Untergebenen erwerben, was gewiß mehr wert ist als ein erzwingener Gruß.

Auffig. (Kawarawankunne.) Die Strecken- und Tunnelwächter haben unter dem Regime des Ausschüßbahnmessers Herrn Kagelesch oft ungerechte und ziemlich hohe Strafen zu erdulden.

So wurde einem Wächter wegen einer dienstlichen Angelegenheit, die wörtlich eingehalten wurde, eine Ordnungsstrafe von 2 Kr. sowie Verlust der Schnellzugsprämie im Betrage von Kr. 3.33 auferlegt.

Für ein derartig geringfügiges Ereignis wurde dem Wächter, der für eine größere Familie zu sorgen hat, diese gewiß hohe Strafe zugemessen.

Obwohl Herr Oberinspektor Erb in der Personalkommissionsitzung vom 25. Oktober 1908 ausbrüchlich erklärte, daß jedem Bediensteten, der sich in seinem Rechte verletzt fühlt, jederzeit die Tür zu seiner Abteilung offensteht, so wurde doch der beschwerdeführende Wächter von der Bahnerhaltungssektion Klagenfurt abgewiesen.

Im weiteren beschwert sich das Wächterpersonal wegen mangelhafter Erteilung von Urlauben und Freistarten, so daß oft zur letzten Stunde noch der Urlaub oder die Freistarte verweigert wird.

Ein weiterer Uebelstand wurde durch den vom Bahnmeister Bernsberger ausgearbeiteten Dienststurm geschaffen, der insoweit eine Verschlechterung beinhaltet, daß die Wächter zwei freie Tage verlieren und zum Ueberflus sieben Nächte hintereinander Dienst haben. Ein bißchen mehr Gerechtigkeit und Entgegenkommen könnte den Bediensteten schon geboten werden, dem jugendlichen Ausschüßbahnmessers würde sicherlich keine Perle aus seiner Krone abgehen.

Linz. (St. L. Staatsbahn.) Es ist nichts Neues mehr, daß die Bahnerhaltungsarbeiter und Wächter den verschiedenen Schikanen der einzelnen Vorgesetzten ausgesetzt sind. Daß aber auch deren Frauen davon betroffen werden, dürfte einzig dastehen.

Da ist in Linz bei der neuen Donaubrücke ein Wächter, welcher die Strecke Linz-Umschlagplatz und Urfahr zu begehren und die kleinen Reparaturen zu besorgen, dann beim Verkehre derzüge Linz-Urfahr die Brücke abzusperrt hat, denn dieselbe dient auch für den Straßenverkehr, und bei Nacht muß sie auch beleuchtet werden. Daß der Wächter den ganzen Tag zu tun hat, kann sich jeder leicht vorstellen. Die Reinigung der Brücke hat die Wächterin zu besorgen, wofür sie per Stunde 14 S. bekommt und diese Zahlung ist dem Herrn Inspektor Schlarbaum zu viel. Am 1. Juni l. J. kam die Wächterin in die Kanzlei dieses Herrn, um ihr verdientes Geld zu holen. Herr Schlarbaum empfing diese sehr herzlich. Die Brücke ist schlecht gereinigt und gestern abends, halb 9 Uhr, war dieselbe nicht beleuchtet. So brüllte er weiter: „wo waren Sie gestern?“ Die Wächterin gab ihm zur Antwort, daß sie ihren Sohn ein kurzes Stück Weg begleitet hat, da sagte der seine Herr: „Ja freilich, im Gasthaus waren Sie, Sie sind eine faule Wächterin, ich werde Sie verhaften lassen, auch zum Kochen des Schweinefutters habe ich kein Holz und Kohle für die Wächter.“

Ja glaubt denn Herr Schlarbaum, daß die Wächter so gut gezücht sind, daß sie sich ins Gasthaus gehen können? Oder glaubt der Herr, daß der Wächter und seine Kinder Schweine sind, daß er ihnen kein Brennmaterial geben will, damit sie sich auch etwas kochen können?

Krems. (An die k. k. Heizhausleitung in Wien.) Das Maschinenpersonal der Heizhauspostverwaltung Krems an der Donau wurde bei der Heizhausleitung Wien bittlich, daß das Austreten der Kohle am Tender durch die Heizhausarbeiter

geschähe. Seitens der Heizhausleitung wurde dies zugestanden. Die Expeditivleitung will aber dieses Zugeständnis mit dem Hinweis verschleppen, daß der hierzu erforderliche Arbeiter noch nicht bewilligt sei.

Weiters erlaubt sich das Personal anzufordern, ob eine k. k. Staatsbahndirektion mit dem vom Expeditivleiter Herrn Zellinck bisher praktizierten Vorgang der Maschinenreinigung einverstanden ist, daß zur Entfernung des Schmutzes an den Speichen und Fremden der Lokomotive durch Bespritzen mit heißem Wasser (manchmal sogar nach erfolgter Reinigung der Lokomotivsteuerung) dies geschähe, was zur Folge hat, daß eine Verrottung und Verschandung der Lokomotivbestandteile sowie eine Lagerverunreinigung eintreten kann. Um Abhilfe bitten die Betroffenen.

Mährisch-Odrau. (Pashawirisch in der Heizhausleitung Mährisch-Odrau-Oberfurt.) Seit der letzten Veröffentlichung sind zwar die Heizhausstrayon so ziemlich verschunden, jedoch treten sie auf allen anderen Gebieten viel krasser hervor.

Diesmal wollen wir die ungerechte und einseitige Dienstverteilung seitens des Herrn Heizhausleiters Schwarz näher beleuchten.

Es scheint, daß diesem Herrn einige Speichelleber aus Herz gemachten sind, sonst könnte es nicht möglich sein, daß das übrige Lokomotivpersonal zum Nagen am Hungertuch verurteilt ist.

Trotz mehrmaligen Intervenieren der Vertrauensmänner bei der k. k. Nordbahndirektion und die gegebenen Zugeständnisse der löblichen k. k. Direktion, die in keiner Weise bis heute durchgeführt sind, sind wir zu der Ueberzeugung gelangt, daß unser Herr Heizhausleiter über sich keine höhere Instanz zu haben scheint. Es besteht derzeit ein Turnus für 22 Parteien mit nur ausewählten Bräuer Zügen, welche wieder von den Lieblingen des Herrn Inspektors Schwarz geführt werden. Wir sind aber 150 Streckenführer, von denen 128 jeden Monat zusehen müssen, wie die Kriecher des Herrn Heizhauspasha, 22 an der Zahl, einen dreifachen Verdienst einheimen; zum Beispiel ist es nachweisbar, daß einige von den Protektionskindern bis zu 145 Kr. an Kohlenprämien allein ergäben, dagegen die bis heute wild herumfahrenden bei der Prämienauszahlung nur die Listen unterschreiben dürfen und mit schwerem Herzen und ohne einen Heller nach Hause gehen können. Nach der letzten Intervention bei der k. k. Nordbahndirektion erging der Auftrag an die Heizhausleitung, den bestehenden Turnus aufzulösen und sämtliche Streckenlokomotiven mit doppeltem Personal zu besetzen, was heute noch nicht geschähen ist. Auf Vetragen unserer Vertrauensmänner, warum der Turnus nicht aufgelöst, eventuell nicht gewechselt wird, erklärte der Heizhauspasha: „Der Turnus wird nicht gewechselt, da das lauter alte Führer sind!“

Wir erlauben uns an die löbliche k. k. Nordbahndirektion eine höfliche Anfrage zu stellen, ob selbe mit dem unkorrekten Vorgang seitens unseres Herrn Heizhausleiters einverstanden ist, da wir doch ganz bestimmt wissen, daß der Herr Sektionschef Baron Vanhans nur mit einem zufriedenen Personal arbeiten will.

Wie die 30prozentige Aufbesserung der Nebengebühren auf der Montanbahn aussieht.

Zu den Linien der k. k. Nordbahn gehört auch eine Eisenbahn, welche die geeignete Montanbahn von Mährisch-Odrau heißt. Es haben zwar wenige von ihrer Existenz eine blasse Idee, aber dafür ist es dem daran beteiligten Personal lebhaft im Gedächtnis.

Die Uebelstände treten im krassen Maßstab bei dem Maschinenpersonal hervor. Man muß in verkehrter Stellung wegfahren, so daß man im Winter, ohne irgendwelchen Schutz zu haben, vor Kälte halb erstarret, und in den anderen Jahreszeiten, von dem häufigen Regen bis auf die Haut durchschlägt, öfter 15 Stunden und darüber hinaus Dienst machen muß. Es wird für unabänderlich angesehen, was doch bei einigem guten Willen sehr leicht zu ändern wäre.

Jetzt kommt aber der größte Uebelstand, daß man auch einen Wagen hat, in welchem es herumrort, ohne daß man ihm gerecht werden könnte. Als voriges Jahr mit großem Pomp verkündet wurde, daß die Fahrgeelder um 30 Prozent erhöht werden, dachte sich das ganze Personal, jetzt sind wir auf lange Zeit aller Sorgen entbunden. Aber wie steht die Sache in Wirklichkeit? Seit dem 1. Jänner 1909 hat das Montanbahnpersonal von der 30prozentigen Aufbesserung keinen roten Heller gesehen.

Nachdem auf der geeigneten Eisenbahn meistens lauter Führer Dienst machen müssen, die den horrenden Gehalt von 900 bis 1000 Kr. beziehen, von welchem sie auf das Quartiergeld noch daraufzahlen müssen und die Nebengebühren nach Art des Fahrttagelohes Klasse B verrechnet werden, ist es den betroffenen Lokomotivführern nicht möglich, einen höheren Verdienst von 40 bis 50 Kr. inklusive Kohlenprämien verdienen zu können. So ist es vorgekommen, daß bei der letzten Auszahlung der Kohlenprämien manche nur bis zu 1 Kr., wogegen die übrigen gar nichts erhielten. „Ein bißig sollte sogar gefagt haben, nächstesmal müßt ihr zur Auszahlung noch Geld mitbringen.“

Jetzt hoffen wir, da uns die löbliche Direktion die 30prozentige Aufbesserung zugesprochen hat, daß wir in kürzester Zeit aus unserer verzeifelten Lage befreit werden.

Die betroffenen Lokomotivführer von Mährisch-Odrau-Oberfurt.

Linz. (Wächterdienst auf der Pyhrnbahn.) Am 30. April 1909 wurde die Wächterteilung der Strecke Kirchdorf-Selztal-Pyhrnbahn vorgenommen, welche für das Personal sehr ungünstig ausgefallen ist. Denn bereits alle Wächter bekamen eine Strecke von 2200 Metern und auch noch mehr zu genießen. Es ist hier noch der 18tägige Dienst und 9 Stunden Ruhezeit eingeführt; es muß also ein jeder Wächter in seinem 18 Stunden Dienst seine Strecke dreimal begehren. Eine Begehung das sind 2200 Meter und dreimal soviel macht eine Summe von 13.200 Metern, jetzt soll er noch Nägel und Schrauben anziehen, Geleise messen, im Sommer Gras pügen, im Winter Schnee schaufeln. Diejenigen Wächter, welche mit ihrer Strecke in eine Station oder durch eine Station kommen, haben auch noch bei jeder Begehung die Weichen zu kontrollieren und in das in der Station ausliegende Dienstbuch einzutragen. Am 24. Mai kam von Seiten der Bahnerhaltungssektion Kirchdorf nach der Auftrag, daß jene Wächter, welche in der Nähe der Station sind, die Vor- und Einfahrtsignale zu beleuchten und die Laternen zu reinigen haben, also noch eine Zunahme, aber daß ein Organ von der Bahnerhaltungssektion Kirchdorf herausgegeben wäre und hätte sich die Laternen angeschaut, nein. Wir stellen fest, daß bereits alle Laternen besetzt sind und ihrem dienstlichen Zustand nicht mehr entsprechen. Bei einer Laterne ist ein Eintrag, der überhaupt nicht hineinpaßt, bei einer anderen ist die Feder gebrochen, bei einer dritten hält die Schraube nicht beim Einschlag, wenn das Signal gestellt wird, fällt durch das Schütten der Docht hinein und löst aus. Wie lange wird das noch fortbauern und ein Unglück ist geschähen, und wo ist dann der Schuldige?

In einer Strecke, wo Schnellzüge verkehren und so eine Dienstverteilung! Wir ersuchen daher die k. k. Staatsbahndirektion Linz dringend einzuschreiten und hier Remedur zu schaffen, bevor ein Unglück geschäht. Es ist unmöglich, einen solchen Dienst noch weiter anstandslos zu versehen und wir lehnen jede Verantwortung ab. Auch die Wohnungen der Wächter wurden schon drei bis vier Jahre nicht gereinigt, weil die Bahnerhaltungssektion Kirchdorf keinen Maurer hat. Die Sektion Kirchdorf hat für Hygiene kein Verständnis, was geröh nicht in den Intentionen der Staatsbahndirektion Linz liegt.

Budweis. (Heizhaus Linz.) Fortwährend laufen bei uns Klagen ein über die schlechte Behandlung, die den Arbeitern durch den Heizhauschef Herrn Kubanitz zuteil wird.

Wir wollen für diesmal noch mit der Aufzählung spezieller Fälle zurückhalten, da wir Herrn Zubantl noch für besetzungsfähig halten.

Gleichzeitig müssen wir an dieser Stelle den Herren Wabra und Sauraner zurufen, sich einigermaßen zu mähsigen, ansonsten wir genaugen wären, den Fleiß und die Pünktlichkeit dieser beiden Herren etwas näher zu beleuchten. Neugebackene Wertmeister und umgestaltete Heizer sollen immer bedenken, daß man durch brutale Behandlung bei den Untergebenen niemals Achtung erwerben kann.

Islau. (Österreichische Nordwestbahn.) Der jetzige Vorstand der Bahnerhaltung trachtet soviel als möglich, sich auf Kosten der Armen — der Oberbauarbeiter — bei der Direktion beliebt zu machen. So hat er unter anderem den Oberbauarbeitern die halben Tage vor Weihnachten, Silvester, Faschingdienstag, Ostern und Pfingsten, trotzdem sie von der Direktion bewilligt wurden, weggenommen.

Die Direktion hat im Jahre 1907 den Arbeitern eine Lohn-erhöhung von 20 S. bis 40 S. zugesprochen. Wie macht es aber der Herr Inspektor Chantarkuti? Er gibt den Arbeitern großmütig (?) 6 S. bis 10 S., aber nur denjenigen, welche bei ihm gut angeschrieben sind.

Auch läßt er niemanden den bewilligten und bezahlten Erholungsurlaub antreten.

Bei den Professionisten ist es noch krasser: Dieselben haben einen Taglohn von 2 P. 288, von dem sie sich den Werkzeugkaufen und Instand halten müssen.

Die Oberbauarbeiter erwarten, daß sie endlich zu ihrem Rechte gelangen und ersuchen die hohe Direktion, dem Herrn Vorstand die nötigen Weisungen zu erteilen, sonst könnte es zum zweitenmal vorkommen, daß ein Schotterzug auf der Strecke beladen stehen bleibt.

Amstetten. (Seizhaus.) Wer unsere hiesigen Verhältnisse länger kennt und dieselben immer beobachtet, wird finden, daß sich in letzter Zeit eine Strömung bemerkbar macht, welche durchaus nicht im Interesse der Arbeiter gelegen ist.

Bei der am 5. Mai erfolgten Aufnahme von Kohlenarbeitern spielte schon die zweifelhafte Protektion eines der schwarzen Partei angehörenden Maschinenmeisters eine bedeutende Rolle, da alle Vorkontrollen vollständig außer acht gelassen wurden. Die 1. Staatsbahndirektion in Wien würde sehr gut tun, wenn sie das Verhältnis zwischen den Vorgemerkten und den Aufgenommenen einer Kontrolle unterziehen möchte.

Die Arbeiter werden in und außer Dienst beschuldigt und bei Urlaubsbewerben wird ein rüber Ton angeschlagen, den wir absolut für die Dauer nicht ertragen wollen. Dem rüber Ton ist es zuzuschreiben, wenn im Inneren des Untergebenen jene Bitterkeit hervorgerufen wird, die schließlich in Haß oder Verachtung ausartet.

Zum Schluß bemerken wir noch, daß ein „Aufsichtsmann“ ausgetauscht sein soll, der bereits nach seiner Aussage irgendwo jemandem aufhischmissen hat.

Da dieses Büchlein erst von der Schulbank entlassen wurde, so dürfte wohl in diesen Worten mehr Phantasie als Wahrheit enthalten sein. Oder wurde gar dieser Jüngling schon wo geegert und hinausgefeuert? Sein Benehmen ist barnach.

Wien. (Südbahnhof.) Seit neuerer Zeit werden die Portiere der Südbahn zum Schulbesuch kommandiert, wo diese anstatt Vorträge über die verschiedenen Kurve und Anschlüsse in den Hauptstationen zu hören, mit dem Bremsbrutto und der Geschwindigkeit der Lastzüge beauftragt werden.

Die Portiere sind gewiß keine Gegner der sachlichen Aufklärung, doch soll die Schule für die Betreffenden einen praktischen Wert haben.

Auf allen ausländischen Bahnhöfen, ja sogar bei dem geringsten Hotelbesitzer finden wir für den Portier eine entsprechende Loge, wo gleichzeitig das Kursbuch aufliegt, um bei eventuellen Anfragen die richtige Auskunft geben zu können.

Bei der verkehrreichen Südbahn ist diese zeitgemäße Einrichtung nicht zu finden.

Wohl ist am Südbahnhof ein Kabinett mit der Aufschrift „Portier“ vorhanden, doch ist dort ein Zeitungsversteiß eingerichtet.

Es dürfte doch der Südbahn nicht schwer fallen, den Portieren in der angebotenen Richtung Rechnung zu tragen.

Wien-Heiligenstadt. (Einintelligenter Maschinenführer.) Ein Genosse schreibt uns: Am 30. April hatten die Oberbauarbeiter in Heiligenstadt Wohnauszahlung und gingen in die dortige Kantine. Der als Gast anwesende Lokomotivführer Hornik verließ, als er so viele Oberbauarbeiter kommen sah, die Kantine und sagte zu den dankehaltenden Leuten: „In der Kantine stinkt's, daß es nicht zum aushalten ist.“

Da es nachweisbar in der Kantine nicht stinkt und sonst nur wenige Gäste anwesend waren, so dürfte dieser absonderliche Hinweis nur den Oberbauarbeitern gegolten haben.

Die Oberbauarbeiter von Heiligenstadt verwarfen sich entschieden gegen derartige Beleidigungen und wären genaugen, im Wiederholungsfalle schärfere Abwehrmittel anzuwenden.

Steuern-Ärztung. Wie schon bereits erwähnt, ist unsere Station durch mehrere Postenträger und Bauordnungsbeamte besetzt, deren Hauptprinzip ist, das andere Personal in insamer Weise zu denutzieren und verleumdern. So wurde auch vor kurzem ein Genosse ein gänzlich unschuldiges Opfer dieser gemeinen Intrigen. Für diese Denunziationen wäre es wahrlich besser, vor der eigenen Tür zu kehren als bei anderen herumzuschmeißeln. Bei dieser Gelegenheit wollen wir zugleich eine kleine Episode aus dem Leben unseres Herrn Plagemeisters aufzeichnen.

Erhielt da derselbe am 20. Mai die neue Unterbeamtenuniform, mit der er gleich am Abend zur Maibacht ging, um Gott zu danken für die Gnade und ihn zu bitten um Verleihung eines Degens, da das Signalgeben mit der Fahne sich für ihn nicht mehr schickt und somit der Degen als sehr notwendig erachtet wird. Nur wenn Herr Vorstand am Plage ist, wird sein Diensteifer berakt groß, daß er sogar die Wagen unterlegt, um seine Tätigkeit vor Augen zu führen. Da wir nicht geneigt sind, wieder Abbitte noch Sühne zu leisten, wird derselbe gebeten, über diesen Artikel nicht zu viel in Aufregung zu geraten, wie es im letzten Artikel dem Herrn Sportsmann erging, der uns mit knapper Not einem Herrendöck entging, da wir das, was wir schreiben, immer aufrechterhalten.

Zugleich möchten wir den neuen Herrn Vorstand bitten, nicht auf diese Zuträger und Kriecher zu achten, sondern womöglich sich von allem selbst zu überzeugen. Außerdem ersuchen wir die 1. Staatsbahndirektion ein Augenmerk auf diese Bruder- und Schwagerwirtschaft zu richten.

Locherboden. Eine scharfe Behandlung wurde unlängst einem christlichen Bahnrichter zuteil. 20 Jahre schon ist derselbe im Dienst der Staatsbahnen und als Vorkarbeiter und Bahnrichter in Verwendung. Nachdem nun durch Abgang die definitive Ernennung erfolgen sollte, wurde der Mann als Aushilfsbahnrichter ernannt. Woher hatte dieser langjährige Bahnrichter 380 Taglohn und nun als auf systematisierten Posten Beförderter einen Taglohn von bloß Kr. 290. Die Reduzierung des Taglohnes als Anerkennung einer 20jährigen Dienstzeit blieb nicht als Einzelerleichterung brutaler Willkür bestehen, sondern die noblen 1. 1. Staatsbahnen gingen um einen Schritt weiter und verweigerten die Auszahlung der Überstunden. Ursache solcher Mißstände ist immer die Gerechtigkeit, dem Ortsparter zuliebe beileibe keiner Organisation beigetreten. Also hinein in die Organisation!

Sitz (Ober-Juntha). In einer unserer Nachbarstationen, deren Chef für gewisse Leute sehr zugänglich sein soll, war es möglich, die Dienstverteilung nach den Wünschen des Souschefs Michael Nagler und Josef Waldhart einzurichten. Das Magazins- und Stationspersonal hat, um zu ihren Afford- holperladungen gerüstet zu sein, keinen Nachdienst zu verrichten, auch bei Tag sich meist dieser Nebenbeschäftigung zu widmen.

Dafür haben sich alle diensthabenden Wächter während der Zugspausen an allen Stations- und Magazinsarbeiten zu beteiligen. Außerdem haben die Wächter vom unteren Posten nach Schließung der Wegschranten die Aus- und Zuladungen beim Postzug 12 zu besorgen, weil Stations- und Magazinsarbeiter für die Nebenbeschäftigung der Affordholperladung geschont werden müssen. Mit Zug 41 kam in der Endstation ein Reisender mit großem Gepäc an, dessen Reiseziel über Buchs ging.

Stations- oder Magazinsarbeiter sind aber nicht zur Verfügung. Die Kondukteure vom Zug 41 müssen mit dem Schnellzug 309 Regie nach Landeck fahren und haben daher ihre Zugsausrüstung zum Schnellzug zu schleppen, weshalb das Reisegepäc um neun Stunden später mit Postzug 13 nach Buchs gekommen ist. Der Reisende hat Zeitverräumniskosten gefordert und die Staatsbahn hat geblecht. Doch was liegt daran, wenn nur die Holzaffordarbeiten als Nebenbeschäftigung ungestört im Betrieb bleiben. Wenn während der Abwesenheit der Wächter die Zugschranken in boshafter Weise geöffnet werden und ein Unglück passiert, macht dies alles nichts aus, die Affordholperladung müssen geschont bleiben. Pfingstmontag hat der Bahnmeister Hausjett beim Distanzsignal eine drei bis vier Meter lange Jaunlatte auf dem Geleise liegend gefunden. Schnellzug 201 ist darüber hinweggefahren ohne daß etwas passiert wäre, aber es könnten bei Abwesenheit der Wächter infolge geöffneter Schranken andere Unglücke entstehen. Die Kanalarreinigung ist den Stations- und Magazinsarbeitern aufgebürdet. In anderen Stationen haben dies Stationsreinigungsfrauen zu verrichten. Für solche Arbeiten ist ja ein Hausdabtrag ausgeworfen. Aber die Stations- und Magazinsarbeiter verrichten derlei Arbeiten in der Regel gratis.

Weron. (Von der 1. Staatsbahn.) Das Werkstätten- und Heizhauspersonal wurde verflohenes Jahr mit einem jungen Maschinenadjunkten namens Franz Saden beglückt, welcher, bevor er von Landeck nach Weron kam, schon einige Male den „Eisenbahner“, sowie das Fachblatt der Lokomotivführer gezeit hatte. Durch sein großes Benehmen machte sich Herr Saden beim ganzen Personal so unbeliebt, daß höheren Orts oftmals Beschwerde über den „gebildeten“ Herrn, nach dessen Meinung der Mensch erst beim Adjunkten anfängt, gefährt werden mußte. Nur einige Ausprüche des feinen Herrn seien hier wiedergegeben. Ein gepirfter Heizer, welcher von der Lokomotive herunterfiel und sich leicht verletzte, erhielt, als mehrere Tage später der Herr „Adjunkt“ das Unfallprotokoll ausnahm, die lebenswichtige Antwort: „Wenn Sie sich gleich lieber ganz gestochen hätten, wäre es mir lieber, denn hätte ich wenigstens weniger Arbeit.“ Einen Oberheizer, der durch einen erlittenen Unfall nur leichten Dienst machen kann, schrieb der Herr des öfteren an: „Wenn Sie nicht mehr den Dienst machen können wie vor zwanzig Jahren, schauen Sie, daß Sie zum Teufel kommen.“ Solche Beispiele von den feinen Manieren dieses Herrn könnten wir nach Dugenden bringen, wäre es uns nicht leid um den Raum im „Eisenbahner“. Und jetzt muß er gehen von Weron. Durch seine unausgesprochenen Qualereien des Personals lief Beschwerde auf Beschwerde ein, obwohl es der Herr verstanden hat, so manchen Beschwerdeführer vom Hofrat fernzuhalten, bis ihm doch der Boden zu heiß wurde und er demnächst nach Feldkirch versetzt wird. Auch Herr Werkmeister Fobes verläßt uns und geht nach Vaidach, und können wir die dortigen Genossen nur bebauern, wenn sie unter die Fuchtel dieses Schreiers und Jesuiten kommen. Wir sind herzlich froh, daß wir ihn los werden. — Eine Anfrage erlauben wir uns an den unter dem Protektorat des Inspektors Kögel stehenden „Unterstützungsverein der Bogen-Meraner Bahn“, wann die heutige Generalversammlung stattfindet? Ist vielleicht der Rechenschaftsbericht noch nicht zusammengelellt?

Klagenfurt. (Südbahn.) In der Zirkularsammlung A per April 1909, mit Zirkular 165, wird von der Direktion den Bahnwächtern eine neue Dienstverteilung angekündigt, und zwar mit 18 und 19 Stunden Dienst und 8 bis 9 Stunden Ruhepause. Nach 7 Nächten Dienst, die achte Nacht Ablösung. Diese Dienstverteilung wird noch schlechter, als die bisherige. Mit Einführung dieser Dienstverteilung werden sich viele Wächterverfugungen ergeben, worauf die Bahnerhaltungssektion Klagenfurt folgendes Zirkular an die Bahnmeister versendet hat:

Zahl 497. Klagenfurt, am 25. April 1909.

An die Herren Bahnmeister!

Nachdem der Termin für die Einführung der neuen Dienstverteilung noch nicht festgesetzt ist und eventuell noch etliche Wona te bis zur Einführung verstreichen werden, so wollen Sie die Bahnwächter verständigen, daß die Bebauung der zugewiesenen Grundstücke vorgenommen werden kann.

In Falle eines Postenwechsels muß ein gegenseitiger Austausch, beziehungsweise Ablösung der angebauten Grundstücke vorgenommen werden.

Der Sektionsvorstand: Fuchjel m. p.

Also, glaubt der Herr Vorstand genug für seine Wächter vorgesorgt zu haben, wenn er bestimmt, daß die Wächter bei der Verlegung die Saaten eintauchen müssen. Mit Schaben ist's immer, weil was einem paßt, paßt dem anderen nicht. Herr Vorstand! Ginge es nicht, daß die Wächter auf Ihre Anordnung gleich auch Weib und Kinder eintauchen? Schon wegen der Ueberfiedlung wär's bequem.

Wer kann es glauben, daß der Wächter seine Baufläche reichlich oder genügend düngen und sorgfältig mit Aufopferung seiner Ruhezeit bearbeiten wird, in der Voraussetzung, daß er es demnächst für etwas Unbekanntes auf Kommando umtauschen wird müssen. So kommt der Wächter auf jeden Fall zum Schaden. Warum sind die notwendigen Verlegungen nicht gleich, vor Besorgung der Felder angeordnet worden? Andererseits hätten die Wächterverlegungen im vorhin für die Zeit nach der Ernte bestimmt werden sollen, damit jeder nach seinem Bedarf seine Grundstücke angebaut hätte.

Vielleicht genügen diese Zeilen zur Einsicht maßgebenden Orts, damit diese Verlegungen bis nach der Ernte angeordnet werden.

Leoben. (1. Staatsbahn.) Unsere Nazi haben vor einiger Zeit einen Verlust erlitten, ein „Obernazi“, der Herr Nagler, wurde nach Willach, Staatsbahn, versetzt. Wir gratulieren den dortigen Kameraden zu dieser Perle des Deutschtums. „Den Deutschen kann nur durch Deutsche geholfen werden“, das ist ja ein Schlagwort, das unter den Kiettern des deutschen Volkes gangbar ist.

Herr Nagler hat als eifriger Kamerad wacker mitgeholfen, daselbe in die Tat umzusetzen. Er hat nämlich bei sich selbst angefangen und in einer Art, die geeignet ist, die schönsten Erfolge zu zeitigen und daher weiteren Streifen zur Beurteilung und eventuellen Nachahmung empfohlen werden kann. Die alten Deutschen tranken immer noch eins, ehe sie gingen, das war auch bei Nagler der Fall, wenn man bei so vielen Anlässen dabei sein muß, dem deutschen Volke Hilfe zu bringen und „Heil“ zu rufen, so wird die Seele trocken, sie braucht Stoff. Der Gebraucht verträgt das nicht, ergo muß eine Nebeneinnahme gefunden werden. Die Fleischbestellung aus Kraim hat Herr Nagler jahrelang für eine große Zahl von Eisenbahnen besorgt, das Geld des deutschen Volkes wurde von ihm an einen slowenischen Geschäftsmann übermietet. Weil es Kamerad Nagler mit der Abrechnung nicht genau nahm und stets ein ziemlicher Rest im Vormerkt stand, so überzeugte sich der Fleischhauer persönlich, ob unter den Eisenbahnern von Leoben so viele schlechte Zahler vorhanden sind. Das Resultat war für Nagler ein sehr beschämendes, denn es stellte sich ein Abgang von nahezu 400 Kr. heraus. Dieser Fleischstand bildete ein Stadtgespräch. Nagler blieb doch noch der gute Kamerad, seine Tat wurde von seiten der Station und der Kameraden auf das mildeste beurteilt. Die Sporteln aus der Fleischbestellung blieben aus, denn der Fleisch-

hauer ließ sich nicht länger zum Besten halten, es mußte nun für einen Ersatz gesorgt werden. Nagler war damit nicht verlegen, außer Fleisch brauchen die Eisenbahner auch Brot, der deutsche Recke Nagler bestellte nun von der tschechischen Dampfbrötcherei Widweis das Brot. Nun ist auch dort ein kleiner Rest von rund 600 Kr. aufgelaufen. Ob Nagler mit diesem Brotegeld seine frühere Fleischschuld bedekt hat, ist unwahrscheinlich, von solchen Grundfragen ist Nagler ziemlich frei. Wie gesagt, die Rettung des Deutschtums in Leoben hat einen vielerbeihenden Erfolg gehabt. Herrn Nagler mag der Abschied nicht leicht geworden sein, hat er sich doch feinerzeit gegen die Besetzung nach Tarvis mit Händen und Füßen gewehrt.

Wenn das alles, was Nagler sich zuschulden kommen ließ, ein Sozi getan hätte? Dem wäre es nicht gut ergangen.

Verfassungsberichte.

Wiesla-Oberleutensdorf. Sonntag den 9. Mai fand in Scharfs Gasthaus eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Genosse Wobiska, Personalkommissionsmitglied, über den Bau von Personalkäufen in der Station Oberleutensdorf referierte.

Gänserndorf. Am 6. Juni l. J. fand in Gänserndorf eine Wächterversammlung mit folgender Tagesordnung statt. 1. Die Einreihung der Wächter in die Gruppe III der Diener und die sich bei dieser Einreihung ergebenden Mängel. 2. Die Forderungen der Wächter und Blocksignaldiener auf der am 13. Juni l. J. stattzufinbenden Reichskonferenz der Wächter.

Vorsitzender Genosse Keller erteilte zu diesen zwei Punkten dem Referenten Genossen Sommerfeld das Wort, welcher sich in ausführlicher Weise seiner Aufgabe entledigte. Weiters sprach noch Genosse Galle über Organisation und Agitation, worauf sich eine Debatte entspann und folgende Resolution beschlossen wurde:

„Die heute in Czernys Restaurant stattfindende Wächter- und Blocksignaldienerversammlung erklärt, sich den Forderungen der Wächter- und Blocksignaldiener der 1. 1. österreichischen Staatsbahnen voll und ganz anzuschließen und speziell ihren Vertretern den Auftrag zu geben, für die bis jetzt übergangenen Wächter und Blocksignaldiener der Mittelfuß einzusetzen, daß diesen die Vorrückungsfrist gekürzt werden, um ihnen die Gelegenheit zu geben, in die nach Dienstjahren gebührende Gehaltsstufe einzurücken. Ferner bestehen sie auf die Ausbehnung der Nachtzulage und Wertung der Wächterhäuser.“

Hütteldorf. (Versammlung der Lokomotivführeranwärter.) Am 7. d. M. fand in Potsch's Gasthaus (vormals Zeitlinger) eine von der hiesigen Ortsgruppe einberufene Versammlung der Lokomotivführeranwärter statt.

Der Vorsitzende Genosse Hartenthaler eröffnete die Versammlung mit einer kurzen Ansprache, in welcher den anwesenden Lokomotivführeranwärttern die Ursache auseinandergesetzt wurde, welche zu der heutigen mißlichen Lage der älteren Anwärtter geführt hat. Er erinnerte sie an die Zeit, wo sich die Lokomotivführerstellvertreter eben um nichts kümmerten, darauf bauend, daß die damals bestandenben günstigen Ernennungsverhältnisse auch in Zukunft andauern werden, ein Irrtum, der leider zu spät erkannt und auch jetzt noch nicht von allen richtig erfaßt, sich eben bitter rächt. Er forderte des weiteren die Anwesenden auf, zu beobachten, wie in den gleichen Fehler auch die jetzt heranwachsende Anwärtterschaft verfallt, indem sie ebenfalls, auf die jetzt in Aussicht stehende Reform der Avancementsverhältnisse dieser Kategorie vertrauend, sich nun auch um nichts mehr kümmern. Es wird auch hier wieder die Reue zu spät kommen.

Der nächste Redner, Genosse Smejkal, schließt sich den Ausführungen des Vorredners an; nur in dem einen Falle, welcher die heranwachsende Generation betrifft, könne er mit Genehmigung feststellen, daß im Heizhaus Wien I eine Generation der Lokomotivführeranwärtter heranwächst, welche einst eine Herde des Führerstandes sein wird und ihn die frohe Zuversicht verleibe, daß die Zukunft der Anwärtter sicher geborgen sei.

Ueber den Stand der Ernennungsangelegenheit gab nun Genosse Smejkal folgende Erklärung ab: Das 1. 1. Eisenbahnministerium habe ihm und Genossen Breuß als Vertreter des Lokomotivpersonals durch Herrn Ministerialsekretär Doktor Paul die bestimmte Zusicherung gegeben, daß alle diejenigen Lokomotivführeranwärtter, welche im Jänner 1909 ein volles Jahr in der Gehaltsstufe von 1100 Kr. verbracht haben, rückwirkend mit 1. Jänner 1909 zu Lokomotivführern ernannt werden. Er betone ausdrücklich, nicht in der Lage zu sein, als Personalkommissionsmitglied zu ersuchen, daß die Abgabe dieser Zusicherung noch einmal oder in einer noch präzisieren Form erfolge, da das Eisenbahnministerium sowohl als die Personalkommission die Sache ernst nehme und auch selbst ernst genommen werden will.

Genosse Delejsky teilt nicht diese feste Zuversicht des Vorredners und verweist zur Berechtigung seines Zweifels auf die feinerzeitigen Ausführungen des Genossen Smejkal im heurigen Frühjahr, bei welcher Gelegenheit letzterer sogar die Zahl der zur Befegung in Aussicht genommenen Posten im Ausmaß von 102 für bestimmt angab. Als man dann eine Deputation wählte, welche unter Führung des Reichsratsabgeordneten Tomajchil bei Herrn Hofrat Kolisko vorsprach, um zu sondieren, wie viel von dieser Zahl als Netto zu betrachten sei, so war das Resultat dieser Vorprache, daß von der Zahl 102 die mittlere Ziffer die verlässigste sei. Er könne das Fazit dieser Vorprache überhaupt nicht fassen, da die dafür vorgeschützte Erklärung, Herr Hofrat Kolisko wäre nicht genau informiert gewesen, doch bei dem heutigen Stande der Fernsprechtechnik nicht stichhältig erscheine, da es doch zu ermöglichen sein müsse, daß das Eisenbahnministerium eine Verbindung untereinander herstelle.

In Erwägung des eben geschilderten Vorganges beantrage er daher, an die Organisation heranzutreten: sie möge Vorkehrungen treffen, daß einer noch heute zu wählenden Deputation in kürzester Zeit eine bestimmte Fufage in dieser Angelegenheit erteilt werde. Diesem Antrag wurde zugestimmt und derselbe einstimmig zum Beschluß erhoben.

Genosse Glabian gab seiner Befürchtung Ausdruck, daß trotz der Zustimmung der maßgebenden Persönlichkeiten die Sache dennoch scheitern könne, da immerhin die Möglichkeit bestehe, daß Se. Erzellenz der Herr Eisenbahnminister die Forderung der Anwärtter nicht berücksichtigen werde. Diese Befürchtung, welche auch die Versammlung teilte, wurde sofort zerstreut durch die Ausführungen des anwesenden Kollegen Böschner, welcher der Versammlung mitteilte, daß er in weiser Vorahnung der Entwicklung dieser Angelegenheit für diese Gefahr schon vorgebaut habe, da er schon persönlich mit Se. Erzellenz über diese Angelegenheit gesprochen habe, wobei er die vielgelobte Versicherung erhielt, daß Se. Erzellenz den Anwärttern nicht feindsichtig gefimmt sei. Kollege Böschner hebt ausdrücklich hervor, es sei seine Gewohnheit, nicht mit dem Schmeißel, sondern nur mit dem Schwert zu sprechen. Und er habe es immer beurteilt, wenn solche Deputationen bei Hofräten oder Ministerialsekretären vorkämen, wogegen er nur mit dem Minister in solchen Sachen verkehre.

Die Ausführungen des Kollegen Böschner ließen es klar erkennen, daß es durchaus nicht Stolz ist, welcher ihn hindere, mit Hofräten zu verkehren, sondern nur das Interesse an der Sache. (1) Er habe auch mit dem früheren Eisenbahnminister in dieser Angelegenheit Fufassung genommen und nur dessen vorzeitige Pensionierung, was durchaus nicht e r veranlaßt, habe es verhindert, daß die in Rede stehende Angelegenheit nicht längst geordnet sei.

Nach Wahl einer viergliedrigen Deputation schloß der Vorsitzende mit einem kräftigen Schlußwort die Versammlung.

Görs. (K. L. Staatsbahnen.) Am 26. April l. J. fand in Görs eine zahlreich besuchte Versammlung der Eisenbahnbediensteten statt, die sich mit der vom K. L. Eisenbahnministerium angeordneten Entziehung der Freizeitarbeiter beschäftigt.

Nach den Ausführungen der verschiedenen Redner wurde nachstehende Resolution einstimmig angenommen:

Die am 26. April 1909 in Görs tagende Eisenbahner-Versammlung erhebt Protest dagegen, daß Bediensteten, die ohne ihren Willen aus weiten Entfernungen nach Görs versetzt wurden, die Ausnutzung ihres Urlaubs durch Entziehung der Schnellzugskarten während bestimmter Monate illusorisch gemacht wird. Für eine große Anzahl Bediensteter ist eine Reise in die Heimat zur Unmöglichkeit gemacht, wenn sie im Personen-zug zurückgelegt werden soll. Die Versammlung fordert daher:

Die Verordnung des K. L. Eisenbahnministeriums, welche den Bezug der Schnellzugskarten während der Monate Juli, August, September einstellt, soll widerrufen werden. Die Praxis der Triester K. L. Staatsbahndirektion, welche, dem Erlasse vorgehend, schon jetzt keine Schnellzugskarten gewährt, soll eingestellt werden. Die Bediensteten aller Kategorien fordern die Versammlung auf, gegen die Entziehung der Stellung zu nehmen und solidarisch für die Erhaltung des bisherigen Rechtes zu kämpfen.

Himberg. Die Ortsgruppe Himberg hielt am 6. Juni in Trautmannsdorf eine öffentliche Eisenbahnerversammlung ab, in welcher Genosse Spies von der Zentrale in zweistündiger Rede über Zweck und Nutzen der Organisation und die Sozialversicherung referierte.

Darauf sprach Genosse Kainz aus Himberg über die neuen Steuerentwürfe der Regierung.

Zum Schluß besprach der Vorsitzende Genosse Geiger die von den Eisenbahnern ins Leben gerufene und von ihnen selbst verwaltete Eisenbahnerversicherung, zu der Genosse Spies einige Ausführungen gab.

Nach einem Appell des Obmannes an die Anwesenden zum Beitritt in die Organisation wurde die Versammlung mit dem Lied der Arbeit geschlossen.

Amstetten. Am 6. Juni tagte im Arbeiterheim Amstetten eine Versammlung des Verschubpersonals, in der Genosse Decker als Mitglied der Personalkommission zur allgemeinen Befriedigung der Versammelten Bericht erstattete.

Gmünd. (Cine tschejschnationale Vlamage.) Es ist eine allbekannte Methode der Nationalen, in Versammlungen hinter verschlossenen Türen ihre Gegner zu verleumden und zu beschimpfen, dagegen in der Öffentlichkeit feige auszusprechen.

In diesen traurigen Volkshelden zählt auch der Abgeordnete Fressl. Im Monat Mai vertrieben sich die tschejschnationalen Eisenbahner von Gmünd denselben zu einer Versammlung, um durch ihn, als ihr Messias, von der gegenwärtigen Lage etwas zu hören.

Nach gewohnter Art verlor Herr Fressl bei der erwähnten Versammlung, zu welcher auch einige Sozialdemokraten Zutritt erlangt hatten, den Jaden der Sachlichkeit und versieg sich nach üblicher Weise in die Verleumdungen der Sozialdemokraten, bezeichnete deren Errungenschaften als das Nachwerk der „Zednota“ und die bevorstehende Herausgabe der weiteren Zugeständnisse, zum Beispiel die Automat, durch die Annexion als verloren.

Gegen diese Bemerkungen protestierten die anwesenden Sozialdemokraten, bezeichneten Herrn Fressl als einen Lügner und erboten sich, hierfür in einer öffentlichen Versammlung den Beweis der Lüge zu erbringen, da ihnen in der bezeichneten Versammlung das Wort zur Widerlegung der Tatsachen nicht erteilt wurde.

Die Sozialdemokraten stellten es nun Herrn Fressl frei, ab 23. Mai, das ist vom Tage der Versammlung, im Jahre 1909 einen Tag selbst zu bestimmen, an welchem er der gedachten Versammlung beiwohnen könnte.

Trotz dreimaliger rekommandierter Schreiben durch Genossen Leitzsch fand Herr Fressl keinen einzigen Tag im Jahre, um in der Öffentlichkeit die von ihm aufgestellten Behauptungen zu vertreten und sich dadurch des Vorwurfs der Lüge zu entledigen.

Nun betrafen die Sozialdemokraten eine öffentliche Versammlung für den 14. Juni 1909 ein, kündigten hierzu den Abgeordneten Fressl und Genossen Brobecky aus Prag als Referenten an in der Erwartung, daß es das Zattgefühl des Herrn Fressl, welcher in der erwähnten Versammlung das bestimmte Versprechen gab zu kommen, nicht zulassen würde, derselben fernzubleiben, da sie hauptsächlich seine Person berührte.

Herr Fressl, der Volksvertreter, bekam das Hasenpanier und kniff aus.

Genosse Brobecky widerlegte in dieser Versammlung in seinem äußerst sachlichen und sehr trefflichen Referat die lägenhaften Behauptungen Fressls, besprach die gegenwärtige Lage und bevorstehende Herausgabe der Zugeständnisse des Eisenbahnministeriums und die Sozialversicherung, für welches ihm lebhafter Beifall zu teil wurde.

Über den Parlamentarismus Herr Fressl, welcher durch sein Ausbleiben bewiesen hatte, daß Offenheit und Wahrheit nicht zu seinen Tugenden gehört, hat die Öffentlichkeit neuerdings das Urteil gefällt. Er hat damit sich und seinen „Bratern“ eine Niederlage bereitet, wie sie nicht anders hätte eintreten können. Und solche Volksvertreter wollen ehrliche Menschen in den Kot zerren und Vertrauen votiert haben.

In Gmünd hat Herr Fressl sich selbst die Grube gegraben und den Trauermarsch hierzu eigenhändig beklungen. Seine treuesten Anhänger hat er durch diesen Vorgang zum Denken bewegt und hierdurch seine Feigheit bewiesen.

Aus den Organisationen.

Wiener-Neustadt. Die Ortsgruppe Wiener-Neustadt hielt am 7. Juni 1909 in Reimkirchen eine 2-Versammlung ab, in welcher Genosse Ad. Müller über den Wert der Organisation und über die Sozialversicherung referierte.

Bodenbach. (Sterbekasse.) Laut Beschluß der am 13. Juni 1909 stattgefundenen außerordentlichen Generalversammlung treten am 1. Juli 1909 folgende Bestimmungen betreffs Einführung einer Sterbeunterstützung in Kraft:

1. Es werden bei jedem Sterbefall, ganz gleich, ob ein Mitglied selbst oder dessen Frau stirbt, 20 S. an Sterbeunterstützung eingezogen. Ein Mitglied, welches diesen Beitrag nicht zahlt, geht aller weiteren beschriebenen Rechte verlustig. Außer den etwa vorkommenden Sterbefällen werden am 1. Juli und 1. August je 20 S. eingezogen, um einen verfügbaren Fonds für unvorhergesehene Fälle zu haben.

2. Der auszu zahlende Betrag gilt für das Mitglied sowie dessen Frau; stirbt das Mitglied zuerst, so ist die Frau genutzberechtigt, sobald sie den von Fall zu Fall zu zahlenden Beitrag von 20 S. weiterzahlt.

3. Bei jedem Sterbefall werden 140 Kr. ausbezahlt. Diese Bestimmung gilt bis zur nächsten Generalversammlung.

4. Wird ein altes Mitglied, welches keine Provision bezieht, arbeitsunfähig, so kann dasselbe auch ohne regelmäßige Mitgliedsbeiträge im Genuß dieser Unterstützung bleiben, sobald es den Unterstützungsbeitrag von 20 S. von Fall zu Fall weiter leistet.

5. Wird ein Mitglied der Bodenbacher Ortsgruppe versetzt und übertritt in die Ortsgruppe oder Zahlstelle seines neuen Domizils und es besteht dort keine solche Einrichtung, oder eine Einrichtung, die schlechtere Bedingungen hat, so erhält es die Sterbequote von der Bodenbacher Ortsgruppe, wenn es von Fall zu Fall die 20 S. an die hiesige Ortsgruppe einzahlt. Dasselbe

muß jedoch seine ununterbrochene Mitgliedschaft beim Allgemeinen Rechtsschutzbund nachweisen können. Besteht dortselbst in der Ortsgruppe dieselbe Einrichtung, so hat es dort beizutreten. Ebenso übernimmt die Bodenbacher Ortsgruppe die einer andern Ortsgruppe angehörigen Mitglieder bei etwaigen Versetzungen.

6. Wer von den gegenwärtigen Mitgliedern vom 1. Juli an innerhalb dreier Monate sich nicht dieser Unterstützungseinrichtung anschließt, kann nicht mehr daran teilnehmen.

7. Diejenigen Mitglieder, welche bei drei Sterbefällen nicht einzahlen, verlieren die Genußberechtigung.

8. Sobald der Kassier von der Wahrheit eines Sterbefalles überzeugt ist, hat er sofort den Betrag auszus zahlen.

9. Der Genuß der Sterbequote erlischt mit dem Austritt aus der Gewerkschaft, mit Ausnahme des Punktes 4, oder sobald der Betreffende nicht weniger als 900 Kr. Pension bezieht.

10. Neue Mitglieder, welche durch vorzeitige Entlassung aus dem Rechtsschutzbund austreten, können, sobald sie nachweisen, daß sie einer Organisation angehören, welche dieselben Ziele verfolgt, der Sterbequote durch Ausschlußbeschlüsse teilhaftig bleiben, wenn sie von Fall zu Fall die 20 S. einzahlen.

Sollte in diesen Bestimmungen ein Passus enthalten sein, der für die Mitglieder von Nachteil wäre, so hat die nächste Generalversammlung darüber zu beraten und zu beschließen.

Verschiedenes.

Himmelskrieger und Untergrundbahn. Es ist selbstverständlich, daß der Bau von Untergrundbahnen mit dem Gewicht der Häuser rechnen muß, die den Boden, durch den sie ihren Weg graben soll, belasten. Die besten Erfahrungen in den Schwierigkeiten dieser Frage lassen sich in den amerikanischen Großstädten sammeln, wo die Himmelskrieger einen Rekord im Hausbau aufgestellt haben, den nachzuahmen oder gar zu über-treffen die europäischen Städte bisher glücklicherweise noch keinen Ehrgeiz verspürt haben. Ueber das Gewicht solcher Riesenhäuser und die Rücksichten, die daraus für den Bau von Untergrundbahnen entstehen, hat der Ingenieur Purdy im Institut der amerikanischen Zivilingenieure einen beachtenswerten Vortrag gehalten. Dieser geht von den Verhältnissen aus, die bei dem Bau des großen Hauses für die „New York Times“ stattanden. Diese Gebäude wurde auf einem Platz errichtet, unter dem die Untergrundbahn hindurchgeführt, und es entstand daraus die Aufgabe, einerseits das Gebäude, andererseits die Bahn vor gegenseitiger ungünstiger Beeinflussung zu schützen. Das Haus erhielt 23 Stockwerke und eine Höhe, vom Pflaster ab gerechnet, von 329 Fuß oder fast 100 Metern. Ueber dem höchsten Stockwerk befindet sich noch eine Observatorium und eine Laterne, deren Dach noch 10 Meter höher aufragt. Andererseits reichen die Erdgeschosse noch rund 15 Meter unter das Niveau der Straße hinab. Das gesamte tote Gewicht des Gebäudes ist 15.000 Tonnen oder 1 1/2 Millionen Kilogramm. Damit die Lüge der Untergrundbahn nicht das Fundament erschütterte, damit andererseits der Tunnel nicht durch das Gewicht des Gebäudes gefährdet wurde, mußten beide vollständig unabhängig voneinander gemacht werden. Es gelang, die Fundierung so herzustellen, daß zunächst nicht die geringste Erschütterung durch die aufstehenden Lüge verursacht wurde, jedoch stellten sich solche mit der Zeit mehr und mehr ein, und es mußten Untersuchungen mit dem Erdbebenmesser angestellt werden. Endlich wurde eine völlige Umstellung des bedenklichen Uebelstandes erzielt.

Der Tote wird vor Gericht zitiert. Ankündigungen im „Amisblatt“ müssen doch eine ungeahnte Macht haben! Wenigstens traut ihnen das K. L. Bezirksgericht für die Obere Neustadt Prag eine solche Macht zu, indem es im „Amisblatt“ eine Vorladung einrücken läßt, durch welche der am 27. Juni 1907 verstorbene Dekorateur Karl Tomasek aufgefordert wird, sich binnen Jahr und Tag bei dem Bezirksgericht zu melden und seine testamentarischen Verfügungen zu treffen. Die Vorladung, welche im „Amisblatt“ zur „Prager Zeitung“ vom 28. Mai d. J. abgedruckt ist, lautet:

„Das K. L. Bezirksgericht für die Obere Neustadt in Prag gibt bekannt, daß am 27. Juni 1907 Karl Tomasek, Dekorateur in Prag N.-C. 1336-II, gestorben ist, ohne eine letztwillige Verfügung zu hinterlassen.“

Weil dem Gericht der Aufenthaltsort Karl Tomaseks nicht bekannt ist, wird er aufgefordert, sich innerhalb eines Jahres, von dem tiefer angeführten Datum an gerechnet, bei diesem Gericht zu melden und sein Erbsbefehnis zu überreichen, widrigenfalls die Hinterlassenschaft der Erben, welche sich melden und dem für sie bestellten Verlassenschaftsverwalter Herrn Alois Schurka in Prag N.-C. 1414 übergeben wird.

K. L. Bezirksgericht für die Obere Neustadt in Prag, Abteilung VI., am 10. Mai 1909.

Am Ende gehört das Bezirksgericht für die Obere Neustadt gar einer geheimen Sekte an, welche an die Wiederkehr des Messias bis zum 10. Mai 1910 glaubt und die Auferstehung der Toten erwartet.

Literatur.

Von der „Neuen Zeit“ (Stuttgart, Paul Singer) ist soeben das 38. Heft des 27. Jahrganges erschienen. Aus dem Inhalt des Heftes heben wir hervor: Wilhelm Wolff. — Der Hansabund. — Aropotkins Geschichte der französischen Revolution. Von Heinrich Cunow. — Aus dem Dreiklassenhaus. Von H. Ströbel. — Zur Einführung der bayerischen Magistratsverfassung in den rheinpfälzischen Stadt- und Marktgemeinden. Von Herrn. Remmel-Ludwigshafen a. Rh. (Schluß). — Literarische Rundschau: William Engllish Walling, Russia's Message. Von N. R. — Zeitschriftenschau.

Die „Neue Zeit“ erscheint wöchentlich einmal und ist durch alle Buchhandlungen, Postanstalten und Kolportage zum Preise von Mk. 3-25 per Quartal zu beziehen; jedoch kann dieselbe bei der Post nur per Quartal abonniert werden. Das einzelne Heft kostet 25 Pf.

Probenummern stehen jederzeit zur Verfügung.

Der „Wahre Jacob“ bringt in Nummer 13 des 26. Jahrganges ein Porträt des verstorbenen Redakteurs der „Holzarbeiterzeitung“, Genossen Ernst Deinhardt, nebst kurzem Nachruf. Die Nummer enthält ferner die farbigen Bilder „Im Drednought-Fieber“ und „Sicherheitsvorlesungen“ sowie die weiteren Illustrationen „Die schrecklichste Strafe“, „Das neue deutsche Reichswappen“, „Auf dem Tempelhofer Feld“, „Die Sphinx vom Königsplatz“, „Das gute Herz“, „Aus Berlin“, „Lazarettgeheimnisse“, „Konservative Steuerwissenschaft“, „Höchste Tapferkeit“, „Waterlandslose Gefellen“, „Der russische Polizist in Verlegenheit“ und „Der Sprung übers Buchshaus“. Der textliche Teil der Nummer bringt die Gebichte „Monarchen-Entrée“, „Mumpst“, „Par nobile fratrum“, „Der arme alte Mann“, „Erdäme“, „Bourdes“ und „Fiat justitia“ sowie außer zahlreichen kleineren Beiträgen noch die größeren satirischen Feuilletons „Dalleuja“, „Junfer“, „Wie das Papiergeld entstand“ und „Der Netter des Vaterlands“. Der Preis der 16 Seiten starken Nummer ist 10 Pf.

Hervorgeh. In der so schnell bekannt gewordenen „Goldenen Klassikerbibliothek“ des deutschen Verlagsbuchhauses Bong & Co. ist jetzt auch eine vollständige Ausgabe der Werke Georg Herweghs, von Hermann Tardel besorgt, erschienen.

Herwegh darf heute beanspruchen, rein um seiner dichterischen und geschichtlichen Bedeutung willen gelesen und ge-

Leset und abonniert die „Arbeiter-Zeitung“

würdigt zu werden, unabhängig von seinen politischen Tendenzen, die ihm einst seinen frühen Ruhm und die ungeheure Wirkung verschafften. Der Herausgeber hat denn auch alles getan, um dem Leser eine objektive Beurteilung des Dichters zu ermöglichen. Außer den „Gebichte eines Lebendigen“, auf denen im wesentlichen bis heute Herweghs Ruhm beruht, sind die Sammlungen „Gebichte und kritische Aufsätze“ und die nach seinem Tode erschienenen „Neuen Gebichte“ hier zum erstenmal wieder abgedruckt. Eine ausführliche Darstellung des interessanten Lebenslaufes, Einleitungen zu den einzelnen Sammlungen und erklärende Anmerkungen unterstützen Genuß und Verständnis der Werke aufs glücklichste.

Die Ausgabe ist nach den Grundsätzen der „Goldenen Klassikerbibliothek“ aufs beste ausgestattet. Der gebiegene Einband, das holzfreie Papier und der große, klare Druck lassen nichts zu wünschen übrig. Streng durchgeführte Vers- und Zeilenzählung, reichliche Register erhöhen die Benutzbarkeit nicht unbedeutlich. Als vortrefflich ausgeführte Bilderbelegungen zieren den Band ein Porträt und eine Handschriftprobe Herweghs.

Ermöglicht man, daß die Ausgabe trotz all dieser Vorzüge für den geringen Preis von 2 Mk. zu haben ist, so wird man mit seiner Anerkennung für diese neueste Leistung des Verlagsbuchhauses Bong & Co. nicht zurückhalten und die Ausgabe den weitesten Kreisen zur Anschaffung empfehlen.

Mitteilungen des Sekretariats

Rechtsschutzbureau.

Es ist uns zur Kenntnis gekommen, daß es noch heute Mitglieder gibt, welche nicht wissen, ob und wo die Sprechstunde stattfindet. Wir wollen daher nochmals nicht nur den Mitgliedern, sondern auch den Funktionären folgende Mitteilung nachdrücklich in Erinnerung bringen.

Allen P. T. Funktionären und Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß die Abhaltung der Sprechstunde durch das Ableben des Herrn Dr. G. Fried keinerlei Unterbrechung erleidet, da sein Nachfolger Herr Doktor G. Harpner nach wie vor diese abhalten wird. Die Sprechstunde findet jeden Dienstag von 7 bis 8 Uhr abends in den Lokalitäten des Rechtsschutzbureaus, Wien, V/I, Bentagasse 5, 1. Stock, Tür 17, statt und die Mitglieder werden im eigenen Interesse ersucht, von dieser juristischen Sprechstunde zahlreich Gebrauch zu machen.

Fällt auf Dienstag ein Feiertag, so wird die Sprechstunde tags zuvor, das heißt Montag abgehalten.

Wir bemerken ausdrücklich, daß die Vorfrage getroffen wurde, daß die Sprechstunde pünktlich um 7 Uhr abends beginnt und daß bei derselben entweder Dr. Harpner persönlich oder sein Stellvertreter Doktor Kay anwesend ist.

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

Gleichzeitig ersuchen wir neuerlich und dringend die geehrten Ortsgruppenfunktionäre, bei Einlegung von Rechtsfällen und Unterstützungsgesuchen keine anderen Angelegenheiten (Organisations-, Agitations-, Administrations- oder Redaktionsangelegenheiten) zu vermengen und das Papier nur auf einer Seite zu beschreiben, wenn auf einem Blatt Papier mehrere Rechtsangelegenheiten aufgenommen werden. Desgleichen ersuchen wir dringend, bei Einlegung von Rechtsfällen nicht nur den vollen Namen des Betenten, sondern auch seine Dienstbezeichnung und Mitgliedsnummer anzuführen, wie auch nebst einem kurzen aber doch klaren Bericht über den Rechtsfall alle auf diesen bezughabenden Dokumente als: Unfallsfragebogen, Bescheide, Pensions- und Provisionsbeträge zc. einzusenden.

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

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

Die Redaktionen der Fachzeitungen „Zřizovac“, „Kolejar“, „Zeleznikar“ werden ersucht, vorstehende Notiz gefälligst abdrucken zu wollen.

Mit Parteigeb

Das Sekretariat (Rechtsschutzbureau)

J. A.: Dušek.

Eingelendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Achtung! Oesterreichischer Arbeiter-Kalender 1910.

Es ergeht hiermit an alle Funktionäre der Arbeiter-Bildungs-, Allgemeinen Gewerkschafts- und Arbeiter-Lernvereine sowie ferner an alle anderen Arbeitervereine, die keinem Verband angehören, das dringende Ersuchen, das genaue Adressenmaterial an die Wiener Volksbuchhandlung Ignaz Brand u. Komp., Wien, 6. Bez., Gumpendorferstraße 18, bis spätestens 15. Juli d. J. einzusenden, damit das alljährlich im Oesterreichischen Arbeiter-Kalender enthaltene Adressenverzeichnis der Genauigkeit und Vollständigkeit nicht entbehrt.

Heiligenstadt. Unter dem Titel: „Theorie und Praxis“ brachte die „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahner-Zeitung“ viel Unfug und Verleumdungen gegen meine Person. Ich finde es aber in Anbetracht der anonymen Angriffe in einem gemäßigten Blatte, als unter meiner Würde, darauf zu reagieren. Denn mit feigen anonymen Schuften polemisiert man nicht. Im übrigen erwarte ich mit Vergnügen die im letzten Passus des Artikels angedeuteten „Beleuchtungen“.

Karl Janouschek,

Botomotivführer in Heiligenstadt.

Witwen- und Waisenunterstützungsverein der Rangbediensteten der privilegierten Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft in Wien. Das von den Rangbediensteten der privilegierten Oesterreichisch-ungarischen Staatseisenbahngesellschaft am 13. Februar 1909 in Drebers Saallokation zugunsten des seit 1. Jänner 1884 bestehenden Unterstützungsvereines für Witwen und Waisen der Rangbediensteten der St. E. G. abgehaltene Kränzchen hat einen Reingewinn von Kr. 1836-27 ergeben.

Bei Gründung dieses Vereines konnte nur eine Unterst... führung im Betrage von 50 Kr. an die Hinterbliebenen eines... verstorbenen männlichen Mitgliedes ausbezahlt werden; erst die... Reingewinne der jährlich veranstalteten Kränzchen, die durch die... Munifizenz unserer edlen Gönner und Spender jedesmal eine... beträchtliche Höhe erreichten, ermöglichten es, den ursprünglichen... Unterstutzungsbetrag schrittweise erhöhen zu können, und wurde... bei der am 12. Mai l. J. abgehaltenen XX. ordentlichen General... versammlung der einstimmige Beschluß gefaßt, die Abfertigungen... an männliche Mitglieder mit 400 Kr., an weibliche mit 200 Kr... bis auf weiteres zu fixieren.

Seit dem Bestand des Vereines wurden 12.190 Kr. nach... 52 männlichen und 2335 Kr. nach 23 weiblichen Mitgliedern zur... Auszahlung gebracht. Gegenwärtig hat der Verein 1 Ehren... mitglied, 153 männliche, welche monatlich 20 S., und 134 weibliche... die per Monat 10 S. an Beiträgen zu leisten haben.

In Anbetracht des wohlthätigen Zweckes, welchen der Verein... verfolgt, bittet der Ausschuß unsere hohen Gönner und Spender... dem Verein auch weiterhin ihr Wohlwollen zu bewahren, wofür... er auf diesem Wege den innigsten Dank zum Ausdruck bringt.

Sprechsaal.

An alle Ortsgruppen, Zahlstellenleiter und Vertrauensmänner.

Wir ersuchen freundlichst, die Unterschriftsbogen... der Petition zur Sozialversicherung der österreichischen... Eisenbahner bestimmt bis 1. Juli 1909 an die Zentra... le, Wien, V., Zentagasse 5, einzusenden. Die Zentrale.

An die Mitglieder der Ortsgruppen Oberleutensdorf, Klostergrab, Moldau, Turn, Weißkirchly, Teplitz, Dux, Bilin, Brüx, Obernitz, Postelberg, Saaz und Görkau.

Es diene den Genossen zur Kenntnis, daß laut einer frei... willigen Vereinbarung vom April d. J. die sämtlichen Orts... gruppenmitglieder zu einer Vereinigung behufs Auszahlung einer... Sterbequote zusammenzutreten wollen, wo jedes Vereinsmitglied... 40 S. Beitritt und für jeden Sterbefall 20 S. zu leisten hätte. Wir... ersuchen daher alle Genossen samt ihren Frauen, die beitreten... wollen, sich beim Ortsgruppen- oder Zahlstellenleiter längstens... bis 4. Juli zu melden, da an diesem Tage eine neuerliche Zus... ammentkunft in Oberleutensdorf um 8 Uhr nachmittags in... Scharfs Gasthaus, Teplitzerstraße, stattfindet, wo die endgültige... Regelung vorgenommen werden soll und der Gültigkeitstermin... bestimmt festgesetzt wird.

Mit Parteigrüß Ignaz Schneider.

An die Mitglieder des Pensionsfonds der Aspangbahn.

Ende dieses Monats läuft die Funktionsdauer der ge... wählten Ausschussmitglieder ab und es wurde die Neuwahl be... reits ausgeschrieben. Die Mitglieder des Instituts haben nun... zu entscheiden, wem sie ihr Vertrauen entgegenbringen, wen sie... mit der Wahrung ihrer Interessen betrauen sollen. Dies dürfen... nur solche Männer sein, von deren Charakterfestigkeit man über... zeugt ist und die ohne Rücksicht darauf, ob es der Verwaltung... angenehm ist oder nicht, die Interessen der Bediensteten zu ver... treten gewillt sind.

Männer, an die diese Voraussetzungen geknüpft werden... können, hat das Wahlkomitee bereits gefunden und empfiehlt... auch folgende Kandidaten:

- Johann Peters, Adjunkt.
Dito Helm, Maschinenmeister.
Johann Horacek, Bahnmeister.
Johann Hoffmann, Kondukteur.

Genossen, Kollegen! Galtet Disziplin, wählet einstimmig... die vorgeschlagenen Kandidaten und zeigt der Direktion, daß ihr... eine geschlossene Masse seid, deren berechtigte Wünsche gehört... und berücksichtigt werden müssen.

Genossen, Wähler! Die Direktion verlangt, daß der Stimm... zettel vom Wähler unterschrieben wird, was wir nur als... einen frommen Wunsch betrachten. Das Statut ver... langt die Unterschrift gar nicht und somit muß es die Direktion... jedem Wähler überlassen, ob er den Stimmzettel unterschreiben... will oder nicht.

Das Wahlkomitee.

Offene Anfragen.

An die Direktion der Oesterreichischen Nordwestbahn.

In der Station Trautenua der Oesterreichischen Nord... westbahn befinden sich einige Ausschusskondukteure, welche vier... bis acht Jahre in gesellschaftlichem Dienste stehen und schon... ein Jahr und länger die Kondukteursprüfung mit Erfolg ab... gelegt haben; da dieselben noch nach den alten Normen auf... genommen wurden, wo eine dreijährige Wartefrist nicht be... standen, so wäre es nur recht und billig, wenn dieselben endlich... zu provisorischen, beziehungsweise definitiven Kondukteuren er... nannt würden, da erstens Bedarf an solchen vorhanden und... zweitens dieselben ohnehin schon genug geschädigt sind.

An die Direktion der Staatseisenbahngesellschaft.

Die Arbeiter der Station Saa an der Thaya bekommen... erst am 5. oder 6. d. M. den Gehalt ausbezahlt. Ferner wurden diesen Arbeitern Lohnabzüge für eine zer... brochene Aufsterglaszettel gemacht. Diese Glaszettel sind jedoch bis... heute nicht in der Station eingetroffen, trotzdem die Gelder bereits... vor einem Jahre abgezogen wurden. Um Abhilfe und Aufklärung wird gebeten.

An die k. k. Böhmisches Nordbahndirektion in Prag.

Die Wächter sowie Ablöserwächter auf der Strecke von... Tetschen bis Falkenau S. und Politz S. ersuchen die löbliche... Direktion der B. N. B. um Ausfolgung der Legitimationen für... die Familienangehörigen, nachdem die Photographien und das... Geld schon am 1. Jänner 1909 den einzelnen Vorgesetzten ab... gegeben wurden. Weiter ersuchen die Oberbauarbeiter dieser Strecken die... löbliche Direktion um Bekannntgabe jener Arbeiter, welche Anspruch... auf Regietable haben, damit es nicht so weiter geht wie bisher... daß Arbeiter, welche schon sechs Jahre und noch länger dienen... verheiratet sind, keine Regietable bekommen, wogegen solche... welche zwei Jahre dienen und ledig sind, die Regietable erhalten. Die Betroffenen.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Prag.

Auf der neuen Strecke der Station Koston werden die... Schotterzüge von nur zwei jungen Oberbauarbeitern ohne jede... weitere Aufsicht begleitet. Da nun diese Strecke in einem Gefälle... von 17 Promille liegt und diese Verkehrsmanipulation ohne Auf... sichtsorgan und geschultes Personal nicht der Vorschrift ent... spricht, so wird die k. k. Staatsbahndirektion ersucht, diesen Fahrten... die gebührende Aufmerksamkeit zuzuwenden und die schulbigen... Organe entsprechend zu befehlen.

Die Oberbauarbeiter der k. k. Bahnerhaltungssektion... Bischofshofen erhielten bisher vor jenen Feiertagen, die auf das... Ende des Monats fallen, auf Verlangen einen Vorschuß. Dies... ist jedoch seit Dienstantritt des neuen Herrn Inspektors nicht mehr... der Fall. Dieselben fragen nun, warum ihnen ein solcher jetzt nicht... mehr gewährt wird, und bitten eine löbliche Staatsbahndirektion... um Wiedereinführung dieser Begünstigung.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck.

Die Oberbauarbeiter der k. k. Bahnerhaltungssektion... Bischofshofen erhielten bisher vor jenen Feiertagen, die auf das... Ende des Monats fallen, auf Verlangen einen Vorschuß. Dies... ist jedoch seit Dienstantritt des neuen Herrn Inspektors nicht mehr... der Fall. Dieselben fragen nun, warum ihnen ein solcher jetzt nicht... mehr gewährt wird, und bitten eine löbliche Staatsbahndirektion... um Wiedereinführung dieser Begünstigung.

Die Oberbauarbeiter der k. k. Bahnerhaltungssektion... Bischofshofen erhielten bisher vor jenen Feiertagen, die auf das... Ende des Monats fallen, auf Verlangen einen Vorschuß. Dies... ist jedoch seit Dienstantritt des neuen Herrn Inspektors nicht mehr... der Fall. Dieselben fragen nun, warum ihnen ein solcher jetzt nicht... mehr gewährt wird, und bitten eine löbliche Staatsbahndirektion... um Wiedereinführung dieser Begünstigung.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Prag.

Das Verschubpersonal der Station Teplitz-Waldthor erlaubt... sich die löbliche Anfrage, warum bei den Erholungsurlauben der... Verschieber keine Substituten beigelegt werden, da doch in der... Station als auch bei der Sektion geschultes Personal genügend... vorhanden ist. Das Verschubpersonal müßte wegen Mangel an Personal... jede Verantwortung ablehnen.

An die k. k. Nordbahndirektion.

Die Bediensteten der Station Süßenbrunn haben im... vorigen Jahre im August ein gestempeltes Gesuch eingereicht... betreffs höherer Einlassifizierung des Quartiergebäudeausmaßes... und bis heute keine Erledigung erhalten. Da diese Bediensteten wegen... des zu kleinen Quartiergebäudeausmaßes und Wohnungsmangels... bis jetzt von ihrem Gehalte gezwungen sind, einen Teil zur... Bezahlung der Wohnungsmiete zu verwenden, bitten die Betroffenen... um baldige Erledigung ihres Witzgesuches. Die Betroffenen.

An die Direktion der k. k. Nordbahn in Wien.

Die Bediensteten der Station Napagebl erhalten weder... ein Amtsblatt noch Erlaß oder Zirkular zur Einsicht, da nach... Aussage des dortigen Stationsvorstandes Herrn Woschertti... derartige Sachen die Bediensteten nichts angehen. Die Unterzeichneten erlauben sich an die k. k. Direktion die... ergebene Anfrage, ob dieser Vorgang bekannt ist, und bitten, dem... Herrn Stationsvorstand in Napagebl eine diesbezügliche Belehrung... zukommen zu lassen. Das Personal beim Verkehrsdiens.

An die Bahnerhaltungssektion in Linz.

Die Oberbauarbeiter der Strecke Steyregg fragen eine... löbliche k. k. Bahnerhaltungssektion Linz, warum sie die Amts... blätter nicht zum Lesen bekommen, nachdem die Oberbauarbeiter... der Strecke Gaisbach-St. Georgen diese erhalten haben. Stehen... wir nicht unter einer Sektion? Die Betroffenen.

An die k. k. Staatsbahndirektion Wien!

Ist es einer k. k. Staatsbahndirektion bekannt, daß für... das Maschinenpersonal des Reichshauses Gmünd kein Turnus... besteht? Durch die willkürliche Bestimmung des Maschinenmeisters... Herrn Behenstky werden gewisse Organe im Dienste ausge... beutet, während Liebtingen unbeschränkte Begünstigungen er... wiesen werden. Nur durch Einführung eines den Verhältnissen entsprechen... den Turnusses, wie er allerorts existiert, könnte hierin Wandel... geschaffen werden. Um Abhilfe bitten Die Betroffenen.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Ortsgruppe Pettau. Samstag den 3. Juli, um 8 Uhr... abends, findet im Gasthaus Simonsitz die ganzjährige... ordentliche Generalversammlung statt. Tages... ordnung: 1. Bericht der Funktionäre. 2. Neuwahl... des Ortsgruppenausschusses. 3. Vortrag des... Genossen Kopac aus Trieste. 4. Eventuelles. Sonntag den 4. Juli, um 10 Uhr vormittags, findet im... Friedau im Gasthaus Salkel eine besonders für das Sektions... personal wichtige Eisenbahnerversammlung statt. Pflicht eines jeden Genossen ist es, für diese zwei Ver... sammlungen rege zu agitieren und auch selbst pünktlich zu kommen... um zu hören, was mit unseren eingezahlten Beiträgen geschieht... und worin die Leistungen bestehen. Nehmt auch eure Frauen mit! Ortsgruppe Wittau. Sonntag den 4. Juli, nachmit... tags, findet im Arbeiterheim eine öffentliche Eisen... bahnerversammlung statt, in welcher ein Referent... aus Brünn über die Sozialversicherung sprechen... wird. Wohlwichtiges Erscheinen erwünscht. Zahlstelle Groppan. Am 23. Juni d. J. findet um... 8 Uhr abends im Lokal „Rotes Kreuz“, Jattarstraße, die Ge... neralversammlung und Neuwahl des Ausschusses... statt. Die Mitglieder werden ersucht, pünktlich und zahlreich zu... erscheinen. Ortsgruppe Marburg I. Samstag den 26. Juni l. J... findet im Konsumverein eine öffentliche Vereinsver... sammlung statt, in welcher Landtagsabgeordneter Genosse... Horvatek sprechen wird. Ferner werden jene Mitglieder, die mit ihren Beiträgen... länger als 2 Monate im Rückstand sind, aufgefordert, die... selben ehestens zu begleichen, damit sie nicht ihrer Rechte... verlustig werden. Bei Einzahlungen ist stets das... Mitgliedsbuch vorzuweisen, um eventuelle Richtig... stellungen vornehmen zu können. Weiter diene den geehrten Mitgliedern zur Kennt... nis, daß im Monat Juli d. J. die Bibliothek behufs Kon... trolle geschlossen bleibt. Ausgestehene Bücher sind deshalb... ehestens zurückzustellen. Ortsgruppe Wels. Um eine gründliche Revision... der Bibliothek noch vor der Generalversammlung vor... nehmen zu können, werden jene Mitglieder, die Bücher aus... der Bibliothek entliehen haben, freundlichst ersucht, dieselben bis... längstens 26. Juni zurückzustellen. Ortsgruppe XV, Fünfhaus. Es diene den Genossen von... Brigittenau-Vorortlinie zur Kenntnis, daß von nun an Genosse... Karl Biler betraut ist, Mitgliedsbeiträge sowie Einschreibungen... entgegenzunehmen.

Ortsgruppe Brünn. (k. k. Nordbahn.) Infolge des... am 4. Juli d. J. stattfindenden Gartenfestes unterbleibt die für... den 8. Juli anberaumte Monatsversammlung. Die Ein... zahlung der Monatsbeiträge wird jedoch beim Gartenfest vor... genommen. Zahlstelle Tichenua. Bei der am 5. Juni d. J. statt... gefundenen Monatsversammlung wurden die Genossen Tichenua... und Richter zu Kassieren gewählt. Die Mitgliedsbücher sind daher jedes Quartal diesen bei... den Genossen behufs Abstempelung zu übergeben. Zahlstelle Lend. Bei der letzten Versammlung wurde... Genosse Kerner zum Zahlstellenleiter gewählt und sämtliche... Zuschriften an Alois Kerner, Weichenwächter... in Lend, zu richten. Ortsgruppe Klostergrab. Diejenigen Mitglieder, welche... mit ihren Monatsbeiträgen im Rückstand sind, werden freund... lichst aufgefordert, dieselben bis zur nächsten Monatsversamm... lung bestimmt zu bezahlen, da wir sonst gezwungen wären... nach den §§ 6, 7 und 9 vorzugehen. Ortsgruppe Rudweis. Die Mitglieder des Sterbefonds... werden aufmerksam gemacht, daß am 22. Mai 1909 unser lang... jähriger Parteigenosse und Funktionär des Allgemeinen Rechts... schupvereines Franz Kalisch gestorben ist. Die Mitglieder haben... daher 20 S. zum Sterbefonds zu erlegen. Ortsgruppe Feldkirch. Es diene den geehrten Mit... gliedern zur Kenntnis, daß in der letzten Mitgliederversamm... lung der Beschluß gefaßt wurde, daß bis auf weiteres die Monats... versammlung nicht mehr am ersten Samstag, sondern am ersten... Mittwoch im Monat stattfindet. Die nächste Monatsversammlung findet also am... Mittwoch den 7. Juli, abends, statt und werden die Mitglieder... ersucht, zahlreich zu erscheinen. Ortsgruppe Zellweg. Am Freitag den 25. Juni... 1909, 8 Uhr abends, findet in Richters Gasthof, Zell... weg, eine freie Eisenbahnerversammlung mit... folgender Tagesordnung statt: Bericht der gewählten... Vorstandsmitglieder der berufsgenossenschaft... lichen Unfallversicherungsanstalt der öster... reichischen Eisenbahnen. Referenten: Genossen Johann... Becker und Franz Hartl, Vorstandsmitglieder der berufsg... enossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt. Die Eisenbahner von... Zellweg und Umgebung werden ersucht, zahlreich zu erscheinen.

Briefkasten der Redaktion.

Zehn Gebote für unsere Berichterstatter. 1. Schreibe deutlich! Besonders Namen und Zahlen. Ein Manuskript ist kein Preisräfel. Du kannst vom Seher nicht... verlangen, daß er das errät, was er bequem lesen können sollte. 2. Schreibe mit Tinte! Bleistift ist Augenpulver für... den Seher. Du verlangst Rücksichtnahme auf deine Gesundheit... nimm also auch Rücksicht auf die Gesundheit anderer. 3. Beschreibe nur eine Seite des Papiers! Dadurch läßt sich das Manuskript bequem zerschneiden und an... einige Seher verteilen, so daß die Fertigstellung des Satzes be... schleunigt wird. 4. Schreibe deutsch! Vergiß nicht, daß die deutsche... Sprache deine Muttersprache ist. Die Verwendung fremdsprachiger... Worte, die sich durch die deutsche Sprache erheben lassen, ist... Prachhanserei, die dir gar nichts nützt. Denn du machst dadurch... dein geistiges Erzeugnis für weniger gebildete Leser unverständ... lich, so daß es seinen Zweck verfehlt. Und in den Augen des ge... bildeten Lesers machst du dich wirklich nur lächerlich. 5. Berichte nur, was für alle von Interesse... ist! Der Allgemeinheit kann es völlig gleichgültig sein, daß in... der Mitgliedschaft anderswo an Stelle des verhinderten ersten... Vorstehenden Kollegen Sombro der stellvertretende Vorstehende... Kollege Dingda die von anderthalb Mann besuchte Versamm... lung am Sonnabend, den 32. vorigen Monats „präzis“ um... 8 Uhr 59 Minuten abends unter Befamntgabe folgender Tages... ordnungspunkte eröffnete: 1. Protokollverlesen. 2. Verschiedenes... daß unter Punkt 1 der Tagesordnung „Protokollverlesen“, der... Kassier Kollege Kyz statt des ebenfalls verhinderten Schriftführers... Kollegen Hrc das Protokoll der vorigen Versammlung verlas... welches ohne Diskussion einstimmig genehmigt wurde; daß unter... Punkt 2 der Tagesordnung „Verschiedenes“ die Kollegen Müller... und Schulze verschiedene Vereinsangelegenheiten besprachen, worauf... der inzwischen erschienene erste Vorstehende Sombro die anregend... verlaufene Versammlung um 9 Uhr 17 Minuten schloß. 6. Gasse dich kurz! Vermeide unverständliche Satz... ungeheuer. Der fingierte Bericht im 5. Gebot sei dir ein warnen... des Beispiel. Kurze, knappe Sätze sagen das, was Du zu berichten... hast viel deutlicher und eindringlicher wie unentwirrbare Satz... verwickelungen. Sag, was Du willst, kurz und bestimmt, daß alle schönen Phrasen fehlen; Wer nutzlos unsere Zeit und nimmt Bestiecht uns, und: Du sollst nicht stehen! 7. Unterlasse beleidigende Ausdrücke! Der... Redakteur streicht sie dir doch heraus. Wer schimpft hat unrecht. Du kannst deine Meinung in ruhiger Weise wirksamer sagen... wie in der Aufregung. Vergiß nicht, daß der Redakteur in die... Redaktionsstube gehört und nicht ins Gefängnis. 8. Berichte Tatsachen! Der Redakteur, der das von... dir Berichtete zu verantworten hat, muß sich auf dich verlassen... können. Es muß ihm möglich sein, für alle deine Mitteilungen... durch einwandfreie Zeugen den Wahrheitsbeweis anzutreten. 9. Verarbeite Gelesenes oder Gehörtes... se! Ist fändig! Schmücke dich nicht mit fremden Federn. Soll... eine des Nachdruckes werthe Veröffentlichung anderer Blätter in deiner... Zeitung verwendet werden, dann muß es unter Quellenangabe... geschehen. Weise daher die Redaktion darauf hin oder sende das... ganze Blatt ein. Schere und Klebtopf besitzt die Redaktion... selbst. Sie wird zu dem Benutzen der nötigen Angaben... machen. Du ersparst dir dadurch das lästige Abschreiben und... den Vorwurf des Diebstahls an geistigem Eigentum. 10. Verzögere nicht die Absendung deiner... Manuskripte! Was heute noch hochaktuell ist, kann morgen... schon überholt und veraltet sein. Du sorgst durch die Beherzigung... dieser und der übrigen Regeln dafür, daß dein Blatt stets auf... der Höhe der Zeit gehalten werden kann und somit immer... interessant, fesselnd, anregend und beachtenswert ist. Es wird... rege gelesen werden und damit seinen Zweck erfüllen. G. T., Redomitz. Auf ausländischen Bahnen ausge... schlossen.

Advertisement for Bial & Freund in Wien, VI/50, Mariahilferstr. 95. The ad features a large illustration of a gramophone with a prominent horn. Text includes: 'Goerz Trüben-Binocles und Ferngläser bester Pariser Optik', 'Zithern aller Arten u. Systeme Mandolin, Sultarren in allen Preislagen', 'Violinen erstklassige Instrumente nach alten Meister-Modellen Bratschen Celli usw.', 'Photogr. Apparate neueste Modelle aller moderner Typen zu massigen Preisen', 'Grammophono Schallplatten Musik-Spielzeugen Automaten', and 'Relochillustriertes Hauptkatalog gratis und frei. - Postkarte genügt. Bial & Freund in Wien, VI/50 - Mariahilferstr. 95.'

