



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

Telephon Nr. 2325.

Der

Schredlonto 38.415.

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

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

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährlich Kr. 2-88
Ganzjährlich „ 5-76
Für das Deutsche Reich ganzjährlich Mk. 6.—. Für das übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.

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

Nr. 24.

Wien, den 20. August 1911.

19. Jahrg.

Achtung!

Achtung!

Eisenbahner-Taschentalender 1912 soeben erschienen!

Zu beziehen durch die Administration des
„Eisenbahner“, Wien, V. Bentagasse Nr. 5.

Der Streik der englischen Eisenbahner.

Wien, 18. August.

In dem britischen Weltreich, dessen kraftvolle Industrie den stolzen Weg bezeichnet, den hier die kapitalistische Entwicklung zuerst genommen, bereiten sich in diesen Tagen Ereignisse vor, deren Bedeutung für die gesamte internationale Gewerkschaftsbewegung nicht unterschätzt werden darf: England steht vor den katastrophalen Folgen eines Streiks, der, wenn nicht in letzter Stunde der Weg zum Frieden gefunden wird, das ganze wirtschaftliche Leben aufwühlt, der aber auch, aller Wahrscheinlichkeit nach, eine neue Phase in der Geschichte der englischen Gewerkschaftsbewegung einzuleiten bestimmt sein dürfte. Nicht ungern haben in den letzten Jahren die Gegner der modernen Gewerkschaftsbewegung immer wieder auf England verwiesen, wo sich die Gewerkschaften politisch neutral verhielten und demzufolge immer mehr innerlich verflachten. Diese ungeliebte Tendenz, die ihre Gründe in der eigenartigen Entwicklung Englands hatte, ist von vielen Seiten mit Recht bekämpft worden, und sie hat insbesondere auf gewerkschaftlichen Kongressen oft genug zu scharfen Angriffen gegen die englische Neutralitätsduselei geführt.

Und nun steht England vor einem gewerkschaftlichen Klassenkampf, wie man ihn seit den Tagen der Chartisten nicht mehr gewöhnt war. Aus London und Liverpool und aus verschiedenen Teilen des Landes kommen Nachrichten, die besagen, daß die Kämpfe mit aller Heftigkeit geführt, und daß insbesondere Regierung und Unternehmer eins sind in ihrer Gegnerschaft gegen die Arbeiter. Der Streik begann diesmal bei den untersten Schichten der Transportarbeiter, bei den Dockarbeitern, Fuhrleuten und Lastträgern, die in wenigen Tagen schon einen fast vollständigen Sieg errangen und ihre Forderungen durchsetzen. Schon dieser Streik bewies, wie einschneidend seine Wirkungen für den ganzen Handel und Verkehr waren. Die Bourgeoisie hat einen Anschauungsunterricht über die Macht der Arbeiter bekommen, den sie so bald nicht vergessen wird. Am meisten hat sich ohne Zweifel der Streik der Fuhrleute fühlbar gemacht, trotzdem er noch keine Zeit zur vollen Entwicklung hatte. Die City, in der sonst der Verkehr aller denkbaren Fuhrwerke nur mit großer Mühe bewältigt werden kann, war friedlich wie an Sonntagen. In den Docks waren etwa 300 Schiffe eingesperrt und die Geschäftstätigkeit stand vollkommen still. Der Mangel an Lebensmitteln zeigte sich in den hinausschnellenden Preisen. Es war in vielen Distrikten um keinen Preis zu bekommen. Das Streikkomitee zeigte aber ein besseres Menschlichkeitsgefühl als die Unternehmer, als es die Erlaubnis zur Beförderung der aus allgemeinen Gesundheitsgründen nötigen Waren gab; außerdem gestattete es auch den lokalen Behörden, die Lebensmittel zur Speisung von Schulkindern, des Futters für Pferde und die Beförderung der Postpakete.

Die Zugeständnisse, die die Dockarbeiter eroberten, sind ganz nennenswerte. Die Lichterschiffer

haben ihre Forderung, die Arbeitszeit von 12 Stunden auf 10 Stunden zu reduzieren, durchgesetzt; auch ihre Lohnforderungen sind bewilligt worden. Die Fuhrleute, die bisher 90 bis 100 Stunden in der Woche arbeiteten, werden in Zukunft 72 Stunden in der Woche arbeiten. Ihr Lohn, der in der Vergangenheit je nach der Größe des Fuhrwerks und des Gespanns zwischen 21 und 30 Schilling die Woche schwankte, wird von nun an 27 bis 38 Schilling betragen; auch werden ihnen die Ueberstunden zu dem Lohnsatz von 6 Pence bis 1 Schilling die Stunde bezahlt werden. Die ziemlich komplizierten Lohnforderungen der Kohlenträger sind fast restlos bewilligt worden. Die Fischträger auf dem Fischmarkt zu Billingsgate haben sich die Verdoppelung ihres Lohnes erkämpft. Bisher erhielten sie 1 Schilling (Kr. 1-17) die Stunde; jetzt erhalten sie 2 Schilling die Stunde bei einem Mindesttagelohn von 4 Schilling (zwei Arbeitsstunden).

Nach diesen Vereinbarungen glaubte man den Frieden wieder hergestellt, als die Schiffsheber hier und da die Forderung brachen und rachegeurig mit der Aussperrung von Streikenden vorgingen. Das schürte natürlich die Flammen der Erregung aufs neue und bewirkte, daß die Arbeit nicht aufgenommen oder dort, wo es bereits geschehen war, wieder eingestellt wurde. Und nun traten auch die Eisenbahner, diese wichtigste Gruppe im Transportwesen, in Aktion. Sie weigerten sich zunächst, Waren, die von den Streikplätzen kamen, zu verfrachten, und stellten schließlich auch ihre eigenen Forderungen. Einen wesentlichen Punkt dieser Forderungen bildet dabei das sogenannte *Verständigungsamt*, das im Jahre 1907 zur Schlichtung von Streitigkeiten eingesetzt wurde, das sich aber bis heute nur als ein Hemmnis für die Entwicklung der Rechte der Bediensteten erwiesen hat. Die Arbeiter erklären dieses Verständigungsamt für ganz zwecklos, denn die Statuten des Amtes verlangen, daß nur ein tatsächlich bei der Gesellschaft Angestellter die Forderungen der Arbeiter dem Verständigungsamt vortrage. Die Arbeiter erklären, daß sie auf diese Weise nie zu ihrem Recht kämen, da ihre Kollegen leicht von den Gesellschaften eingeschüchtert werden. Sie wollen ihre Wünsche durch unabhängige Beamte ihrer Gewerkschaften vorlegen lassen. Bis jetzt hat aber nur eine Bahn, die North Eastern-Bahn, ihre Gewerkschaften anerkannt. Weiter wird darüber Beschiede geführt, daß das Verständigungsamt recht langsam arbeitet, statt daß es nach den festgelegten Bestimmungen binnen drei Tagen einberufen wird. An dem langsamen Arbeiten sollen die Bahngesellschaften schuld sein.

Abgesehen von diesen speziellen Klagen, herrscht bei den Eisenbahnern auch allgemeine Unzufriedenheit mit den geringen Löhnen. Wie die Times erklärte, läßt sich ein statistisch nachgewiesenes enormes Steigen der Nettoeinnahmen und Dividenden der Bahnen nicht wegleugnen; die Löhne der Bahnangestellten aber bleiben stationär. Aus den Statistiken des Handelsamtes ist ferner zu entnehmen, daß die Löhne aller Arbeiterklassen im Lande im Durchschnitt während der letzten fünfzehn Jahre bis zum Jahre 1900 um fast 12 Prozent stiegen, daß dagegen die Lebensmittelpreise in den angegebenen fünfzehn Jahren um fast 18 Prozent und von 1900 ab um weitere 10 Prozent stiegen.

Bis zur Stunde sehen die Bahngesellschaften trotz der eingeleiteten Vermittlungsversuche der Regierung den Wünschen der Bediensteten noch immer den schärfsten Widerstand entgegen, und so sieht man in gespannter Erwartung zu, was die nächste Stunde bringen wird. Die Eisenbahner haben in einem Beschluß ihrer Organisation erklärt, daß, falls bis zum 18. d. M. keine Einigung erzielt wurde, mit dem Generalstreik zu beginnen. Bis jetzt aber wird bloß an einzelnen Orten und auf einzelnen

Bahnen gestreikt, während von gestern, am 17. d. M., als Beschluß der Föderation der Eisenbahner folgendes Ultimatum als Manifest gemeldet wird:

„Das vereinigte Komitee drückt hiermit seine Entschlossenheit aus, den gegenwärtigen Disput nicht beizulegen, außer wenn diejenigen unserer Arbeitsgenossen, welche wegen der Unterstützung des Eisenbahnerstreiks in Liverpool und anderswo ausgesperrt wurden, von der über sie verhängten Aussperrung befreit werden und alle Arbeiter wieder angestellt werden.“

Werden die Direktoren weiterhin noch auf ihrem Standpunkt, mit der Organisation nicht zu unterhandeln, beharren? Noch ist die Hoffnung nicht ausgeschlossen, daß ein so bedrohlicher Konflikt friedlich beigelegt werden kann. Wenn aber nicht, und wenn der Streik weiter greift und 600.000 Eisenbahner in England in Mitleidenschaft zieht, dann haben wir einen Niesenkampf vor uns, dessen Folgen nicht abzusehen sind. Ein Eisenbahnerstreik, und wenn er noch so friedlich geführt wird, ist Revolution, er greift der Gesellschaft ans Leben. Schon jetzt drohen in Liverpool die Lebensmittel auszugehen und das Gespenst des Hungers steht vor den Toren. Gewiß, es ist ein unermäßliches Maß von Verantwortung, das die Eisenbahner auf sich nehmen. Aber sie haben andere gangbare Wege versucht, die ihnen aber verrammelt wurden. Mögen die Provokateure die Katastrophe, die dem Lande droht, verantworten!

Wir lassen hier einige der bemerkenswertesten Nachrichten über den Stand der Bewegung folgen:
Sechshunderttausend Eisenbahner vor dem Ausstand.

London, 16. August. Das Ereignis des Tages ist der Beschluß der gestern in Liverpool versammelten großen Eisenbahnerorganisationen, den allgemeinen Streik für ganz England zu propagieren, falls die Eisenbahngesellschaften nicht in den nächsten 24 Stunden mit den Vertretern der Arbeiter in Unterhandlungen über neue Vereinbarungen eintreten. Von dem Streik würden nicht weniger als 600.000 Eisenbahner betroffen und der ganze Verkehr im Lande lahmgelegt werden.

In Manchester ist die Lage außerordentlich kritisch. 5000 Eisenbahner streiken und die Bahnverbindungen sind vollkommen unterbrochen, so daß man fürchtet, daß innerhalb weniger Tage in Manchester tatsächlich Hungersnot eintreten könnte. Bis jetzt verhalten sich die eigentlichen Streikenden noch ruhig; trotzdem werden von allen Seiten Polizisten herangezogen. Das Streikkomitee hat alle Transportarbeiter aufgefordert, sich dem Ausstand anzuschließen.

London, 16. August. Die Eisenbahndirektoren haben die Forderung der Eisenbahner, mit ihnen binnen 24 Stunden in Verhandlungen zu treten, dahin beantwortet, daß sie auf keinen Fall mit den Arbeitern unterhandeln wollen. Infolgedessen werden heute 380.000 Eisenbahner in den Ausstand treten. Die Direktionen haben bekanntgegeben, daß die Fahrpläne außer Kraft treten und daß die Abfahrts- und Ankunftszeiten in den Bahnhöfen jeweils angeschlagen werden. Die Eisenbahngesellschaften haben sich an die Regierung um militärischen Schutz für die Lokomotiven, Weichen, die Strecke und Signale gewendet. Heute werden 27.000 Lokomotivführer, 25.000 Zugführer, 28.000 Weichensteller und 15.000 Bahnwärter im Streik stehen. Premierminister Asquith hat die Direktoren der Eisenbahngesellschaften sowie Vertreter der Arbeiterorganisationen zu sich berufen, um womöglich noch eine Einigung zwischen beiden Teilen zu versuchen.

Die Regierung.

Die Regierung für die Eisenbahngesellschaften.

London, 16. August. Nach einer Unterredung im Handelsamt erklärte der Beauftragte der Midland-Eisenbahn, daß die Eisenbahngesellschaften, da die Regierung ihnen den weitestgehenden Schutz zugesichert habe, bereit seien, im Streikfall einen brauchbaren, wenn auch eingeschränkten Dienst durchzuführen.

Kriegsschiffe gegen die Streikenden.

Liverpool, 17. August. Der Panzerkreuzer „Warrior“ ist hier zum Schutze der Schifffahrt auf dem Merseyflusse eingetroffen.

Militarisierung der Bahnen.

London, 16. August. In der Militärstation von Aldershot sind große Vorbereitungen getroffen worden, um den Betrieb der Eisenbahnen für den Fall eines Ausstandes zu sichern. Jeder verfügbare Soldat hat den Befehl erhalten, sich für den Dienst bei den Bahnen bereitzuhalten, und man nimmt an, daß 25.000 Mann bereit stehen, sich in wenigen Stunden in Bewegung zu setzen. Mehrfache Vorbereitungen sind in ganz England, Schottland und Irland getroffen worden.

Gratifikationen für Streikbrecher.

London, 17. August. Die Midlandbahn kündigt an, daß sie den beim Streik im Dienst verbleibenden Leuten 50 Prozent ihres Lohnes als Gratifikation zuerkennt.

Rüstungen zum weiteren Kampf.

London, 18. August. Beide Parteien rüsten sich zum Krieg. Die vereinigten Gewerkschaften der Eisenbahner haben 1500 Telegramme mit der Ankündigung des beginnenden Generalstreiks abgeschickt.

In den Straßen Londons sieht man das ungewöhnliche Schauspiel eines großartigen, wenn auch unauffälligen Truppenaufgebotes. Artillerieabteilungen strömen, von Aldershot kommend, nach dem Süden Londons.

Panik in England.

Berlin, 18. August. Der „Lokalanzeiger“ meldet aus London: Ein bestimmter Termin für die Arbeitseinstellung ist nicht festgesetzt worden. In Leeds und in Bradford begann bereits der Generalstreik der Eisenbahner. In ganz England herrscht Panik. Von allen Seebädern und Vergnügungsorten findet eine fluchtartige Rückkehr der auf Ferien befindlichen mit ihren Familien nach den Heimatorten statt. Den zahlreichen vom Touristenverkehr lebenden Leuten, die sich in diesem Sommer für das verfloßene Regenjahr schadlos zu halten hofften, droht der Ruin. Die Bahnen sind mit heimkehrenden Sommergästen gefüllt. Für den Rest des Sommers getroffene Arrangements werden jetzt überall rückgängig gemacht.

Neue gewerkschaftliche Kämpfe.

Immer offenkundiger wird die Tatsache, daß man sich in den Kreisen der Unternehmer mit dem Gedanken trägt, die gewerkschaftliche Macht der Arbeiter zu brechen. Soweit man die Kämpfe und gewerkschaftlichen Aktionen der Gegenwart überblickt, weisen sie in allen kapitalistisch entwickelten Ländern dasselbe einheitliche Bild auf, das mit unverkennbarer Schärfe die Tendenzen der gegenwärtigen Entwicklung aufzeigt. Die Streiks und Lohnkämpfe von kleinerem Umfang und lokal begrenzter Bedeutung, wie sie in den Zeiten der ersten Entwicklungsstadien der modernen Arbeiterbewegung an der Tagesordnung waren, verschwinden immer mehr, während sich die Kämpfe, die ganze Berufe zugleich umfassen und mit steigender Heftigkeit geführt werden, immer mehr in den Vordergrund schieben. Und so steht die Volkswirtschaft irgendeines kapitalistischen Weltstaates von Zeit zu Zeit immer wieder von der Gefahr irgendeines großen sozialen Ringens, durch das der Staat wie in einem gewaltigen eruptiven Fieber geschüttelt wird.

Auch jetzt wieder spielen sich in den zwei volkswirtschaftlich mächtigsten Staaten der Welt, in England und Deutschland, Erscheinungen ab, die die berechnete Aufmerksamkeit der gesamten internationalen Gewerkschaftswelt auf sich lenken. In England ist es der Hafen- und Dockarbeiterausstand, der in seinen Folgewirkungen das Land vor die katastrophal drohende Möglichkeit eines Eisenbahnerstreiks gestellt hat, in Deutschland dagegen hat die letzten Tage bereits ein Lohnkampf in der Metallindustrie begonnen, dessen mögliche Komplikationen zur Zeit, wo wir dieses schreiben, noch nicht prophezeit werden können. Aber wie immer auch der Ausgang dieses Konflikts enden wird, die Betrachtung der Kräfte, die bei dieser Interessenausdrückung bereitgehalten werden, und die Konstellation der Machtverhältnisse läßt schon an und für sich den Ausblick zu, wohin die gesamte soziale Entwicklung steuert und welche gefährvolle Phasen die gesamte gewerkschaftliche Bewegung noch zu überwinden haben wird. 500.000 Arbeiter der Branche sind heute in dem Deutschen Metallarbeiterverband organisiert, der über ein Verbandsvermögen von mindestens zehn Millionen Mark verfügt, während auf der anderen Seite fast ebenso mustergerüstigt die Organisation der Unternehmer steht, die die bescheidenen Lohnforderungen, die die Arbeiter schon mit Rücksicht auf die fortschreitende Teuerung zu stellen gezwungen waren, ganz einfach mit der andgedrohten allgemeinen Ausperrung ablehnten. Vorläufig ist die andgedrohte Maßregel erst in einzelnen Orten durchgeführt worden, aber es besteht die Möglichkeit, daß die Arbeitgeber der Parole der führenden Scharmacher folgen und daß schon in den nächsten Tagen viele Tausende von Metallarbeitern in Deutschland brotlos sein werden, und daß weiterhin andere Berufe unter den Folgewirkungen in Mitleidenschaft gezogen sein werden. Es ist nun noch gar nicht allzu lange her, daß ähnlich drohende Gefahren von der deutschen Volkswirtschaft noch im entscheidenden Moment abgewendet wurden, als es sich nämlich um die geplante allgemeine Bauarbeiterausperrung und um den gleichfalls schon früher ausgebrochenen Konflikt in der Metallindustrie gehandelt hat. Der Kampf wurde damals vermieden, weil beide Streitkräfte noch rechtzeitig einlenkten und sich zu einem friedlichen Uebereinkommen entschlossen. Wie immer nun der Konflikt diesmal enden wird, das ist für die Tatsache bedeutungslos, daß die Gewerkschaften von heute einer gänzlich veränderten Situation gegenüber stehen, die zu ernstlichem Nachdenken zwingt.

Die Sachlage, die heute die Situation erkennen läßt, ist die auffälligste Verschärfung der Kämpfe, die die Arbeiterschaft auf allen Linien zu erwarten hat. Noch vor wenigen Jahren schrieb Hanni Zimmle ihr Buch über „Gewerkschaftliche Friedensdokumente“, dessen Gedankengang darin gipfelt, daß mit der Ära der Tarifverträge, die für die Gewerkschaften damals angebrochen war, eine Zeit beschaulicher Ruhe und friedlicher Auseinandersetzungen zwischen Arbeiterschaft und Unternehmertum angebrochen sei. Und in der Tat schien es so, als ob Tarifverträge aller ferneren Entwicklung mit der Stabilität, die sie in das Arbeitsverhältnis bringen, auch zugleich die Wege der harmonischen Gestaltung, wo alle harten Kämpfe vermieden

werden können, ebnen und anbahnen würden. Heute freilich offenbart sich immer deutlicher, daß auch das beste kollektive Uebereinkommen nichts weiter sein kann als eine verhältnismäßige kurze Pause, in der die Gegner hüben wie drüben ihre neuen Waffen zu weiteren Kämpfen zurecht schmieden. Alles das, was im Tarifvertrag den Gegenstand eines demokratischen Uebereinkommens im Arbeitsvertrag bildet, wird für die Unternehmer zum hartumstrittenen Objekt des Streites, wobei um jede Viertelstunde Arbeitszeitverkürzung ebenso wie um jeden Heller mehr verlangten Lohn gefeilscht und unter Umständen auch der hartnäckigste Kampf riskiert wird. Wo immer erfahrungsgemäß ein Tarifvertrag abläuft und erneuert werden soll, dort zeigt sich, daß es der Arbeiterschaft nicht bloß schwer wird, neue, durch die geänderten Zeitverhältnisse notwendig gewordene Begünstigungen durchzusetzen, sondern daß oft mit aller Kraft bereits zugestandene Errungenschaften gegen die Versuche der Verschlechterung durch die Unternehmer verteidigt werden müssen. Es ist das durch die Entwicklung notwendig gewordene Schicksal der kapitalistischen Volkswirtschaft, daß sie, bedrängt von allen Seiten, einen Kampf um ihre Aufrechterhaltung führen muß, der immer in erster Linie für die Arbeiterschaft dadurch fühlbar wird, daß man ihr den Anteil an dem Ertrag der eigenen Arbeitskraft streitig macht. Nichts ist daher natürlicher, als daß mit jedem Fortschreiten des kapitalistischen Konkurrenzkampfes für die Arbeiterschaft nicht nur die Gefahr wächst, in ihrer Lebenshaltung bedroht zu sein, sondern daß auch eine steigende Feindschaft gegen die Organisationen zu immer neuen Versuchen, deren Macht und Einfluß zu brechen, führen muß. Und es ist kein Zweifel, daß gerade seitens der Unternehmerrchaft dieser Kampf mit immer größerem Nachdruck und durch die Konzentriertheit ihrer Truppen geführt wird, die, aus dem Vorgehen der Arbeiter lernend, gleichfalls die Einheitlichkeit ihrer Aktionen über alles setzen. Hinter dem einzelnen Unternehmer steht heute fast immer die organisierte Gesamtheit, und so sehen wir, wie ein Konflikt, der irgend in einem Betrieb entsteht, fast immer zu einem solidarischen Vorgehen aller Branchengenossen führt und, was in letzter Zeit immer mehr der Fall wird, mit einer allgemeinen Ausperrungsandrohung in allen Betrieben verläuft.

Daß diese Tatsachen nicht nur für die Arbeiterschaft allein, sondern selbst für unser gesamtes öffentliches Leben an Bedeutung gewinnen, darüber besteht wohl kein Zweifel. Denn nicht bloß für die Arbeiterschaft entstehen hier ebenbürtige Gegner, mit denen die Organisationen im härtesten Strauße ihre Kraft zu messen haben werden, auch das wirtschaftliche Leben der Gesamtheit wird in tiefe Mitleidenschaft gezogen, sobald die Gefahr entsteht, daß durch einen so gewaltigen Arbeitskonflikt, wie sie gegenwärtig in Deutschland und England drohen, eine Stilllegung ganzer Betriebe und damit zunächst ein unkontrollierbarer wirtschaftlicher Schaden für die Gesamtheit erwächst. Der Verlust an Mehrwert für die Unternehmer ist natürlich zugleich die unmittelbare Folge, die aus solchen Niesenkämpfen droht.

Was nun angesichts solcher Sachlagen mehr als begreiflich erschien, ist die in gewerkschaftlichen Kreisen wiederholt aufgetauchte Frage, ob solchen Niesenkonflikten, die sich allenthalben vorbereiten, die ge-

Feuilleton.

Eisenbahnwagen-Selbstkuppler.

Von Hans Perwig.

„Der Tod zwischen den Puffern!“ ist in den Tageszeitungen eine ständig wiederkehrende Ueberschrift. Unter den Gefahren des Eisenbahnbetriebs gibt es keine, die so viele Opfer fordert wie diese. Und immer wieder beschäftigen sich Öffentlichkeit und Parlamente mit der Frage der Einführung besserer Kuppelungen, als sie seither im Gebrauch sind. Ganz besonders richten natürlich die Eisenbahnverwaltungen ihre Aufmerksamkeit auf diesen Gegenstand. Daß sie im allgemeinen nicht schneller zum Ziel gelangen, ist für den Laien verwunderlich, für den Fachmann nur zu begreiflich. Die folgenden Ausführungen sollen dazu dienen, auch dem Laien verständlich zu machen, wo die Schwierigkeiten der Aufgabe liegen.

Zunächst sei die seitherige Kuppelung, vielmehr Wagenverbindung und die Gefahr, die sie birgt, kurz betrachtet.

Jeder in Europa laufende Eisenbahnwagen ist mit einer sogenannten Zug- und Stoßvorrichtung ausgerüstet. Die Zugvorrichtung hat den Zweck, die Zugkraft der Lokomotive von einem Wagen auf den anderen zu übertragen, während die Stoßvorrichtung die Aufgabe hat, die einzelnen Wagen vor dem gegenseitigen Anprall zu schützen, ferner die Wagen im Zuge im gegenseitigen Abstand zu halten, und schließlich bei Fahrbewegungen, wo die Lokomotive am Schluß des Zuges drückt, wie beim Verschieben oder auf steilen Bergbahnen, die Druckkraft von Wagen zu Wagen zu übertragen.

Die Zugvorrichtung und die Stoßvorrichtung in ihrem Zusammenwirken nennt man die Kuppelung der Wagen.

Die Zugvorrichtung ist im wesentlichen eine Art Kette von Wagen zu Wagen, die zwischen den einzelnen Fahrzeugen auseinandergenommen werden kann. An der betreffenden Stelle wird ein längliches Kettenglied, der Bügel, des einen Wagens in den Zughaaken des anderen gehängt. Damit die beim Einhängen schlaffe Kette, wie es die Sicherheit namentlich der schnellfahrenden Züge erfordert, angespannt werden kann, ist einer ihrer Glieder als Schraube ausgebildet, weshalb die Kuppelung allgemein als Schraubenkuppelung bezeichnet wird.

Diese Vorrichtung ist an jeder Stirnseite eines Wagens in der Mitte angebracht, während die Stoßvorrichtung in der bekannten Form der abgefederten Puffer zu beiden Seiten der Zugvorrichtung, also nahe den Außenflächen des Wagens, liegt. Das Gefährliche bei der Anordnung besteht nun darin, daß die Zugvorrichtung bei zusammengeschuppten Wagen zwecks Lösen der Verbindung nur dadurch zu erreichen ist, daß der Rangierer unter den Puffern hindurchkriecht, bei nicht oder noch nicht ganz geschuppten Wagen aber zwischen den sich nähernden Puffern hindurchschlüpfen. Ein Fall, bei dem der Rangierer sehr leicht durch die Puffer erfasst werden kann, ist der, daß sich ein von einer Lokomotive gedrückter Zugteil einer stehenden Wagenabteilung nähert, um mit ihr verbunden zu werden. Der Rangierer steht dann auf dem Trittbrett des der stehenden Wagenabteilung zugekehrten Wagens, mit der einen Hand an dem eisernen Griff fest haltend, mit der anderen, wenn Dunkelheit herrscht, eine Signallaterne schwingend. Hat sich nun die fahrende Abteilung der stehenden auf vielleicht zehn Meter genähert, so verläßt der Rangierer sein Trittbrett. Er springt in die Tiefe zwischen die Geleise und läuft in seinen schweren Stiefeln über Schwellen, Geröll und womöglich Schnee der fahrenden Abteilung voraus, um die stehenden Wagen noch vor ihr zu erreichen. Während sich die Puffer einander schon nähern, schlüpft er, über die Schiene springend, zwischen ihnen gerade noch durch, um den Kuppelungsbügel des ersten Wagens der stehenden Abteilung zu ergreifen und ihn zum Einhängen in den Zughaaken des ankommenden Wagens bereitzuhalten. Der Grund für seine Eile ist der, daß das Einhängen im Augenblick des Anprallens geschehen muß, weil sonst die Wagen durch die Federkraft der infolge des Anprallens zusammengebrückten Puffer wieder auseinander geschleudert werden, so daß die Kuppelung nicht mehr eingehängt werden kann. Es handelt sich also für den Rangierer lediglich darum, den richtigen Augenblick nicht zu verpassen. Ohne weiteres leuchtet ein, wie gefährlich beispielsweise ein Stolpern beim Durchschlüpfen zwischen den Puffern oder auch ein zu spätes Durchschlüpfen werden kann! Und die Rangierer, die ihre Handgriffe hundertmal am Tage machen, werden leichtsinnig. Daher dürfte es auch in Wirklichkeit kaum einen Unfall beim Kuppeln geben, der nicht zum großen Teil selbst verschuldet ist. Dies ist natürlich kein Grund, die Suche nach einer besseren Wagenkuppelung weniger tatkräftig zu betreiben.

Bei Personenzügen spielt das An- und Abkuppeln keine so große Rolle wie bei Güterzügen, da die Personenzüge meist ihre Zusammenfassung behalten. Bei den Güterzügen ist jedoch ein fortwährendes Zusammen- und Auseinandernehmen erforderlich, weil die einzelnen Wagen vollständig unregelmäßige Läufe haben.

Die Statistik für das Gebiet des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen lehrt, daß von allen beim Betriebe beschäftigten Bediensteten ein Drittel auf die Rangierer entfällt. Beim Rangieren aber ist wiederum die gefährlichste Arbeit das An- und Abkuppeln der Wagen. Die Zahl der beim Rangierdienst jährlich getöteten Bediensteten beträgt etwa 250 *).

Die seitherige Kuppelung ist nun nicht nur gefährlich für die sie bedienenden Leute, sondern sie birgt auch noch Vertriebsgefahren, die in ihrer zu schwachen Abmessung beruhen. Es treten nämlich durch die in Güterzügen von der heutigen Länge und Schwere auftretenden zudenden Kräfte außerordentlich häufig Zugtrennungen ein, deren Folgen im allgemeinen nicht absehbar sind, da beispielsweise die auf steilen Steigungsstrecken abgerissenen Zugteile gänzlich außer der Gewalt des Bahnpersonals geraten. Man suchte solchen Vorkommnissen durch eine Verstärkung der alten Schraubenkuppelung zu begegnen, indem man sie statt für eine Zugkraft von 12 Tonnen für eine solche von 20 Tonnen konstruierte. Diese Angelegenheit wurde seitens des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen im Jahre 1896 in Angriff genommen. Hierbei konnte man sich der Erkenntnis nicht verschließen, daß natürlich durch die Verstärkung die Kuppelungen noch schwerer würden und ihre Bedienung noch schwieriger als seither. Als man gleichzeitig die Höhe der Kosten bedachte, die durch die Verstärkung der Kuppelungen an sämtlichen vorhandenen Wagen verursacht werden würden, legte man sich die Frage vor, ob es nicht rascher sein möchte, bei dieser Gelegenheit Einrichtungen einzuführen, die ein Kuppeln der Wagen ohne Dazwischentreten von Menschen ermöglichten.

Man nennt solche Einrichtungen „Selbsttätige Kuppelungen“. Wie der Name sagt, erfolgt durch sie das Kuppeln selbsttätig, und zwar infolge des Auseinanderprallens der beiden zu kuppelnden Fahrzeuge. Jedes von diesen trägt in der

*) Die meisten Zahlenangaben, soweit sie die Zeit bis 1900 betreffen, sind einem Ausschußbericht des „V. D. E. V.“ entnommen.

gewerkschaftlichen Verbände der Arbeiter werden auf die Dauer erfolgreichen Widerstand leisten können. So pessimistisch vielfach die Antwort darauf schon gegeben wurde, so wenig Grund hat, unseres Erachtens, dennoch die Arbeiterschaft, an der eigenen Kraft zu verzweifeln. Nicht bloß deshalb, weil jeder Zweifel schon einem Einbekenntnis der eigenen Schwäche gleich steht und die Kräfte erlahmen macht, sondern weil auch ganz reale Faktoren dafür sorgen, daß die Bäume der Unternehmerrmacht nicht in den Himmel wachsen. Vor ein paar Tagen erst hat ein gut kapitalistisch gesinntes Blatt, das „Berliner Tagblatt“, angesichts der drohenden Generalauspersung in der deutschen Metallindustrie, den Unternehmern ganz offen erklärt, daß die Taktik der Scharfmacherei, nicht wie die Unternehmer glauben, die gewerkschaftliche Macht der Arbeiter zu brechen vermag, sondern wie alle Erfahrung gelehrt habe, eher zu einer gegenteiligen Wirkung führe. „Die Arbeiter“, sagt das Blatt, „werden durch das Mittel der Aussperrung nur in ihre Organisationen hineingetrieben.“ Daß das auch in der Tat der Fall ist, haben wir nach jedem großen Lohnkampf gesehen, der an der Schwäche der Arbeiter scheiterte, und dessen Wirkung schließlich immer die war, daß unter der Arbeiterschaft, wenn auch sehr langsam, die Erkenntnis von der Notwendigkeit einer besseren und widerstandsfähigeren Organisation reifte. Eine Niederlage, die der Arbeiterschaft im Laufe dieser Entwicklung beigebracht wird, mag noch so schmerzhaft und verheerend für den Moment wirken, auf die Dauer steigert sie die Tätigkeit, die entwickelt werden muß, um eine Armee zu schaffen, die gegen den Gegner siegreich ins Feld geführt werden kann. Darin eben wurzelt die eigentliche Kraft der Arbeiterklasse, daß ihr Vordringen nur eine geschichtliche Notwendigkeit darstellt, die auf die Dauer nicht zu hemmen ist. Und so wirken Niederlagen wie Siege, wenn ihre Lehren von den Gehirnen der Massen erfaßt werden.

Die Notwendigkeit, aus der Verschärfung der neuen gewerkschaftlichen Kämpfe die richtige Nutzenwendung zu ziehen, spricht natürlich heute deutlicher als je. Die Arbeiterschaft, die heute überall, in den Parlamenten sowohl wie im gewöhnlichen Wirtschaftsleben, einer geschlossenen Phalanx von Feinden gegenübersteht, muß alle noch brach liegenden Kräfte sammeln, indem sie ihre Organisationen ausbaut und vergrößert und rechtzeitig mobil macht, ehe die Scharfmacherei sich an den Errungenschaften unserer bisherigen Arbeit vergreift. Die Rüstungspolitik der Feinde ist ein warnendes Zeichen und eine erste Mahnung für uns, die Gegenwehr zu helfen, die uns den Schutz unserer Interessen auch für die Zukunft verbürgt!

Die Bewegung der Bahnerhaltungsarbeiter.

Jeder, der mit den Verhältnissen der Bahnerhaltungsarbeiter vertraut ist, mußte fürchten, daß deren Verhältnisse früher oder später zu einem Verzweiflungsschritt hätten führen müssen. Umso höher muß es angefallen werden, daß sich jetzt zeigte, daß die Bahnerhaltungsarbeiter imstande sind, einen regelrechten, wohlorganisierten Kampf zu führen, einen Kampf mit

allen Leidenschaften der lange gelittenen Not und Unterdrückung, aber auch mit einer bewundernswürdigen Überlegenheit und Disziplin. Ein solcher Kampf muß zum Siege führen, und wenn moralische Erfolge in unserer Gesellschaft Wirkung hätten, die Bahnerhaltungsarbeiter könnten ihren Kampf mit vollem Erfolg einstellen. Die Verehrung der Forderungen, nicht minder aber das enigmatische, entschlossene Eintreten und die geradezu musterhafte Haltung hatte bei dem gesamten Eisenbahnpersonal, besonders aber bei den übrigen Lohnarbeitern, begeisterte Zustimmung erweckt. Aber auch die gesamte Öffentlichkeit, einschließlich der bürgerlichen Presse, hatte diesem Kampfe Sympathie und Bewunderung nicht versagen können. Dabei muß berücksichtigt werden, daß die Öffentlichkeit von den hauptsächlichsten Ursachen, die diese Bewegung zustande brachten, keine Ahnung hatte.

Nicht nur der schmachvoll niedere Grundlohn und die niedrigen Aufbesserungen hätten bei diesen ruhigen Leuten eine derartige Erbitterung hervorgerufen, auch die unausgesetzten Demütigungen, womit die Staatsbahnverwaltung diese Arbeiter niederzuhalten versuchte. Wenn diese nun der Öffentlichkeit von verschiedenen Benefizien erzählt, die ihren Arbeitern außer dem Lohne noch zufließen, so muß gesagt werden, daß gerade diese Benefizien — Altersversorgung, Fahrbegünstigung u. s. w. — dazu benützt werden, die Arbeiter in steter Aufregung zu erhalten. Daß die Staatsbahnverwaltung diesen Arbeitern schon seit vier bis fünf Jahren eine Arbeitsordnung — verspricht, eine Lohnautomatik in Aussicht stellt und Erholungsurlaube zusagt, ohne im Ernst auf deren Durchführung zu denken, kann gewiß nicht die Zufriedenheit fördern. Weiters hat aber die Bahnverwaltung bei den übrigen Arbeiterkategorien durch regelmäßige Lohnvorrichtungen den älteren Arbeitern einen höheren Lohn gesichert oder diesbezügliche Gärten anlässlich der Bewegung im Jahre 1908 gemildert, während man damals die Bahnerhaltungsarbeiter mit 10 S. abfertigte, im vorigen Jahre hat die Staatsbahndirektion Wien sogar selbst dem Arbeiterausschuß ein Elaborat mit Minimal- und Maximallöhnen vorgelegt und im Einvernehmen mit dem gewählten Ausschuss ein- bis dreijährige Vorrückungsfristen festgelegt, die Durchführung läßt aber bis heute auf sich warten. Nicht besser ging es mit den sonstigen oft vorgebrachten Wünschen der Arbeiter. Die im Direktionsausschuß gestellten Anträge wurden dem Zentralausschuß, und die im Zentralausschuß gestellten Anträge dem Direktionsausschuß zugewiesen, ohne daß auch die kleinste Sache erledigt worden wäre; im Gegenteil: auf alle Vorstellungen der Arbeiter folgte die Antwort: die Staatsbahndirektion könne bei dem beschränkten Kredit keine Gewähr für die normale Lohnsteigerung bieten.

Unter solchen Umständen haben nun eine große Anzahl von Bahnerhaltungsarbeitern für ihre Arbeitskraft anderwärts um Abnehmer mit besserer Bezahlung gesucht und gefunden, an deren Stelle die Staatsbahnverwaltung trotz der so viel gepriesenen Benefizien und sonstigen Aussichten keine heimischen Arbeiter mehr aufreiben konnte. Es wurden nun Ungarn, Kroaten und Arbeiter anderer Nationen angeworben, für die aber bei nicht größerer Produktionsmenge und dem beschränkten Kredit sofort höhere Löhne, und zwar solche von Kr. 3-20 bis 4 Kr. bezahlt werden konnten. Außerdem gab es für diese Arbeiter noch wirkliche Benefizien, wie Baracken, Beistellung von Brennmaterial und Köchen u. s. w. Wenn man diesem noch hinzufügt, daß in den letzten Jahren unter dem berückichtigten Sparsystem eine unglückliche Antreiberei, verbunden mit allerlei Schikanen und ein Strafsystem nach Belieben jedes Vorgesetzten eingeführt wurde, dann dürften die Ursachen, wenn schon nicht erschöpfend, so doch in Umrissen aufgezeigt sein.

Als nun die seit langem bestehende Unzufrieden-

heit in der Versammlung am 19. Juli d. J. mit elementarer Gewalt zum Ausdruck kam, da mochte der k. k. Staatsbahnverwaltung für einen Augenblick die Unhaltbarkeit dieses Regimes zum Bewußtsein gekommen sein, und es schien beinahe, als ob man sich auch der bisherigen Politik schämen würde. Aber es war auch nur ein Augenblick, denn das erste Angebot mit einer Zulage von 10 bis 20 S. ausschließlich für Löhne unter 3 Kr. zeigte schon das Gegenteil; weder Schande noch Vernunft oder auch nur Mitleid haben die Herren in der Sache leiten lassen. Bei diesen elenden Löhnen 10 S. zu bieten und noch dazu eine große Anzahl von jeder Lohnerhöhung auszuschließen, zeigt, daß man hier vergebens für Not und Elend Verständnis suchen würde. Von der weiteren Forderung nach einer Lohnautomatik wollten die Herren, trotzdem dieselbe, wie oben berichtet, seit einem Jahre fix und fertig in der Direktion liegt, überhaupt nichts wissen. Ganz unverständlich ist aber, warum diese Lohnerhöhung nur in Wien—Neulengbach, beziehungsweise Wien—Tulln, gelten soll und nicht auch darüber hinaus, wo die Löhne noch immer Kr. 2-20 bis Kr. 2-50 betragen. So hat die k. k. Staatsbahnverwaltung, statt die gerechten und gewiß durchführbaren Forderungen zu bewilligen, neuen Anlaß zur Aufregung in die schon so stark erbitterten Gemüter dieser notleidenden Arbeiterkategorie getragen.

Als nun die Vertrauensmänner, wie es ihre Pflicht war, die Direktion auf das Unzureichende dieses Zugeständnisses aufmerksam machten und erklärten, daß damit eine Beruhigung kaum zu erwarten sei, da erinnerte man die Arbeiter auch noch ganz überflüssigerweise, daß man dank des Einflusses auf Bajonette und Polizeisäbel, für alles gerüstet sei.

Die Methode, Arbeiterforderungen auf diese Weise zu erledigen, mag zwar sehr bequem und billig sein, ist aber durchaus nicht geeignet, den Hunger zu stillen. Da der Hunger aber eine Autorität ist, die trotz Bajonette und Säbel nicht auf ihre Rechte verzichtet, so dürfte mit diesem Mittel für diesmal nicht auskommen sein. Die Arbeiter sind weder mit Drohungen noch durch vorgeheucheltetes Mitleid zu bewegen, auf ihre berechtigten Forderungen zu verzichten. Diese unnütze Provokation hat vielmehr bewirkt, daß die Arbeiter in eine solche Erbitterung gerieten, daß sie nur mit Aufbietung alles Einflusses der Vertrauensmänner und der Organisation von einem voreiligen Schritt zurückgehalten werden konnten.

Die Bahnerhaltungsarbeiter wollten diese Behandlung ganz ernstlich mit dem Streik beantworten. Nur durch die gute Organisation und der bewundernswürdigen Disziplin derselben ist der Öffentlichkeit das Schauspiel eines Eisenbahnerstreiks wegen einigen hellen Lohnzulage bis nun erspart geblieben. Damit ist aber für die Bahnverwaltung die Sache nicht besser geworden.

Das Eis ist gebrochen und — was am erfreulichsten ist — gebrochen von jener Arbeiterkategorie, die die Staatsbahnverwaltung bisher am schonungslosesten ausbeuteten verstand und die über den Verdacht der Vorgehrlichkeit weit erhaben ist. Es wird einfach nicht mehr zu leugnen sein, daß der liebe Staat als Arbeitgeber der größte Ausbeuter ist, gegen den sich die Ausbeuteten nur um so mehr vorsetzen müssen, als ihm mehr wie jedem anderen Ausbeuter Gewehre und Säbel zur Verfügung stehen.

Die Lohnarbeiter der k. k. Staatsbahnen werden den Kampf für ihre berechtigten Forderungen nach dem Beispiel der Wiener Bahnerhaltungsarbeiter fortsetzen, deren Kampfbereitschaft bei allen Lohnarbeitern begeisterte Zustimmung gefunden hat. Die Staatsbahnverwaltung ist dadurch in eine nicht geringe Verlegenheit versetzt, was deren ungeheure Verunsicherung auf die ihr zur

Mitte seiner beiden Stirnseiten eine schwere Kuppelklaus. Die Kuppelklausen beider Fahrzeuge aber schnappen ineinander, wie eine zugeworfene Tür in ihr Schloß schnappt. Die Lösung der Kuppelklausen voneinander erfolgt durch Handhabung eines an der Außenseite der Wagen angebrachten Griffes oder Hebels seitens des Rangierers. Diese Handhabung entspricht dem Öffnen des zugeschlossenen Türschlosses mit einem Drücker. Da übrigens die Kuppelklausen so eingerichtet werden sollen, daß sie sowohl den Zug als auch den gegenseitigen Stoß der Wagen aufnehmen, so entfallen die seitlichen seitlichen Puffer vollständig, so daß sich die Wagen nur in den Mitten ihrer Stirnseiten berühren. Nebenbei bemerkt, wird diesem Umstand seitens mancher Eisenbahntechniker der Nachteil zugeschrieben, daß die Verbindung der Wagen keine so gute sei wie bei den seitherigen Kuppelungen, wodurch bei den schnellfahrenden Zügen ein weniger ruhiger und daher weniger sicherer Lauf bedingt sei, weil sich die Wagen gegenseitig weniger Halt und Unterstützung bieten. Aus diesem Grunde bestreben sich einige Konstrukteure, zwar eine selbsttätige Mittelkuppelung anzuordnen, im übrigen aber die bewährten Seitenpuffer beizubehalten, die ja von dem Augenblick an, wo der Rangierer infolge des selbsttätigen Wirkens der Zugvorrichtung nicht mehr zwischen den Puffern durchzutreten braucht, ihre Gefährlichkeit verlieren. Weiter unten wird von solchen Einrichtungen noch die Rede sein.

Ebenfalls mit Bezug auf den sicheren Gang der Wagen wirkt bei der selbsttätigen Kuppelung der Umstand ungünstig, daß sie nicht nach dem Einhängen noch angespannt werden kann, wie dies bei der Schraubenkuppelung der Fall ist. Diese Rücksichten treten namentlich bei Personen- und Schnellzügen in den Vordergrund.

In England besteht eine besondere Kommission, welche die Aufgabe hat, die Ursache der in den Eisenbahnbetrieben vorkommenden Unfälle und die Möglichkeit ihrer Vermeidung zu untersuchen. In dem Bericht dieser Kommission aus dem Jahre 1899 an das Parlament war die Angabe enthalten, daß von allen Tötungen im Betriebe 3 Prozent auf Schaffner und Bremser, 2 Prozent auf Oberbauarbeiter und 5 Prozent auf Rangierer entfallen. Während die Zahl der Unfälle abnimmt, nehmen die Rangierunfälle zu. Die Kommission kommt zu dem Schluß, daß nur die Einführung des Selbstkupplers eine Besserung bringen kann. Sie hält auch die nach österreichischem Muster in England und bei verschiedenen deutschen Eisen-

bahnverwaltungen eingeführte Kuppelstange, die das Zwischentreten zwischen Wagen unnötig machen sollte, für keine geeignete Lösung, weil in der Handhabung dieser Stangen wieder neue Gefahren liegen.

Die Einführung des Selbstkupplers wurde in England schon im Jahre 1874 in Anregung gebracht und durch Ausstellungen zu fördern gesucht. Gesehlich konnte leider keine Mehrheit gefunden werden. Man sieht also, wie bei uns, im Stadium der Versuche. Dabei muß man bedenken, daß die Grenzschwierigkeiten bei dem in sich abgeschlossenen Eisenbahnnetz Englands wegfallen, und trotzdem konnte noch kein Ergebnis erzielt werden.

Anders hat man die Sache jenseits des Ozeans angefaßt. In den Vereinigten Staaten wurde im Jahre 1893 ein Gesetz erlassen, wonach bis zum Jahre 1898 alle Wagen mit Selbstkuppler versehen sein mußten. Bis zum Jahre 1900 waren in der Tat 91 Prozent ausgerüstet. Dies Verfahren bedingte allerdings die etwas übertriebene Wahl eines Kupplersystems, des Janney-Coplers, dessen Vorzüge heute nicht mehr unbestritten sind.

Seit 1874 waren allerdings schon Versuche mit verschiedenen Systemen veranstaltet worden, die schließlich zur Wahl des genannten Janney-Coplers führten.

1889 erging die berühmte Volkschaft des Präsidenten an den Kongreß: „Ich halte es für angemessen, daß der Kongreß von den Eisenbahnen eine Übereinstimmung in der Bauart derjenigen Eisenbahnwagen fordert, die im allgemeinen Verkehr stehen, und daß er die vollkommene Sicherheit aller Verkehrsmittel vorschreibt. Zur Ausführung der nötigen Einrichtungen muß die erforderliche Zeit gegeben werden. Eine ernsthafte Inangriffnahme aber soll sofort eintreten. Es ist ein Vorwurf für unsere Zivilisation, daß eine Klasse von Arbeitern unseres Landes, die einen notwendigen und nützlichen Beruf ausübt, einer Leibes- und Lebensgefahr ausgesetzt ist, die ebenso groß ist wie diejenige, die dem Soldaten im Kriege droht!“ Daß diese Volkschaft des Präsidenten ihren guten Grund hat und daß ein energischer Schritt auf dem Gebiete der Eisenbahnwagenkuppelung in den Vereinigten Staaten von Amerika nötiger war als in irgend einem anderen großen Eisenbahnland, hat man kürzlich wieder deutlich erfahren, als der erste Sekretär des Bundesverkehrsamtes, Edward A. Mosley, im Alter von 65 Jahren starb, ein Mann, der in selbstloser Weise die Förderung der Wohlfahrt der

Eisenbahnangestellten zu seiner Lebensaufgabe gemacht hatte und den man als den Vater des Selbstkupplerwesens in Amerika bezeichnet. Man konnte nämlich in einer großen amerikanischen Zeitung in einem Nachruf unter dem Titel „Ein Gläubiger der Menschheit“ etwa folgendes lesen: „In Ermangelung irgendwelcher gesetzlichen Regelung oder allgemeiner Vereinbarung gab es früher so viele Arten von Wagen und Kuppelungen, daß der Kuppler, wenn er zwischen die Wagen trat, um sie zusammenzufügen, nie wußte, in welcher Art von Menschenfalle er getötet werden würde!“ Es ist ohne weiteres klar, daß solche Gründe in Europa und speziell in Deutschland ausscheiden müssen, wo durch internationale Vereinbarungen die Form der Zug- und Stokvorrichtungen und der Raum zwischen den Wagen, in den der Kuppler treten muß, auf das Millimeter genau bestimmt sind.

Im Verfolg der Volkschaft des Präsidenten wurde das erwähnte Gesetz erlassen. In 7½ Jahren wurden 1.000.000 Wagen mit dem Janney-Copler ausgerüstet. Leider liegt keine genaue Statistik des Erfolges vor. Nach einer Angabe betrug die Zahl der Getöteten im Jahre 1893 1/349 aller Angestellten, im Jahre 1897 1/647 und im Jahre 1898 1/519; ferner betrug die Zahl der Verletzten im Jahre 1893 1/13, im Jahre 1897 1/22 und im Jahre 1898 1/21 aller Angestellten. Die kleine Steigerung von 1897 bis 1898 rührt von einer Steigerung des Verkehrs bei gleichzeitigem Personalmangel her. Im ganzen ist bezüglich der Verletzten vom Jahre 1893 bis zum Jahre 1898 eine Abnahme um 70 Prozent festzustellen.

In ähnlicher Weise wie in den Vereinigten Staaten wurde in Argentinien vorgegangen. Das betreffende Gesetz wurde im Jahre 1910 erlassen, ebenfalls mit Festsetzung einer Frist. Dabei hat man sich im Gegensatz zu Europa nicht erst mit der Wahl einer bestimmten technischen Ausführung beschäftigt, sondern angenommen, daß diese unter dem Zwange des Gesetzes schon werde gefunden werden. Doch wie steht die Sache nun in Europa?

Wenn auch speziell in Deutschland für die Sicherheit der Bahnbediensteten bedeutend mehr getan wird als in Amerika, so muß man doch bedenken, daß 33 Prozent aller Todesfälle unter den Bediensteten auf die im Rangierdienst beschäftigten Personen entfielen. Der „Rein deutscher Eisenbahnverwaltungen“ ist sich angesichts dieser Tatsachen wohl bewußt, daß entscheidende Schritte zur Einführung der selbsttätigen Kuppelungen getan werden müssen. Es wurden von

Verfügung stehenden Gewaltmittel erst am besten beweist. Der Hunger als treuester Bundesgenosse der Staatsarbeiter hat seine Macht angekündigt und die weißen Lenker der Staatsbetriebe mögen sehen, mit ihm fertig zu werden.

Die Forderungen der Staatsbahner aller Kategorien.

Die Teuerung aller notwendigen Gebrauchsartikel hat es bereits so weit gebracht, daß es heute wohl keinen Eisenbahner in Oesterreich mehr gibt, der nicht der Meinung wäre, daß seine Lage verbesserungsbüchtig ist. In nahezu

tausend Anträgen

der Personalkommissionen und Arbeiterausschüsse sind alle Forderungen des Personals, die teils Beschlüsse der Gesamtorganisation, teils Beschlüsse einzelner Kategorien und auch bloß Wünsche einzelner Bediensteter sind, niedergelegt. Es kann ruhig behauptet werden, daß in diesen Forderungen gewiß alle Wünsche des Personals enthalten sind, für welche menschlicher Voraussicht nach, mit Ausnahme einiger wenigen, die Möglichkeit besteht, daß sie in absehbarer Zeit durchgesetzt werden können. Bei den elenden Verhältnissen, die unter dem Personal herrschen, darf es nicht erstaunlich erscheinen und auch dann nicht, wenn man weiß, daß so viele Anträge eingebracht worden sind. Mühte doch die Staatsbahnverwaltung seit dem Bestand der Organisation und insbesondere aber in den Kampfsjahren 1905, 1907 und 1908 gezwungen werden, zirka 20 Millionen für Verbesserungen an die Bediensteten zu gewähren. Und alle diese Verbesserungen, so groß sie auch in ziffermäßigem Ausdruck erscheinen mögen, waren nur ein Tropfen in Anbetracht des großen Glens, welches unter dem größten Teil des Personals herrschte und noch immer herrscht. Dazu kommt noch die seit dem Jahre 1905 furchtbar steigende und noch immer

zunehmende Teuerung

aller Lebensmittel, Wohnungen und sonstigen Bedarfsartikel, die, nebst der Aufklärungsarbeit der Organisation, jeden einzelnen Eisenbahner gewissermaßen zwingt, sich mit der Frage zu beschäftigen, wie er seine Lage verbessern könne. Der Eisenbahner ist heute nicht mehr das geduldige Rämmlein von Anno dazumal, im Gegenteil, jeder einzelne trachtet heute schon auf seine Art und Weise irgend etwas zur Verbesserung seiner Lage zu unternehmen.

Die Regierung

unternimmt nichts, um der arbeitenden Bevölkerung, zu der ja selbstverständlich auch die Eisenbahner gehören, billigere Lebensmittel zu verschaffen. Im Gegenteil, sie hat erst vor kurzer Zeit im neuen Parlament gegen die sozialdemokratischen Anträge zur Bekämpfung der Teuerung Stellung genommen. Die bürgerlichen Abgeordneten in ihrer Majorität haben die Anträge abgelehnt.

Da ist es nur begreiflich, wenn

der Ruf nach mehr Einkommen,

nach Verbesserung der Lage in tausendfachen Variationen zum Ausdruck kommt, und schließlich jenes Meer von Forderungen und Wünschen erzeugt. Ein Beweis von der großen Not, die unter den Eisenbahnern herrscht, aber so wie dies jetzt geschieht, nicht geeignet erscheint, planmäßig und sicher dem erstrebten Ziel zuzusteuern. Die zahlreichen bisher gestellten Forderungen verlocken so manche Bedienstetengruppe und viele einzelne Bedienstete, oft die unbedeutendsten Forderungen herauszugreifen und zu erklären, gerade diese Forderung sei die wichtigste und gerade diese müsse unter allen Umständen durchgesetzt werden. Dieses meist in dem besten Glauben vollbrachte Herausgreifen von Forderungen ist aber nicht immer gut, denn die eine Tatsache ist aus der Bewegung unter dem Personal zu verzeichnen, daß ein gewaltig großer Teil der Bediensteten und Arbeiter keine Ahnung

davon hat, wie Forderungen erhoben und in einem gegebenen Moment in den Vordergrund geschoben werden müssen, um einen Erfolg zu zeitigen.

Wie oft kommt es auch vor, daß Bedienstete Anträge stellen, die schon lange vertreten worden sind. In einer solchen Situation ist es natürlich nicht zweckdienlich, neue Anträge mit altem Inhalt zu stellen, denn wenn Anträge oft schnell gestellt worden und nicht erledigt worden sind, handelt es sich nicht mehr darum, diese Anträge neuerlich zu stellen, sondern darum, die gestellten Anträge durchzusetzen.

Wie oft kommt es vor, daß Kollegen immeralte Forderungen in neuerlichen Anträgen erheben und sich dann auf den Zustandsstandpunkt stellen, daß gerade diese Forderungen eingebracht werden müssen, widrigenfalls sie aus der Organisation treten u. s. w. Und doch tun sie damit weiter nichts, als im besten Falle das, was schon früher von anderen getan worden ist.

Alle diese Erscheinungen sind nun gewiß nicht geeignet, den Unternehmer, in unserem Falle die Bahnverwaltung (Eisenbahnministerium), von der Einigkeit des Personals zu überzeugen, was doch die erste Voraussetzung sein muß, soll der Unternehmer zur Nachgiebigkeit gezwungen werden können. In allen Kämpfen, die die Arbeiterkategorie führt, muß sie vor allem anderen für das Ziel, um das sie kämpft, ein klar umschriebenes Programm haben. Das gilt auch für die Eisenbahner aller Kategorien.

Selbstverständlich ist nun, daß nicht alle Forderungen auf einmal durchgesetzt werden können, und muß deshalb getrachtet werden, dieselben etappenweise durchzusetzen, wobei immer die wichtigsten und brennendsten Forderungen in den Vordergrund gehoben werden müssen.

Wie ist nun

die gegenwärtige Situation

bei den k. k. Staatsbahnen?

Vor allem haben wir von den im Jahre 1908 zugestandenen Verbesserungen mehrere, die trotz wiederholter Urgenz bisher nicht durchgeführt wurden und die hauptsächlich die Arbeiter betreffen. Und gerade die Arbeiter haben von den ganzen Verbesserungen, die im Jahre 1908 gewährt wurden, den geringsten Teil bekommen. Es müssen daher vor allem

die wichtigsten Forderungen der Arbeiter

durchzusetzen getrachtet werden. Diese Forderungen sind:

1. Durchführung einer neuerlichen Lohnregulierung entsprechend den von den Arbeiterausschüssen eingebrachten Anträgen.

2. Schaffung einer Lohnautomatik im Sinne der schon oft eingebrachten Anträge.

3. Einführung von Erholungsurlauben für die Arbeiter.

4. Einführung einer entsprechenden Arbeitsordnung für alle Arbeiterkategorien, wie dieselbe wiederholt von den Arbeiterausschüssen beantragt wurde und in welcher alle Fragen, wie Regelung, beziehungsweise Verkürzung der Arbeitszeit, Entlohnung der Überstunden, der Sonn- und Feiertagsarbeit u. s. w. entsprechend den eingebrachten Anträgen geregelt sind.

5. Entschiedenere Regelung der Stabilisierung, und zwar: Ausdehnung der Stabilisierung, Erhöhung des Prozentsatzes, Aufhebung jeden Verlustes bei der Stabilisierung, Nichtrechnung der Uniform u. s. w. u. s. w.

Das sind also dormalen die wichtigsten Forderungen für die Arbeiter. An diesen muß festgehalten werden und dürfen daher die Arbeiter nicht fortwährend neue Forderungen zu diesen wichtigsten Punkten hinzu verlangen, weil eben dadurch der Wert und die Dringlichkeit der Erfüllung dieser Forderungen in den Augen der Staatsbahnverwaltung verliert.

Nun kommen

die wichtigsten Forderungen für das definitive Personal, und zwar für die Diener und Unterbeamten, das sind:

1. Einführung zweijähriger Vorrückungsfristen für sämtliche Diener bis zur Endgehaltsstufe.

2. Gewährung entsprechend gekürzter Vorrückungsfristen für die älteren Diener, die trotz ihrer längeren Dienstzeit gegenüber jüngeren Dienern im Gehalt zurück sind und insbesondere für die Werkstättenbediensteten, die bei der Stabilisierung in ihrem Verdienst geschädigt wurden.

Wenn die Ausführungen auf 10 bis 15 Jahren verteilt würden, so wäre durch dieselben bei der Ergänzung und Unterhaltung der Güterwagen durch die beteiligten Verwaltungen ein jährlicher Mehraufwand von 5 bis 7 Prozent erforderlich. Hieraus geht klar hervor, daß nicht, wie so oft von gegnerischer Seite angegeben wird, die Kostenfrage es ist, die die Einführung des Selbstkuppplers verzögert.

Auch die technischen Schwierigkeiten zu überwinden wird bei den fortgesetzten Versuchen dem Verein gelingen.

Das größte Hindernis scheint in der Frage der Einigkeit mit den nicht zum Verein gehörigen Eisenbahnen zu liegen, und zwar scheint es weniger auf der deutschen Seite als auf der außerdeutschen zu liegen. Hat doch die Internationale Versammlung der Eisenbahnen im Jahre 1907 in Bern erklärt, es seien noch nicht genügende Versuche angestellt worden. Die amerikanische Jannet-Kuppelung sei so mangelhaft, daß nicht daran gedacht werden könne, sie in ihrer jetzigen Form einzuführen. Es erschien der Versammlung noch nicht angezeigt, sich auf Abmachungen einzulassen. Sie stand auf dem Standpunkt, daß erst wenn eine Verwaltung so günstige Ergebnisse aufzuweisen hätte, daß sie da mit einem Antrage zur allgemeinen Einführung auftreten könne, der Zeitpunkt zu einer Verständigung gekommen sei.

Das Suchen nach einer geeigneten technischen Ausführung der Kuppelung ist, wie man wohl sagen kann, bei allen Eisenbahnverwaltungen der Welt im Gange. In manchen Ländern hofft man durch Ausstellungen und Preisausreibungen etwas zu erreichen. So hat in England eine Ausstellung stattgefunden, ebenso in Mailand im Jahre 1909. Auf der letzten erhielten Pavia und Casalis den großen Preis von 10.000 Lire, mit welchem auch die vom Königspaar gestiftete goldene Medaille verbunden war. Aber auch diese Kuppelung, auf die man anfangs große Hoffnungen setzte, scheint bei näherer Prüfung den zu stellenden Anforderungen nicht recht Stand zu halten. Sie behält die seitherige Seitenpuffer bei und hat ein Gewicht von 220 Kilogramm. Die Einrichtung kostet für einen Wagen 300 Lire. Sie soll eine Zugkraft von 25.000 Kilogramm übertragen. Nach Angabe des Eisenbahnbaurates Guiller, der die Kuppelung einer eingehenden Betrachtung unterzog, soll, wie die Zeitung des „Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen“ mitteilt, die große Länge der

3. Verbesserung der Nebenbezüge, und zwar:

a) Gewährung der Nachdienstzulage an das gesamte Nachdienst verheerende Personal (inklusive der Arbeiter), das eine solche noch nicht bezieht.

b) Verbesserung der Fahrgebührensätze für das Zugbegleitungspersonal und der Prämienverdienste für das Lokomotivpersonal im Sinne der diesbezüglich bereits eingebrachten Anträge.

c) Einführung entsprechender Dienstzulagen für das gesamte Versuchspersonal und für die Bahnrichter.

4. Regelung der Quartiergelder- und Wohnungsfrage und zwar: Sicherung entsprechender Kapitalien zum Bau einer genügenden Anzahl Personelhäuser mit billigen und hygienischen Wohnungen für das Personal in allen Stationen, wo Personelhäuser gebaut werden können. Bis zur Vollendung dieser Aktion Gewährung einer 25prozentigen Quartiergeldzulage an sämtliche Bedienstete und für diejenigen Bediensteten, die in Personelhäusern nicht untergebracht werden können, von diesem Zeitpunkt als definitive Quartiergeldverbesserung zu gewähren.

5. Erhöhung der Postennormierung in der Weise, daß: a) allen Bediensteten, die nach dem derzeit gültigen Gehaltsschema die Anwartschaft auf die Unterbeamtenernennung haben, bei Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr. die automatische Ernennung zum Unterbeamten gewährleistet wird; b) daß allen Arbeitern und Hilfsbediensteten nach der in der Prüfungsvorschrift festgesetzten Minimaldauer der Ausbildungszeit die Ernennung zu Hilfsbediensteten, beziehungsweise die definitive Ernennung automatisch gewährleistet wird.

6. Ermöglichung der automatischen Erlangung des Unterbeamtenranges bei Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr. für folgende Kategorien: Drucker, Kanzleigehilfen, Oberwerkmänner, Signalschlosser, Stationsaufseher, Oberverschieber, Portiere, Wagenschreiber und Werkmänner.

7. Aufhebung der Gehaltsstufe von 1300 Kr. und Einführung der zweijährigen Vorrückungsfristen bis zur Endgehaltsstufe für sämtliche Unterbeamten.

8. Die laut Dienstpragmatik jedem Bediensteten zugesprochenen Erholungsurlaube sollen jedem Bediensteten ohne Rücksicht auf etwaige erwachsende Substitutionskosten gewährt werden. Krankheit, Waffenübung und sonstige Urlaube dürfen den Anspruch auf den Erholungsurlaub nicht schmälern und dürfen solche Absenzen als Erholungsurlaube nicht gerechnet werden.

9. Endliche Regelung der Dienstreisen für alle Bediensteten im Sinne der diesbezüglich vorliegenden Anträge.

Das sind die Forderungen für das definitive Personal, die als die wichtigsten und brennendsten Wünsche bezeichnet werden müssen. Auch an diesen Forderungen ist also festzuhalten und darf der Wert dieser Forderungen ebenfalls nicht nur durch Hinzufügen neuer oder anderer Forderungen verwässert werden.

Alle diese Wünsche sind nicht neu, sie wurden von unserer Organisation, beziehungsweise von den dazu berufenen Faktoren,

der sozialdemokratischen Fraktion,

im Parlament, speziell durch den Abgeordneten Genossen Tomšik, als den Vertreter der Interessen der Eisenbahner im Parlament, den Exekutivkomitees, welche die Verhandlungen in den Kampfsjahren 1905, 1907 und 1908 mit der Bahnverwaltung führten, den Personalkommissionen und Arbeiterausschüssen wiederholt und stets energisch und nachdrücklich vertreten.

Es soll nur an die eine diesbezügliche Aktion im Jahre 1910 erinnert werden, da Abgeordneter Genosse Tomšik bei den Verhandlungen über das Budget des Eisenbahnministeriums in ausführlicher Weise alle diese Forderungen besprach und in einer nicht zu widerlegenden Weise mit ziffermäßigem Material begründete und detaillierte, diesbezügliche Anträge stellte, die darin gipfelten, daß zur Erfüllung dieser Forderungen die Summe von zirka neun Millionen in das Budget des Eisenbahnministeriums eingestellt wird. Dieser Antrag wurde von den Abgeordneten der bürgerlichen Parteien, den Deutsch- und Tschechnationalen, den Christlich-sozialen u. s. w. abgelehnt, trotzdem Abgeordneter Genosse Tomšik in seinen Ausführungen auch den Weg zeigte, wie durch entsprechende Reformen und Ersparnisse in der Staatsbahnverwaltung diese Mehrkosten leicht hereingebracht werden könnten. (Siehe die Eisenbahner-Nummer 16 vom Jahre 1910.)

den einzelnen Verwaltungen Versuche mit den verschiedensten Kuppelungsarten angeordnet, die sich auf 240 Wagen erstreckten, und zwar nicht nur auf Güterwagen, sondern auch auf Personen- und Schnellzugswagen. Die Versuche dauerten von 1905 bis 1908, zum Teil sind sie heute noch im Gange. Der Zweck der Versuche war der, einerseits eine brauchbare, und zwar für europäische Verhältnisse brauchbare selbsttätige Kuppelung zu finden, zweitens aber auch gleichzeitig eine Uebergangsform, welche geübt sollte, Wagen mit der alten Schraubenkupplung und solche mit der neuen Selbstkuppelung durcheinander zu verwenden. Zu dem ersten Punkt sei gesagt, daß die amerikanische Jannet-Kuppelung von den meisten beteiligten Verwaltungen noch nicht als Ideal angesehen wird, und daß es für die europäischen Eisenbahnen gilt, etwas Besseres zu finden. Werden doch die erwähnten statistischen Misserfolge des Zeitraumes 1897 bis 1898 auf die schwierige Instandhaltung der Jannet-Kuppelung mit zurückgeführt. Zu dem zweiten Punkt ist zu bemerken, daß notwendigerweise eine Misch- und Uebergangsform gefunden werden muß, weil nicht alle Wagen über Nacht mit dem Selbstkupppler ausgerüstet werden können, vielmehr voraussichtlich diese Ausrüstung eine größere Reihe von Jahren beanspruchen wird. Ueber das Ergebnis der Versuche muß berichtet werden, daß weder die geeignete endgültige Form des Selbstkuppplers noch die Uebergangsform bis jetzt gefunden ist. Vielmehr stellen sich gerade erst durch Vornahme der Versuche die Schwierigkeiten heraus, die es zu überwinden gilt. Diese sind einmal technischer Natur und betreffen Zuverlässigkeit und Verschleiß. Ferner sind sie verkehrlicher Natur, da sie das Gewicht der Wagen vermehren und daher das Verhältnis von Nutzlast zu toter Last ungünstig beeinflussen. Drittens sind sie wirtschaftlicher Art mit Rücksicht auf die entstehenden Kosten. Und endlich liegen die Schwierigkeiten darin, daß nicht alle europäischen Bahnen dem „Verein deutscher Eisenbahnverwaltungen“ angehören, so daß es einerseits nicht leicht ist, eine Einigung über die Form der Kuppelung zu erzielen, andererseits bei verschiedenartiger Ausführung Uebergangsschwierigkeiten an den Grenzstationen entstehen werden.

Was die Kosten der Uänderung betrifft, so werden diese für die Güterwagen des „Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen“ auf 150 bis 200 Millionen Mark geschätzt.

Kuppelung zu Bedenken Anlaß geben. Der lange Bügel bietet nämlich keine Gewähr dafür, daß er genügend Widerstandskraft gegen die im praktischen Eisenbahnbetrieb auftretenden Stöße hat. Auch soll das sichere Gleiten des Bügels auf dem Gegenstück beim Zusammenkuppeln in Weichen und Krümmungen in Frage stehen. Damit aber wäre das System natürlich gerichtet.

Die letzten Nachrichten, die man über Erfolge von Versuchen mit selbsttätigen Kuppelungen hört, kommen aus Frankreich. Sie beziehen sich auf eine selbsttätige Mittelkuppelung von Voiraux, die seinerzeit dem internationalen Kongress in Washington bekanntgegeben und in Bern vorgeführt wurde. Das französische Parlament hat 1.500.000 Francs zu einem Versuch in großem Stile bewilligt. In einem bestimmten Bezirk der französischen Staatseisenbahnen sollen alle dort verkehrenden Fahrzeuge mit der Kuppelung ausgerüstet werden. Sie soll in abnehmender Form beschafft werden, die in jeden normalen Zughaften eingehängt werden kann und durch eine rückwärtige Verlängerung in der richtigen Lage gehalten wird. Ein Vorversuch hat schon 1908 bis 1909 stattgefunden. Alle eintretenden Fahrzeuge erhalten die Kuppelung angehängt, wenn sie nicht schon damit ausgerüstet sind. An Zeit wird etwa eine halbe Minute für jeden Wagen zu seiner Ausrüstung gebraucht. Der Vorteil der Kuppelung anderen Systemen gegenüber besteht darin, daß die Uebergangszeit vermindert wird. Die Privatbahnen sollen nach amerikanischem Vorbild durch Geleise zur Einführung der Voirauxkuppelung gezwungen werden.

Wenn man also auch in Frankreich schon eine geeignete Form der Kuppelung gefunden zu haben glaubt, so bleibt es immerhin recht zweifelhaft, ob sie von dem internationalen Kongress als „einwandfrei“ bezeichnet wird. Und selbst wenn dies der Fall sein sollte, so werden sich die übrigen Verwaltungen erst während einer Reihe von Jahren von der tatsächlichen Güte derselben überzeugen wollen.

Es kann also auch im besten Falle bis zur endgültigen Einführung der Selbstkupppler noch manches Jahr vergehen. Aber man sollte deshalb in der Öffentlichkeit nicht ungehalten sein; wird doch durch solch vorsichtiges Vorgehen ein Mißerfolg unwahrscheinlicher.

Auch das Eisenbahnministerium

hat, trotzdem die maßgebenden Organe bei jeder Gelegenheit gegenüber den Personalkommissionen und Deputationen erklärten, daß diese Forderungen des Personals berechtigt sind, nichts unternommen, um eine Erfüllung derselben zu ermöglichen. Im Gegenteil ist der Einfluß der Organe des Eisenbahnministeriums überall wahrzunehmen, wenn irgend eine Verschlechterung bestandener Verhältnisse zu verzeichnen ist.

Dieses Verhalten des Eisenbahnministeriums ist umso merkwürdiger, als ja von den Verhandlungen vom Jahre 1908 zu entnehmen ist, daß es im Laufe von vier Jahren bereit sei, die in den Personalkommissionen und Arbeiterausschüssen eingebrachten Anträge einer angemessenen Erfüllung zuzuführen.

Die ganze Situation zeigt also so recht deutlich, daß es der ganzen Kraft und

eines einigen Vorgehens des Gesamtpersonals der k. k. Staatsbahnen

bedarf, sollen diese wichtigen und brennenden Forderungen baldmöglichst durchgeführt werden können. Darin muß auch jede Eigenbrödlerei und überhaupt alles vermieden werden, was auch nur den Anschein der Uneinigkeit des Personals erwecken könnte. Die Organisation wird durch die hierzu berufenen Genossen gewiß alles unternehmen lassen, damit so dringende Forderungen des Personals recht bald Zugeständnisse und fühlbare Verbesserungen werden. Soll aber dieses Ziel erreicht werden, so muß jeder einzelne Bedienstete und Arbeiter auch begreifen, daß seine

Zugehörigkeit zur Organisation

eine unbedingte Notwendigkeit ist, und daß das Personal in seinem Vorgehen auch Einheit und Geschlossenheit in jeder Hinsicht zu zeigen hat. Denn nichts verbürgt den Bediensteten mehr den Erfolg, als eine gute, geschlossene und starke Organisation. Der Unterdrückte befreit sich in dem Maße, als er versteht, sich zusammenzuschließen und eine Macht zu werden gegen die Macht seiner Ausbeuter. Werden die Eisenbahner das verstehen, werden sie nicht nur Erfolge erringen, sondern auch die Kraft haben, das einmal Errungene festzuhalten und zu verteidigen gegen jedermann. Und in diesem Sinne rufen auch die Proletarier aller Länder anfeuernd und anerkennend zu: „Schließt euch zusammen, wie sich die Teile eines Stahlblocks zusammenschließen, fest und untrennbar, und ihr werdet erringen, was in dieser Wirtschaftsordnung für euch nur errungen werden kann.“

Die Lohnregulierung für die Bau- und Bahnerhaltungsarbeiter der k. k. Österreichischen Nordwestbahn.

Die Nordwestbahndirektion hat mit nachstehenden Erlässen neue Normen für die Grundlöhne und Lohnvorrückungen der Bau- und Bahnerhaltungsarbeiter festgesetzt:

N. 1. Nordwestbahndirektion.

Nr. 38373/1.

Wien, am 21. Mai 1911.

Betreff: Grundlöhne für Arbeiter des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes.

1 Beilage.

Ankündende.

An die Betriebsinspektorate in Rimburg, Prag, Reichenberg an die Betriebsleitungen Trautenau, Starckenbach sowie an alle Streckenvorstände.

Im Anschlusse an die umfassenden Lohnregulierungen, die im vorigen Jahre begonnen und neuer fortgesetzt wurden, werden nachstehend die Grundlohnsätze bekanntgegeben, die unter Berücksichtigung der allgemeinen und der besonderen örtlichen Verhältnisse für die einzelnen Stationen festgelegt wurden und bereits als Grundlage für die vorgenommenen Lohnaufbesserungen dienen.

Die Herren Dienstvorstände werden sodann zur Anwendung der hiermit bekanntgegebenen Grundlohnsätze mit dem Beifügen ermächtigt, daß die Vorschriften über die Termine sowie über die Modalitäten, unter welchen periodische Lohnaufbesserungen zulässig sein werden, demnächst erfolgen.

Auf die intimierten Ausschüßbediensteten finden die obigen Grundlöhne keine Anwendung.

Der k. k. Direktor:
Geutebrück m. p.

N. 1. Nordwestbahndirektion.

Nr. 1730 Sig. Wien.

Wien, am 6. Juli 1911.

Ankündende.

An die Betriebsinspektorate in Rimburg, Prag und Reichenberg, an die Betriebsleitungen in Starckenbach und Trautenau und alle Streckenvorstände.

Im Anschlusse an den Erlaß vom 21. Mai 1911, Zahl 38373, mit welchem die Dinausgabe von Direktiven für die Durchführung der beabsichtigten periodischen Lohnregulierungen in Aussicht gestellt wurde, wird bekanntgegeben:

Die Lohnvorrückungen sind in erster Linie an eine vollkommen zufriedenstellende Dienstleistung und ein tadelloses dienstliches Verhalten des betreffenden Arbeiters gebunden.

Die Bewilligung der Lohnregulierungen kann nur nach Maßgabe der jeweils für diesen Zweck der k. k. Direktion zur Verfügung stehenden Kredite stattfinden.

Als Termine für etwaige Vorrückungen gelten der 26. Dezember und der 26. Juni eines jeden Jahres.

Die Wartelisten in den einzelnen Lohnstufen betragen drei Jahre. Der Betrag der einzelnen Lohnaufbesserungen wird mit 10 S. per Tag für gewöhnliche Tagelohnarbeiter, mit 20 S. per Tag für Professionisten festgesetzt.

Am 26. Dezember l. J. sind die Löhne der Tagelohnarbeiter und Professionisten im Sinne der vorangeführten Normen nach Maßgabe ihrer Dienstzeit zu regulieren, doch darf die hierdurch bedingte Lohnaufbesserung im Einzelfalle den Betrag von 80 S. nicht übersteigen.

Die mit Z. 38373/1 verlautbarten Grundlöhne gelten nur für gewöhnliche Tagelohnarbeiter (Oberbauarbeiter). Die Grundlöhne der Professionisten sind nach wie vor seitens der Streckenvorstände, entsprechend den örtlichen Verhältnissen, nach Verwendbarkeit und Tüchtigkeit der Aufnahmewerber festzusetzen.

Bezüglich der Abwächter und Wächtersubstituten folgen besondere Weisungen.

Die Vorschläge für die periodischen Lohnvorrückungen sind gemäß vorstehenden Bestimmungen unter Benützung der Druckform Nr. 325 am 1. Juni und 1. Dezember jedes Jahres an die Abteilung III zu leiten. Die ersten Vorschläge werden somit am 1. Dezember l. J. zu erlassen sein.

Der k. k. Direktor:
Geutebrück m. p.

Grundlöhne der Arbeiter des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes.

Post-Nr.	Strecken- bezugs- ort	Linie	Wachmeister	Strecke		Minimal- lohn	Anmerkung
				von	bis	Klasse Betrag	
1	Wien	Wien-Tetschen	I	inkl. Wien	exkl. H.-Jedlesee	A 2:80	
			II	inkl. H.-Jedlesee	inkl. Langenzersdorf	A 2:80	
			III	exkl. Langenzersdorf	exkl. Spillern	C 2:60	
			IV	inkl. Spillern	exkl. Stierndorf	C 2:60	
			V	inkl. Stierndorf	exkl. Gölkersdorf	D 2:50	
			VI	inkl. Gölkersdorf	inkl. Oberhollabrunn	D 2:50	
2	Braum I	Wien-Tetschen	I	exkl. Oberhollabrunn	inkl. Guntersdorf	J 2:—	
			II	exkl. Guntersdorf	exkl. Zellerndorf	J 2:—	
			III	inkl. Zellerndorf	exkl. Neß	J 2:—	
			IV	inkl. Neß	inkl. Schattau	J 2:—	
			V	exkl. Schattau	inkl. Braum	H 2:—	
			VI	exkl. Zellerndorf	exkl. Sigmundsherberg	J 2:—	
3	Braum II	Wien-Tetschen	I	exkl. Braum	exkl. Wolframitzkirchen	J 2:—	
			II	inkl. Wolframitzkirchen	inkl. Schönwald-Braum	J 2:—	
			III	exkl. Schönwald-Braum	inkl. Gröschlmauth	J 2:—	
			IV	exkl. Gröschlmauth	inkl. Währisch-Budwig	J 2:—	
			V	exkl. Währisch-Budwig	exkl. Jaromeritz	J 2:—	
			VI	inkl. Jaromeritz	exkl. Rojetitz	J 2:—	
			VII	inkl. Rojetitz	inkl. Startsch-Trebitsch	J 2:—	
			—	inkl. Währisch-Budwig	inkl. Jannitz	K 2:10	
4	Jglaue	Wien-Tetschen	I	inkl. Startsch-Trebitsch	exkl. Ostrisko	K 1:90	
			II	inkl. Ostrisko	exkl. Branzau-P.	K 1:90	
			III	inkl. Branzau-P.	inkl. Wiese	K 1:90	
			IV	exkl. Wiese	exkl. Jglaue	K 1:90	
			V	inkl. Jglaue	exkl. Polna-Steden	K 1:90	
			VI	inkl. Polna-Steden	exkl. Schlappenz	K 1:90	einschließlich Lokalbahn
			VII	inkl. Schlappenz	exkl. Deutschbrod	K 1:90	
			—	exkl. Deutschbrod	inkl. Otrouhly	K 1:90	
5	Deutschbrod	Wien-Tetschen	II	exkl. Otrouhly	inkl. Světlá	K 1:90	
			III	exkl. Světlá	inkl. Leština-Habern	L 1:80	
			IV	inkl. Deutschbrod	exkl. Rojohatek	J 2:—	
			V	inkl. Rojohatek	inkl. Chotěboř	J 2:—	
			VI	exkl. Chotěboř	inkl. Bdiereh-Kreuzberg	J 2:—	
			VII	exkl. Deutschbrod	inkl. Humpolek	K 1:90	
6	Grußim	Deutschbrod-Rositz	I	exkl. Bdiereh-Kreuzberg	inkl. Hlinsko	L 1:80	
			II	exkl. Hlinsko	exkl. Stutisch	J 2:—	
			III	inkl. Stutisch	exkl. Chrást	J 2:—	
			IV	inkl. Chrást	exkl. Grußim	H 2:10	
			V	inkl. Grußim	exkl. Rositz	G 2:20	
7	Časlau	Wien-Tetschen	I	exkl. Leština-Habern	Kilometer 260.600	L 1:80	
			II	Kilometer 260.000	inkl. Wolsch-Jenikau	L 1:80	
			III	exkl. Wolsch-Jenikau	inkl. Časlau	K 1:90	
			IV	exkl. Časlau	inkl. Sedleč-Ruttenberg	J 2:—	
			V	exkl. Sedleč-Ruttenberg	exkl. Kolín	H 2:10	
			VI	exkl. Časlau	inkl. Jarovatek	K 1:90	
8	Rimburg	Wien-Tetschen	I	exkl. Kolín	inkl. Groß-Wosfel	J 2:—	
			II	exkl. Groß-Wosfel	inkl. Bad Roděbrad	J 2:—	
			III	exkl. Bad Roděbrad	inkl. Rimburg	J 2:—	
			IV	exkl. Rimburg	inkl. Wlšwa	J 2:—	
			V	exkl. Wlšwa	inkl. Dobrowitz	J 2:—	
			VI	exkl. Dobrowitz	exkl. Jungbunzlau	J 2:—	
9	Prag	Wien-Tetschen	VII	exkl. Groß-Wosfel	Kilometer 12.900 Pa	K 1:90	
			VIII	Kilometer 12.900 Pa	inkl. Chlumek	K 1:90	
			I	exkl. Rimburg	exkl. Březá	G 2:20	
			II	inkl. Březá	inkl. Čelakowitz	G 2:20	
			III	exkl. Čelakowitz	inkl. Chvala-Poernitz	G 2:20	
			IV	exkl. Chvala-Poernitz	inkl. Březá	E 2:40	
10	Melnitz	Wien-Tetschen	V	exkl. Březá	inkl. Prag	C 2:60	
			I	exkl. Březá	exkl. Altbunzlau	G 2:20	
			II	inkl. Altbunzlau	exkl. Březá-Privor	G 2:20	
			III	inkl. Březá-Privor	exkl. Melnitz	G 2:20	
			IV	inkl. Melnitz	inkl. Březá	G 2:20	
			V	exkl. Březá	inkl. Glastorf	G 2:20	
11	Leitmeritz	Wien-Tetschen	I	exkl. Glastorf	Kilometer 420.500	E 2:40	
			II	Kilometer 402.500	inkl. Černošice	C 2:60	
			III	exkl. Černošice	inkl. Sebusen	C 2:60	
			IV	exkl. Sebusen	inkl. Sedrechenstein	A 2:80	
12	Tetschen	Wien-Schredenstein	I	exkl. Schredenstein	exkl. Tichlowitz	A 2:80	
			II	inkl. Tichlowitz	exkl. Tetschen	A 2:80	
			III	inkl. Tetschen	exkl. Mittelgrund	B 2:70	
			IV	exkl. Groß-Priesen	inkl. Wernstadt-Muscha	D 2:50	
13	Königgrätz	Chlumek-Mittelwalde	I	exkl. Chlumek	exkl. Dobrenitz-Syro-watza	J 2:—	
			II	inkl. Dobrenitz-Syro-watza	Kilometer 21.800 M	J 2:—	
			III	Kilometer 21.800	inkl. Königgrätz	G 2:20	
			IV	exkl. Königgrätz	exkl. Hohenbrunn	J 2:—	
			V	inkl. Hohenbrunn	exkl. Tinišcht	J 2:—	
			VI	inkl. Tinišcht	exkl. Adlerkoselek	J 2:—	
			VII	exkl. Častolowitz	inkl. Čelnitz	J 2:—	
			VIII	exkl. Pardubitz	Kilometer 9.800 Sd	J 2:—	
14	Weiersberg	Chlumek-Mittelwalde	IX	Kilometer 9.800	exkl. Königgrätz	J 2:—	
			I	inkl. Adlerkoselek	exkl. Pottenstein	L 1:80	
			II	inkl. Pottenstein	exkl. Senftenberg	L 1:80	
			III	inkl. Senftenberg	exkl. Weiersberg	L 1:80	
			IV	inkl. Weiersberg	exkl. Gabel	L 1:80	
			V	inkl. Gabel	exkl. Wilschadt-Lichtenau	L 1:80	
			VI	inkl. Wilschadt-Lichtenau	exkl. Mittelwalde	L 1:80	
			VII	exkl. Weiersberg	exkl. Wildenschwert	L 1:80	
15	Neubitzhau	Groß-Wosfel-Parschnitz	I	exkl. Chlumek	Kilometer 35.800 Pa	L 1:80	
			II	Kilometer 35.800 Pa	exkl. Wostromer	L 1:80	
			III	inkl. Wostromer	exkl. Bad Wilschrad	J 2:—	
			IV	inkl. Bad Wilschrad	inkl. Neu-Pata	K 1:90	
			V	inkl. Wostromer	inkl. Riein	K 1:90	
16	Neubitzhau	Chlumek-Königstadt	I	exkl. Chlumek	exkl. Königstadt	K 1:90	
			II	exkl. Chlumek	exkl. Königstadt	K 1:90	

Post- Nr.	Strecken- verlauf	Linie	Bahnhöfe	Strecke		Minimal- lohn	Anmerkung
				von	bis	Klasse Betrag	
16	Trautau I	Groß-Wosset—Parschnitz	I	exkl. Neu-Pala	Kilometer 79-500 Pa	J	2—
			II	Kilometer 79-500 Pa	inkl. Starfenbach-M.	K	1-90
			III	exkl. Starfenbach	inkl. Pelsdorf	J	2—
			IV	exkl. Pelsdorf	inkl. Arnau	J	2—
			V	exkl. Arnau	Kilometer 117-500 Pa	J	2—
			VI	Kilometer 117-500 Pa	exkl. Parschnitz	H	2-10
17	Josefsstadt	Pardubitz—Seidenberg	VII	exkl. Trautau	inkl. Freiheit-Johannisbad	H	2-10
			I	exkl. Königgrätz	Kilometer 31-600 Sd	H	2-10
			II	Kilometer 31-600	exkl. Josefsstadt-Jaroměř	J	2—
			III	inkl. Josefsstadt-Jaroměř	inkl. Schlotten-Aufus	J	2—
			IV	exkl. Schlotten-Aufus	exkl. Weiß-Tremsna	K	1-90
			V	inkl. Weiß-Tremsna	Kilometer 73-300 Sd	L	1-80
			VI	Kilometer 73-300	exkl. Alt-Pala	L	1-80
18	Turnau	Pardubitz—Seidenberg	VII	exkl. Alt-Pala	inkl. Liebstadt	J	2—
			I	exkl. Liebstadt	inkl. Semil-Bodmoff	G	2-20
			II	exkl. Semil-Bodmoff	exkl. Klein-Stal	G	2-20
			III	inkl. Klein-Stal	inkl. Turnau	G	2-20
			IV	exkl. Turnau	inkl. Liebenau	G	2-20
			V	exkl. Liebenau	inkl. Tannwald-Schumburg	F	2-30
19	Reichenberg	Pardubitz—Seidenberg	VI	exkl. Eisenbrod	inkl. Tannwald-Schumburg	F	2-30
			I	exkl. Reichenberg	inkl. Langenbruck-S.	D	2-50
			II	exkl. Langenbruck-S.	inkl. Reichenberg	D	2-50
			III	exkl. Reichenberg	inkl. Einsiedel	D	2-50
			IV	exkl. Einsiedel	inkl. Raspenau	D	2-50
			V	exkl. Raspenau	Kilometer 192-400 Sol	D	2-50
			VI	Kilometer 192-400	exkl. Seidenberg	D	2-50
20	Trautau II	Josefsstadt—Jaroměř—Liebau	VII	exkl. Reichenberg	inkl. Reudorf a. d. R.	D	2-50
			VIII	exkl. Reudorf a. d. R.	inkl. Morchenstern	D	2-50
			IX	exkl. Morchenstern	inkl. Grünthal	D	2-50
			I	exkl. Josefsstadt-Jaroměř	Kilometer 9-600 L	J	2—
			II	Kilometer 9-600 L	exkl. Starfotisch	J	2—
			III	exkl. Starfotisch	inkl. Roth-Kosietz	J	2—
			IV	exkl. Roth-Kosietz	inkl. Schwadowitz-Eipel	H	2-10
			V	exkl. Schwadowitz-Eipel	inkl. Parschnitz	H	2-10
21	Königs- hau	Königs- hau	VI	exkl. Parschnitz	exkl. Bernsdorf	H	2-10
			VII	inkl. Bernsdorf	exkl. Liebau	G	2-20
			VIII	exkl. Liebau	inkl. Königs- hau	G	2-20
22	Königs- hau	Königs- hau	I	exkl. Königs- hau	inkl. Schaf- lar	G	2-20
			II	inkl. Schaf- lar	inkl. Schaf- lar	G	2-20

Wien, am 19. Mai 1911.

Die Lohnregulierung hätte nach allen Erwartungen die dringenden Forderungen der Bau- und Bahn-
erhaltungsarbeiter der O. N. B. erfüllen sollen, brachte aber nur eine schwere Enttäuschung. Die
normierten Grundlöhne sind wahre Hungerlöhne, die
weber den örtlichen Verhältnissen Rechnung tragen, noch
Rückblick auf die herrschende Lage nehmen. Es wird
weiter Aufgabe unserer Organisation sein müssen, auf
Verbesserung dieser Zustände hinzuwirken und die Bau-
und Bahnerhaltungsarbeiter der O. N. B. werden im
eigenen Interesse alles tun müssen, was zur Stärkung
unserer Organisation und damit zur Erhöhung der Arbeits-
fähigkeit derselben beitragen kann.

Von der Personalkommission der Güdbahn.

Protokoll über die am Donnerstag den 27. April 1911
in Wien stattgefundene Beratung der Gruppen des Fahr-
personals des Verkehrs, Sektion für Unterbeamte und
für Diener der Personalkommission betreffend allgemeine
Angelegenheiten des Zugbegleitungspersonals.

(Fortsetzung.)

Zum Punkt 10 der Tagesordnung erklärt der Vor-
sitzende, daß der Herr Generaldirektor über die schon mehr-
fach geäußerten Wünsche dem Verwaltungsrat einen Antrag
zu unterbreiten beabsichtige, wonach das Ausmaß des Er-
holungsurlaubes für sämtliche Unterbeamte von derzeit vier
Tagen auf fünf Tage, von acht Tagen auf zehn Tage und von
zehn Tagen auf zwölf Tage erhöht werden solle. Er werde dem
Herrn Generaldirektor auch von dem weitergehenden Wunsch
der Zugbegleiter Mitteilung machen. Zu den Turnusange-
legenheiten führt A. Unger aus, es müsse als Grundsatz für
die Erstellung der Turnusse gelten, daß der jeweiligen Dienst-
leistung auch eine entsprechende Ruhezeit folgen muß, zumal
es eine allbekannte Wahrnehmung sei, daß der Mensch beson-
ders nach einer intensiven Arbeitsleistung oft lange Zeit
brauche, ehe er einen erquickenden Schlaf finde. Es seien daher
die Dienst- und Ruhezeiten derart zu regeln, daß sie dem Ver-
hältnis: 80 Prozent Dienst, 20 Prozent Ruhezeit in der Heimat
entsprechen; außerdem seien im Monat zwei 36stündige Ersatz-
ruhetage zu gewähren. Redner bemerkt unter anderem, daß auch
die Gesellschaft ein Interesse daran haben müsse, daß die
Kräfte der Bediensteten nicht so sehr ausgenutzt werden, weil
ja sonst die Krankenkasse und der Pensionsfonds in Mitleiden-
schaft gezogen werden.

Herr Inspektor Böllert erklärt, daß nach der
gegenwärtigen, der Verwaltung durch die staatliche Aufsichts-
behörde aufgetragenen Regelung der Dienst- und Ruhezeiten
eine Dienstreise 14 Stunden täglich nicht überschreiten darf
sowie daß sie im Monatsdurchschnitt per Tag elf Stunden
nicht übersteigen soll und nur unter besonders günstigen Ver-
hältnissen (zum Beispiel auf Lokalbahnen) bis zu 18 Stunden
ausgedehnt werden darf, ein prozentuales Verhältnis bestehe
jedoch derzeit nicht. Es müßte daher vorerst berechnet werden,
inwieweit die gegenständliche Forderung mit den vom Eisen-
bahnministerium erlassenen Vorschriften in Einklang gebracht
werden könnte.

Was das Verlangen nach Gewährung von zwei 36stün-
digen Ersatzruhetagen per Monat anbelange, so bestünden schon

derzeit zum Beispiel in Laibach Turnusse, in welchen einmal
eine 36stündige und einmal eine 35stündige Ruhezeit im Monat
vorgesehen sei.

Personalkommissionsmitglied A. Unger betont die
Notwendigkeit einer Regelung der Dienst- und Ruhezeiten im
Sinne des Antrages mit dem Hinweis, daß das Zugbeglei-
tungspersonal in manchen Fällen gezwungen sei, sich krank zu
melden, um sich entsprechend ausruhen zu können.

Der Vorsitzende resümiert die vorgebrachten Aus-
führungen und bemerkt, es stehe noch dahin, ob die Durch-
führung des verlangten prozentualen Ausmaßes möglich wäre,
ohne gleichzeitig eine größere Personalvermehrung vorzunehmen.
Er zieht dann eine Parallele zwischen den ebenfalls nicht pro-
zentual geregelten Dienst- und Ruhezeiten des Lokomotiv-
personals, und ist der Meinung, daß es den Antragstellern
wohl nicht gerade um dieses präzis ausgedrückte Verhältnis
zu tun sein dürfte, sondern um eine derartige Aufteilung der
Dienst- und Ruhezeiten, daß einer Dienstzeit die entsprechende
Ruhezeit folge.

Personalkommissionsmitglied L. A. n. e. r. besteht jedoch
auf einer konkreten Regelung, weil die Auffassung des Vor-
sitzenden zu allgemein sei und zu viel Spielraum biete. Die
Turnusse sollen so erstellt werden, daß der jeweilige Ver-
trauensmann im Interesse des Personals sagen könne, hier ist
die Grenze. Redner schildert in ausführlicher Weise die an-
strengende Dienstleistung der Zugführer im Vergleich mit den
Lokomotivführern sowie die der Zugbegleiter bei den Mani-
pulationszügen und bei den Personenzügen, wo die Kondu-
kteure bei den mit Gasbeleuchtung eingerichteten Wagen die
Beleuchtung zu besorgen haben.

Personalkommissionsmitglied S. c. h. e. r. b. a. u. m. beklagt es,
daß die Dienstleistung des Zugbegleitungspersonals seit jeher
geringer bewertet worden sei und betont, daß die aufgestellte
Forderung die Bedeutung habe, daß bei einem nach neuer Er-
stellung der Fahrordnung aufgestellten Turnusse die prozen-
tuale Berechnung der Dienst- und Ruhezeiten annähernd das
geforderte Verhältnis ergeben solle und daß die der Turnus-
erstellung beigegebenen Vertrauensmänner darauf hinweisen
könnten, daß diese Turnusse den aufgestellten Grundfällen nicht
entsprehen.

Zu Punkt 6 der Tagesordnung führt A. Unger aus,
daß die Zugbegleiter unter den heutigen Verhältnissen unge-
fähr 17 Jahre bis zur Ernennung zum Oberkondukteur warten
müssen, während die Ernennung bei anderen Kategorien mit
der Erreichung der Gehaltsstufe von 1200 Kr. automatisch
erfolge.

Inspektor Böllert erklärt eine automatische Er-
nennung aller Kondukteurzugführer zu Oberkondukteuren bei
Erreichung der Gehaltsstufe von 1400 Kr. einfach für unmög-
lich, weil nur so viel Oberkondukteure ernannt werden können,
als Zugsparten vorhanden seien.

A. Unger verweist demgegenüber auf die f. l. Staats-
bahnen, bei denen in sämtliche Turnusse auch die Reserven
aufgenommen seien, und insofern eine größere Anzahl
von Oberkondukteuren benötigt werde. Inspektor Böllert
repliziert, daß seinerzeit in Maßleinsdorf vier oder sechs Ober-
kondukteure im Reservebedienstetenstand, um erkrankte Ober-
kondukteure zu substituieren, daselbst eingerichtet jedoch über
Wunsch des Personals aufgelassen worden seien.

L. A. n. e. r. führt zur weiteren Begründung dieser Forde-
rung ins Treffen, daß alle jene Bediensteten, welche den Titel
Meister führen, in die Unterbeamtenkategorie eingereiht worden
seien, die Radmeister jedoch nicht. Redner führt ferner, daß
Kondukteurzugführer, die anlässlich der neuen Regelung der

Fahrtgebühren eingeführte Zugführerzulage nicht erhalten, wenn
sie die Gehaltsstufe von 1200 Kr. bereits erreicht haben, ob-
wohl sie oft neun Monate im Jahre den Zugführerdienst bei
Güterzügen versehen. Zum Schluß spricht er sich für die auto-
matische Ernennung der Kondukteurzugführer zu Oberkondu-
kteuren in der Form aus, daß man die überzähligen Oberkon-
dukteure als Radmeister benutze.

K. o. r. p. spricht zum Punkt 9 der Tagesordnung über die
Erhöhung der Substitutionsgebühren und gibt seiner Meinung
dahin Ausdruck, daß dieselben, soweit sie die Oberkondukteure
betreffen, der Verwaltung so viel wie nichts kosten, da in diesen
Kreisen eine Substitution selten vorkomme. Bei den Kondu-
kteuren komme eine substituitionsweise Verwendung nach aus-
wärtigen Stationen etwas häufiger vor, wo dieselben zum
Portiersdienst verwendet werden. Gegenwärtig bekommen die
Kondukteure per Tag eine Substitutionsgebühr von 1 Kr., wäh-
rend zum Beispiel in diesem Falle ein Magazinsarbeiter den
doppelten Tagelohn beanspruchen kann. Alle zum Stationsdienst
in der eigenen Station verwendeten Zugbegleiter sollen eine
Gebühr von 2 Kr. per Tag erhalten.

Inspektor Böllert erklärt, daß bezüglich der
Substitutionsgebühren bei Verwendung in auswärtigen Sta-
tionen bereits etwas im Zuge sei und daß gelegentlich der
Neuaufgabe der Vorschriften über die Fahrtgebühren auch
die Substitutionsgebühren berücksichtigt werden.

Oberkondukteur S. c. h. e. i. b. e. i. n. betont, es handle sich für
die Oberkondukteure hauptsächlich darum, daß diese Erhöhung
der Substitutionsgebühren wenigstens auf dem Papier statt-
finde, wenn auch in Wirklichkeit Anwendungsfälle selten vor-
kommen, damit die Zurücksetzung der Oberkondukteure anderen
Unterbeamtenkategorien gegenüber nicht in jeder Vorschrift
konstatiert werden müsse.

Personalkommissionsmitglied L. a. d. n. e. r. verlangt eine
Entschädigung für jene Zugbegleiter, welche behufs einer pro-
tollarischen Einvernahme in eine auswärtige Station fahren
müssen oder zur Ablegung einer Zeugnisaussage zu Gericht
zitiert werden und dadurch einen Entgang an ihren variablen
Bezügen erleiden. Für solche Fälle sei gegenwärtig durch
keinerlei Bestimmung vorgesorgt, und Versuche, diese Schäd-
igung auf irgendeine Weise herinzubringen durch Verrechnung,
seien erfolglos geblieben.

Zum Punkt „Eventuelles“ beantragt Personalkommissionsmitglied
S. c. h. e. r. b. a. u. m., daß zweimal im Jahre
zu festgesetzten Terminen am Sitz jedes Betriebsinspektors
Zugführerprüfungen abgehalten sind. Die Begründung hier-
für sei darin gelegen, daß die Zugbegleiter durch die Nicht-
zulassung oder nicht rechtzeitige Ablegung der Prüfung im
Avancement zurückbleiben; weiters sei der Wunsch geäußert
worden, daß eine vollständige parteilose Beurteilung der Kan-
didaten erfolgen solle. Die Ernennung von Kondukteurzug-
führern zu Oberkondukteuren soll nicht wie bisher nur einmal
im Jahre, sondern nach Maßgabe der balancierten Posten am
1. Jänner und am 1. Juli stattfinden.

Der Direktionssekretär Dr. D. o. m. e. n. e. g. o. erwidert, daß
die Intention des Herrn Generaldirektors dahingehe, die
Avancements im Jänner möglichst einzudämmen. Inspektor
Böllert erklärt, daß die Besetzung der Oberkondu-
teurposten nach Bedarf statfinde und ein solcher nicht zu jedem
Halbjahrtermin vorhanden sein müsse.

Personalkommissionsmitglied S. c. h. e. i. b. e. i. n. führt aus,
es bestehe der Wunsch, daß diejenigen Bediensteten, welche bis
30. März jedes Jahres zum Jahrdienst einberufen werden, im
 darauffolgenden Jahre zur Anstellung gelangen. Nun komme
es aber vor, daß Leute zwar rechtzeitig zum Jahrdienst ein-
berufen würden, jedoch weil sie der Stationschef recht brauch-
bar finde und keinen Ersatz für die Leute habe, tatsächlich erst
nach dem 1. April den Jahrdienst antreten und folgerart auf
die Anstellung um ein ganzes Jahr länger warten müssen, als
wenn sie vor dem 1. April den Jahrdienst begonnen hätten. Es
sollen daher Anstellungen auch solcher Kondukteure, die nach dem
30. März zum Jahrdienst einberufen werden, im darauffolgen-
den Jahre stattfinden. In Angelegenheit der Erbauung von
Personalkäusern kommt Personalkommissionsmitglied S. c. h. e. r.
b. a. u. m. auf seine früheren Ausführungen zurück und bemerkt,
er habe in der Generalversammlung der berufsgenossenschaft-
lichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen
einen Antrag auf Flüssigmachung von Baulapitalien gestellt
und möchte wissen, in welchem Stadium die Unterhandlungen
der Südbahn mit der berufsgenossenschaftlichen Unfallversi-
cherungsanstalt sich befinden, um Geld zum Häuserbau zu er-
halten.

Dr. D. o. m. e. n. e. g. o. erklärt, daß die verfügbaren Mittel
des Pensionsinstituts für Diener bereits immobilisiert seien.
Der Bau, beziehungsweise die Vorarbeiten für die Erbauung
von Personalkäusern in Mürzzuschlag, Steinbrunn, Willach und
Frazenfurt seien bereits im Zuge.

Der Vorsitzende ist der Meinung, daß der Wunsch nach
Erbauung von Personalkäusern sehr gerechtfertigt sei und be-
tont, daß die Verwaltung bemüht sei, diesem Bedürfnis nach
Möglichkeit zu entsprechen.

Personalkommissionsmitglied K. o. r. p. stellt das Verlangen
nach Beistellung von Radmeistern zu allen Fern- und Manipu-
lationszügen und findet es kleinlich, daß man gegenwärtig mit
der Beigabe von Radmeistern so parsam sei und hierdurch
bei den intensiven Anforderungen, die der Dienst an den Zug-
führer stelle, die Verkehrssicherheit preisgebe. Redner bezeichnet
es als Anmaßung, daß bei den Güterfahrszügen auf der
Strecke Wien-Graz und Köflach-Graz an jedem einem Sonn-
und Feiertag folgenden Tage ein Radmeister beigegeben werde,
wiewohl gerade an diesen Tagen mehr Güter zu befördern
seien als sonst.

Personalkommissionsmitglied A. Unger verlangt die
Beistellung von Radmeistern zu den Zügen der Mährischen Linie
und erucht um Aufklärung in Angelegenheit der mit 1. Mai
1911 eingeführten Frequenzbücher, deren Führung einfach
unmöglich sei, insbesondere bei starker Frequenz.

Inspektor Böllert erwidert, daß die Einfüh-
rung dieser Frequenzbücher im Auftrag der Generalinspektion
angeordnet worden sei, im übrigen jedoch den Herrn Verkehrs-
direktor von den Ausführungen in Kenntnis setzen werde.

Personalkommissionsmitglied S. c. h. e. i. b. e. i. n. erucht, die
wiederholt vergeblich gestellte Bitte der Oberkondukteure in
Wagen und Innbrud wegen Beigabe von Radmeistern er-
füllen zu wollen.

A. Unger beantragt die Erlassung von Bestimmungen,
daß Kondukteurzugführer, welche aus irgendeiner Ursache
strafweise vom Personenzugdienst abgezogen werden, nach an-
gemessener im voraus bestimmter Strafdauer in ihre vollen
Rechte wieder eingesetzt werden.

K. o. r. p. führt Beschwerde, daß bezüglich der schon wieder-
holt gemachten Anregungen in Uniformangelegenheiten noch
immer keine nennenswerte Besserung eingetreten sei. Die
Qualität der Uniformstücke werde von einer Auffassung zur
anderen immer schlechter, auch das Nichtpassen gebe zu ver-
mehrten Klagen Anlaß. Angesichts der herrschenden Zustände
kann das Personal leicht zu der Meinung kommen, daß an
den in einem gewissen Revolverblatt erschienenen Angriffen
gegen Funktionäre der Verwaltung vielleicht doch etwas Wahres
daran sei. Redner verweist zur Illustration der vorgebrachten
Klagen auf die vom anwesenden Personalkommissionsmitglied
S. a. d. l. ausgefertigten und mitgebrachten Uniformstücke.

(Schluß folgt.)

Wie es einst war.

Vor uns liegt ein alter vergilbter Erlaß eines Stationsvorstandes aus dem Ländle Vorarlberg vom Jahre 1890, der so recht zeigt, was man damals den armen geplagten Eisenbahnern alles aufbürden konnte, ohne daß sie aufmucken durften.

Doch lassen wir den Erlaß selbst sprechen:
Stationsvorstand am 2. April 1890.

Nr. 119.

Diensterteilung für die Wächter und Stationsarbeiter bezüglich der Stationsarbeiten.

An das gesamte in stationierte Personal!

In Abänderung des bisherigen Modus betreffs Abwicklung der Arbeiten in hiesiger Station finde ich mich bestimmt, nachstehendes zu verfügen:

1. Der diensthabende Wechselwächter auf Posten (sagen wir A) hat den gesamten für die Zugmaschinen der von Bludenz anlangenden Züge erforderlichen Koks in die Körbe zu füllen und auf die bei den Wasserkränen aufgestellten Kohlenbühne zu deponieren und an die genannten Maschinen abzugeben. Hierbei ist auch gleichzeitig die Bedienung des Wasserkranes zu besorgen. Sollte ein Zug nur aus zwei Maschinen bestehen, so übergeht die Ausrüstung beider Lokomotiven auf genannten Wächter.

2. Der diensthabende Wechselwächter auf Posten (sagen wir B) hat die gleichen Verrichtungen bei allen Schubmaschinen der oben erwähnten Züge zu besorgen und außerdem den diensthabenden Stationsarbeiter bei Aus- und Einladen der Güter und Unterbringung derselben im Magazin, und zwar beiden Zügen 375 und 272 zu unterstützen. Zu diesem Behufe werden die erwähnten Maschinen angewiesen werden, bei den westlichen Wasserkränen zu halten. Insofern als zu diesem Krane kein Ausflußrohr vorhanden ist, hat die Ausrüstung der Schubmaschinen noch beim östlichen Wasserkrane in der bisherigen Weise zu erfolgen und hat der Wächter vom Posten B in Gemeinschaft mit jenem auf Posten A den nötigen Koks-vorrat auf der betreffenden Kohlenbühne vorzubereiten.

3. Jener Wächter, welcher 24 Stunden vom Wechsel-dienst frei ist, hat in der Zeit von 1 Uhr nachmittags bis 6 Uhr abends und von 7 Uhr vormittags bis 11 Uhr vormittags bei allen Stationsarbeiten mitzuhelfen, namentlich aber sich an der Beleuchtung der Personenzüge, dem Auslösen der Coupelampen, ferner der Entladung der Koks- und Kohlenwagen an der Station oder Parteien anlangenden Wagen beteiligt; in den Zwischenpausen den diensthabenden Wechselwächter bei der Reinigung und Instandhaltung der Wechsel auf beiden Stationsseiten zu unterstützen. (Das alles in der 24stündigen freien Zeit. Ann. d. Red.)

4. Die beiden Stationsarbeiter haben abwechselnd 24 Stunden Dienst und 24 Stunden frei, mit der alleinigen Beschränkung (!!!), daß für den Fall, als der Zuschub an Wagenladungen, wie zum Beispiel Koks, Kohle u. d. d. d. Hilfe eines dritten Mannes erfordern sollte, der dienstfreie Arbeiter in der Zeit von 1 Uhr nachmittags bis 7 Uhr abends zu dieser Arbeitsleistung herangezogen wird. Außerdem hat der dienstfreie Arbeiter in den Sommermonaten, das ist vom 1. Juni bis 1. September, in allen jenen Fällen, wo fahrplanmäßig Kreuzungen von Personenzügen in den Nachmittagsstunden stattfinden, bei diesen am Stationsplatz anwesend zu sein, um im Bedarfsfalle sofort zur Unterstützung herangezogen werden zu können. Der diensthabende Stationsarbeiter hat mit dem sub Post 3 bezeichneten Wächter die Entladung der anlangenden Wagen sowie unter Aufsicht des Stationsdieners die gesamten Magazinsgeschäfte zu besorgen, bei den verkehrenden Zügen das Ein- und Ausladen der Güter, Blombierung der Wagen durchzuführen, ferner bei den Personenzügen den Lampendienst auszuüben und die Signale mit der Stationsglocke zu geben. Außerdem hat derselbe die Beleuchtungsobjekte, inklusive die Wechsel und Semaphore zu reinigen und überhaupt für deren Instandhaltung Sorge zu tragen; den Perron abzufahren und die Desinfektion der öffentlichen Aborte und das Kanalarbeiten sowie die Reinigung der Fußkanäle zu besorgen. Bei Nacht obliegt demselben gleichzeitig der Dienst als Nachtwächter und hat er daher den Stationsplatz wiederholt abzugehen (wenn er inzwischen nicht umgefallen ist. Ann. d. Red.) und das Magazin, den Koks-schuppen u. d. d. revidieren, überhaupt bei allen Stationsarbeiten eingreifen und das früher sub 1 und 2 genannte Personal, soweit es die übrigen Arbeiten zulassen, tatkräftig zu unterstützen.

5. Der Stationsdiener hat die Ueberwachung der gesamten Arbeiten und hauptsächlich elektrischer Anlagen zu besorgen und Hauptaufseher und Magazinschreiber zu verrichten, sowie durch wiederholte Revisionen sich die Ueberzeugung zu verschaffen, daß sowohl seitens der Wächter als der Stationsarbeiter die denselben zukommenden Arbeiten präzis verrichtet werden.

Selbstredend werden durch obige Verfügung die speziellen jedem der genannten Bediensteten zufallenden, seitens der Betriebsdirektion präzisierten Dienstobliegenheiten in keiner Weise berührt.

Die Ausfolgung des Brennstoffes an die Bezugsberechtigten geschieht durch die Stationsarbeiter unter Aufsicht und Haftung des Stationsdieners.

Diese Verfügungen sind vom gesamten Stationspersonal gegen Fertigung zur Kenntnis zu nehmen und treten mit 5. April in Kraft. Hierbei mache ich jeden einzelnen aufmerksam, daß ich unter keiner Bedingung von den getroffenen Bestimmungen absteigen werde und daß ich jeden Verstoß der Dienstordnung oder der Nichterfüllung der Dienstobliegenheiten einmal im eigenen Wirkungskreise durch eine empfindliche Strafe, im Wiederholungsfalle jedoch bei den Wächtern durch Anzeige an die Direktion, bei den Arbeitern durch sofortige Entlassung ahnden werde.

Der diensthabende Verkehrsbeamte wird ersucht, mich bei Ueberwachung des Personals zu unterstützen, auf eine präzise Abwicklung und genaueste Pflichterfüllung des untergeordneten Personals zu dringen und mir jeden Fall der Zuwiderhandlung sofort zur Anzeige zu bringen, da nur durch Anordnung der äußersten Strafe die behauerliche Subordinationslosigkeit des Personals beseitigt werden kann und zum Wohle aller ein strammer Dienstvorgang erzielt wird.

Stationsvorstand a/a.

R. R. (Unterschrift.)

Hierzu ist wohl für den Laien, geschweige denn erst für einen Eisenbahner jeder Kommentar überflüssig. Bemerkung muß werden, daß auf den Nachschreib des so ge-

tretenen Personals die Betriebsdirektion die Verfügungen wohl aufhob, aber — der betreffende Stationsvorstand ist erst kürzlich als Oberinspektor verstorben — er hat sich's verdient.

Für jene „Mauzer“ aber, die immer wissen wollen, daß „mit der Organisation noch nichts erreicht wurde“, bilden solche Dokumente die beste Antwort. So wie es aus diesem Erlaß spricht, lagen die Verhältnisse vor 20 Jahren noch allgemein. Die Eisenbahner können aber auch weiters daraus lernen, daß sie nur dann, wenn sie stramm an ihrer Gewerkschaft festhalten, vor einem Rückfall in diese Zustände bewahrt bleiben können. Denn daß es den machthabenden Faktoren darum zu tun, wieder den alten Verhältnissen zuzustreben, dafür sprechen alle Anzeichen.

Die „Deutsche Zentralstellenvermittlung“ bei der Verlieferung von Streifbrechern nach Bosnien.

Wir gelangten in den Besitz eines an einen Arbeitsuchenden gerichteten Briefes, der vom Vorstand der Werkstätte der bosnisch-herzogowinischen Landesbahnen geschrieben und gefertigt ist, den Abdruck der Amtsstampiglie dieser Werkstätte trägt und nachstehenden Inhalt hat:

Bosnisch-herzogowinische Landesbahnen.
Werkstätte.

Sarajevo, am 2. August 1911.

Wohlgeboren

Herrn S T

Schlösser

in Wien II.

Wie mir der Amtsleiter der Deutschen Zentralstellenvermittlung Herr Ingenieur Wertner mitteilt, wären Sie bereit, in unserer Kesselschmiede als Anwärter einzutreten. Ueber die Verhältnisse hier und Sie von unserem Ingenieur Herrn Wicher, wie ich weiß, vollkommen orientiert. Jene, welche Besorgnisse bezüglich Ihrer persönlichen Sicherheit brauchen Sie hier nicht zu legen, denn es arbeiten in der Kesselschmiede derzeit bereits unbehelligt 26 Mann und Sie können auch auf den vollen Schutz der Behörde rechnen. Wenn Sie also hierher kommen wollen, so können Sie sofortige Aufnahme finden. Ich ersuche Sie dann, mir unverzüglich mittels rekommandierten Schreibens oder Expreßbriefes (keinesfalls Telegramm!) Ihren Entschluß mitzuteilen und Ihre Arbeitsdokumente gleichzeitig einzusenden, worauf ich Ihnen, wenn Sie dessen bedürfen, den nötigen Geldbetrag zur Deckung der Reisekosten anweisen lassen werde.

Bzüglich der zu wählenden Reiseroute werde ich Ihnen, wenn Sie erklären, hierher kommen zu wollen, dann noch die nötigen Direktiven mitteilen. Auf jeden Fall empfehle ich Ihnen, nie m a n d davon Mitteilung zu machen, daß Sie beabsichtigen, hierher reisen zu wollen.

Ich kann nicht umhin, Sie nachdrücklich aufmerksam zu machen, daß entgegen den Ausstellungen der sozialdemokratischen Presse ein Streik hier nicht besteht: 30 Kesselschmiede haben die Arbeit verweigert und wurden daraufhin strafweise entlassen und nun werden natürlich für dieselben andere Arbeitskräfte aufgenommen. Die entlassenen Leute wurden ausbezahlt, erhielten ihre Arbeitsdokumente und nach Verlangen auch Zeugnisse. Alle Arbeiter der anderen Werkstättenleitungen haben ununterbrochen weitergearbeitet.

Zum Schluß will ich Ihnen noch bemerken, daß es sich nicht vielleicht um eine vorübergehende, sondern um eine ständige Aufnahme handelt und daß Sie bei Verwendbarkeit und guter Aufführung auf guten Verdienst und die humanste und wohlwollendste Behandlung rechnen können.

Ihren Nachrichten entgegengehend zeichnet

Der Werkstättenvorstand:

Ingenieur F. Biegl m. p.

Inspektor.

Das Schreiben hat deutlich die Merkmale der Streifbrecherwerbung an sich. In Sarajevo streifen bekanntlich die Kesselschmiede der Werkstätte der Landesbahnen und die Leitung der Werkstätte sucht zum Schein mit einigen ungelerten Arbeitern und mit einigen slowonischen Dorfkeßelschmiedern den Betrieb aufrecht zu erhalten, was ihr aber nicht gelingt, da wirkliche Kesselschmiede zu diesem Streikbruch nicht zu haben sind. Zur Einschüchterung der Arbeiter wurden zwei Vertrauensmänner, die an diesem Streik gar nicht beteiligt waren, landesverwiesen. Auf diese Art hoffte man die Bewegung unter den Arbeitern der bosnischen Landesbahnen niederzuhalten.

Bei der Suche nach Streifbrechern ist Inspektor Biegl in der Wahl seiner Mittel keineswegs wählerisch. Er macht den Arbeitsuchenden vor, es werde nicht gestreift, der Betrieb sei im Gange, es sei keine Gefahr für die persönliche Sicherheit vorhanden u. s. w. Dabei verlangt er aber gleichzeitig, Zusagen nicht mittels Telegramms zu machen, Verschwiegenheit zu beobachten und betreffs der einzuschlagenden Reiseroute seine Weisungen abzuwarten.

Man kann sich so ungefähr vorstellen, wie ein etwa in sein Netz gefangener Gimpel unter Polizeischutz zur Arbeit gebracht wird, um in Sarajevo nicht nur der Verachtung der dortigen Arbeiter ausgesetzt zu sein, sondern auch mit derselben Rücksichtslosigkeit von der Werkstättenleitung behandelt zu werden als die alten Arbeiter. Hat der Streifbrecher seine Schuldigkeit getan, bedarf man seiner nicht mehr, entledigt man sich seiner ebenso brutal, als man die beiden Vertrauensmänner aus dem Lande verwies.

Und welche Rolle spielt nach diesem Briefe des Inspektors Biegl die „Deutsche Zentralstellenvermittlung“? Man wird gut tun, ihren Beziehungen zu den deutschen nationalen Arbeitervereinen einerseits und den Industriellenverbänden andererseits nachzugehen, und die Unterstützung aufzuzeigen, die ihr von seiten angeblich rein nationaler Korporationen zugewendet wird. Man wird dann feststellen können, was für Arbeit unter dem Schutzmantel nationaler Arbeit verrichtet wird, daß diese nationale Arbeit in der weitestesten Bekämpfung sozialdemokratischer Gesinnung, deutscher Arbeiter gipfelt und daß sie in der Streifbrecherlieferung ihre vornehmlichste Betätigung sucht.

Inland.

Abgeordneter Dr. Scheicher über die Ursachen der christlichsozialen Niederlagen. Der christlichsoziale Abgeordnete Prälat Dr. Scheicher hat sich entschlossen, seinen bisher in fünf Bänden erschienenen „Erlebnissen und Erinnerungen“ nunmehr einen sechsten Band anzufügen, in welchem unter anderem die Vorgänge bei den letzten Reichsratswahlen und speziell den Wiener Zusammenbruch vom 13. bis 20. Juni einer eingehenden Schilderung unterzogen werden sollen. Ueber das letztere äußerte sich bereits jener Prälat Dr. Scheicher auf eine Anfrage: „Gewiß mag die Geheimnissucht und die Progrei einzelner Bettelente, die auf's Pferd gekommen waren — wie es im Sprichwort heißt — Unzufriedene geschaffen haben. Das Debauch darf man sich jedoch nicht so kleinlich vorstellen. Es war ein regnum divinum schon länger . . . Die moralische Depression, die Gewöhnung an Lüge und Falschheit, das Pöbeln mit Tod und Teufel wird die einst so hoffnungsvoll sich anlassende Bürgergründung gewiß nicht einmal ersticken. Ich persönlich hätte dabei überhaupt nichts zu fürchten, denn ich habe nur einen Wunsch: Aus der Politik und noch mehr aus der Zone gewisser verlogener Politiker herauszukommen. Ich will und brauche weder Huld noch Gnade auf dieser Welt, aber den christlichen Sozialismus im Rote ersticken zu sehen, das tut mir weh.“

Einen speziellen Raum soll auch die Reichsratswahl des Verfassers selbst einnehmen, durch welche Schilderung einzelne interne Vorgänge in der christlichsozialen Parteileitung aufgedeckt werden sollen. Prälat Dr. Scheicher kam bekanntlich in die Stichwahl, weil ihm trotz seiner parteioffiziellen Kandidatenaufstellung die beiden christlichsozialen Landtagsabgeordneten Lechner und Hochrieder als Mandatsbewerber gegenüberstanden, von denen behauptet wird, daß sie trotz ihres Vorgehens keine Maßregelung erfuhr, vielmehr von damals einflussreicher Seite in der christlichsozialen Partei in ihrer Gegenmandatsbewerbung noch nachdrücklich unterstützt worden seien. Prälat Dr. Scheicher greift in seinem im „Korrespondenzblatt für den katholischen Clerus“ veröffentlichten Mitteilungsblatt die diesbezüglichen späteren Schilderungen schon jetzt vor, indem er schreibt: „Ich wußte, daß eine Prospektionsliste innerhalb der Partei bestand, nur war mir unbekannt, daß ich selbst auch weiteren Elementen hätte weichen sollen. Mit tyrannischen Statuten wollte man befehlen und Leute, die dagegen Bedenken äußerten, mittels heimlich begünstigten Gegenkandidaten einfach kaltstellen. Wer jedoch anderen eine Grube gräbt, fällt manchmal selbst hinein.“

Das kann noch nett werden, besonders im Herbst, wenn der niederösterreichische Landtag zusammenkommt, wo sowohl Prälat Dr. Scheicher als seine Parteigenossen und Gegenkandidaten im gleichen Landtagsflut sitzen!

Steigende Teuerung in Sicht. Der Sommer 1911 erinnert in mehr als einer Beziehung an das Jahr 1904. Auch damals herrschte starke Hitze und Trockenheit, die die Kartoffel- und Futterernte wesentlich beeinträchtigte. Die Saatenstandsziffern verschlechterten sich im Juli und August erheblich, wie wir es auch dieses Jahr beobachten können. Der Mangel an Grünfutter führt zu einer Verstärkung des Angebotes auf dem Viehmarkt und bringt zunächst eine kurze Periode sinkender Preise. Es ist sehr wichtig, diesen Verkaufsdrang möglichst zurückzuhalten, da als Rekehrzeit sehr bald eine lange Periode der Knappheit und damit steigender Preise erscheinen muß. Sind die Lebensmittelpreise jetzt schon ziemlich hoch, so ist für die nächste Zeit mit einer weiteren Steigerung zu rechnen. Schon gegenwärtig machen sich in vielen Gegenden Bestrebungen geltend, die Milchpreise zu erhöhen, wogegen sich die Konsumenten und auch die Milchhändler energisch zur Wehr setzen. Daß durch die Steigerung der Nahrungsmittelpreise die Kaufkraft des Geldes sinkt, das muß die Arbeiter veranlassen, darauf bedacht zu sein, daß ihre Löhne nicht zurückgehen. Das geschieht aber, wenn die Löhne bei steigenden Preisen auf der bisherigen Höhe bleiben. Nach allen Erfahrungen der Lohnbewegungen werden wir daher in nächster Zeit mit einer erheblichen Zunahme der Lohnkämpfe zu rechnen haben, da bei der steigenden wirtschaftlichen Konjunktur die Arbeiter das Bestreben haben, ihre Löhne nicht nur so hoch zu halten, daß sie die alte Kaufkraft behalten, sondern darüber hinaus noch steigern, damit auch die Arbeiter aus der Besserung der wirtschaftlichen Verhältnisse Vorteil ziehen.

Das Anwachsen der österreichischen Staatsschuld. Nachdem die Jahresberichte der Staatsschuldenkontrollkommission seit dem Jahre 1895 vom Abgeordnetenhaus nicht erledigt wurden, hat die Kommission nun einen Generalbericht über die Jahre 1895 bis 1909 erstattet. Dieser Bericht ist interessant, weil er die außerordentliche Vermehrung der österreichischen Staatsschuld in den letzten 15 Jahren erkennen läßt. Die allgemeine Staatsschuld hat sich zwar um 294.9 Millionen Kronen vermindert, weil jener Teil der allgemeinen Staatsschuld, der tilgungsplanmäßig zu verlosen oder sonst zurückzuführen ist (Staatslohe, Domänenanleihe u. s. w.), sich um 268.7 Millionen Kronen, die ich lebende Schuld (formell infolge der Ueberstellung der Salinenscheine aus der allgemeinen in die österreichische Staatsschuld) sich um 78.15 Millionen Kronen vermindert hat, während an Tilgungsrente in Titres der allgemeinen Staatsschuld nur 58.47 Millionen Kronen ermittelt wurden. Auch das Zinsenerfordernis der allgemeinen Staatsschuld hat sich teils infolge der Konvertierung der ehemals 4.2prozentigen Titres teils infolge der erwähnten Reduktion des Schuldkapitals um 17.86 Millionen Kronen vermindert. Dagegen hat sich die Staatsschuld der im Reichsrat vertretenen Königreiche und Länder mehr als verdoppelt, sie ist um 2787.7 Millionen Kronen auf 5524.66 Millionen Kronen gestiegen und ihr Zinsenerfordernis hat sich um 110 Millionen Kronen erhöht. Insgesamt ergibt sich also als Resultat dieser 15 Jahre eine Erhöhung des Schuldkapitals um rund 2500 Millionen Kronen und eine Erhöhung der Schuldzinsen um rund 12 Millionen Kronen. Und da gibt es Leute, die immer behaupten, in Oesterreich werden keinerlei Fortschritte gemacht!

Genosse Salomon Taub tot. In Salomon Taub verschwindet aus der Reihe der Organisation eine typische Figur. Überall, wo es hieß, die Rechte der unterdrückten Eisenbahner zu vertreten, sah man Taub in erster Reihe. Taub war seinerzeit Obmann des Beamten-Unterbeamten- und Hilfsbeamtenvereines „Flugrad“, welcher, gleich den Eisenbahnerorganisationen im Jahre 1897 vom Guttenberg als staatsgefährlich aufgelöst wurde; auf sein und seiner Freunde Betreiben traten die Mehrzahl der Mitglieder des „Flugrades“ der freien Organisation bei und seit dieser Zeit war Taub einer der eifrigsten Mitkämpfer. Im Verein mit Tomschil war er der Begründer des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Österreich und bekleidete durch mehrere Jahre die Funktion eines Zentralauschussmitgliedes, sowie er durch Jahre als Obmann der Ortsgruppe Leopoldstadt (Wien, O. N. W. B.) tätig war. Taub war ein äußerst kluger und energischer Mann, ein guter Redner und Agitator, welche Eigenschaften ihm die Feindschaft der Verwaltung der O. N. W. B., besonders aber deren Präsidenten Taussig zuzogen, bis er schließlich ein Opfer seiner Tätigkeit wurde, indem man ihn auf Befehl des Präsidenten aus den Diensten der Bahn entließ. Bald darauf wurde er krank und nach jahrelangem Siechtum starb er in Koznau in Währen im 51. Lebensjahre an Tuberkulose. Mit ihm verliert die Organisation einen ihrer besten und begeistertsten Anhänger. Ehre seinem Andenken.

Vom Eisenbahnzentraldienst. Offiziell wird gemeldet: Der Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen obliegt bisher auch auf den Staatsbahnlinien nur die Ueberwachung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes, wogegen die Kontrolle der wirtschaftlichen Gebarung der eisenbahnlichen Dienststellen der Staatsbahnen dem Eisenbahnministerium vorbehalten ist. Da diese Teilung der Kontrolle die Vereinfachung der Staatsbahnlinien durch Organe des Eisenbahnministeriums und solche der Generalinspektion erfordert, hat der Leiter des Eisenbahnministeriums die Verfügung getroffen, daß die Organe der Generalinspektion, welche die Staatsbahnlinien zur Wahrnehmung der Sicherheit und Ordnung im Betrieb häufig bereisen, hierbei auch zur sachlichen und wirtschaftlichen Kontrolle des Bahnerhaltungs-, Bahnaufsichts-, Zugförderungs-, Verkehrs- und Transportdienstes verfahrensweise mit herangezogen werden.

Das Ende des Dreadnoughtwahns in England. Auf Grund von Beratungen des Kongresses der Marineingenieure hat die englische Admiralität beschlossen, den Bau von großen Dreadnoughts aufzugeben und in Zukunft nur mehr Panzerschiffe von 18.000 bis 20.000 Tonnen zu bauen. Als Ursache für diese Veränderung wird angegeben, daß die schweren Geschütze, welche sich an Bord der Ueber-Dreadnoughts befinden, nicht voll ausgenutzt werden können, und daß außerdem der Kostpunkt ausschlaggebend gewesen sei sowie die Tatsache, daß der eventuelle Verlust einer solchen Schiffseinheit viel zu viel auf das Spiel stelle. Ferner ist verifiziert worden, daß die Ausnutzung dieser schweren Geschütze zu gering ist und daß sie in verhältnismäßig kurzer Zeit wieder aus dem Effektivbestand gestrichen werden müssen. — Von England ist der Dreadnoughtwahnsinn gekommen, hoffentlich wird er nun auch von dort eingedämmt.

Volksausplünderung durch die Zuckerspekulanten. Es ist noch kein Monat verstrichen, daß die Zuckerindustriellen die Preise um 3 Kr. erhöht haben. Nun wird die Nachricht verbreitet, daß die Zuckerraffinerien die Preise abermals um 1 Kr. erhöht haben. Das ist also im Verlauf von zwei Monaten eine Preiserhöhung von Kr. 7-60 per 100 Kilogramm, die die Bevölkerung zu bezahlen hat. Die Ursache dieser Preistreiberei liegt in der spekulativen Ausdehnung der Zuckerindustriellen, die, gestützt und geschützt vom immensen Zuckersoll, geradezu zu Verbrechern an den Interessen der großen Masse werden. Die Arbeitererschaft sieht hier wieder einmal, wie ihr alle Verbräuchartikel durch die werktätige Mithilfe der volksfeindlichen Jollpolitik der Regierung und der bürgerlichen Parteien künstlich verteuert werden. Was werden die Zuckerindustriellen sagen, wenn die Arbeitererschaft als Entschädigung dafür eine Lohnerhöhung verlangt? Dann wird nach Polizei und Militär gegen die maßlose Begehrlichkeit geschrien werden und die kapitalistische und Pfaffenpresse wird die Ursache der Teuerung in der Lohnerhöhung der Arbeiter finden!

Was sind die deutschböllischen Arbeitervereine? Bekanntlich suchen die Herren Knirsch, Fahrner und Konforten den leichtgläubigen Arbeitern einzureden, daß die deutschböllischen Arbeitervereine ebenso wie die sozialdemokratischen Gewerkschaften die Arbeits- und Lohnverhältnisse ihrer Mitglieder zu verbessern suchen, daß sie aber viel besser sind als diese, weil sie nicht international, sondern national aufgebaut sind. „Für die deutsche Kultur im allgemeinen und für die Kulturbedürfnisse der deutschen Arbeiter insbesondere kämpfen wir!“ So tönt der Schlachtruf der deutschen Arbeiterführer à la Knirsch, Fahrner und Konforten. Und wenn man den Herrschaften vorhält, daß sie mit ihren nationalen Organisationen und deren Anschluß an die bürgerlichen Parteien die Geschäfte der sich deutschnational gebenden Kapitalisten besorgen, so leugnen sie dies und behaupten, daß sie nur im allgemeinen nationalen Fragen mit den deutschböllischen Parteien, in Arbeiterfragen aber vollkommen selbständig und nur im Interesse der deutschen Arbeiter vorgehen. Daß das nicht wahr ist, daß die deutschböllischen Arbeiterorganisationen den deutschnationalen Unternehmern Streikbrecher lieferten, daß sie dafür von den Unternehmern moralisch und finanziell unterstützt wurden und werden, haben wir schon oft und oft nachgewiesen. Wer das aber noch immer nicht glauben sollte, der laufe sich das Jahrbuch der österreichischen Arbeitervereine für das Jahr 1911 und schlage sich die Seite 173 auf. Dort wird er lesen können: „Deutschböllische Arbeitervereine Österreichs.“ (Kampfororganisationen gegen die Sozialdemokratie.) Folgt das Verzeichnis der deutschnationalen Arbeitervereine und sogar die Adressen von Vertretern derselben. Und auf Seite 176 heißt es unter anderem: „Antisozialdemokratische Presse.“ Folgt das Verzeichnis der deutschnationalen Arbeiterblätter. Daß man im „Jahrbuch der österreichischen In-

dustrie“ für die „deutschböllischen Arbeitervereine“ Reklame macht und sie als Kampfbereine gegen die Sozialdemokratie anpreist, charakterisiert den Zusammenhang zwischen diesen „Arbeitervereinen“ und den Industriellenorganisationen. Würden die deutschböllischen Arbeiterorganisationen wirklich im Interesse der deutschen Arbeiter wirken, das heißt versuchen, ihnen höhere Löhne und bessere Arbeitsbedingungen zu erkämpfen, sie würden von den Unternehmern genau so verlästert wie die sozialdemokratischen Gewerkschaften. Weil sie aber nicht im Interesse der deutschen Arbeiter, sondern im Interesse der Unternehmer wirken, weil sie Kampfororganisationen gegen die Klassenbewußt denkende Arbeitererschaft sind, deshalb werden sie von den Unternehmern moralisch und finanziell unterstützt und angepriesen.

Wofür der Staat Geld hat. Unter dem Titel „Erfordernis des Religionsfonds“ werden aus dem Staatsfiskal im Jahre 1911 unter anderem bezahlt an „Dotationen und Ergänzungen“ an den

Bischof von St. Pölten 30.000 Kr.;
Fürstbischof von Salzburg 50.000 Kr.;
Fürstbischof von Lavant 11.000 Kr.;
Fürstbischof von Görz 6000 Kr.;
Generalvikar in Feldkirch 10.500 Kr.;
Bischof von Buzweis 25.200 Kr.;
Bischof von Tarnow 25.000 Kr.;
Bischof von Przemyśl 18.300 Kr.;
Bischof von Stanislaw 24.000 Kr.;
Erzbischof von Zara 28.637 Kr.;
Bischof von Cattaro 14.628 Kr.;
Bischof von Fesina 20.290 Kr.;
Bischof von Ragusa 16.137 Kr.;
Bischof von Sebenico 12.566 Kr.

Die deutschnationale Schriftleiterpresse bemerkt in ihrer unerschämten Demagogie dazu, daß „das nur einige Posten aus der langen Liste der Beträge sind, die der Staat an Würdenträger der Kirche leistet, derselbe Staat, der oft für Krippel, die in seinen Diensten frumm und lahm geschossen wurden, nur ein paar Hungerkreuzer und ein — Werkel zur Verfügung hat“.

Wir sagen unerschämte Demagogie, weil es gerade diese Presse ist, die kein Ohr rühren wird, wenn die nationalverbändlerischen Abgeordneten im Parlament bei der Budgetberatung den Titel „Erfordernis des Religionsfonds“ voll und ganz bewilligen werden, oder wenn ein kleiner Teil der Nationalverbändler mit deutschem Mannesmut den Saal verlassen wird, wenn es dazu kommt, offen und ehrlich gegen die Verschwendung von Volksgeldern zugunsten der reichen Pfaffenlücke zu stimmen.

Ausland.

Die Arbeitszeit der französischen Eisenbahner. Jedes Jahr überreicht der „Kontrolldienst der Arbeit“ dem Minister der öffentlichen Arbeiten einen Bericht über die Anwendung der Gesetze, Verfügungen u. s. w., welche sich auf die Regelung der Arbeits- und Ruhezeit, die Gesundheit und die Sicherheit des Personals beziehen. Der auf das Jahr 1909 bezügliche Bericht ist jetzt Ende Juni im „Journal officiel“ veröffentlicht worden. Er kommt zu dem Schluß, „daß die Vorschriften regelmäßig angewandt und sehr entsprechend beobachtet werden“. Für die Lokomotivführer und Heizer zum Beispiel schwankte die Arbeitszeit, insoweit der normale Dienst in Betracht kommt, bei der Nordbahn zwischen 6 Stunden 20 Minuten und 9 Stunden 55 Minuten; bei der Ostbahn zwischen 6 Stunden 20 Minuten und 9 Stunden 58 Minuten; bei der Paris-Lyon-Mittelmeerbahn zwischen 5 Stunden 20 Minuten und 10 Stunden; bei der Staatsbahn zwischen 4 Stunden 39 Minuten und 9 Stunden 58 Minuten; bei der West-Staatsbahn zwischen 8 Stunden 59 Minuten und 9 Stunden 50 Minuten. Bei den Zugbediensteten, bei welchen die mittlere Tagesarbeitszeit vorchriftsmäßig zwischen 10 und 11 Stunden betragen darf, je nachdem der Dienst auswärtiges Schlafen mit sich bringt oder nicht, kamen im normalen Dienst unter anderem folgende Schwankungen vor: Nordbahn zwischen 7 und 9 Stunden; Ostbahn zwischen 6 Stunden 7 Minuten und 9 Stunden 39 Minuten; Paris-London-Mittelmeerbahn zwischen 6 Stunden 51 Minuten und 10 Stunden 36 Minuten; Staatsbahn zwischen 2 Stunden 20 Minuten und 10 Stunden 44 Minuten; Staats-Westbahn zwischen 5 Stunden 39 Minuten und 10 Stunden 6 Minuten. Die Zahl der durch notwendige Dienstbedürfnisse hervorgerufenen Ausnahmen hat erheblich abgenommen: 61.422 im Jahre 1907, 56.084 im Jahre 1908 und 38.634 im Jahre 1909; das entspricht einer Verminderung um 37 Prozent.

Elektrifizierung englischer Bahnen. Eine der Bahngesellschaften, die den Verkehr südlich von London in Händen hat, die London, Brighton and South Coast Company oder Brighton and South Coast Railway hat die Elektrifizierung einer ihrer weiteren Strecken durchgeführt. Zu dieser Durchführung ist nur eine Zeit von neun Monaten erforderlich gewesen, obwohl 46½ englische Meilen, das heißt 64,4 Kilometer der hier nur eingleisigen Bahn umgewandelt werden mußten, ohne den regelmäßigen Bahnverkehr zu stören. 90 elektrische Eisenbahnwagen mußten in der gleichen Zeit fertiggestellt werden. Es handelte sich um die Elektrifizierung der Strecke von London nach dem Crystal Palace, der bekannten Riesensportanlage südlich der Themse. Der Schienenstrang der London, Brighton and South Coast Railway läuft durch einen Tunnel, der leider so schmal ist, daß so breite elektrisch betriebene Eisenbahnwagen wie auf der Strecke, die nach London Bridge führt, nicht eingestellt werden konnten, vielmehr der ältere schmalere Typus von Wagen beibehalten werden mußte. Daß trotzdem die neuen Wagen gegenüber den alten eine wesentliche Verbesserung darstellen, braucht kaum gesagt zu werden.

Die englischen Eisenbahnen werden, wenigstens soweit es sich um Linien handelt, die eine Großstadt mit einer Vorstadt verbinden, zur Elektrifizierung rasch durch den Umstand gezwungen, daß ihnen die elektrischen Straßenbahnen und Autoomnibusse starke Konkurrenz machen. So hat zum Beispiel South London-

Bahn auf ihrer Strecke zwischen Viktoria und London Bridge mehr als fünf Millionen Passagiere in wenigen Jahren verloren, weil der Wettbewerb anderer moderner Beförderungsmittel außerordentlich stark war. Als dann aber die Elektrifizierung durchgeführt war, gelang es, die gesamte Zahl verloren gegangener Passagiere innerhalb eines einzigen Jahres wieder zu gewinnen, obwohl die bestehenden Fahrpreise nicht einmal geändert wurden.

Eine Konsumgenossenschaftliche Bank in der Schweiz. Der Verband der schweizerischen Konsumgenossenschaften hat Mitte Juli in Basel eine Geschäftsstelle für den Geld-, Zahlungs- und Kreditverkehr von Konsumvereinen und verwandten genossenschaftlichen Organisationen in Verbindung mit der genossenschaftlichen Großverkaufsstelle eröffnet. Im einzelnen bestimmt das Reglement über die Aufgaben dieser Genossenschaftsbank folgendes: 1. Annahme verzinslicher Gelder: a) in Kontokorrent von Verbandsvereinen und deren Mitgliedern; b) in Depositionen von Verbandsvereinen und deren Mitgliedern; c) gegen Obligationen von Verbandsvereinen, deren Mitgliedern und Dritten. 2. Gewährung von festen Darlehen an Verbandsvereine und verwandte genossenschaftliche Organisationen gegen Grundpfand, Faustpfand, Bürgschaft und Warenverpfändung. 3. Diskontierung, Inkasso, Kauf und Verkauf von Wechseln. 4. Eröffnung von Kontokorrentkrediten an Verbandsvereine und verwandte genossenschaftliche Organisationen gegen grundpfändliche Sicherheit, gegen Faustpfand, gegen Bürgschaften und gegen Warenverpfändung. 5. An- und Verkauf von Wertpapieren unter Ausschaltung von Spekulationsgeschäften. 6. Uebernahme von Vermögensverwaltungen und Aufbewahrung von Wertpapieren und Wertgegenständen. 7. Vermittlung von Anleihen an Genossenschaften und von Versicherungen der verschiedensten Art. 8. Beforgung von Speditionsgeschäften und Beschaffung von Informationen. Alle Geschäfte der Bankabteilung sind nach gesunden banktechnischen Grundsätzen unter Berücksichtigung der Eigenart der Konsumgenossenschaftlichen Organisation zu behandeln und durchzuführen. Ueber den Betrieb der Bankabteilung ist gesonderte Rechnung zu führen. Der Verwaltungsausschuss, als gesetzlichem Vorstand der Genossenschaft und verantwortlichem Organ des Verbandes, wird auch die Leitung der Bankabteilung übertragen. Vorsteher ist Herr B. Jäggi, Mitglied des Bankrates der Basler Kantonalbank. Nun ist auch in der Gewerkschaftspresse die Gründung einer Gewerkschaftsbank erörtert worden. Nach der Eröffnung der Genossenschaftsbank scheint man einen solchen Plan aber nicht weiter mehr zu verfolgen.

Der Vortrags der Sozialdemokratie. Der Bericht, den der Parteivorstand der sozialdemokratischen Partei Deutschlands an den Parteitag in Jena erstattet, wird in den nächsten Tagen erscheinen. Er läßt erfreuliche Fortschritte auf allen Gebieten des Parteilebens erkennen. Die Zahl der Parteimitglieder ist von 720.038 auf 835.562 gestiegen. An dieser Mehrung sind die männlichen Mitglieder mit 90.478, die weiblichen mit 25.051 beteiligt. In 19 Bundesstaaten hat die Partei 188 Abgeordnete. Die Zahl der Gemeindevertreter hat sich bereits erheblich vermehrt. In 410 Städten hat die Partei 2015, in 2240 Landgemeinden 6645 Gemeindevertreter. Außerdem hat die Partei in 31 Städten 95 Magistratsmitglieder und in 83 Landgemeinden 154 Mitglieder der Gemeindeverbände. Das sind insgesamt 8910 Parteigenossen, die als Gemeindevertreter tätig sind, gegen 7729 im Vorjahre.

Aus dem Gerichtssaal.

Graz. (Kameradschaftsdiebstahl eines Reichsbündlers.) Samstag den 6. August wurden dem Magazinbehrer Michael Kochner Kleider und Wäsche nebst einem Geldbetrag von 15 Kr. im Gesamtwert von ungefähr 600 Kr. aus seiner Wohnung entwendet. Der Dieb wurde in der Person des protegierten Magazinbehrers Anton Krammer eruiert, dessen Ehegattin bereits verhaftet und dem Gericht eingeliefert wurde, während Krammer die Flucht ergriff. Der Kameradschaftsdieb war ein frummer Anhänger des Reichsbundes deutscher Eisenbahner und genoss daher die Begünstigung, zu beliebiger Zeit zur Arbeit kommen und gehen zu dürfen, ohne daß ihm ein Haar gekrümmt wurde. Die gestohlenen Effekten hat der Reichsbündler beim Verhaftung hinterlegt.

Die Polizei berichtet hierüber: Heute früh wurde der aus Augsburg in Kärnten gebürtige 33jährige Südbahnbedienstete Anton Krammer wegen Effektenbetrugs im Werte von mehreren hundert Kronen zum Nachteil seines Aftersmieters im V. Bezirk verhaftet, Krammer wird dem Landesgericht eingeliefert.

Streiflichter.

Von den Bahnrichtern und Vorarbeitern der L. L. Staatsbahnen. Die Bahnrichter und Bahnwartungsvorarbeiter der L. L. Staatsbahnen, die bisher zu den geduldeten Bedienstetenkategorien auf den L. L. Staatsbahnen zählten, haben sich unter dem Druck der Verhältnisse veranlaßt gesehen, energischer als bisher für die Erfüllung ihrer bescheidenen Forderungen einzutreten. Sie hielten am 12. August in Hitzersbergers Weinhalle, Wien, Einberufung, eine Versammlung ab, die recht stürmisch verlief. Zur Versammlung waren nicht nur aus der Wiener, sondern auch aus der Linzer, Innsbrucker und Villacher Staatsbahndirektion Teilnehmer erschienen, die zum Teil, wie die aus Wien, eine große Wegstrecke zurücklegen oder ihren Urlaub daransetzen mußten, um diese Versammlung besuchen zu können. Aus einzelnen Orten wurden an die Versammlung Zustimmungsschreiben gerichtet. Die Erregung in dieser Versammlung gab ein getreues Bild sowohl von der Notlage, die unter diesen Staatsbahndienstleistungen herrscht, als auch von der Stimmung, die diese beseelt und von deren Entschlossenheit, nunmehr die Erfüllung der aufgestellten berechtigten Forderungen nicht mehr länger hinausschieben zu lassen. Genosse Holzner begrüßte als Einberufender die Versammlung. Den Vorsitz der Versammlung führten die Genossen Schubert und Reznicek. Die Referate wurden von den Genossen Adolf Müller und Reichratsabgeordneten Forster erstattet. Ersterer schilderte die Unfruchtbarkeit der Verhandlungen in den Personalkommissionen und die Ergebnislosigkeit der Vorschläge der Deputationen, die mit leeren Versprechungen und Wohlwollensversicherungen hingenommen wurden. Er besprach eingehend die einzelnen Forderungen der Bahnrichter und Vorarbeiter, denen wohl an maßgebender Stelle die Berücksichtigung nicht aberkannt werde, deren Erfüllung aber durch die Verweigerung von Geldmitteln von seiten des Finanzministeriums in Frage gestellt wird. Diese Situation mach-

einen Kampf unvermeidlich, den niederzuhalten die Bahnverwaltung mit allen Mitteln versucht wird. Durch die Solidarität und Kampfesentschlossenheit der Bediensteten aber müsse jeder Versuch zum Scheitern gebracht werden, der unternehmen werden könnte, sie in ihrem Bestreben nach Eringung besserer Existenzbedingungen aufzuhalten. Genosse Solzer berichtete über das unbefriedigende Ergebnis der Deputationsvorarbeiten bei der k. k. Staatsbahndirektion Wien und im Eisenbahnministerium. Während die Deputationsmitglieder nach der erhaltenen Zusicherung wenigstens in der Uniformfrage eine baldige Berücksichtigung der Wünsche der Bahnrichter erwarteten, sei diese nicht einmal bei dieser weniger einschneidenden Frage erfolgt. Reichratsabgeordneter Fortner führte aus, daß es den Bediensteten sehr wohl ergehen würde, wenn sie von den Verbesserungen des Wohlstandes leben könnten. In jedem Zweige des Staatshaushaltes müssen der erhöhten Militärausgaben wegen Abstriche gemacht werden, bei der Staatsbahnverwaltung sei ein solcher von 60 Millionen Kronen beabsichtigt, und es besteht die begründete Befürchtung, daß hierbei auch die zur Verbesserung der Bezüge der Bediensteten bestimmten Mittel angegriffen werden. Von Seiten der bürgerlichen Parlamentsmajorität sei eine Förderung der Wünsche der Staatsbahnbediensteten nicht zu erwarten. Die sozialdemokratischen Abgeordneten vermögen wohl die Staatsbahnbediensteten bei ihrem Kampfe wirksam zu unterstützen, hätten aber nicht die Macht, im Parlament deren Forderungen durchzusetzen. Das Schwerkgewicht liege infolgedessen bei der Organisation, deren Ausbau und Stärkung die wichtigste Aufgabe sei. Weisse Referate wurden von der Versammlung mit lebhaftem Beifall und Zustimmungsrufen aufgenommen. Es entspann sich sodann eine lebhafteste Debatte, an der sich die Genossen Solzer, Hutter, Kneidinger, Schneider, Schnöblich und Krawanz beteiligten. Es gelangte nachschende Resolution zur einstimmigen Annahme:

„Die am 12. August 1911 in Fiferbergers Weinhalde versammelten Bahnrichter und Vorarbeiter der k. k. Staatsbahnen nehmen Stellung zu den in der Zentralpersonal-Kommission am 5. Juni 1910 und im Zentralarbeitsausschuß für diese Kategorien eingebrachten Anträgen und fordern deren endliche Durchführung, wobei darauf verwiesen wird, daß die Durchführung dieser Anträge keine allzu hohen Geldmittel beanspruchen würde.“

Die Zentrale des Allgemeinen Reichs- und Gewerkschaftsvereins wird ersucht, nichts unversucht zu lassen, um den Bahnrichtern zur Erreichung ihrer Forderungen zu verhelfen und um für die Vorarbeiter zumindest eine Gleichstellung mit den Professionisten zu erreichen.“

Die Versammlung wählte ferner eine Deputation, die die sozialdemokratische Fraktion bei Wiederzusammentritt des Parlaments von den Wünschen der Bahnrichter und Vorarbeiter unterrichten soll.

Schließlich wurde die Zentrale der Organisation noch aufgefordert, in der nächsten Konstitutionskonferenz gegen die dem Bahnrichterstand feindliche Haltung der „Bahnmeister-Zeitung“ in ihrer Nummer 18 Stellung zu nehmen.

Die Versammlung war ein Zeichen für die Größe der Not und des Elends unter den Eisenbahnern, und es wäre an der Zeit, daß man die Notlage der Bahnrichter und Vorarbeiter hören und beachten würde.

Herrn Dr. Markus, Bahnarzt in Hütteldorf ins Stammbuch. Wie es Ihnen als Arzt und Beamten der k. k. Staatsbahnen bekannt sein muß, bedeutet die Bahnverwaltung ihre Arbeiter und Diener ärger aus, als der Besitzer der letzten Naderbude. Sie beutet ihre Arbeiter und Diener nicht aus, um dem Staat zu nützen, der ja von den Staatsbahnen blutwenig hat, sondern um mit den abgeschundenen Groschen eine Armee sogenannter Intelligenzler zu füttern. Jedem, der zu faul zur Arbeit und zu dumm, ein Handwerk zu erlernen, baut der brave Arbeiter eine sogenannte Schule, in der es außer Feiertagen, Sinfonien und Sommerferien auch einige langweilige Schulstunden gibt. Hier lernt der Schüler einige Sachen, die außer dem Professor kein Mensch versteht und brauchen kann, die aber dazu gehören, eine Prüfung daraus zu machen. Wenn nun der Schüler auch singen, laufen und rechnen kann, dann kommt er auf die Eisenbahn; hier braucht er nicht mehr rechnen, denn hier bekommt er sofort fixen Gehalt. Zu dem Zweck, diesen Gehalt aufzubringen, muß das niedere Eisenbahnerpad ausgebeutet werden. Das nun der Herr Eisenbahnbeamte seinen Schädel von der Professorenweisheit gereinigt und lernt im praktischen Leben eine Telegraphenanlage von einer Eisenbahnstation unterscheiden, so geht er nun über die eigentlichen Arbeiter los, und je mehr er sich im Staatsinteresse aus ihnen herauschindelt, desto mehr Lantimen, Remunerationen, Gehalt samt Zulagen fällt ihm zu.

Nun aber Herr Doktor, würden sich die Arbeiter nicht so ausfinden, nicht so körperlich ruinieren lassen, wenn die Bahnverwaltung nicht ein teuflisches Netz über sie geworfen hätte, daß sie ihrer freien Bewegung beraubt, sie hypnotisiert, so daß sie statt mit Geld, sich mit Hoffnungen füttern lassen. Er läßt alles mit sich machen, da er hofft, in absehbarer Zeit angestellt zu werden, seine Familie anständig ernähren zu können. Herr Doktor haben ihn aufgenommen; er ist gesund, stark, sieht gut, kam gerade vom Militär. Zwei, drei, vier, fünf Jahre vergehen, er ist noch immer nicht angestellt. Seine roten Wangen sind eingefallen, blaß, gelb, auf der Brust da sticht, aber er meldet sich nicht mal — sonst wird er nicht angestellt. Er fiel in den Kanal, er meldet keinen Unfall an, er reißt sich die halbe Hand auf, er läßt sich verbinden und arbeitet weiter. Der Vorgesetzte beschimpft ihn, er schweigt. Nun endlich nach acht langen Jahren heißt es zum Doktor wegen der Anstellung. Wie ihm das Herz klopfte vor Aufregung, wenn der Doktor daraufkommt, daß sein Herz nicht mehr in der Ordnung ist, ihm tritt kalter Schweiß auf die Stirn. Endlich ist der Tag da. Die ganze Nacht lag er in Dankschlägen, um beim Doktor gesund zu erscheinen. Herr Doktor haben es heute eilig; der Mann wird untersucht, für gesund befunden; am liebsten möchte er Ihnen, Herr Doktor, um den Hals fallen; aber sein Herz. Er wird angestellt; höchste Zeit; er ist auch am Ende seiner Kräfte angelangt. Acht Jahre hat er Gesundheit simuliert, jetzt hat er es nicht mehr notwendig; jetzt kann er sich so krank zeigen, wie er wirklich ist. Er war stärker als seine Ausbeuter vermuteten. Und nun kommt das Unerwartete. Jetzt, Herr Doktor, vermuten Sie in dem Kranken einen Simulanten. Er meldet sich krank und Sie fragen farschastisch, wie lange er schon angestellt ist. Sie drohen mit dem Chefarzt. Sie sprechen und handeln wie ein Eisenbahnbeamter, obwohl wir glauben, daß Sie als Arzt die Arbeiter vor Ausbeutung schützen sollen. Herr Doktor haben ein Wädelin geschrieben: „Lehren der Gesundheitspflege“, indem Sie beiläufig sagen: „Nicht die Ausbeutung bringt euch um, sondern eure Lebensweise. Nicht die lange Arbeitszeit, der geringe Lohn, der strenge Turnus, die giftigen Gase, die heißen Feuerböden, die nicht isolierten Maschinen bringen euch um, sondern ihr, die ihr viel zu wenig Kleidung, Nahrung, Wohnung, Bewegung und Hautpflege gebt.“ Kein Wort gegen die tieferen Ursachen, das soziale Elend, sondern nur leichte und leichte Lehren. Herr Doktor studieren Sie unser Elend, schreiben Sie als Arzt ein Buch gegen die Ausbeutung, stellen Sie sich auf die Seite der Ausgebeuteten und Sie werden mit sich zu liegen leben und ruhig sterben.

Von den Kangleigehilfen der k. k. Staatsbahnen. In sehr treffender Weise wurde kürzlich an dieser Stelle die trostlose Lage der Kangleigehilfen der Südbahn besprochen und daß diesen Bediensteten zugefügte namenlose Unrecht aufgezeigt.

Aber nicht allein die Kangleigehilfen der Südbahn, sondern auch ihre Kollegen bei der Staatsbahn sind verurteilt, eine Aschenbrödelrolle zu spielen. Auch diese haben gleiche Klagen. Die Staatsbahnverwaltung hat dieses Schicksal (Zeichner und Schreiber nach mehrjähriger Dienstzeit nicht wie früher als Unterbeamte, sondern nur als Diener angestellt) erfunden, und als man sich, daß selbst sich gut bewährte, kam es auch bei der Südbahn zur Einführung. Ob mit Recht oder Unrecht, darnach fragt man nicht. Hauptsache ist Verbilligung der Arbeitsleistung. Leider mangelt hier der Raum, alle den Kangleigehilfen zugefügten Ungerechtigkeiten und unverbildeten Zurücksetzungen aufzuzählen, denn diese sind so zahlreich, daß man hierüber ganze Seiten schreiben könnte. Wenn die durch diese Knauferei gemachten Ersparnisse etwa noch ärmeren Teufeln, als es die Kangleigehilfen sind, zugute kämen, würden wir diese Vorgangsweise noch teilweise entschuldigen. Daß dies nicht der Fall, und daß man auch Bedienstetenkategorien günstiger behandeln kann, beweist nachstehendes: Bis vor wenigen Jahren wurden Zeichner und Schreiber mit Unterbeamtenvorbildung nach drei bis vierjähriger Dienstzeit direkt zu Unterbeamten ernannt. Für Manipulantinnen gab es damals keine definitive Anstellung. Als man nun daran ging, auch letztere definitiv anzustellen, und zwar gleichfalls die Unterbeamte mit 1200 Kr. Anfangsgehalt, (was Rang betrifft, rangieren dieselben ja bekanntlich vor allen Unterbeamten), wurde gleichzeitig die Verfügung getroffen, das Schreibpersonal als Diener anzustellen, und zwar mit 800 Kr., seit neuester Zeit allerdings mit 1000 Kr. Den Gehaltsunterschied von 400 Kr., beziehungsweise 200 Kr. rechtfertigte die Bahnverwaltung mit der Begründung, daß die Offiziantinnen kein Quartiergeld beziehen. Das galt aber nur im Anfang, denn seit 1. März l. J. wurde ihnen auch dieses ausgestellt, allerdings in einem etwas bescheidenen Maße. Dazu haben Manipulantinnen noch die Gewähr, nach fünfjähriger Dienstzeit Offiziantinnen zu werden, was bei einem Kangleigehilfen, der drei bis fünf Jahre im Taglohn, dann weitere sieben, acht und mehr Jahre in definitiver Eigenschaft im Dienste stand, nicht der Fall ist. Daß man das Eisenbahnministerium bewegen könne, auch den Kangleigehilfen ein gleich hohes Entgelt zu bewilligen, ist dormalen nicht zu erwarten, zumindest so lange nicht, als sich die Kangleigehilfen der Hoffnung hingeben, sie werden die Verwaltung durch ruhiges Zusehen, beziehungsweise durch Fleiß und Untertänigkeit gegenüber den Vorgesetzten und dergleichen mehr, zur Einsicht bringen, auch den Kangleigehilfen ein auskömmliches, leidliches Dasein zu gönnen.

Wer die Hartnäckigkeit kennt, mit der das Eisenbahnministerium unseren gerechten und bescheidenen Forderungen gegenübersteht, hat die Ueberzeugung, daß diese Mißstände so lange bestehen werden, als sich die Kangleigehilfen nicht um Verbesserung ihrer Lage zu kämpfen.

Schon wieder ein neuer Eisenbahnerverein. Zu den vielen Vereinen, die unter den Eisenbahnern vegetieren und von denen man nie weiß, was sie treiben und ob ihnen nicht schon das Lebenslicht ausgegangen ist, hat sich ein neuer gesellt. Bei der St. E. G. haben einige Querköpfe die letzte Zeit für die richtige gehalten, einen eigenen Zugsbegleiterverein zu gründen, um so unserer Organisation in den Rücken zu fallen. In der Zeitung dieses Vereines stehen zwei nicht ganz einwandfreie Leute und es ist notwendig, sie in der Öffentlichkeit zu kennzeichnen. In ihren Charaktereigenschaften sind dann leichter die wahren Beweggründe für die Gründung des neuen Vereines zu erkennen, so daß es diesen Herren dann schwerer fallen dürfte, Gimpel für ihren Verein zu fangen. Der Obmann des Vereines ist der Oberkondukteur P r e s l m a h e r, der wegen einer nicht gerade schönen Sache vom Revisionsdienst abgezogen wurde, wofür er vielleicht unserer Organisation die Schuld zuschreiben will. Er ist seiner Ehrlichkeit wegen, die ihn vom Revisionsdienst wegbrachte, wie geschaffen für die Obmannstelle eines Eisenbahnervereines. Der Größenwahn leidende Gründer und Schriftführer des Vereines, Kondukteur H o r n, hat seinerzeit gemeinsam mit einem zweiten Bediensteten einen Kollegen schriftlich bei der Direktion der St. E. G. denunziert. Er beschimpfte früher den Obmann des Kondukteurklubs auf alle mögliche Weise, jetzt liegen sie sich in den Armen! — Zur Führung einer Organisation und zur Vertretung der Interessen seiner Kollegen gehört nicht eine Dosis Unwissenheit, auch etwas Charakterfestigkeit, Rechtlichkeit und Anständigkeit. Wieviel ist hiervon bei den beiden angeführten Persönlichkeiten zu vermuten und was kann aus einer Vereinsaktivität Ersprießliches hervorgehen, die derartige Elemente an führender Stelle hat? Diese Fragen mögen sich die Zugsbegleiter der St. E. G. selbst beantworten.

Vorsprache der Altpensionisten im Eisenbahnministerium. Am 5. April l. J. sprach eine Deputation der Altpensionisten der St. E. G. und S. R. D. B. W. unter Führung ihres Obmannes des Genossen Josef H o r o w i z bei dem Leiter des Eisenbahnministeriums Herrn Sektionschef H ö l l vor und urgierte die Erfüllung der bereits im Jahre 1909 an Herrn Ministerialrat Dr. Pollak überreichten Wünsche. Gleichzeitig wies die Deputation auch auf die Enttäuschung hin, die die Altpensionisten der verstaatlichten Bahnen durch die beiden Entwürfe vom 2. August 1910, Z. 1833 EM und Z. 12.815, erlebten. Viele dieser Altpensionisten sind seit der Verlautbarung im Amtsblatt des EM Nr. XXXVII vom 6. August 1910 im ewigen Harren dahingestorben und die wenigen, die übrig blieben, mußten erleben, daß es wie immer so auch diesmal bei diesen Entwürfen war. Nichts anderes als: „Wasche den Pelz und mach' ihn nicht naß!“ Die Pensionisten der verstaatlichten Bahnen erhielten nichts! Nachdem sich der Leiter des Eisenbahnministeriums genau über die Lebensverhältnisse von der Deputation informieren ließ, drückte er selbst sein Erstaunen darüber aus, wie elend für alte treue Diener geforgt wurde und wie es möglich ist, mit solchen Bezügen bei der horrenden Teuerung leben zu können. Er teilte der Deputation mit, daß zu einer Regulierung, wie selbst schon im Ministerium berechnet wurde, eine halbe Million notwendig sei, und daß der Finanzminister selbst nicht bewilligt. Es wurde hierauf klargestellt, daß doch die Altpensionisten von Tag zu Tag absterben, mithin diese Mehrbelastung keine permanente ist, sondern in einigen Jahren von selbst verschwindet. Der Leiter des Eisenbahnministeriums hatte Einsehen dafür, daß man Hungertüftler sein muß, um mit einem solchen „Nubegruß“ leben zu können und versprach auch, sich für eine Verbesserung einzusetzen, doch machte er auch die Deputation aufmerksam, daß es schwer gehen wird, da der Finanzminister nichts bewilligen will. Wären die Altpensionisten wenigstens noch als Nekruten oder als Kanonen zu gebrauchen, dann könnten sie vom Finanzminister doch noch etwas hoffen. Vielleicht würde aber eine Anempfehlung genügen, wenn sich die Pensionisten als alte Kriegsschiffe in irgend ein Museum einstellen ließen, alt und ausgemergelt und sie genug durch ihre lange Dienstzeit, bei Sturm und Wetter widerstandsfähig, infolge Hunger gut ausgerodnet, dabei würden die Pensionisten im Museum freien Unterstand finden und nicht fürchten müssen, jedes Vierteljahr belagert zu werden, da sie nicht mehr imstande sind, den teuren Zins zu bezahlen. Für die jungen Eisenbahner, die heute noch im aktiven Dienst stehen, sollen vorstehende Zeilen Anlaß zum Denken geben. Nur eine gesunde und kräftige Organisation kann euch schützen vor solchem Jammer, vor der Brutalität, daß ein Minister jagen kann, er kann für die Eisenbahner nichts bewilligen. Der Allgemeine Reichs- und Gewerkschaftsverein kann mit Stolz auf eine Reihe von Er-rungenschaften, die er für die Eisenbahner erzielt hat, zurückblicken. Wären die Altpensionisten organisiert gewesen, wäre es nicht notwendig, heute um ein kleines Stüchlein Brot mehr einen so harten Wettkampf zu führen. Darum, Kollegen Eisenbahner, die ihr noch immer eure Gesundheit und eure geraden Glieder dem Dienste opfert, tretet Mann für Mann der Organisation bei, eine starke Organisation ist eure Macht und ohne diese seit ihr der Spielball einzelner Minister und Auch-Volksvertreter.

An die Verkehrs- und Audtrektion der k. k. privilegierten Südbahngesellschaft in Wien. Die Gefertigten erlauben sich die höfliche Anfrage zu stellen, ob die im Zirkular Nr. 183 vom 8. Februar zugestandene Lohnerhöhung für die Magazins- und Stationsarbeiter sowie Wagnerhaltungsarbeiter keine Gültigkeit hat, wiewohl selbe bereits seit 1. Mai 1911 zum Teil in Leoben, Graz etc. Platz gegriffen hat.

Um baldige Abhilfe bittet

Das bisher nicht berücksichtigte Personal der Station

Brud an der Mur.

Von den Wagenputzern der Station Hütteldorf. Wer die Lage der Wagenputzer im allgemeinen kennt, wird wissen, wie diese Parias der Eisenbahner behandelt werden und wie schwer sie sich gegen diese Behandlung wehren können. Erst die Organisation ermöglicht es, daß diese getretenen Bediensteten den Mut aufbringen, ihre Leiden den harthörigen Vorgesetzten zu Gehör zu bringen oder sie der Öffentlichkeit zur Kenntnis zu bringen. Im Frühjahr fand eine Konferenz der Wagenputzer mit einigen anderen Kategorien zugleich statt, bei welcher eine Reihe von Forderungen aufgestellt wurden, deren Erfüllung den Wagenputzern erst ein halbwegs erträgliches Dasein sichern würde. Da aber die Erfüllung dieser Forderungen weniger von dem Wohlwollen und der Einsicht der Vorgesetzten als von der Stärke und der Kampfbereitschaft der Organisation der Wagenputzer abhängig ist, die leider noch deshalb vieles zu wünschen übrig läßt, da viele Wagenputzer entweder indifferent oder gar im Lager der Gelben sind, ist eine baldige Erfüllung dieser Wünsche nicht zu erhoffen. Es gibt aber lokale Zustände, die jetzt schon abgeändert werden können, abgeändert werden müssen und solche Zustände herrschen am Rangierbahnhof des Bahnhofs Hütteldorf. Herr Inspektor E i c h l e r trifft zwar Anordnungen, die auch den Wünschen des Personals entsprechen würden; der Herr Platzmeister M i l a b e r s k i sichert sich aber einen blauen Teufel darum und macht was er will. Für die Beschwerden des Personals, daß Anordnungen nicht befolgt werden, hat nun der Herr Inspektor kein Ohr, hört aber mit beiden Ohren hin, wenn das Wagenputzerpersonal vernadelt und verzunden wird. Die Herren Vorgesetzten wollen eben ihre Ruhe haben und der kleine Platzmeister ist der eigentliche Herr, die Vorgesetzten nur seine Strafwerkzeuge. In Bezug auf Reinlichkeit der Wagen ist zum Beispiel der Platzmeister Milaberski ein Fanatiker. Brutal fordert er von seinen Leuten reine Arbeit, reine Wagen; dagegen nicht brutal, sondern sehr verzaugt fordert er aber das zum Putzen notwendige Werkzeug und Material. Brutal nach unten, servil nach oben. Mit wenigen gerauften Rubfassen sollen 7000 Reiserscheiben blank gepußt sein und wehe, wenn sich Flecken zeigen, das kostet Kronen. Mit Bartwischen ohne Haare sollen die Wagons sauber gefeilt sein und wehe, wenn ein nedisches Streichholz den wenigen dünnen Borsten entrinnt, das kostet wieder Kronen. Ein Wagenputzer kommt vom Urlaub, meldet sich in der Vorstandskanzlei, trifft aber den Herrn Souschef nicht an, meldet sich also beim Parteiführer, damit dieser bei Gelegenheit seine Einrückung meldet. Dieser vergißt aber darauf und der Mann bekommt nebst einem Rüßler für diesen Tag nichts bezahlt, obwohl er den ganzen Tag nachweislich gearbeitet hat. Spaten und Strafen sind die zwei Klippen, durch die sich die Hütteldorfer Wagenputzer in der Weise durchwinden müssen, daß das, was das Bahnamt an Beisen und Fegen erpart, der Provisionsfonds an Strafen einnimmt. Man sollte nun meinen, daß der Reinlichkeitsfanatismus des Herrn Milaberski echt ist. Dem ist aber nicht so, sobald es sich um die Unterkunftsräume des Personals handelt, verflüchtet er sich wie der Gestank. Eine Anzahl alter Waggons am Rangierbahnhof stellen die Unterkunftsräume dar und bilden in ihrer malerischen Mannigfaltigkeit am Bahnhof ein kleines Hütteldorf oder eine Wagengburg, die aber schon längst eine Wagnenburg wurde. Obwohl nun für diese Kisten eine wöchentliche Reinigung seitens des Bahnamtes angeordnet ist, unterläßt Herr Milaberski die Reinigung und läßt die dazu bestimmten Putzfrauen andere Arbeiten verrichten. Die Folge dieser Schweinerei ist, daß sich nun auch Läuse eingenistet haben. Vielleicht genügen diese Zeiten, das Schamgefühl der Herren vom Bahnamt wachzurufen und sie werden in Zukunft dem Treiben des sauberen Herrn Milaberski mehr Aufmerksamkeit schenken und werden diesen Zuständen ein Ende bereiten. Den Hütteldorfer Wagenputzern können wir aber nur zurufen: Erfüllt eure Pflicht, soweit es in euren Kräften liegt, hütet euch vor unnützen Anständen, andererseits aber organisiert euch! Fordert eure Rechte und dann hat ein Milaberski seine traurige Rolle ausgespielt. Jenes Individuum namens Neubaer, welches durch Denunziation einen jungen strebsamen Arbeiter ums Brot gebracht hat, kann der wohlverdienten Vergeltung des Personals sicher sein.

100 Prozent Gewinn. Wenn ein Geschäftsmann seine Kunden überborteilt und eine Ware doppelt so teuer, als der Einkaufspreis war, verkauft, so spricht man von ihm mit Verachtung und erwirbt sich derselbe in der Regel den Namen Wucherer. Wenn dieser Umstand aber im tausenden Publikum bekannt wird, so schüttet sich daselbe dadurch vor der Verwunderung, daß es dem betreffenden Geschäftsmann einfach nichts mehr abläuft. Anders sieht das Verhältnis bei der Erwerbung der Legitimationen für Eisenbahnbedienstete. Die Eisenbahner müssen diese Legitimationen von der Bahnverwaltung beziehen, auch wenn der Gewinn letzterer noch mehr als 100 Prozent betragen würde, weil zur Ausstellung nur eine Eisenbahndirektion berechtigt sein kann. Wenn wir so ein Legitimationsbüchel zur Hand nehmen und erwägen, ob der Preis von 1 Kr., welcher dafür gezahlt werden muß, angemessen ist, können wir feststellen, daß diese Büchel, auch wenn sie nur 50 Kr. kosten würden, auch noch zu teuer wären. Aus ganz schwachem, holztafelartigem Pappendeckel mit schwachem, farbigen Imitationslederpapier überzogen, machen sie den Eindruck, als sollten sie nur ein Jahr halten, trotzdem sie für zehn Jahre berechnet sind. Dieser Zustand wirkt um so aufreizender, als es sich dabei nicht wie bei einem Geschäftsmann um fremde Personen, sondern um eigene Bedienstete handelt.

40 Jahre Zugsbegleiter. In S i e s t e r feierte der dort stationierte Kondukteur Herr Stephan P r i e l a c am 16. Mai das seltene Fest seiner zurückgelegten 40jährigen Dienstleistung, welches einen für den Jubilar schmeichelhaften, glänzenden Verlauf nahm. Im Wartesaal II. Klasse überreichte der Verkehrsinspektor Philipp P a l o b y aus Kanizsa vor dem versammelten dienstfreien Personal und in Gegenwart des Stationschefs Samuel S t r a c h e r sowie der Delegierten zahlreicher Stationen der Südbahn nach einer herzlichen Ansprache dem Jubilar die Medaille für 40jährige treue Dienste sowie die von der Südbahndirektion gespendete Ehrennadel von 100 Kr. in Gold und außerdem einen von den Kollegen gewidmeten wertvollen goldenen Ring. Anschließend an diese offizielle Feier fand im Garten der Bahnrestauration ein Festessen statt, bei welchem dem Stationschef S t r a c h e r, Verkehrsbeamten W e i ß, Oberkondukteur S t a r k, Ober-

Kondukteur Richter (in Vertretung des Kondukteurvereines), Verkehrsbeamten Kornfeld, Oberlokomotivführer Willmayer Begrüßungsansprachen gehalten wurden. Dem Festkomitee, bestehend aus den Kollegen Groß, Stark und Lang, ist zu dem Arrangement dieses schönen Festes nur zu gratulieren.

Erhebungs-kommissionär, Ankläger und Richter in einer Person. Bei der Staatsbahndirektion Wien befinden sich zwei Erhebungs-kommissionäre namens Schenk und Manhardt, welche sich beim Personal dadurch eine traurige Verühmtheit erworben haben, daß sie bei Einberufungen des Lokomotiv- und Zugspersonals in herrlicher und brutaler Weise vorgehen. Anstatt daß sich diese Herren vor Augen halten würden, daß die Erhebung den Zweck haben soll, ein wahrheitsgetreues Bild des jeweiligen Vorfalls festzustellen und jede Antwort des einberufenen Bediensteten im Protokoll wahrheitsgetreu wiederzugeben, beginnen dieselben schon vor Anfang der Einberufung die Bediensteten dadurch zu provozieren, daß sie ihnen entweder Gleichgültigkeit im Dienste oder Nichtbeachtung gewisser Instruktionsbestimmungen vorwerfen oder gar Trunkenheit des betreffenden Bediensteten zur kritischen Zeit als Ursache des jeweiligen Falles erklären. Es ist sogar schon vorgekommen, daß dem einzubernehmenden Bediensteten im Laufe der Einberufung schon die Strafe durch den Erhebungs-kommissionär diktiert wurde. Da sich die Grenzen bei Einberufungen schon aus dem Titel des betreffenden Beamten (Erhebungs-kommissionär) ergeben, so müssen wir oben geschilderte Vorurteile als Hebergriffe obgenannter zwei Herren bezeichnen und erlauben die Staatsbahndirektion Wien, auf diese Herren belehrend einzuwirken, beziehungsweise ihnen klar und deutlich ihren Wirkungskreis bei den Einberufungen einzugrenzen, damit in Zukunft dem einzubernehmenden Personal Gelegenheit geboten wird, seine Angaben in ruhiger Weise ohne vorausgegangene Provokation zu machen.

Blüten der Sparwit der k. k. Staatsbahnen. Welche Blüten die Sparwit bei den k. k. Staatsbahnen treibt, ist aus dem nachstehenden Dienstbefehl der k. k. Bahnerhaltungssektion Bischofs-Hofen zu ersehen:

An alle Streckenwächterposten der Linie Bischofs-Hofen-Tagenbach.

Unter Bezugnahme auf die am 26. Juni, 6 Uhr früh erfolgte Ambulantenklärung der gesamten Wächter der Strecke Bischofs-Hofen-Schwarzach-St. Veit wird folgendes verfügt:

1. Die Ambulantenklärung erfolgt aus dem Grunde, um es den Streckenwächtern zu ermöglichen, den ihnen obliegenden Verpflichtungen in jeder Beziehung gewissenhaft und vorchriftsmäßig nachkommen zu können. In erster Linie wird dadurch erzielt, daß die vorgeschriebenen Kontrollgänge zur richtigen Zeit durchgeführt werden können. Es müssen daher in Zukunft die Kontrollgänge bei Tag unbeschadet zur richtigen Zeit durchgeführt werden und ist eine Verschiebung derselben bei Nacht in ein anderes passendes, aber nahegelegenes Intervall nur dann zulässig, wenn dadurch eine nicht erwünschte Inanspruchnahme der Wächterfrauen zur Nachtzeit vermieden werden kann. Nicht zur vorgeschriebenen Zeit unternommene Kontrollgänge sind im Dienstbuch vorzumerken. Es wird in Zukunft streng darauf gesehen werden, daß die den Wächtern vorgeschriebenen kleinen Erhaltungsarbeiten am Oberbau, das ist: Anziehen der Nägel und Schrauben, Nachtreiben der Keile etc. in unbedingt tadelloser Weise bewirkt werden, desgleichen hat die den Wächtern und deren Abkömmlingen zugewiesene 200 Meter lange kurrende Strecke vom Graswuchs freigehalten zu werden.

2. Wie schon im Punkt 1 bemerkt, hat die Heranziehung der Frauen zur Dienstleistung bei Nacht nur in ganz unausweichlichen Fällen zu erfolgen, auch ansonsten aber zu trachten, ohne selbe auszukommen, was u. m. o. leichter möglich sein wird, nachdem die kleinen Erhaltungsarbeiten und das Grasputzen nur bei Tag bewirkt wird und zur Nachtzeit laut Punkt 1 eine Verschiebung der vorgeschriebenen Streckenbegehung in ein anderes Intervall als zulässig erklärt wurde. Mutwillige Heranziehung der Wächterfrauen zur Dienstleistung zur Nachtzeit von Seiten der Wächter und Substituten sind zur Anzeige zu bringen und wird jeder einzelne Fall dienstlich behandelt werden.

3. Der diensthabende Wächter hat die in seiner Abwesenheit die Schranken bedienende Person anzuweisen, für welche Züge und in welchen Zeitabschnitten die Schranken geschlossen werden müssen und hat dies im Dienstbuch vorzumerken.

4. Der auf Streckenbegehung befindliche Wächter signalisiert den Zug an jener Stelle, an welcher er ihn antrifft. Erwünscht ist hierbei, daß die Signalisierung rechts in der Richtung der Fahrt (Wachsinführerseite) erfolgt. Strengstens verboten ist jedoch das Hebergrößen der Geleise vor einem in der Fahrt befindlichen Zug und hat daher der Wächter, falls er von einem Zug überfahren wird, die Signale auch von der linken Seite aus zu geben.

5. Die die Schranken bedienende Person hat die Schranken zur vorchriftsmäßigen Zeit zu schließen und nach Passieren des Zuges wieder zu öffnen; bei der Vorüberfahrt des Zuges braucht sie nicht am Posten zu stehen.

6. Der Streckenwächter ist verpflichtet, die Rampenbedienerin in der Handhabung der Schranken auszubilden und ist für die tadellose Bedienung verantwortlich.

k. k. Bahnerhaltungssektion Bischofs-Hofen.

Der Bahnerhaltungssektionsvorstand:

J. B.: Sawofsky m. p.

Um das Sparsystem auf die Spitze zu treiben, werden die Wächterfrauen laut vorliegendem Erlaß zur Schrankenbedienerei herangezogen. Ja sogar zur Nachtzeit in dringenden Fällen, wie in dem Erlaß angedeutet wird, können die Wächterfrauen gewetzt werden. Die Wächterfrauen werden für ihre Dienstleistung nach der Anzahl der zu bedienenden Schranken mit 4 bis 10 Kr. monatlich entlohnt! — Die Verantwortung für die Frau muß der Wächter übernehmen. Scham kennen die Herren Staatsbahngewaltigen keine mehr, die sie ihnen vollends abhandeln gekommen, denn sonst wäre es nicht möglich, daß sie für einen so verantwortungsvollen Dienst 4 bis 10 Kr. bezahlen. Den Wächtern können wir auch den Vorwurf nicht vorenthalten, daß sie zumeist an dieser famosen Einführung selbst schuld sind, denn als sie telephonisch um ihre Zustimmung befragt wurden, haben sie ohneweiters, auch ohne vorheriges Einverständnis mit ihren Frauen, ja gesagt. Allerdings wurde den Wächtern, beziehungsweise den Frauen, die nicht einverstanden waren, mit der Verletzung gedroht. Welchen Lohn sprechen solche Verfügungen den verschiedenen Gummitätsbuseleien: „Für das Kind“, Blumentagen und der gleichen. Da entzieht man aus Sparmut den Kindern die Mutter, setzt um so elenden Lohn Mütter unter Umständen der Gefahr des Hebergrößenmerdens aus wegen einiger Lumpiger paar Groschen Sparnisse. Andererseits wirft man Millionen für Kriegsschiffe und dergleichen überflüssiges Zeug hinaus. Arme Wächterfrauen läßt der Vater Staat um einen Bettel ihre Haut zu Markte tragen. Wächter und Wächterfrauen! Wollt ihr euch vor Ausbeutung schützen, dann tretet ein in die Organisation, sie ist jederzeit die kräftigste Vertreterin eurer Interessen!

Die Erhöhung der ortsüblichen Tagelöhne in Innsbruck. Am Freitag den 11. August wurde einer Deputation, bestehend

aus dem Abgeordneten Abram und drei Vertretern der Südbahnarbeiter, bei der Bezirkshauptmannschaft und beim Magistratsrat Gschließer die Mitteilung gemacht, daß vorgestern endlich dem Ansuchen der Gewerkschaftskommission vom 24. Juni 1910 um Erhöhung der ortsüblichen Löhne Folge gegeben und den Unternehmern die neuen ortsüblichen Löhne bekanntgemacht wurden. Für die Oberbau- und anderen niedrig entlohnenden Arbeiter der Südbahn hat die Erhöhung der Mindestlöhne der ungelerten Arbeiter von Kr. 2.40 auf 3 Kr. große Bedeutung, weil ja die Südbahn völlig allein nur mehr noch den längst überholten ortsüblichen festgelegten Tagelohn bezahlte. Sogar die Stadtarbeiter hatten in den letzten drei Jahren fast ausnahmslos mindestens 3 Kr. täglich. Es war daher sehr begreiflich, daß die Oberbau- und Magazinsarbeiter der Südbahn unausgesetzt drängten, es möge endlich durch eine Neuordnung der behördlich festgesetzten Tagelöhne auch die Südbahnverwaltung gezwungen werden, höhere Löhne zu bezahlen. Doch gut Ding braucht Weile. Trotzdem die Genossen Abram, Scheibeln und Tomcsik wiederholt bei den maßgebenden Behörden um rasche und günstige Erledigung ersuchten, brauchte das Ansuchen der Gewerkschaftskommission auf dem Durchmarsch durch verschiedene Ämter und Genossenschaften nahezu 14 Monate. Für die österreichischen Ämter ist dies freilich die normale Gangart in Dingen, die das Wohl der Arbeiter betreffen; für die interessierten Arbeiter jedoch waren die 14 Monate in der Zeit der Teuerung eine halbe Ewigkeit. Sonntag den 3. September findet beim „Marsoner“ eine allgemeine Südbahnarbeiterversammlung statt, die zu den neuen ortsüblichen Tagelöhnen Stellung nehmen wird. Zu Pflicht eines jeden Arbeiters wird es sein, bestimmt zu erscheinen.

Zwei Anfälle am Südbahnhof in Innsbruck. Der Verschleier Gustav Mariacher geriet auf dem Südbahnhof zwischen die Räder zweier Wagen, wobei ihm der Brustkorb vollständig eingequetscht wurde, so daß der Arme sofort tot blieb. — Am 9. August 1911 wurde am Südbahnhof südlich vom südlichen Weichenwächterhaus der Südbahnausschleicher Genosse Johann Sargauer von der Maschine des Südbahnpersonenzuges Nr. 56 erfasst und überfahren. Dadurch wurden demselben beide Hüfte oberhalb der Kniegelenke abgeknickt; außerdem erlitt er auch am Kopfe Verletzungen. Er wurde noch lebend vom Geleise weggetragen. Die Rettungsabteilung und Dr. Greipel leisteten ihm erste Hilfe. Nach ungefähr einer halben Stunde war Sargauer tot.

In ganz Österreich wird es wohl keinen zweiten Bahnhofs geben, in welchem sich so zahlreiche Unglücksfälle ereignen wie auf dem Südbahnhof in Innsbruck. Die Häufigkeit derselben ist so ins Auge springend, daß jedermann, der nur einigermaßen nachzudenken vermag und nachzudenken gewillt ist, unbedingt zu dem Schluß kommen muß, die Häufung dieser Unglücksfälle ist einer begünstigten Ursache zuzuschreiben. Es ist doch nicht ohneweiters angängig, wie von gewisser Seite so gern behauptet wird, anzunehmen, daß alle diese Unglücksfälle zum größten Teil persönlicher Unvorsichtigkeit entspringen. Wollte man dies, so würde man ja gleichzeitig von vornherein behaupten, die Bediensteten der Südbahn und auch der Staatsbahn in Innsbruck sind viel nachlässiger und vielleicht auch ungeschickter als ihre Kollegen auf anderen Bahnhöfen. Da dies jedoch ganz ausgeschlossen ist, so kann die Hauptursache der Häufung der Unglücksfälle am hiesigen Bahnhof nur in der Unzulänglichkeit seiner ganzen Anlage liegen, die den gesteigerten Betriebs- und Verkehrsverhältnissen auch nicht annähernd mehr entspricht. Obwohl die Stadtgemeinde Innsbruck für die Verlegung und Erweiterung des Südbahnhofs durch Beitragsleistung für die Verlegung des Silbettes finanzielle Opfer gebracht hat, so ist bis jetzt doch noch nicht das geringste geschehen, was zu der Öffnung berechtigten würde, daß in absehbarer Zeit am Südbahnhof menschenwürdige, der Zeit entsprechende Zustände zu erleben seien. Die vor einiger Zeit im Gemeinderat abgeführte Debatte hat da sehr deutlich aufgezeigt, welche geringe Einsicht, um nicht zu sagen Verstandlosigkeit, der Frage der Erweiterung des Südbahnhofs seitens der Südbahngesellschaft den Erfordernissen der Zeit, den berechtigten Wünschen der Gemeinde Innsbruck, nicht zuletzt aber der Rücksicht auf das Leben und die Gesundheit sowie die geraden Glieder ihrer Angestellten und Bediensteten entgegengebracht wird. Die Projekte sind ausgearbeitet, aber sie wandern wie von Pontius zu Pilatus von einem Ministerium in das andere, von einer Direktion zur anderen, dann wieder zur Statthalterei und von dieser zum Magistrat und umgekehrt, aber zum Beginn des Umbaus kommt man nicht. Und so können infolge dieser echt österreichischen Zögigkeit und Schlemerei noch Hunderte und Hunderte verunglücken, ihre gesunden Glieder einbüßen oder ums Leben kommen, bis endlich mit diesem Schandrian ausgeräumt und mit dem Umbau und der Vergrößerung beziehungsweise Erweiterung der gesamten Bahnhofsanlagen begonnen wird. Die Unzulänglichkeit wird schon himmelschreiend. Wenn man bedenkt, daß tagtäglich am Innsbrucker Bahnhof alles in allem vielleicht über 200 Schnell-, Personen-, Lastzüge und einzelne Lokomotiven verkehren und durcheinanderausfahren, wenn man weiß, daß tatsächlich mehrere hundert Werkstättenarbeiter die Geleise übersehen müssen, um zu ihren Arbeitsstätten zu gelangen, Hunderte von Zugführern, Lokomotivführern und Heizern, Kondukteuren und Bremsern zu und von ihren Zügen gehen müssen, zahlreiche Beamte, Arbeiter der verschiedenen Kategorien, Schlosser, Lampisten, Aufreimerinnen und dergleichen sonst an den Zügen zu tun haben, wenn man weiter ins Auge faßt den in den Sommer- und Herbstmonaten einestheils durch den Fremdenstrom, andernteils durch den Obsttransport sich häufenden Verkehr, ferner die am Perron haltenden und drängenden Reisenden, die Verladung des Passagiergutes u. s. w. u. s. w., dann ist es geradezu staunenswert, daß nicht noch mehr Unglücksfälle geschehen. Kommt dazu noch die Unzulänglichkeit der Geleiseanlagen, wo sich alles, der ganze Verkehr sozusagen, auf bloß zwei bis drei Geleisen abwickelt, dann muß jedermann höchste Verwunderung empfinden für das gesamte Personal, das trotz alledem seinen Dienst mit so anerkannter Sicherheit verrichtet und dadurch verhindert, daß nicht noch mehr Menschenleben zu beklagen sind. Wenn nun trotzdem immer, bei fast jedem Unglücksfall die Behauptung aufgestellt wird: aus eigenem Verschulden, so ist darauf nur die einzig richtige Antwort zu geben. Dies sind Ausreden, um die Schlampelei der Südbahnverwaltung zu verdecken und es ihr zu ermöglichen, sich ihrer Pflicht, endlich den Südbahnhof in eine den Erfordernissen der Zeit und den sich stetig steigenden Verkehrsverhältnissen entsprechend räumliche moderne Anlage umzugestalten, auch noch weiter zu entziehen. Damit das Gewissen der Südbahnverwaltung geweckt und sie endlich sich ihrer Pflicht bewußt werde, war es zur Sicherheit der Reisenden und ihres eigenen Personals wieder einmal notwendig, die schon zu einem österreichischen Skandal herausgewachsenen traurigen und unzulänglichen Verhältnisse auf dem Südbahnhof in Innsbruck in die Öffentlichkeit zu bringen.

Korrespondenzen.

Komotau. (Ein Bahnwärterkind durch Zufall vom Tode gerettet.) Am 1. August um die Mittagsstunde spielte das zweijährige Söhnchen des Bahnwärters Wenzel Ehrlich, welcher bei einem Wächterhäuschen an der Bahnstrecke der Dur-Wodenbacher Eisenbahn im sogenannten Sittenbusche in nächster Nähe des Alaunteiches bei Komotau stationiert ist, in dem eingefriedeten Blumen- und Gemüse-

garten beim Wächterhause. Der Bahnwärter, der an dem genannten Tage dienstfrei war, hatte sich mit seiner Gattin schon vormittags nach Komotau begeben, um dortselbst Einkäufe zu besorgen und die Eheleute hatten die Aufsicht über die drei kleinen Kinder dem acht Jahre alten ältesten Sohne übergeben. Das vorgenannte zweijährige Kind bemerkte beim Spielen in der Umfriedung des Gartens eine Zaunlücke, zwängte sich durch dieselbe und gelang so auf das Bahngelände, wo sich der Anabe, ein Stück Weges vom Wächterhause entfernt, zwischen den Schienen niederlegte, infolge der drückenden Mittagshitze vom Schläfe übermanni wurde und hier zwischen den Schienen auch richtig einschlief. Der um diese Zeit von Komotau gegen Oberleutensdorf verkehrende und wegen des starken Gefälles an dieser Stelle mit größerer Geschwindigkeit fahrende Lastzug fuhr über das zwischen den Schienen liegende Kind. Es muß als ein wahres Wunder bezeichnet werden, daß der Anabe außer einer Verletzung an einer Hand und Hautabschürfungen am Kopfe keine gefährlichen Verletzungen erlitten hat.

Von der Schneebergbahn. Wir sehen uns veranlaßt, die traurige Lage der Dienstlichkeit zu schildern, in der sich die Bediensteten der Schneebergbahn befinden und bekanntzumachen, wie höflich der Herr Vorstand von der Feuerwerksanstalt mit seinen Wächtern umgeht. Dieser Herr tritt nämlich mit einer so rohen Art an die Wächter heran, daß es wirklich nicht zum aushalten ist. Ebenso geht es auch den Oberbauarbeitern, die das Unglück trifft, in dieser Station ablosen zu müssen. Wenn nämlich so ein armer Teufel in dieser Station abloßt, so muß er 16 Stunden Dienst machen und noch dazu in seiner freien Zeit fleißig Gras putzen und diesem Herrn ein Dienstmädchen machen, nämlich Kohlen in die Wohnung tragen, Wasser schöpfen und den Posten eines Gärtners versehen. Weigert sich dann so ein armer Teufel gegen solche Dienstleistungen, so tritt dieser Herr an ihn heran und brüllt ihm ins Gesicht: „Sie müssen diese Arbeit machen“. Antwortet ein Arbeiter, daß das nicht seine Arbeit sei, dann schreit dieser gebildete Mann: „Ich werde euch auch diese Arbeit vorschreiben und wenn ihr nicht wollt, so werdet ihr einfach hinausgeworfen. Ich habe schon genug solches Unkraut entfernt, ich werde auch mit euch noch fertig werden!“ Mehrere Wächter hat dieser Herr ohnehin schon brotlos gemacht. Das muß jeder vernünftige Mensch selbst einsehen, daß endlich einmal ausgemittelt werden muß, aber nicht wie der Herr Vorstand Drexler glaubt, sondern es muß bei ihm zuerst angefangen werden. Es sind Leute beim Oberbau, die schon vier bis fünf Jahre zur vollsten Zufriedenheit des Herrn Bahnmeisters arbeiten. Kommt aber so ein armer Teufel in diese Station, wird er schikaniert und malträtiert, daß es nicht zum aushalten ist. Denn diesen Herrn hat noch kein einziger den Dienst recht gemacht, vom untersten angefangen bis hinauf zur höchsten Spitze, denn selbst seine unmittelbaren Vorgesetzten vermeiden es, mit ihm in Berührung zu kommen, weil er wegen seiner Grobheit gefürchtet ist. Selbst Passagiere, die gezwungen sind, von dieser Station wegzufahren, erklären, daß das Benehmen dieses Herrn nicht das eines Beamten, sondern das eines Stallknechtes ist. Einen Beweis für den Bildungsgrad dieses Individuums wollen wir hier anführen. Kam da eines Tages ein Lokomotivführer zu ihm, um den Versuchs zu bestätigen. Zuerst fuhr er ihn wie gewöhnlich recht an, dann unterdrückte er sich mit drei Kreuzeln. Jedenfalls muß aber dieser Herr von oben irgendwo eine kräftige Stütze haben, denn sonst wäre er schon lange dort, wohin er gehört, nämlich dorthin, wo er die anderen armen Teufeln alle hingebacht hat. Auch hat dieser Herr, der sich immer besser dünkt als die anderen, obwohl er auch nur ein armer Briefträgeresohn war und sich durch Speichellecken so weit emporgeschwungen hat, vor kurzer Zeit gesagt, er wird die ganze Wanzengrützel noch vernichten. Er soll sich nur in acht nehmen, daß ihn diese Wanzengrützel nicht noch einmal auffrisst. Hoffentlich hat dieser Herr mit diesen paar Zeilen einwilleigen genug. Sollte dies auch noch nicht helfen, so werden wir mit einem schwereren Geschütz auffahren, das scharfe Munition haben wird für die Station Feuerwerksanstalt und für den dort stationierten Herrn Stationsvorstand Drexler.

Karlshad. Wenn hier in Karlshad die Hochsaison beginnt, beginnen auch die Leiden der Bahnbediensteten, weil ihre Arbeit sich verdoppelt und von ihnen viel mehr verlangt wird, als bei gewöhnlichen Zeiten. Aber daran sind schon alle gewöhnt und jeder trachtet, seinen Dienst so tadellos als nur möglich zu verrichten, weil er weiß, daß es nicht nur den Bediensteten, sondern auch den Beamten gleich ergeht und manches harte Wort, das fällt, wird nicht so ernst genommen und auch den Vorgesetzten wird es verziehen, wenn er einmal über die „Schmür“ haut. Man weiß ja auch, daß die Dienstvorschriften eingehalten werden sollen und müssen. Aber daß man sich gerade alles gefallen lassen muß, was ein unmittelbarer Vorgesetzter sagt oder besser gesagt, schimpft, ist wohl nicht nötig. Am schlimmsten von allen macht es ein gewisser Buderl, seines Zeichens Zugführer, der jeden ihm unterstellten am liebsten vernichten möchte. Wird er um eine Auskunft gefragt, so bekommt er die Antwort wie Goldschmieds Junge jagte; kommt aber dann etwas vor, das gerade dadurch entsteht, daß er die Auskunft verweigerte, dann fällt er über den armen Teufel her. Und doch hätte der Mann mit sich selber so viel zu tun, daß er erst vor seiner eigenen Tür lehren sollte. Nachdem wir schon des öfteren über diesen „Zugführer“, Hagen hörten, warnen wir ihn hiermit nochmals und hoffen, daß er sich endlich nicht nur bessert, sondern auch bessere Umgangsformen mit seinen Mitmenschen aneignet wird.

Oderfurt. In den Kreisen der Werkstättenarbeiter wird man wohl der Meinung sein, daß in der hiesigen Werkstätte alles in bester Ordnung sein müsse, weil doch selten über hiesige Verhältnisse im „Eisenbahner“ geschrieben wird. Weit gefehlt. Wenn wir uns heute mit Elementen, welche hier gar so gerne die Tonangeben sein wollen, beschäftigen, und dies bis jetzt unterlassen haben, so nur aus dem Grunde, weil uns immer um den Raum unseres Eigentümerschalters leid tat der doch zu besseren und nützlicheren Zwecken verwendet werden kann. Da aber in letzter Zeit diese Herren immer anmaßender und frecher werden, müssen wir von dieser Gepflogenheit abgehen und uns dieser unangenehmen Arbeit unterziehen. Es ist eine unangenehme Arbeit, denn eine solche ist es, wenn man sich mit Leuten vom Schlage unserer Reichsbändler befaßt. Diese Leuten schreiben fortwährend über Terrorismus unersetzlich ab und fragen wir uns: welche Mittel sehen uns denn zur Verfügung, um wirklich jemanden Arbeiter nicht gewillt sind, Witwenhelfer Verhältnisse einzuterrorisieren zu können? Wir glauben es ja gerne, daß die hiesigen Führer zu lassen. Nach einem solchen Sklaververhältnis hat eben die Arbeiterklasse nicht das geringste Verlangen. Diese Streberseelen scheinen keine Mittel, um die + + + Sog. niedrigen, keine Verleumdung und keine Gewalt. Nun, gegen Gewalt werden wir uns zu wehren wissen und werden nun auch nicht mehr länger aufgehen, sowie auch nicht dulden, daß Beamte und Werkmeister, die ihnen unterstellten Arbeiter beeinflussen, der gelben Organisation beizutreten, solche, die dieser angehören, auf bessere Posten stellen, damit diese dann an den sozialdemokratischen Fühlenden Schikanen ausüben können. Wir würden uns können gar nichts dagegen haben, wenn sich Leute zur Agitation für den Reichsbund, aus welchem Grunde es auch immer sei, hergeben, solange diese keine Vorgesetzten sind; Arbeiter jedoch in die Rangkisten rufen lassen und die Autorität

als Vorgesetzte zur Agitation für den Reichsbund benützen, dagegen werden wir schon mit aller Behemung auftreten müssen. Zugleich wollen wir hier, wenn wir gerade bei den Herren Beamten sind, Herrn Vergold bitten, er möge sich mehr in der Kunst Adam Niefes, als mit der nationalen Politik beschäftigen. Wenigstens während seiner Dienststunden, damit die Schmiede, die das Vergnügen haben, von diesem großen nationalen Politiker, aber kleinen Rechnungsführer den Lohn verrechnet zu bekommen, nicht jede Woche wegen falschen Verrechnungen in die Kasse laufen müssen. Würden nur hier und da einmal Fehler unterlaufen, würden wir hieron gar keine Erwähnung machen, aber es ist geradezu schon ein Skandal, wie viel und was für Schnitzer Herr Vergold macht. Zur Illustration bloß ein Fall: Ein Schmied, der schon durch vier Wochen nicht in der Werkstatt ist, bekommt eine ganze Woche verrechnet, trotzdem er keinen einzigen Tag arbeitete. Ein anderer, der die ganze Woche arbeitete, keinen roten Heller! Falls in dieser Sache keine Besserung eintreten wird, werden wir über diese Kunststücke noch an kompetenter Stelle einige Worte zu sprechen haben.

Am 25. Juli l. J. wurde von den Reichsbundlern eine Werkstättenversammlung abgehalten, zu welcher aber nur Arbeiter eingeladen (die Einladungen waren aber na hummer bescheidenen Meinung verflucht und nicht gehalten, so zum Beispiel wurde über „statistische“ Anträge referiert) wurden, von denen man voraussetzte, daß sie keine Sozialdemokraten sind, deshalb wies dieselbe auch einen solchen „Waffenbesuch“ auf, trotz des Referenten von der Hauptleitung aus Wien und des „starken Zuwachses“ aus der f. l. Nordbahnwerkstätte, den doch die Reichsbundsortgruppe Oderfurt laut Folge 22 des „Deutschen Eisenbahner“ haben soll. Es nahmen sage und schreibe 24 Werkstättenarbeiter an dieser Werkstättenversammlung teil (bei einem Arbeiterstand von circa 900!) Von welchem Kaliber viele der Versammlungsteilnehmer waren, beweist man, wenn wir nur anführen, daß jener berühmte Dreher, der bei passender Gelegenheit auch sehr gut „Mazda“ brüllen kann, und sein Freund, der sehr deutsch sprechende Patil, an dessen Wiege wohl auch kaum die „Wacht am Rhein“ geklungen wurde, nicht fehlten. Welchen Wert solche Leute für das Deutschtum bedeuten, hat man schon wiederholt gesehen, erinnern wir bloß an den Fall jenes hohen Beamten der A. E. G., der von Geburt Tscheche, einen strammen Deutschradikalen markierte, und der sein ganzes aus vielen Tausenden bestehendes Vermögen zum Schluß einem tschechischnationalen Verein vermachte. Außer den 24 Werkstättenarbeitern waren noch etwa ebensoviel Versammlungsteilnehmer, die sich aus allen Kategorien rekrutierten, anwesend, auch der Stationsvorstandstellvertreter v. Hye fehlte nicht, um zu demonstrieren, wie wohlwollend diese Herren der Arbeiterklasse gegenüberstehen. Auch einige wenige Genossen kamen, um die Forderungen der Reichsbundler (vielmehr „die Forderung“, wie es auf den Einladungen hieß) kennen zu lernen, doch wurden dieselben nicht zugelassen, da man die Versammlung als 2-Verfallung erklärte, was uns freilich gar nicht wundernehmen darf, da wir doch die Versammlungsfreiheit dieser Leute zur Genüge kennen, läßt es sich doch viel besser hinter verschlossenen Türen klagen und verhandeln. Nebenbei müssen wir noch bemerken, daß bei dieser „2-Verfallung“ eine Menge Polizisten, ja sogar zwei Polizeikommissare aus Mährisch-Ostau, Wache halten mußten, damit ja keine Sozialdemokraten an derselben teilnehmen, drei Genossen gelang es, derselben beizuwohnen, die auch gegen die Verdrehungen des Referenten, der ein Meister in jüdischen Drehen ist, Stellung nahmen und nach Gebühr kennzeichneten. Nun wollen wir uns zum Schluß mit Herrn Willmann ganz kurz beschäftigen, von dem wir übrigens bald ein interessantes Konterfei bringen werden. Dieser Rabinazi muß der Meinung sein, über die Mitarbeiter frei verfügen zu dürfen, so wie es ihm gerade beliebt, zumal er dank seiner vrradikal-nationalen Bestimmung nicht mehr zu arbeiten braucht, sondern die Arbeiten der Schlosser kontrollieren darf, und dabei die beste Gelegenheit hat, für den Reichsbund zu agitieren, dabei sind die von ihm gewählten Mittel nicht immer die reinsten. Der letzte deutsche Eisenbahner brachte von diesem aufgeblasenen Nachbarbeiter eine Erklärung gegen Genossen Herrmann, welche Sache Genosse Herrmann wohl auf eine passende Weise ausgleichen wird. Wöfe Jungen wollen nun wissen, daß diese Erklärung gar nicht aus der Feder des Herrn Willmann stammen kann, da er so oder deutschen Kultur sehr wenig bedacht sein soll, ja so wenig, daß er nicht einmal gut lesen und schreiben gelernt haben soll; die Jama will nun wissen, daß Kamerad Tegel dieselbe stilisiert und auch niedergeschrieben hat. Daß Kamerad Tegel schon nationale Neben rede, hat uns der „Deutsche Eisenbahner“ bereits berichtet, daß er jedoch auch schon schreiben kann, wußten wir bis heute nicht. Jetzt wird er hoffentlich auch bald den „Deutschen Eisenbahner“ lesen können. Heil! auf baldiges Wiedersehen.

Marburg. (Vertrauensmännerwahl.) Ein schöner Erfolg wurde bei den diesjährigen Vertrauensmännerwahlen in der Südbahnwerkstätte erzielt, obwohl die vereinigten deutschnationalen Querulanten eine eifrige Agitation an den Tag legten und ihre Wege sogar den Wahltag, der am 28. Juli sein sollte, auf den 4. August von der Werkstättenleitung verlegt wurde, wie wir in unserer letzten Nummer berichteten. Drei Kandidatenlisten waren diesmal vorhanden. Die seitens der Gewerkschaftsorganisation vorgeschlagene Liste erhielt fast 800 geschlossene Stimmen, während einzelne unserer Kandidaten über 900 von rund 1000 abgegebenen Stimmen erhielten. Die beiden anderen Mischkandidatenlisten mußten sich mit etwas über 100 Stimmen begnügen. Trotz eifriger Agitation der Gegner mußten sie nun doch bei dieser Wahl zur Einsicht gelangen, daß der gesunde Menschenverstand bei dem Großteil der Werkstättenarbeiter noch nicht verloren gegangen ist, die ihren Kollegen die Stimmen gaben, die sich durch Jahre hindurch als erprobte und tüchtige Vertreter ihrer Kollegen erwiesen haben. Diese geschlossene Stimmenabgabe für den Vertrauensmännerauschuss wird auch ihre Wirkung nach oben hin nicht verfehlen und wird dadurch ein ersprießliches Wirken des ganzen Ausschusses mehr als je verbürgt sein.

Meran. (Ungefall.) Am 4. August nachmittags berunglückte der Ausfallschlepper Dibiati in der Station Latz der Vintsgaubahn. Auf bis jetzt noch unaufgeklärte Weise kam Dibiati unter die Maschine, glücklicherweise nicht unter die Räder, und wurde schwer verletzt ins Meraner Krankenhaus gebracht.

Wien. (Eisenbahnerisiko.) Im Staatsbahnhof wollte am 10. d. M. abends gegen 10 Uhr der 27-jährige Magazinsarbeiter Anton Auzal, Randhartingergasse 13 wohnhaft, vor einer einfahrenden Lokomotive das Geleise überschreiten. Er stürzte über eine Schiene und wurde von der Lokomotive überfahren. Auzal erlitt eine Zermalmung des rechten Fußes, schwere Kontusionen des Rückens und andere schwere Verletzungen. Die Rettungsgesellschaft brachte ihn in das Wiedener Krankenhaus.

Sieflau. (Absturz eines Bahnrichters im Gefäße.) Am 2. d. M. um 4 Uhr nachmittags stürzte der Bahnrichter Franz Böhl, als er die ihm zugewiesenen Felsen im Gefäße auf dem sogenannten Zindlsgebirge unterjuchte, ab und stürzte auf ungefähr 100 Meter Höhe, wo er, ohne sich bewegen zu können, bis am anderen Tag um ungefähr 7 Uhr früh bewußtlos liegen blieb. Ihn unterstellte Bahnarbeiter, der von seiner Abwesenheit durch seine Gattin Kenntnis erhielt, machten sich auf die Suche und fanden ihn. Mit großer Mühe gelang es ihnen, Böhl über den Felsen herabzubringen. Er wurde im schwerverletzten Zustand mittelfst Bahnwagen

nach seiner Wohnung gebracht. Böhl erlitt drei Rippenbrüche und außerdem Verletzungen am Kopfe, an den Schultern und Rücken u. s. w. Sein Befinden ist besorgniserregend. Über den Bahnarzt Herrn Dr. Girardi wurde wegen der verspäteten Hilfeleistung von den Bediensteten lebhafteste Klage geführt und der Wunsch ausgesprochen, jede Kategorie von Bediensteten gleich zu behandeln.

Komotau. (Heizhaus Vuschiehrader Eisenbahn.) Es ist nicht das erste Mal, daß wir uns mit der Person des Herrn Maschinenmeisters Haudek zu befassen haben. Die Ansprüche, die an das Personal gestellt werden, werden von Tag zu Tag größer, der Verkehr steigert sich, und das Personal wird immer weniger. Was sich dieser Herr erlaubt, geht schon über alle Grenzen. Er ist eigentlich der Macher im Heizhaus, und was er anstellt, muß geschehen und wehe dem, der es wagt, Herrn Haudek etwas zu widerlegen, der wird unbarmherzig beim Heizhausvorstand denunziert, denn das ist eigentlich das größte Kunststück, dessen Herr Haudek fähig ist. Wie er bei allen nationalen Festen der Macher ist, so glaubt er auch im Heizhaus schalten und walten zu können, wie er will. Dem Personal steht das Recht zu, einen Erholungsurlaub zu beantragen, um sich etwas erholen zu können, eventuell mit ihren Familien während der schönen Jahreszeit einen kleinen Ausflug zu Verwandten vorzunehmen. Das wäre wohl eine ganz schöne Einrichtung. Damit es aber den Führern und Heizern nicht zu gut geht, dafür sorgt schon Herr Maschinenmeister Haudek. Wenn so ein armer Teufel bei der Generaldirektion um Urlaub ansucht und selbst bekommen hat, so kommt es auf die Gnade dieses Herrn an, ob und wann der betreffende seinen Urlaub antreten kann. Also nicht der Herr Heizhausvorstand, sondern Herr Haudek führt im hiesigen Heizhaus das Kommando. Es wäre wirklich die höchste Zeit, daß sich die Herren Vorgesetzten einer etwas anständigeren Umgangsform bedienen möchten und sollten sich schämen, immer wieder ermahnt zu werden. Wir sind gewiß nicht unanständig, wenn wir Herrn Oberkommissar vorhalten, daß er sich einem Lokomotivführer gegenüber äußerte: „Wenn Ihnen der Dienst zuviel ist, so kümmern Sie sich um eine andere Arbeit“, oder wie er zu einem anderen Lokomotivführer sagte, der sich wegen zu großen Heizerschwefels beschwerte: „Wenn ein Ochsenfnecht die Arbeit leisten kann (damit meinte er einen Berufsheizker), so wird das doch ein Schlosserheizker auch imstande sein!“ Wir schmeicheln niemand, aber solche Ausdrücke und solche Mißstände waren unter der Leitung des Herrn Klimisch nicht zu verzeichnen, und wenn Herr Oberkommissar gerecht vorgehen wollte, so müßte er die Ohrenbläser des Herrn Haudek meiden. Selbstverständlich werden Leute von der Sorte Haudek immer bevorzugt und erhalten ohne Anstand alles Gewünschte und werden auch nicht gleich vom Dienste abgezogen, wenn sie einmal einen Zug verschlafen. Wie das Heizhauspersonal ausgeübt wird, beweist wohl zur Genüge, daß zum Beispiel Heizkerheizker, die den ganzen Tag Kohlen verladen haben, am Abend einen Zug fahren müssen. Warum hat man in anderen Stationen genügend Personal, nur nicht in Komotau? Diese Quälerei wäre wohl in der jetzigen heißen Jahreszeit nicht nötig, daß man Leute, die den ganzen Tag schwer gearbeitet haben, am Abend noch zum Fahrdienst heranzieht. Wo bleiben denn da die Vorschriften? Kann man solche Leute für den Dienst verantwortlich machen, denen man nach schwerer Tagesarbeit noch einen Nachzug fahren läßt, wo erhöhte Vorsicht nötig ist? Wir wollen hoffen, daß diese Zeilen die Herren Haudek und Oberkommissar zur Besserung bewegen, möchten aber Herrn Zentraloberinspektor Rauber ersuchen, hier eine gründliche Remedur zu schaffen, nicht aber bloß beim Herrn Oberinspektor sich erkundigen, sondern mit dem Personal in Fühlung zu treten, da das Heizhauspersonal der Mißstände satt ist.

Leoben. (R. l. Staatsbahn.) Die Station Selzthal ist eine jener Stationen, in welcher das Zugpersonal auswärts seine Ruhe pflegt. Der Fahrplan des Leobener Güterzugpersonals ist nun so gestaltet, daß bei Zug 976 als Rücktour die Regelfahrt mit Zug 927 oder aber — je nach Erfordernis — mit einem Güterzug in den Dienste zu erfolgen hat. Die Partie des Zuges 976 wird also hinsichtlich ihrer weiteren Verwendung der Station Selzthal zur Disposition gestellt. Derselben unterstehen außerdem noch die Verfallungsmannschaft sowie die Reservepartie, sobald sie mit einem Zuge in Selzthal ankommt. Die Art und Weise aber, in welcher die Station Selzthal dieses Dispositionsrecht ausübt, zeigt von einer krassen Mißachtung der Vorschriften betreffs der Bemessung der Auszeiten im erektiven Betriebsdienste und von einer Rücksichtslosigkeit gegenüber dem Personal, die zur offenen Kritik herausfordert. Es ist geradezu unglaublich, nach welchem Willkür der Diensthabende mit dem zur Disposition gestellten Personal schaltet und waltet. Es fürchtet sich schon jeder förmlich, wenn er nach Selzthal kommt und sich beim dortigen Diensthabenden bezüglich seiner weiteren Verwendung melden muß. Die Partie des Zuges 976 kommt nach 8½ Stunden, anstrengender Dienstleistung um 3 Uhr 20 Minuten früh in Selzthal an. Eine Rückfahrt in Regie mit Zug 927 ist für dieselben im Vorhinein soviel wie ausgeschlossen, da es das ganze Jahr nie zutrifft und die einzelnen Kondukteure dieser Partie stets als Verstärkung zu den Zügen 971, 265, 965 oder auch 963 verwendet werden. Da der Zug 971 um 7 Uhr 45 Minuten früh in Selzthal abgeht, so bleibt den zu diesem Zug als Verstärkung kommandierten Kondukteuren, die mit Zug 976 angekommen sind, nur eine Auszeit von kaum vier Stunden. Aber selbst dieses geringe Ausmaß an Ruhezeit kommt als solche nicht voll und ganz in Betracht, da das Personal nicht von der Luft leben kann und sich auch für die Rücktour, die 7½ Stunden dauert, vorbereiten und restaurieren muß, wodurch die ohnehin kurze Ruhezeit eine Einbuße erleidet und auf ein Maß zusammenschumpft, so daß von einer faktischen Ruhezeit eigentlich gar nicht mehr gesprochen werden kann. Es ginge noch an, wenn die zu diesem Zuge als Verstärkung bestimmten Kondukteure denselben mit Zug 927 bis bald nachfahren könnten, was um so leichter durchführbar wäre, da das für die Vergütung erforderliche Bremsbrutto in den meisten Fällen durch den normalen Stand der Zugpartie gedeckt erscheint und eine Verstärkung sich erst für die Talfahrt als notwendig herausstellt. Dessen ungeachtet werden die kaum im Schlaf begriffenen Zugbegleiter aus dem Bett gerissen und ohne jede Rücksicht auf die vorangegangene Dienstleistung abermals zu einem Dienst befohlen, der an sie die gleichgroßen Anforderungen stellt, wie es bei Zug 976 der Fall ist. Die Gesamtdienstzeit bei diesen zwei Zügen beträgt volle 16 Stunden und da es sich bei diesen Zügen um sogenannte „Sammelzüge“ handelt, setzen sie bei den Zugbegleitern eine erhöhte physische Leistungsfähigkeit voraus, die aber durch eine Zwischenruhe von nur vier Stunden keineswegs gewährleistet erscheint. Als eine förmliche Poperei muß es aber empfunden werden, wenn der Diensthabende zur Verstärkung gestellte Zugbegleiter als Verstärkung zu einem Zug bestimmt, dieselben meden läßt, bei deren Erscheinen ihnen aber mitteilt, daß dieser Zug keine Verstärkung benötigt und ihre Verwendung bei einem später abfahrenden Zug in Aussicht stellt. Sehr oft kommt es vor, daß beispielsweise für Zug 265 zwei oder drei Mann als Verstärkung bestimmt werden. Sind dieselben beim Zuge angelangt, dann wird ihnen kundgemacht, daß nur ein, beziehungsweise zwei Mann als Verstärkung gebraucht werden, während die anderen wieder zurückbleiben müssen und sich weiterhin narren lassen dürfen. Auf solche Art wird der arme Teufel von Zugbegleiter um seine ohnehin sehr bemessene Ruhezeit gebracht, ohne daß er in irgendeiner Weise dafür entschädigt

wird. So wurde erst vor kurzem ein Zugbegleiter, der als Verstärkung mit Zug 964 in Selzthal angekommen war, in gleicher Eigenschaft für Zug 971 bestimmt. Als sich der betreffende beim Dienstantritt meldete, wurde er vom diensthabenden Beamten wieder weggeschickt und für Zug 265 als Verstärkung befohlen, bei welchem er gleichfalls nicht gebraucht wurde, bis er endlich bei Zug 965 Verwendung fand. Von 7 Uhr morgens bis 1 Uhr mittags wurde dieser Mann gefoppt und von einem Zug auf den anderen verwiesen; um volle sechs Stunden hat man ihn seiner Ruhe beraubt! Die hier geschilderten Fälle stehen aber nicht etwa vereinzelt da, sondern sie sind in Selzthal geradezu auf der Tagesordnung. Und das alles nur deshalb, weil der Diensthabende zu bequem ist, um sich zeitgerecht die Ueberzeugung zu verschaffen, ob und in welchem Maße eine Verstärkung zu den einzelnen Zügen notwendig ist; nur deshalb, weil den Verfallsdienst machenden Beamten jede Rücksicht auf das Ruhebedürfnis des Personals fremd ist. Mit dem der Station Selzthal zustehenden Bestimmungsrechte über die Verwendung des disponiblen Personals wird von seiten der Diensthabenden ein Humbug getrieben, der seinesgleichen sucht; ein Mißbrauch, gepaart mit einer Rücksichtslosigkeit, wie er nur in Selzthal anzutreffen ist. Für das davon betroffene Personal sind diese Zustände geradezu unerträglich geworden. Man wird maßgebenden Orts guttun, schleunigst Abhilfe zu schaffen, wenn man das darunter leidende Personal nicht zwingen will, sich selbst zu helfen.

Salzburg. (Lebensmittelmagazin der f. l. Staatsbahn Salzburg.) Die Mitglieder werden aufmerksam gemacht, die vom „Wirtschafts(?)komitee“ verteilten Subskriptionslisten für die Einberufung einer außerordentlichen Generalversammlung nur dann zu unterschreiben, wenn sie mit dem Inhalt des „Aufrufes“ einverstanden sind. Dieser an die Mitglieder gerichtete Aufruf enthält jedoch eine Reihe direkt unwahrer Behauptungen und unrichtiger Angaben sowie Angriffe gehässiger Natur gegen den „alten“ Ausschuss, daß wohl die wenigsten Mitglieder, wenn sie auch der Einberufung einer außerordentlichen Generalversammlung zustimmen würden, mit dem Inhalt desselben einverstanden sein werden. Den Mitgliedern wird daher vor Fertigstellung der Subskriptionslisten die Kenntnisnahme des Aufrufes und des am Kopfe der Liste enthaltenen Textes dringend empfohlen. Auf den oben schon gekennzeichneten Inhalt des Aufrufes näher einzugehen, ist hier weder an der Zeit noch am Platz und ist dies hauptsächlich Angelegenheit des Ausschusses, welcher bei der nächsten Generalversammlung, als der einzig richtigen Stelle, auch nicht versäumen wird, dies in ausreichender und entsprechender Weise zu tun. Wenn derselbe auf die „seinerzeit öffentliche Verlautbarung in der Zeitung nicht erworbte, möge das Wirtschaftskomitee zur Kenntnis nehmen, daß man auf anonyme Anfragen oder Verlautbarungen“ überhaupt nicht reagiert und daß es nicht anständig ist, einen beabsichtigten Kampf anonym zu führen. Kennzeichnend für die Gesinnung des Wirtschaftskomitees ist übrigens die am Schluß des Aufrufes abgegebene Erklärung, daß dasselbe grundsätzlich jede Parteipolitik von diesem wirtschaftlichen Wohlfahrtsinstitut ausgeschlossen sehen will, in einem Atem aber im Punkt 3 des Aufrufes die Statuten dahin ergänzen will, daß ein Aufsichtsrat eingeführt werden soll, bestehend aus fünf Mitgliedern, in welchem jede Partei einen Vertreter zu nominieren hat. Zu mindestens sind diese Herren des Wirtschaftskomitees konsequente Leute, die wissen, was sie wollen. Wenn die Herren am Schluß erklären, daß sie eine gedächliche Fortführung der Geschäfte nur in der Absehung des alten Ausschusses und in der Neuwahl des alten (aber desselben!) Ausschusses erblicken, so ist das der einzige Punkt, in dem wir mit ihnen einverstanden sind. Dabei wäre allerdings nur zu bedenken, daß den wirklich wirtschaftlich denkenden Mitgliedern die nicht unbedeutenden Kosten, die eine außerordentliche Generalversammlung der Genossenschaft sowie jedem einzelnen Mitglied verursachen, erspart werden könnten, und ob dies nicht Zeit hätte bis zur nächsten ordentlichen Generalversammlung. Für heute genug, geehrtes Wirtschaftskomitee, bei „Philippi“ sehen wir uns wieder.

Unstetten. (Warnung.) Bahnrichter Weiß äußerte sich, daß dem Wächtersubstitut Fischer, welcher am 6. August vom Personenzug überführt wurde, das Anglied nicht passiert wäre, wenn der Verschubsaufseher Publi auf seinem Platz gewesen wäre. Weiß wird an dieser Stelle, wenn er nicht gerichtlich belangt werden will, aufgefordert, diese seine Behauptungen zu widerrufen.

Krems a. d. Donau. (Warnung.) Stationsdiener Julius Schmiedt wird hiermit aufgefordert, seine Verfolgungen und im schreienden Tone vorgebrachten Beschimpfungen aller anders als national gesinnten Bediensteten einzustellen, sonst würden wir ihn in Zukunft besser im Auge behalten und auch gegen ihn rücksichtslos vorgehen. Bis jetzt haben wir ihn seiner großen Familie wegen verschont; wenn er aber keine Rücksicht kennt, werden wir ebenfalls schonungslos gegen ihn Angelegenheiten erstatten. Er muß sich besonders in acht nehmen, denn er hat sehr viel am Korbholz. Wir erinnern ihn nur an die Korbflasche Wein und dergleichen Dinge, abgesehen der vielen Mäuse, die er im Dienst bereits gehabt. Da werden ihm seine nationalen Beamtenkameraden auch nicht helfen können; denn wenn wir einmal zugreifen, da gibt's aus. Und Material ist genügend vorhanden. Wir handeln nur in Ihrem Interesse, Herr Schmiedt, wenn wir Sie vor weiteren unliebsamen Vergehungen warnen. Bessern Sie sich, oder es kommt das große Geschick in Anwendung.

Krems a. d. Donau. (Protektion oder Parteilichkeit?) Herrn Bellowitsch, Adjunkten und Filialwagenführungsbesitzer in Krems a. d. Donau, machen wir auf seinen Liebling aufmerksam. Herr Bellowitsch scheint es nicht zu wissen, wach unwürdigen Menschen in Person seines Kameraden Duhač, Magazinsarbeiter in Krems a. d. Donau, er seine Zuneigung schenkt. Duhač war bereits zweimal Straßenauffseher in Krems a. d. Donau. Als er das criminal ge hen mußte, wurde er nur auf das viele Bitten seiner Frau und Eltern (pensionierte Straßenauffseher) zum zweitenmal aufgenommen. Warum wurde er gezwungen, zum zweitenmal die Straßanstalt zu verlassen? Wenn er nicht freiwillig gegangen wäre, so wäre mit ihm in anderer Weise gesprochen worden, und er hätte dann jeden Anspruch auf irgendeine Staatsanstellung aufgeben müssen. Nun, und der Vorgang am 13. Juni l. J. am Hauptwähltag? Schon dies hätte Herrn Bellowitsch über den Charakter dieses Subjekts die Augen öffnen können! Oder hat Duhač im Einvernehmen mit Ihren Konnationalen gehandelt? Dann fällt die Blamage nur auf Sie und Ihre Kameraden zurück, die sich aus dieser Affäre gezogen. Es scheint aber, daß diese Bevorzugung, der sich Duhač jetzt erfreut, nur eine Entschädigung ist für die schändliche Tat, die er gegen unsere Agitationsleiter am Hauptwähltag begangen. In diesem Falle fordern wir die f. l. Staatsbahndirektion auf, eine strenge Untersuchung gegen Duhač einleiten zu lassen, und nicht nur gegen ihn, sondern auch gegen seinen vorgeordneten Herrn Kameraden Bellowitsch. Wir hoffen, daß diese Angelegenheit ganz unbereinigten und unparteiisch untersucht wird. Und von den Herren Beamten, die sich in ihrer nationalen Agitation hingeben, wollen wir hoffen, daß in Zukunft die Bediensteten ohne Rücksicht auf ihre Parteizugehörigkeit ganz gleich behandelt werden. Wir sind nicht diejenigen, die dem Grundgesetz huldigen; und willst du nicht mein Bruder sein, so hau' ich dir den Schädel ein! Wir machen ch keine derartigen Spektakel wie die Herren Deutschen, n wir bei der heurigen Reichsratswahl siegen! Wir freuen uns im stillen darüber, und diese Freude kann

uns niemand nehmen, und wenn die Herren Nationalen vor Wut über ihre Niederlage zerpringen.

Krems a. d. Donau. (S. e. i. g. a. u. s.) Jeder Seizer, Püger, Kohlenarbeiter etc. fühlt sich glücklich, wenn ihm die Gelegenheit geboten wird, sich aus dem Bereich des Heizhauses bringen zu können. Es sind hier zwei Herren als Expositurleiter, welche aber meistens von einem dritten zumindest beeinflusst, wenn schon nicht beherrscht werden. Dieser Dritte ist ein Tagelohnbediensteter, leidet sehr stark an Größenwahn und ist ein bereits wegen eines Sittlichkeitsverbrechens abgestraftes Individuum, welches auf den Namen Friedrich Kippes hört. Im meisten unter dieser Kreatur zu leiden haben die Kohlenarbeiter, mit diesen kommandiert er, als ob er der Expositurleiter sei und nicht die Herren Susitzka oder Fauland. (Ersterer ist Werkmeister und christlichsozial, letzterer Maschinenmeister und deutschnational.) Kippes tut immer so, als ob er arbeiten würde. Er arbeitet auch faktisch, aber nur mit seinem ungewaschenen Mundwerk, wenn es gilt, einen Arbeiter zu verwarnen, und leider scheinen Herr Susitzka und Herr Fauland ganz im Sinne dieses Ehrenmannes (aber mit „Struppen“) zu sein, weil sie die Verwarnungen gar nicht fragen, ob das, was ihnen Kippes mitteilt, auch die Wahrheit sei. Im Gegenteil, sie halten sogar sehr große Stücke auf ihn, und dieser Mann, der gar nicht definitiv aufgenommen werden kann, wird protegiert und bekommt, wahrscheinlich als Bezahlung für seine Angebereien, des öfteren Lohnaufbesserung. Im vorigen Jahre mußte der Arbeiter nach zur Waffennübung einrücken und als er von dieser zurückkommend sich wieder zum Dienste meldete, wurde er kurzerhand entlassen, und da scheint ebenfalls dieser Kippes seine Hand im Spiele gehabt zu haben, weil nach als ehrlicher und rechtschaffener Arbeiter ihm einmal ordentlich seine Meinung sagte. Auf solche Art scheint die Expositurleitung, mit diesem Individuum an der Spitze, könnte man schon bereits sagen, mit allen neu aufgenommenen Arbeitern zu verfahren, damit sie nicht in den Provisionsfonds aufgenommen werden brauchen. In diesem Heizhaus werden aufrechte Leute, rechtlich denkende Arbeiter, wenn dieselben das Ansuchen um Aufnahme in den Provisionsfonds stellen, mit der Motivierung abgespeist: „Solange niemand angestellt wird, kann in das Normale niemand hineinkommen, weil nur Leute in den Provisionsfonds aufgenommen werden, die zum normierten Stand gehören.“ So werden brave und tüchtige Arbeiter, Familienväter, so lange wie möglich hingehalten, und wobei diesem Familienvater, wenn er sich durch sein energisches Auftreten das Mißfallen des Herrn Kippes erworben und dann im zweiten Arbeitsjahr hernach das Recht hat und zu einer Waffennübung einrücken muß, Anstalt in den Provisionsfonds aufgenommen zu werden, blüht ihm nach der Waffennübung die — Entlassung! Es scheint aber auch hier, daß die Willkür die Meisterin ist. Es arbeiten einige Arbeiter schon zwei Jahre und darüber ununterbrochen, ohne einen freien Tag im Jahre, auch jeden Sonn- und Feiertag (Papst Pius X. ist mit seiner Enzyklika viel zu spät gekommen, viel besser trifft die Heizhausleitung Wien II die Sonn- und Feiertags abzusprechen, vorläufig freilich nur für die Kohlenarbeiter), ohne einen Ersatztag dafür zu bekommen, obwohl ein solcher laut Arbeitsordnung den Tagelohnbediensteten gebührt, und trotzdem sind oder werden sie nicht in den Provisionsfonds aufgenommen, obwohl ein viel jüngerer Arbeiter gleich nach einem Jahre aufgenommen wurde. Einige von diesen älteren Arbeitern müssen heuer die Waffennübung mitmachen und beschwerten mit vollem Grund, daß sie nach der Waffennübung brotlos gemacht werden. Dieser Willkür soll endlich Halt geboten werden, weil der Dienst dabei nichts profitiert. Es sind sieben Kohlenarbeiter normiert. Wenn aber ein Seizer oder Püger erkrankt oder Urlaub hat, so wird immer vom Stande der Kohlenarbeiter die nötige Mannschaft genommen und dieser Stand aber nicht ergänzt, auch nicht, wenn ein Kohlenarbeiter erkrankt. Es kommt häufig vor, daß sich drei bis vier Mann radern müssen, um daselbe Quantum Arbeitsleistung zu vollführen, wie sonst alle sieben Mann zusammen. Kippes brüskt sich mit seinen Arbeiten und sagt, es ist nur eine Spielerei, drei bis vier Wagen mit je 15 Tonnen Kohle auszuladen. Daneben müssen sie aber die Kohle füllen und Maschinen mit Kohle ausrüsten. Dafür bekommen sie einen Lohn, der ihnen nicht einmal die Möglichkeit bietet, im Tage auch nur einmal sich satt essen zu können. Die Feuerung der letzten Jahre ist über 50 Prozent gestiegen; Lohnerhöhung haben aber die meisten nur 20 bis höchstens 30 Prozent erhalten. Wäre der Provisionsfonds nicht, der die Leute zur Waffennübung lockt, dann könnte sich die Heizhausleitung schon umsehen, ob sie zu solchen Hungerlöhnen auch die nötigen Leute findet, die sich außer der schweren Arbeit auch noch die Sektaturen eines Kippes gefallen lassen würden. Noch ein solches minderwertiges Individuum ist in diesem Heizhaus. Es heißt Johann Böhl und macht Oberseizerdienst, aber meistens nur im Garten des Heizhauses oder in der von ihm eingerichteten Tischlerei, wo er für den Garten allerlei fabriziert, dafür aber beinahe jedes Jahr eine Lohnaufbesserung bekommt. Er ist der Wacker des schwarzen Seizervereins und ein freiwillig zum Austritt gezwungen gewesener — Straßhausaufseher. Wäre er nicht selbst gegangen, so wäre er gegangen worden und er hätte jede Staatsanstellung hiermit verweigert. Von uns allen wird die Arbeit und der Dienst bis aufs Äußerste verlangt, gegenüber Leuten, wie Kippes und Böhl, sind die Herren blind und taub. Wir hoffen, daß in diesem Heizhaus baldigt Remedur geschaffen werde.

Purkersdorf. Die Station Purkersdorf hat eine reichhaltige Unfallchronik. Als einer der ersten Zielpunkte des Lokalverkehrs der Westbahn herrscht hier an Sommer-Sonn- und Feiertagen reger Verkehr, der vom stabilen Personal nicht bewältigt werden kann und deshalb von auswärtigem oder anderen Dienstzweigen entnommenem Personal unterstützt werden muß. Daß dieses den Stationsverhältnissen und dem Mummel ungewohnte Personal an solchen Tagen selbst Unfälle erleidet oder solche herbeiführt, das erzählt seit Jahrzehnten die Chronik. Wie es nach solch einem Unfall zugeht, weiß jeder Eisenbahner Österreichs, denn das geht nach ehernen, unabänderlichen Gesetzen. Der Goldkragen, der an heiteren Sonnentagen den Mittel- und Glanzpunkt der Station bildet, verschwindet bei solchen Tagen in dem Zeugraum und der unscheinbare Wächter oder Verschieber erscheint in einer dämonischen Größe vor dem anfallenden Staatsanwalt, die er vergeblich mit seinem Ansehen und seinem Gehalt in Einklang zu bringen versucht ist. Betraf der Unfall den Armen selbst, war er selbst schuld. Noch ist kein Jahr um, als sich solch ein Unfall in Purkersdorf ereignete und wir wissen nicht, ob die armen Bediensteten ihre Arterstrafen schon abgehört haben oder noch im Gefängnis sitzen; aber eins wissen wir: Seit dieser Zeit wurden die Gleisanlagen in Purkersdorf verändert und auch der viergleisige Betrieb von Hütteldorf bis Purkersdorf eingeführt, die Stationen vergrößert und eine neuerliche Menschenfalle in Purkersdorf eingerichtet. Das Ausziehgleise und Heizhausgleise der Stadtbahn mündet in das Hauptgleise der Westbahn und die Wechsel sind so nahe am Hauptgleise, daß beim Ausweichen einer Maschine erst eine Rangiergleise gestellt werden muß. Daß bei einer Umgestaltung der Station solch eine himmelschreiende Katastrophenmöglichkeit geschaffen wurde, zeigt, daß die maßgebenden Faktoren, vor jeder Verantwortung sicher, gewissenlos werden. Der Vorstand von Purkersdorf hat zur Dedung seiner persönlichen Sicherheit, die übrigens nie in Gefahr kommt, da man doch die Delinquenten aus der Schar der Diener nimmt, bereits ein Zirkular herausgegeben, in dem vor dieser Menschenfalle gewarnt wird.

Da ein Unfall im Laufe der Zeit an dieser Stelle unvermeidlich ist, wir im Zeitalter der Sicherungsanlagen leben, fordern wir Bediensteten, die wir gezwungen sind, unsere Knochen, unser Leben und unsere Freiheit in dieser Station aufs Spiel zu setzen, eine Umänderung der Stationsanlagen. Die k. k. Generalinspektion einerseits, die k. k. Staatsanwaltschaft andererseits machen wir heute schon auf diese gewissenlos ausgeführte Gleiseanlagen aufmerksam, damit sich die zu gewärtigende Anklage an jene Stelle wende, an der die wirklich Schuldigen sitzen.

Wien, Österreichische Nordwestbahn. (Von der Bahn-erhaltung.) Ein deutschnationaler Held, der sich das Beschimpfen und Brotlosmachen der Arbeiter zur Lebensaufgabe gemacht hat, ist der Bahnteilnehmer S. e. l. l. e. r. Vor einiger Zeit beschimpfte er einen Arbeiter, der 15 Jahre dient, wegen einer Geringfügigkeit, wobei er sich noch wie folgt äußerte: „Ihr zahlt in den sozialdemokratischen Verein, damit sich die anderen den Rachen füllen und Häuser auf der Ringstraße kaufen können. Kaufte und liebt Brot und Laib und in den Versammlungen von euren Führern nicht aufstehen, daß euch der Bahnteilnehmer nichts sagen darf und daß ihr ihm nicht folgen braucht.“ Schließlich drohte er noch dem Arbeiter mit dem Hinauswerfen. Unter seinen Sektaturen ist der Arbeiterstand, der im Frühjahr 130 Mann stark war, auf 40 Mann herabgesunken. Eine ganze Anzahl guter Arbeiter hat es schon dem Bahnteilnehmer S. e. l. l. e. r. zu danken, daß sie entlassen wurden, andere sind selbst gegangen. Anstatt daß ein Stod geschulter Arbeiter erhalten würde, müssen fort neue, ungeübte Arbeiter aufgenommen werden, die wohl nicht viel Arbeit leisten können, aber dafür besser entlohnt werden müssen, als die ständigen Arbeiter. Bahnteilnehmer S. e. l. l. e. r. versucht auch eine ganze Partie auf einen Vertrauensmann zu heben, der ihm ein Dorn im Auge ist, indem er diesen beschuldigt, schuld an dem Einstellen der Sonntagsarbeit zu sein. Die Arbeiter kennen aber ihren Bahnteilnehmer, so daß dessen Verhebungen nichts fruchteten. S. e. l. l. e. r. wollte dem Vorarbeiter auch einmal den Lohn um eine Viertelschicht kürzen, weil dieser mit vier Leuten früher Mittag gemacht hatte, um wieder früher eine Zugspause bernutzen und mit dem Bahnmagen zurückfahren zu können. Auch hatte die Mittagspause eintreten lassen, weil die Strecke zur Rückfahrt nicht frei war. Er wurde vom Bahnteilnehmer grob beschimpft, der ihn gar nicht dazukommen ließ, sich zu rechtfertigen. Die Folge war, daß die Arbeiter ihren Dienst verließen. Anstatt daß der Herr Oberinspektor S. e. l. l. e. r. die Sache untersucht hätte, glaubte er dem Bahnteilnehmer, der ihm vormachte, die Leute hätten ihn angesegelt und ihn prügeln wollen. So verliert die Bahnerhaltung die besten Arbeitskräfte, was gerade nicht im Interesse der Bahnerhaltung gelegen ist. Da man den Bahnteilnehmer S. e. l. l. e. r. bei seinem Wüten und Beschimpfen der Arbeiter und bei seinen Sektaturen gewähren läßt, werden die Arbeiter selbst für andere Zustände sorgen müssen und dies kann nur durch die Organisation geschehen. Gutorganisierten Arbeitern gegenüber wird Bahnteilnehmer S. e. l. l. e. r. bald andere Umgangsformen annehmen und dies soll jeden einzelnen Arbeiter veranlassen, in die Reihen der Organisation zu treten.

Marburg. (Zustände in den Bahnhofsrestaurations.) Zahllos sind die Klagen des Zugs- und Maschinenpersonals über die Verabreichung von Speisen und in den Restaurationen, besonders während der furchterlichen Hitze. Gerade bei Verabreichung alkoholfreier Getränke wird ein Preis verlangt, der schon unerschämmt zu nennen ist. So mancher würde ein Glas Limonade oder Himbeer einem Krügel Bier vorziehen, wenn es um den gleichen Preis zu haben wäre. Sogar für das gewöhnliche Sauerwasser wird in mancher Restauration der doppelte und dreifache Preis verlangt. Hervorgehoben sei als einzige Ausnahme die Restauration der Pragerhof, wo seitens des Restaurateurs Trüster dem Personal großes Entgegenkommen in der Verabreichung von Speisen und Getränken sowie auch in den Preisen zuteil wird. Warum kann es dort sein und nicht auch in den anderen Restaurationen? Ganz gleich ist es auf der Hauptlinie, als auch auf der Nebenlinie. Besonders in Gili versteht man sich auf Schöpfen ausgezeichnet. Nachdem der Gili Bahnhofsrestaurateur gleichzeitig auch Wirt vom Deutschen Haus ist, das von Gästen meistens leer ist, so hat es fast den Anschein, als sollten die Eisenbahnbediensteten durch übermäßig hohe Bezahlung der Speisen und Getränke in der Bahnhofsrestauration für das Defizit im Deutschen Haus aufkommen. Dafür danken sich die Eisenbahner doch als zu gut und wäre dem Herrn Restaurateur zu empfehlen, sich seine Preise nach der Pragerhofs Restauration einzurichten. Ein anderer Umstand macht sich bei der Hitze fühlbar, daß in den einzelnen Stationen, wo keine Zeit ist, von der Maschine herunterzugehen, nicht einmal für ein frisches Trinkwasser vorgesorgt ist, das gerade die Seizer am allerwenigsten brauchen, oftmals sind sie gezwungen, das ungesunde, schmutzige Wasser vom Kran zu trinken, um sich den Durst stillen zu können. Das ist denn doch ein billiges Verlangen, daß seitens der Stationsleitung jemand bestellt wird, der das Personal mit frischem Trinkwasser versorgt.

Dux. (Traurige Folgen des Sparsystems bei der Ausrüstung des Heizhauses.) Der sechsjährige Sohn des Heizhausbediensteten Sarga ist in den neben dem Bedienstetenwohngebäude (in welchem auch Sarga wohnt) befindlichen Brunnen eingebrochen und dabei ertrunken. Der Brunnen dient nur zum Speisen der dortigen Lokomotiven und ist mit Brettern verdeckt, die aber schon seit längerer Zeit derart verfault sind, daß sich ein Unfall leicht vorhersehen ließ. Trotzdem dieser Umstand gemeldet war, wurden die Bretter nicht ausgewechselt. Sarga oder ein anderer Bediensteter hätten wegen dieser Gefahr den Brunnen mit Draht eingezäunt. Der Sohn des Sarga setzte sich am Brunnenrand und brach durch die morschen Bretter. Der Brunnen ist nicht tief und vollständig verschlammt, so daß das Kind wohl mehr erstickt als ertrunken sein dürfte. Es soll circa 25 bis 30 Minuten gedauert haben, bevor es herausgebracht wurde und dies deshalb, weil keine Feuerhaken, Leitern u. s. herbeigeschafft wurden, da die Kopflosigkeit und Verwirrung so groß war, daß auch niemand daran dachte, das Fenster des Maschinenhäusleins einzuschlagen und die dort befindliche Leiter herauszunehmen. Wenn wir nun sagen, daß das Sparsystem bei der A. N. E. abermals ein Menschenleben vernichtet hat, wird man da wieder eine Reihe von Bediensteten nach Tephizitieren und förmlich abschwören lassen? Oder nennt man so etwas nicht Sparsystem sondern vielleicht Schlamperei? Eines wie das andere dient der millionenreichen Bahn nicht zur Ehre.

Magenfurt. (Deutschnationaler Terrorismus am Hauptbahnhof werden immer unentraglicher.) Abjunkt Egartner bildet sich ein, der Herrgott zu sein. Was für ein eifriger Agitator für den deutschnationalen Reichsbund Egartner ist, haben wir in unserem Artikel gezeigt. Nachstehend noch einige Proben. Als am 11. d. Freitag früh die neue Verschubpartie den Dienst angetreten hatte, erkundigte sich der Plakmeister bei den Wagenschreibern über dienstliche Angelegenheiten. Zwei Verschieber entnahmen von der selben Lokal befindlichen Tafel den Zugsverfahr. Als Egartner dazukam, flegelte er die Verschieber an: „Ihr werdet schon wissen, um was es sich handelt“, und wies sie aus dem Lokal, trotzdem sich in diesem Lokal familiäre Dienstauftragsgespräche befinden, welche sie zur Kenntnis zu nehmen verpflichtet sind. Egartner verfolgte die Verschieber noch am Perron.

so daß der Plakmeister sich ihrer annehmen mußte. Warum Egartner dies alles tut, wissen wir sehr genau. Die betreffenden Verschieber lassen sich eben nicht für den Reichsbund fangen, und deshalb der Saß Egartners. Assistent Solub, welcher erst aus der Schule gekommen ist und noch rein gar nichts vom Eisenbahndienst versteht, unterstützt den Egartner in seiner Agitation. Dieses Hässcher drohte sogar mit Reduzierung der Verschieber. Was doch diese Gernegroße für Mofinen im Kopfe haben! Egartner hat auch den Artischschreiber im „Eisenbahner“ einen gemeinen Kerl genannt und sich geduldet, er freuz sich sehr in den Zeitungen wieder recht bald am Pranger zu stehen. Dieser Gefallen kann dem Herrn schon wieder erwiesen werden. Wenn er sich nicht bessert, wird die Öffentlichkeit noch mehr von ihm hören. Es war noch kein Beamter oder sonstiger Vorgesetzter am Magener Hauptbahnhof, welcher seine dienstliche Stellung gegenüber den unterstehenden Bediensteten und Arbeitern mit einer solcher Artroganz zur parteipolitischen Agitation ausnützte, wie der Beamte Egartner. Er, der in der dienstwidrigsten Weise seine Agitation betreibt, droht den Bediensteten mit Anzeigen und Vergleichen, wenn sie gegen seine Agitation etwas einwenden. Ja, sogar vor Beschimpfungen und Beleidigungen sind die Bediensteten im Dienst nicht sicher, wenn sie seiner Dummheit sich nicht anschließen oder widerprechen. Beweise durch Zeugen sind hierfür vorhanden. Bei dieser Agitation werden den Bediensteten und Arbeitern von den Agitatoren als Köder Vorteile versprochen, als ob die Agitatoren die Direktoren des Bahnbetriebes wären, und gewähren und anstellen könnten, wie sie wollen. So hat der im Dienst sehr unverlässliche und unfähige Plakmeister Jagersberger, welcher schon mehrmals seine politische Gefinnung geändert hat, den Arbeitern versprochen, daß sie zu Neujahr 25 Kr. erhalten, wenn sie dem deutschnationalen Verein als Mitglied beitreten. Einem anderen Arbeiter hat er versprochen, daß er angestellt wird. Wer nach diesen schwindelhaften Versprechungen noch nicht seinen Beitritt erklärt hat, für den fertigt er ganz einfach eine Weistrittsklärung aus und trägt dieselbe in die Kasse. So werden manche Bedienstete und Arbeiter Mitglieder dieser gelben Verräterorganisation, ohne daß sie davon etwas wissen. Vielleicht werden am Monatsanfang auch die Beiträge bei der Gehalts- oder Lohnzahlung abgebogen? Sollte dies der Fall sein, so müßte hierüber die Anzeige bei der Direktion erstattet werden. Im Magazin besorgt der als Magazinarbeiter normierte, aber als Schreiber verwendete, vom Eisenbahner-Gesangsverein „Hugrad“ abgesetzte Chormeister namens Stadtschreiber vulgo Caffer die Agitation. Derselbe hat für seine Unterläufersarbeit die Begünstigung, daß er eine kürzere Arbeitszeit hat als die anderen Arbeiter, und selbst diese kürzere Arbeitszeit nicht genau eingehalten braucht. Agitation ist sein Hauptdienst. Aller Vermutung nach will man außerdem noch einem Agitator auf Kosten der Staatsbahnverwaltung zu einem Posten verhelfen, und zwar beim zweiten Aufgabeschalter im Magazin, denn wozu hätte man sonst bei der Anwesenheit der Personalreduzierungskommission diesen Schalter besetzt. Auf diese Art wollen die Nazi die Sozialdemokraten am Hauptbahnhof ausrotten. Es wird ihnen aber nicht gelingen. Die verurteilten Eisenbahner sind und bleiben Sozialdemokraten. Die Herren Egartner, Wilf an und ihren Bauchtäncern wollen wir aber raten, in der Art der Agitation ein wenig einzuhalten, denn die Eisenbahner sind nicht gewohnt, sich von Beamten, Protektionskindern und sonstigen menschlichen Fragezeichen terrorisieren zu lassen.

Eisenerz. (Offene Anfrage an die k. k. Staatsbahndirektion.) Der Allgemeine Rechtschutz- und Genossenschaftsverein, Ortsgruppe Eisenerz, hat sich seit Jahren mittels Gesuchen und diesbezüglichen Anträgen in der Personalkommission bemüht, daß für die Bediensteten ein Bad im Personalhaus (Heizhaus) und eine Waschlücke errichtet werde. Es sind jetzt schon wieder Monate verstrichen, seitdem die Errichtung eines Bades und Waschlücke in Eisenerz von einer k. k. Direktion bewilligt wurde. Es scheint aber noch keine Aussicht vorhanden zu sein, daß diese bringende und lang-ersehnte Angelegenheit in Angriff genommen wird. Besonders hervorgehoben muß werden, daß hier in Eisenerz die Errichtung eines Bades wegen des Erzstandes längst dringend geboten erscheint. Die Alpine Montangesellschaft hat für ihre Arbeiter schon seit Jahren ein Freibad eingeführt. Die Herren Beamten der Station Eisenerz haben das Privilegium, bei dieser Gesellschaft Freibäder nach Belieben nehmen zu können. Für eine k. k. Bahnverwaltung ist es wirklich beschämend, daß sie ihre Bediensteten so hinten setzt. Bezüglich der Waschlücke muß betont werden, daß bei einem Privathausbesitzer eine Wohnung ohne Waschlücke nicht mehr denkbar ist. Das muß man sich nur noch von einer k. k. Staatsbahn bieten lassen. Auch die Wohnungen der Personalfamilien sind schon 9 bis 10 Jahre nicht mehr geweiht, beziehungsweise ausgemalt worden. Es existiert ein Erlaß, nach welchem die Zimmer nach sechs oder acht Jahren von Seiten der Bahn ausgemalt werden.

Was ist's mit der Feuerungszulage für die Strecke Eisenerz inklusive Hieslau? Diese Strecke ist die Anschlussbahn an die Eisenerz-Borderberg-Linie, an der die Feuerungszulage bereits seit Jahren besteht. Das Fleisch ist hier seit einigen Tagen neuerdings um 12 S. gestiegen. Bei anderen Artikeln ist ebenfalls wieder eine Preissteigerung zu gewärtigen. Ist eine k. k. Staatsbahndirektion geneigt, die längstsehnste Feuerungszulage für diese Strecke mit allem Nachdruck beim k. k. Eisenbahnministerium zu vertreten, beziehungsweise deren ehestige Erledigung zu erwirken, da sich sonst das Personal dieser Strecke infolge der Feuerung genötigt sieht, um Versekung anzufuchen, da ein Auslangen mit den bestehenden Bezügen hierorts unmöglich gefunden werden kann? Das Personal dieser Strecke ist nicht gewillt, sich mit einer höhnenden Antwort vom k. k. Eisenbahnministerium abspesen zu lassen.

Amstetten. (An die Adresse des Herrn Ingenieur Karner, k. k. Heizhausleitung in Amstetten.) Seit längerer Zeit werden die Kohlenarbeiter im Heizhaus Amstetten durch den Partieführer, Werkgehilfen Alinger, nicht nur auf das äußerste schikaniert, sondern dieser provoziert auch die ihm unterstellten Arbeiter auf die brutalste Art. Am 9. August, 4 Uhr nachmittags, beschimpfte er neuerdings sämtlich Kohlenarbeiter und sagte unter anderem zu denselben: „Ich habe vom Herrn Ingenieur Karner den Befehl, euch solange zu traktieren, bis der letzte Tropfen Blut heraus ist. Wenn es euch nicht recht ist, so geht euch beschweren!“ Da wir kaum glauben, daß ein Beamter einem Partieführer einen derartigen Auftrag geben kann und da zudem ein solcher Befehl der Dienstordnung vollkommen widerspricht, ersuchen wir um sofortige Abhilfe.

Cervignano. (Unfall.) Dieses Monats erlitt Zugsführer J. Fabris einen Unfall. Beim Anfahren des Schnellzuges 802 in dieser Station rief ihm ein Arbeiter zu, daß ein Wagen noch eingebracht ist. Um sich hiervon zu überzeugen und eventuell durch das Auslassen der Luft bei der bis dahin wirksam gewesen Luftdruckbremse den Wagen zu entbremsen, stieg er aus dem Dienstwagen auf das Trittbrett des folgenden Wagens, bei welchem die Bremse wirklich nicht gut funktionierte. Als er sich während der Fahrt niederbeugte, stieß er mit dem Kopf und mit dem linken Arm auf den Wechselförper so heftig an, daß der Arm brach. Er zog sich auch schwere Verletzungen am Kopfe zu. Glücklicherweise hielt er sich so fest, daß ihn der Stoß nicht auf den Boden schleudern konnte, was noch ganz andere Folgen gehabt hätte.

Die Schuldtragende ist wie beinahe immer, auch hier die Bahnverwaltung mit ihrem unverkämten Scharn an Ver-

schub- und Revisionspersonal auf der Briauler Bahn, welchem bei heutigen Verhältnissen nicht möglich ist, die Züge sachgemäß abzufertigen. Zwei Verschieber können nicht zwei Züge, den Verschieber dreier Lokomotiven und gleichzeitig noch die Gepäckabfertigung besorgen. Dies könnten sie auch nicht tun, wenn ein jeder vier Hände hätte. Zur detaillierten Besprechung der famosen Dienstverteilung auf hiesiger Station kommen wir noch.

Burkersdorf. (Gemeindevahl Sieg.) Bei den am 7. und 8. d. M. stattgefundenen Gemeinderatswahlen siegten unsere Genossen in der Stichwahl, und zwar Johann Spall, Bertmann, Werkstätte Wien I mit 272, Rudolf Spalte, Tischlergehilfe mit 271 und Joh. Kral, Oberbauarbeiter mit 268 Stimmen gegen den christlichsozialen Bürgermeister Doktor Hugo Bild, welcher 261, Vizebürgermeister Jos. Wintersberger, welcher 257 und Hausbesitzer Gottsch, welcher 253 Stimmen aufbrachte. Da die Sozialdemokraten den Sieg errangen, obwohl sie das erstmalig kandidierten, werden nun die Allgewaltigen von Burkersdorf doch wohl zum Einschießen kommen, daß der vierte Wahlkörper nur für die Arbeiter geschaffen wurde.

Versammlungsberichte.

Ortsgruppe IX., Mittergrund. Am 21. Juli 1911 fand im Hotel Union eine sehr besuchte Versammlung statt. Genosse Adolf Müller sprach zum 1. Punkt: Die Eisenbahner und das Parlament. Er führte unter anderem aus, das Vertrauen der Eisenbahnerschaft sei erschüttert, weil immer nur Staatsnotwendigkeiten und keine Volksnotwendigkeiten erledigt werden. Die Forderungen der Eisenbahner seien aber schon so dringlich, daß es ein längeres Warten nicht mehr gebe. Es gäbe gar gewaltig in der Eisenbahnerschaft. Die Eisenbahner wollten keine fernen Sprünge, aber vordringen wollen sie auch nicht. Er besprach die einzelnen Forderungen der Eisenbahner und betonte, es sei fittliche Pflicht des Eisenbahnmünsteriums, die Forderungen, welche in anderen Staaten schon lange bewilligt sind, endlich einmal zu bewilligen. Die Erregung der Eisenbahner ist fürchtbar. Die Leute werden durch eine solche Vorgangsweise des Eisenbahnmünsteriums in den Kampf gekehrt. Die fürchterliche Not unter der Eisenbahnerschaft, das Elend unter den Familien, die hungernden Kinder beschwören einen Kampf heraus, der wahrlich gigantische Formen annehmen wird. Aber auch die bürgerlichen Abgeordneten sollen die Denkweise der Eisenbahner, welche in ihren Organisationen organisiert sind, nicht unterdrücken, denn das Elend treibe auch die christlichsozialen sowie deutschnationalen und anderen Organisierten dazu, gemeinsame Sache mit den Sozialdemokraten zu machen in diesem großen Kampfe, welcher unausschließlich ist, denn es wäre ein jeder ein Verbrecher an seiner hungernden Familie, ob christlichsozial, ob deutsch- oder tschechischnational gesinnt, der da nicht mitkämpft. Wir stehen vor einem nahenden Sturm. Sie sollen zusammenstehen, mobilisieren und maßregeln, sie sollen tun, was sie wollen, es gibt kein Zurück, es gibt nur ein Vorwärts. Schindluder darf mit den hungernden Eisenbahnerfamilien, sowie bis jetzt, nicht mehr getrieben werden. Die Vertrauensmänner werden den Rücken nicht mehr länger herhalten. Dieses Herumschneiden im Fleische des Volkes, speziell der Eisenbahner, muß aufhören. Und sollte sich Tod und Teufel verbinden, diesen Kampf zu unterdrücken, dies wird nicht gelingen, denn der Hunger ist der beste Lehrmeister. Darum heißt es, Kräfte sammeln, auflären und organisieren, denn die zwölfte Stunde sei nicht mehr ferne. (Demonstrativer Beifall. Es bedurfte großer Mühe, die Anwesenden von einer Demonstration zum Eisenbahnmünsterium abzuhalten.)

Genosse Junckerhuber besprach in sachlicher Weise die Forderungen der einzelnen Kategorien und sprach den Wunsch aus, die bürgerlichen Parteien mögen ihre Versprechungen im Wahlkampf in Taten umsetzen. In der Budgetdebatte sollen sie ihre Eisenbahnerfreundlichkeit beweisen. Er schlug folgende Resolution vor, welche einstimmig angenommen wurde.

Resolution.

Die heute den 21. Juli 1911 im Hotel „Union“, IX., Ruzdorferstraße 23, zahlreich versammelten Eisenbahner ersuchen die Zentrale des allgemeinen Reichsbahn- und Gewerkschaftsbundes mit allen ihr zu Gebote stehenden Mitteln nachstehende Forderungen zur Verwirklichung zu bringen:

1. Für die Oberbauarbeiter eine sofortige Lohnerhöhung von 40 S. Erhöhung der Grundlöhne und zweijährige Lohnvorrückungsfrist zu je 20 S.
2. Für die gesamte Arbeiterschaft 30jährige Dienstzeit. 100 Prozent Krankengeld. Zweijährige Lohnautomatik. Regelung der Arbeitszeit. Samstag nachmittags frei. Urlaube. Arbeitsordnung.
3. Für die gesamten Diener der zweijährige Automatik und Erhöhung des Endgehaltes auf 2000 Kr. 30jährige Dienstzeit (exklusive Verschieber). Anrechnung der 40prozentigen Quartiergehälte auf die Frauen und Hinterbliebenen und Erhöhung der Quartiergehälter. Ein Ausgleichsabancement für alle mehrere Jahre probatorisch bewiesen, welche trotz neun-, zehnjähriger und längerer Dienstzeit noch immer in den Gehaltsstufen von 900, 1000 und 1100 Kr. stehen.
4. Für das Verschiebpersonal die anderthalbfache Dienstzeit. Eine Verschiebzulage von 24 Kr. Erhöhung der Normierung.
5. Für das Zugbegleitungspersonal: Ernennung der Manipulanten zu Unterbeamten. Erhöhung der normierten Posten (Zugsführer- und Ausfallschiffahrtsposten). Regelung der Stundengehälter 30, 20, 10 und 8 S.
6. Für die Wächter Nachschichtzulage. Ernennung der Wächter zu Unterbeamten.
7. Für das Lokomotivpersonal Erhöhung der Kilometergehälter sowie Regelung der Prämien.
8. Ernennung der Magazinsdiener zu Magazinsaufsehern.
9. Für die gesamte Eisenbahnerschaft Ausgestaltung der Krankensicherung, Erbauung von Konvalenszentheimen, Hintanhaltung der geplanten Verschlechterung der Unfallversicherung, Erbauung von Personalhäusern.

Weiters ersuchen die Versammelten die sozialdemokratische Fraktion im Abgeordnetenhaus sowie bis jetzt der furchtbaren noch immer aufsteigenden Lebensmittelteuerung entgegenzuwirken, für Herabsetzung der Zölle und Eröffnung der Grenzen zu wirken und sprechen derselben für ihr rasches Wirken in diesen Fragen den warmsten Dank und Anerkennung aus. Zugleich verurteilen sie auf das schärfste die Haltung der Christlichsozialen und Deutschnationalen.

Die Versammelten ersuchen aber nur im Ausbau der Organisation sowie in Ausgestaltung der Arbeiterpresse den einzigen Weg, um all das Vorgebrachte verwirklichen zu können, und versprechen, eine Agitation von Mann zu Mann zu betreiben, damit dies erreicht werden kann.

Nachdem noch die Genossen Hofhangl und Kottel im selben Sinne gesprochen hatten, schloß Genosse Kneidinger mit aufmunternden und kernigen Worten die vielversprechende sowie denkwürdige Versammlung um 11 Uhr nachts. — Möge diese Versammlung sowie alle in jüngster Zeit zutage tretenden Erscheinungen ein Fingerzeig für das Eisenbahnmünsterium sein, denn all das sagt, daß die Geduld der Eisenbahnerschaft zu Ende sei.

Graz, Südbahn. (Wahrheitsversammlung.) Am Sonntag den 6. August d. J. fand in Graz eine sehr gut besuchte Versammlung der Bahnrichter und deren Stellvertreter statt, zu welcher aus nah und fern Delegierte erschienen waren. Der Zweck dieser Zusammenkunft lag darin, sich schlüssig zu werden, welcher Weg einzuschlagen sein würde, damit die Bahnrichter für ihre Nachdienstleistung und für die Dienstleistung an Sonn- und Feiertagen entsprechend entschädigt werden. In der Debatte, die hierüber abgeführt wurde, konnte die Wahrnehmung gemacht werden, daß die Bahnrichter an Sonn- und Feiertagen widerrechtlich zur Dienstleistung herangezogen werden, und doch konnte man fast allseits hören, daß sie mit wenigen Ausnahmen an diesen Tagen zum Dienst herangezogen werden, ohne hierfür entlohnt zu werden. Sehr lebhaft wurde seitens der Ausfallschiffahrt dagegen Stellung genommen, daß dieselben in der Lohnautomatik gegenüber den Professionsisten um 10 S. zurückgestellt sind, obwohl sie dem Rang nach diesen gleichgehalten wären. Wenn man von diesen mehr Sachkenntnis und Verantwortung verlangt, wie von den gewöhnlichen Arbeitern, dann sollte dies auch bei der Lohnautomatik zum Ausdruck kommen. Einen besonderen Wert legten die Versammlungsteilnehmer auf die Vertretung in der Personalkommission. Bisher hatte diese Kategorie keine Vertretung, weil diese Gruppe erst nach der Wahl der Kommission geschaffen wurde. Damit diese aber bei der künftigen Neuwahl mit einer wirksamen Vertretung bedacht werden, appellierten sie an all ihre Kollegen der ganzen Südbahn, daß sich jeder Bahnrichter der Organisation anschließen, um auf dieses Mandat Anspruch erheben zu können. Nach eingehender und sachlicher Beratung der Existenzverhältnisse der Bahnrichter und deren Stellvertreter noch anhängenden Mängel und Härten wurde folgende Entschliessung einstimmig angenommen:

Die heute am 6. August 1911 in den Juliensälen in Graz versammelten Bahnrichter und deren Stellvertreter beschließen, die Zentrale des Allgemeinen Reichsbahn- und Gewerkschaftsbundes für Österreich wird aufgefordert, die in der Bahnrichterkonferenz in Marburg am 19. Dezember 1910 aufgestellten Forderungen den derzeit bestehenden Personalkommissionsmitgliedern der Gruppe Bahnhaltung zur wirksamen Vertretung zuzuleiten, sofern dieselben noch vor Ablauf ihrer Mandatsdauer zu einer Sitzung berufen werden. Ferner wird die Zentrale obigen Vereines schon jetzt darauf aufmerksam gemacht, daß die Bahnrichter in Zukunft eine Vertretung in der Personalkommission verlangen und daß auf diese Kategorie die entsprechende Rücksicht genommen wird.

Die Ausfallschiffahrt fordern einen Lohnausgleich nach den bereits zurückgelegten Dienstjahren und eine Lohnvorrückung nach zwei Jahren um 20 S., wie selbe bei Professionsisten bereits besteht, weil es nicht angeht, daß sie, obwohl dem Range nach gleichgehalten, in der Lohnautomatik zurückbleiben sollten. Gleichzeitig fordern sie auch die Abänderung der Arbeitsordnung in dem Sinne, daß für die Zukunft anderthalbstündige Mittagspause, wie selbe in den Magazinen und Werkstätten bereits besteht, zum Ausdruck kommt.

Eine Versammlung der Nordbahnwerkstättenarbeiter. Am 10. d. M. versammelten sich die Nordbahnwerkstättenarbeiter im Floridsdorfer Arbeiterheim. Im großen Saale und in dessen Nebenräumen sowie im Garten standen dicht gedrängt wohl sechshundert Staatsarbeiter, um den Bericht der Vertrauensmänner über die Vorfälle im Eisenbahnmünsterium und bei der Nordbahndirektion entgegenzunehmen.

Im großen Saale berichtete Genosse Tantsin, im Garten Genosse Seider. Die Vorfälle erfolgten wegen der dringenden gewordenen Regulierung der Löhne, der Lohnautomatik, der Erholungsurlaube und der Einberufung der Arbeiterausschüsse.

Sektionsrat Bös teilte der Deputation mit, dem Eisenbahnmünsterium sei bekannt, daß die Nordbahn in der Ausarbeitung einer Lohnregulierung begriffen sei und den Entwurf im Herbst vorlegen wolle. Ueber die Art der Durchführung sei jedoch nichts bekannt. Der Zentralarbeiterausschuss werde im Herbst einberufen; ihm wird die Angelegenheit der Erholungsurlaube und der Arbeitsordnungen zur Begutachtung vorgelegt werden.

Der verkehrswissenschaftlichen Erfüllung des Wunsches, den Zentralarbeiterausschuss gemeinsam tagen zu lassen, werde Rechnung getragen werden. Die Frage der Stabilisierung könne erst entschieden werden, wenn der Ersparungsausschuss sich darüber ausgesprochen hat. Fast im gleichen Sinne lautete die Auskunft bei der Direktion; nur wurde dort behauptet, daß die Einberufung des Arbeiterausschusses nahe bevorstehe. Ueber diesen negativen Bericht kam es in der Versammlung wiederholt zu heftigen Erregungsausbrüchen, so daß sich die Redner nur mit Mühe verständlich machen konnten. Sie mahnten zur Besonnenheit und empfahlen, den Standpunkt der Vertrauensmänner sowie der Leitung der Gesamtorganisation einzunehmen. Genosse Somitsch als Vertreter der Zentrale schilderte die Situation und die dadurch gebotene Haltung für die Arbeiterschaft, worauf folgende Resolution einstimmig angenommen wurde:

Die am 10. August 1911 im Arbeiterheim in Floridsdorf versammelten Werkstättenarbeiter der Nordbahn nehmen den Bericht der Vertrauensmänner über die Vorfälle beim Eisenbahnmünsterium, beziehungsweise bei der Direktion zur Kenntnis, sie beharren unter Vorbehalt weiterer geschäftlicher Mittel zur Erreichung ihrer berechtigten Forderungen ganz entschieden darauf, daß in kürzester Zeit eine durchgreifende Regelung, das heißt Aufbesserung der Löhne, die endliche Erstellung einer entsprechenden Lohnautomatik, die längst zugestandenen Erholungsurlaube, die Aenderung der Arbeitsordnung sowie in weiterer Folge die Stabilisierung nach dem bereits im Dienstwege eingebrachten Memorandum, ehestens durchgeführt werde. Die Versammlung verlangt ferner, daß der Arbeiterausschuss beider Inspektorate — Wien und Mährisch-Odrau — ehestens, und zwar zu einer gemeinsamen Sitzung zur endgültigen Verhandlung über die dringenden Forderungen der Arbeiter berufen werde.

Die Versammelten protestieren gegen das noch weitere Hinausschieben und die vielleicht weitere Verschleppung dieser dringenden Maßnahmen. Sie beauftragen die Leitung der Gesamtorganisation, Mittel und Wege zu finden, um die notwendigen gewordenen Reformen durchzuführen; sie behalten sich vor, auch selbst alle möglichen und geschäftlich zulässigen Mittel zu ergreifen, und erklären sich — des Wartens müde — hierzu zu vollständiger, unerschütterlicher Solidarität und entschlossenem Willen.

St. Valentin. (Versammlungsbericht.) Am Sonntag, den 6. August 1911 fand hier eine gut besuchte freie Eisenbahnerversammlung statt, bei der Genosse Adolf Müller zur höchsten Zufriedenheit der Teilnehmer über das Thema: „Die gegenwärtige Lage der Eisenbahner“ referierte. Er verwies auf die kritische Situation der Bahnhalterungsarbeiter und deren große Entlohnung und die anhängende Teuerung. Große Entrüstung herrschte, als er über die Vorfälle der Bahnhalterungsarbeiter bei der Direktion und beim k. k. Eisenbahnmünsterium berichtete, die bisher ein unbefriedigendes Resultat ergab und bei der aber dafür seitens eines Funktionärs der Direktion den Arbeitern mit Säbeln und Bajonetten gedroht worden sei. (Stürmische Protestrufe.) Einige Bahnhalterungsarbeiter nahmen das Wort und erklärten, daß die derzeitigen Verhältnisse gänzlich unzulänglich seien, besonders charakterisierend sei, daß sie noch dazu oft auf die Nachbarnahmmeistertruden zu den schwersten Arbeiten herangezogen

werden, ohne eine Lohnzulage zu erhalten. (Rufe: Ausbeuterei!) Nachdem die Zeit vorgeschritten war, wurde die Versammlung unter lebhaften Solidaritätskundgebungen nicht nur für die Wiener Bahnhalterungsarbeiter, sondern gegenüber allen Eisenbahnbediensteten geschlossen.

Versammlung der Wagenschreiber der k. k. Nordbahn. Am 6. August fand in Perera, Hotel „Austria“, eine Versammlung der Wagenschreiber der k. k. Nordbahn statt, mit der Tagesordnung: Ernennung der Wagenschreiber zu Unterbeamten. Zu der Versammlung sind Vertreter der Wagenschreiber aus folgenden Stationen erschienen: Perera, Brunn, Ober-Gerspitz, Götting, Gännsdorf, Floridsdorf, Oberfurst, Oberberg und Troppau. Das Referat erstattete Genosse Moranda aus Brunn, welcher einen Rückblick auf den bisherigen Verlauf der von der Organisation seinerzeit eingeleiteten Aktion der Wagenschreiber entwarf und den derzeitigen Stand der noch nicht abgeschlossenen Aktion schilderte. An der Debatte beteiligten sich beinahe alle Delegierten, worauf folgende Beschlüsse gefaßt wurden: Die Zentrale der Organisation wird ersucht, die endgültige Antwort auf die Deputationsvorfrage der von der letzten Wagenschreiberkonferenz zum k. k. Eisenbahnmünsterium im April d. J. entsendeten Abordnung zu urgieren und die Ernennung von Wagenschreibern zu Unterbeamten ohne Rücksicht auf die Anzahl der balancierten Offiziantenposten anzutreiben. Desgleichen soll eine Klärung in der Frage der Abnahme von Prüfungen zum Zwecke der Ernennung von Wagenschreibern zu Unterbeamten verlangt werden. Um der Zentrale auch eine genügende Stütze bei der Vertretung der Wagenschreiber zu bieten, wurde beschloffen, die Organisation der Wagenschreiber in der einheitlichen Gewerkschaft beizubehalten. Zu diesem Zwecke wurde in Beachtung des Konferenzbeschlusses das Vertrauensmännersystem für den Bereich der k. k. Nordbahndirektion erweitert und als korrespondierender Vertrauensmann für den Direktionsbezirk Genosse Johann Gohberich, Wagenschreiber in Wien, XXI., Floridsdorf, Niegelsasse 9, gewählt. Nebenbei wurden für die größeren Stationen Lokalvertrauensmänner ausgestellt, damit die Organisation der Wagenschreiber in der allgemeinen Organisation sowie die Vorarbeiten zur Führung der Aktionen prompt besorgt werden können. Nun heißt es, flott an die Arbeit gehen.

Pettau. Am 8. August fand in Simonitsch's Gasthaus eine gut besuchte Werkstättenarbeiterversammlung statt, in welcher Genosse Kovach aus Wien ausführlichen Bericht über die erfolgten Arbeiterausschüsse brachte, welcher mit Beifriedigung zur Kenntnis genommen wurde.

Proßnitz. Am 4. August veranstaltete die Ortsgruppe eine gut besuchte 2-Versammlung, bei welcher Personalkommissionsmitglied Genosse Scholz aus Jägerndorf über die Tätigkeit der Personalkommission des Direktionsbezirk Olmütz berichtete. Zum Schluß wurden Anträge zur nächsten Personalkommissionsitzung gestellt.

Fürth i. B. Am 6. August um 9 Uhr abends wurde im Lokal „Zum goldenen Stern“ eine Mitgliederversammlung mit folgender Tagesordnung veranstaltet: 1. Die Eisenbahnerbediensteten und das Parlament. 2. Bericht über die Delegiertenversammlung in Wien. Zu der Versammlung referierte Genosse Brodeck, dessen sachliche Ausführungen mit größtem Interesse und Aufmerksamkeit entgegengenommen wurden.

St. Pölten. Auch unter den Bahnhalterungsarbeitern der Bahnhalterungssektionen Melf und St. Pölten beginnt es sich zu regen und der feste Wille, endlich endlich eine Verbesserung für sämtliche Bahnhalterungsarbeiter zu fordern, macht sich bei jedem einzelnen bemerkbar. In einer am 23. Juli in Pringsdorf stattgefundenen Versammlung der Oberbauarbeiter der Bahnhalterungssektion Melf kam dieser Gedanke lebhaft zum Ausdruck.

Am 31. Juli versammelten sich die Bahnhalterungsarbeiter der Bahnhalterungssektion St. Pölten in Gareis's Gasthaus zu einer Besprechung. Bis auf wenige Ausnahmen waren die Oberbau- und Bahnhalterungsarbeiter der ganzen Bahnhalterungssektion St. Pölten zusammengekommen, um dem Referat des Genossen Sedlaczek zu lauschen. Genosse Sedlaczek erstattete einen ausführlichen Bericht über den Verlauf der Versammlung der Wiener Bahnhalterungsarbeiter. Der Beifall und die Zustimmung zeigte, wie ernst und wie kampfeslustig die Arbeiter ihre gerechten Forderungen vertreten wollen. In beiden Versammlungen wurde eine auf die Forderungen der Bahnarbeiter bezügliche Resolution einstimmig angenommen.

Die Zentralweichenmeister der Südbahn. Am 23. Juli 1911 fand in Wiener-Neustadt im Gasthaus des Herrn Salden eine Besprechung der Zentralweichenmeister mit der Tagesordnung: 1. Austritt aus dem Bahnmeisterverein, 2. Ständesfragen, 3. Eventuelles, 4. Anwesend waren neun Kollegen und Personalkommissionsmitglied Ferdinand Herzog.

Kollege Herzog, welcher zum ersten Punkt spricht, teilt mit, daß der Grund des Austrittes wohl allen Kollegen bekannt sein muß, da doch jeder den Generalversammlungsbericht des Bahnmeistervereines vom 8. April 1911 gelesen haben wird, worin von Seiten der Ortsgruppe Spittal an der Drau und der Ortsgruppe Triest der Antrag eingebracht wurde, den Ausschluß der Signal- und Zentralweichenmeister, der Telegraphenmeister, Gebäude- und Brückenmeister zu beschließen. Den Antrag von Spittal an der Drau vertrat Herr Bahnmeister Spahn derart aggressiv, als würde es sich darum handeln, den ärgsten Feind der Bahnmeister zu vernichten. Allerdings war die Mehrzahl der Bahnmeister mit dem Votierer Spahn nicht einverstanden. Wie lächerlich der Antrag war, geht schon aus dem hervor, daß auch der Austritt der Gebäudemmeister verlangt wurde, obwohl doch der Obmann des Bahnmeistervereines ein Gebäudemmeister ist. Der zweite Antrag, welcher ziemlich gleichlautend war, wurde wahrheitsgemäß vom Bahnmeister Rump inspiriert und vom einem Herrn Kshvadei vertreten. Nun glaubten die Vertrauensmänner der so ungeliebten Kategorien, nicht mehr länger in einem Verband bleiben zu können, in dem derartige Dinge vorkommen. Kollege Herzog war bei der Generalversammlung des Bahnmeistervereines am 8. April 1911 anwesend, doch bevor noch die Debatte über den Austritt der Signalmeister u. s. w. begann, mußte er mit der gesamten Personalkommission zur Bau- und Generaldirektion gehen, konnte also hierzu nicht sprechen. Ueber einige sehr abfällige Äußerungen des Herrn Bahnmeisters Spahn erklärt Kollege Herzog, lieber nicht zu sprechen, weil für die Ansichten eines einzelnen nicht die Gesamtheit verantwortlich gemacht werden könne. Zum Schluß bemerkt Kollege Herzog, daß damit eine unangenehme Episode zum Abschluß gelangt sei, daß nun hoffentlich Ruhe eintreten und die Bahn- und Zentralweichenmeister friedlich nebeneinander arbeiten werden. Es solle nicht unterjocht werden, auf welcher Seite immer, oder oft, Kompetenzkonflikte heraufbeschworen wurden. Jedenfalls wäre es vernünftiger gewesen, keinen Streit in so erster Zeit vom Baum zu brechen. Das mögen sich die Herren Spahn u. s. w. merken.

Zum zweiten Punkt: Ständesfragen, erklärt Personalkommissionsmitglied Herzog, daß alle Personalkommissionsmitglieder am 16. Juli 1911 ihre Mandate niederlegten und daß sie dies dem Generalsekretariat schriftlich mitteilten. Maßgebend zu diesem Schritte war hauptsächlich die Nichterreichung der Bahn- und Zentralweichenmeister in den Status III. Auf eine Anfrage, ob es wahr sei, daß Herr Bahnmeister Rump das zweijährige Abancement bei seinen Kollegen, die es nicht hatten, durchgeführt hat, geben wir allen Kollegen bekannt, daß dies unrichtig ist, weil Herr Rump nie ein Wort darüber gesprochen hat, da er selber ja bereits zu

Jener Zeit (15. September 1910) schon das zweijährige Abonnement hatte. Wahr ist, daß am 13. September Kollege Herzog unter der Leitung des Allgemeinen Rechtschutts- und Gewerkschaftsbereiches, vertreten durch die Genossen Weigl und Reichratsabgeordneten Lomisch, in der Angelegenheit bei dem damaligen Generaldirektor vorgesprochen haben und daß sie dies als einzige Forderung aufstellten. Herr Generaldirektor Kallendete ein: Ja, da sind aber so viele Kanzleiexpedienten daran interessiert! Worauf die Deputation erwiderte, daß es auch dieser Kategorie gebühre. (Bemerkung des Genossen Weigl.) Herr Kallendete zu der Zeit in Graz und ist an diesem Erfolg total unschuldig.

Weiters wurde es allen Kollegen zur Pflicht gemacht, dem Allgemeinen Rechtschutts- und Gewerkschaftsbereich anzugehören, wobei konstatiert wurde, daß alle Kollegen bereits Mitglieder sind.

Zum dritten Punkt wird unter anderem beantragt, Sonntag den 10. September 1911 eine Zentralweihenmeister-, Telegraphenmeister- und Aspirantenversammlung in Marburg abzuhalten. Zusammenkunft nach Zug 1 in Marburg am Peron. Die Kollegen in Marburg werden ersucht, ein geeignetes Lokal zu befragen. Sollte wider Erwarten zu der wichtigen Besprechung, zu welcher auch die Zentrale des Allgemeinen Rechtschutts- und Gewerkschaftsbereiches eingeladen wird, nicht alle Kollegen, welchen es möglich ist, erscheinen, so glauben wir schon heute darauf hinweisen zu müssen, daß dann die Folgen ganz unübersehbar sein werden. Bei der am 16. Juli 1911 in Marburg stattgefundenen Delegiertenversammlung sämtlicher Ortsgruppen des Bahnenmeistervereines der Südbahn wurden folgende Kandidaten der neuwählenden Personalkommission aufgestellt: Bahnenmeister Fuchs, Bahnenmeister Watz, Bahnenmeister Niedermüller, Bahnenmeister Cempirek, Bahnenmeister Hofmeister und Bahnenmeister Mach.

Die Kollegen sehen daraus, daß sie in der neuwählenden Personalkommission keine Vertretung haben sollen.

Aus den Organisationen.

Wels. Bei der am 11. August abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen gewählt: Obmann: Heinrich Straßer, Kassier: Lehner. Genosse Weiser hielt einen Vortrag über den Wert der Organisation. Die Bibliotheksausgabe findet jeden 1. und 3. Sonntag im Monat von 11–12 Uhr statt. Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an Genossen Heinrich Straßer, Kanzleibediener der k. k. Betriebsleitung Wels und in Geldangelegenheiten an Genossen Franz Lehner, Stelzhammerstraße 16 in Wels zu richten.

Fachtechnisches.

Zuggeschwindigkeit und Luftdruck. Kürzlich ging die aufsehenerregende Nachricht durch die Presse, daß Eisenbahnarbeiter beim Reinigen des Drehgestells eines D-Zugwagens einen menschlichen Fuß gefunden hätten. Die nähere Untersuchung zeigte dann, daß der Fuß schon einige Wochen in diesem „Versteck“ gelegen haben muß. Die Annahme, daß einem Menschen von dem Zuge der Fuß abgefahren und „zufällig“ in das Drehgestell gelangt sei, ist vielfach recht unglaublich angenommen worden. Und doch dürfte diese Annahme, die den „schwarzen Hund“ ganz harmlos auflöst, die richtige sein! Es erscheint durchaus wahrscheinlich, daß der Luftdruck den abgefahrenen Fuß in das Drehgestell gewirbelt hat.

Die Richtigkeit dieser Annahme läßt sich auf Grund interessanter Untersuchungen über Luftdruck und Zuggeschwindigkeit nachweisen, die vor einiger Zeit in Amerika infolge eines vielumstrittenen Eisenbahnunfalles angestellt worden sind.

Daß im allgemeinen jeder Eisenbahnzug, namentlich jeder schnell fahrende, einen eigenartigen Luftstrom von mehr oder minder großer Stärke erzeugt, liegt in der Natur dieser Bewegung. In Amerika war nun die Frage zu entscheiden, ob der durch einen fahrenden Eisenbahnzug entstehende Luftdruck so stark werden kann, daß er einen Menschen umzureißen vermag? Ferner war festzustellen, ob durch die erzeugten Luftströmungen ein Mensch auch unter den dahinfahrenden Zug gewirbelt werden kann? Die oberste Gerichtsbehörde des nordamerikanischen Staates Missouri mußte die Aussage zweier Zeugen in dieser Hinsicht einer kritischen Nachprüfung unterziehen. Die beiden Zeugen sagten nämlich aus, daß ein Knabe, der auf einem Bahnsteig das Vorüberfahren eines Schnellzuges abwarten wollte, von dem erzeugten Luftstrom zunächst umgerissen und dann gewissermaßen „unter die Räder gezogen“ worden sei.

Um die Frage zu entscheiden, ließ das Gericht von dem Professor Nipher in St. Louis Untersuchungen über den Luftdruck von Schnellzügen vornehmen. Professor Nipher machte infolgedessen lange Zeit umfangreiche Versuche auf Schnellzuglinien. Hierzu wurden besondere Meßwerkzeuge und zuletzt sogar ein besonders eingerichteter Wagon benutzt. Das aufsehenerregende Ergebnis dieser wissenschaftlichen Untersuchungen ging nun dahin, daß der durch einen schnell fahrenden Eisenbahnzug erzeugte Luftdruck sich noch in gewissen Entfernungen vom Geleise stark bemerkbar macht. Die Messungen ergaben zum Beispiel, daß ein mit einer Geschwindigkeit von 65 Kilometern in der Stunde fahrender Eisenbahnzug auf einer Entfernung von einem Meter, von den Seitenwänden der Wagen einen Druck von 20 bis 30 Kilo auf den Quadratmeter ausübt. In den Fällen, in denen die Züge Lokomotiven mit nicht ausgepugten Stirnflächen aufwiesen, stieg der Luftdruck infolge des höheren Luftwiderstandes bis auf 45 Kilo auf den Quadratmeter. Professor Nipher kam daher zu der Ueberzeugung, daß der Luftdruck vorbeifahrender Schnellzüge in der Tat ausreichen kann, um einen genügend nahestehenden Menschen umzuwerfen und unter die Räder zu ziehen!

Wenn nun auch das Ergebnis dieser Untersuchungen im ersten Augenblick die Gefahren rasch vorbeifahrender Züge besonders groß erscheinen läßt, so ist doch nicht zu verkennen, daß in Wirklichkeit keine wesentlichen Befürchtungen selbst bei Zügen mit besonders hohen Fahrgeschwindigkeiten bestehen. Auf die möglichst zweckmäßige Form der Lokomotivspitze und des ganzen Zuges wird immer größere Wichtigkeit gelegt. Bei den Schnellfahrversuchen mit elektrischem Betrieb auf der Strecke Berlin-Potsdam, wobei Fahrgeschwindigkeiten bis zu 210 Kilometer per Stunde erreicht wurden, hatte man der Stirnseite der elektrischen Lokomotive besondere Formen zur möglichst vorteilhaften Ueberwindung des Widerstandes der Luft gegeben.

Literatur.

Der Eisenbahnerkalender 1912. Die Sorgfalt, die an die Zusammenstellung des von unserer Administration herausgegebenen, sieben erschienenen Eisenbahnerkalenders aufgewendet wird, trifft eine von Jahr zu Jahr bessere Auswahl des Materials für diesen Kalender. Der Eisenbahnerkalender 1912 ist wiederum ein brauchbares, nützliches Nachschlagebuch. Er enthält eine Fülle auch agitatorisch verwendbaren statistischen Materials, die seit Jahren eingebürgerten Notiztabellen, eine Anzahl von Abschnitten über eisenbahndienstliche Vorschriften, wie eine Anleitung zur Ablegung von Dienstprüfungen für den niederen Staatsbahndienst, eine Anleitung zur Handhabung des offiziellen Anzeigebuchs, einen Auszug aus den wichtigsten Bestimmungen über die Verwendung der eigenen und der

fremden Wagen, Behandlung loser Wagenbestandteile und Lagerentlasten, eine Liste jener Verspätungsurachen, die in den Rapporten an die k. k. Generalinspektion zu melden sind u. s. w., Gehaltskassen für Eisenbahn- und andere Ziviltatsbedienstete und vieles andere mehr. Unter der Rubrik: „Allerlei Wissenswertes“ bringt der Eisenbahnerkalender viele wertvolle Daten, vornehmlich solche, die sich auf die Wohlfahrtsrichtungen bei den österreichischen Eisenbahnen beziehen, aber auch Daten aus vielen anderen Wissensgebieten. Kurz, der sieben erschienenen Eisenbahnerkalender 1912 reißt sich seinen Vorgängern würdig an und wird in Eisenbahnerkreisen viele Freunde finden. — Zu beziehen ist der Kalender wie alljährlich bei der Administration des „Eisenbahner“, Wien, V., Bentgasse 5, um den Preis von 1 Kr. per Stück. Wiederverkäufer erhalten einen entsprechenden Nachlaß.

Nach Schluß des Blattes.

Abchluß der Lohnbewegung der Bahnerhaltungsarbeiter.

Freitag den 18. d. M., vormittags, fand in den Stadtkaiseralen in Wien, XIV., eine stark besuchte Versammlung der Bahnerhaltungsarbeiter statt, welche vorderhand zu einem Aufbruchpunkt der Bewegung führte. Die Deputation berichtete, daß sie am Samstag den 12. d. M. in der Staatsbahndirektion versprach, um den Bericht über die weiteren Zugeständnisse des Eisenbahnministeriums für die älteren Arbeiter entgegenzunehmen. Regierungsrat Appelt teilte der Deputation den Erlaß mit. Darnach werden die Löhne von Kr. 260 auf Kr. 280, sonst aber nur um 10 S. erhöht. Diese Zulagen sollen sich nur auf die Arbeiter im Bereich der Wiener Bahnerhaltungssektionen erstrecken. So klar aus dem Anlaß hervorgeht, daß allen Arbeitern — auch Professionisten, Vorarbeitern u. s. w. —, wie auch von ihnen verlangt wurde, die Zulage zukommen soll, will insbesondere Herr Oberinspektor Rebold den Erlaß so auslegen, daß die Zulagen nur bis zu Kr. 350 Lohnhöhen und nur den Arbeitern der letzten Lohnkategorie (gewöhnliche Arbeiter) gegeben werden. Herr Regierungsrat Appelt will sich Montag noch darüber im Eisenbahnministerium erkundigen.

Indessen gelang es der Deputation, zu erwirken, daß sie noch Sonntag den 13. d. M. diesbezüglich im Eisenbahnministerium vorsprechen konnte, wo man derselben erklärte, daß unter dem Worte „Bahnerhaltungsarbeiter“ alle Kategorien der Arbeiter der Bahnerhaltung sind, daß also alle Arbeiter 10 S. erhalten.

Für Donnerstag den 17. d. M. wurden nun endlich die Genossen Schneider, Gutterer und Schöber in die Direktion gerufen, wo ihnen gesagt wurde, daß bei den vorgenommenen Lohnhöhungen nur die ständigen Arbeiter in Betracht kommen, während den nicht ständigen bloß der Grundlohn von Kr. 260 auf Kr. 280 erhöht wird. Gleichzeitig wurde ihnen mitgeteilt, daß die Lohnhöhung ab 26. Juni l. J. wirksam gemacht wird.

Es sprachen noch die Genossen Somitsch, welcher die Pflichten des ganzen Kampfes und einen Ausblick auf die Aktion des Gesamtpersonals im Herbst bat, und Abgeordneter Staret, welcher heraus hob, daß es als eine Schande bezeichnet werden muß, daß die Staatsbahndirektion angesichts der horrenden und immer furchtbarer aufsteigenden Teuerung der Lebensmittel- und Mietzinspreise nur 10, beziehungsweise 20 S. geboten hat. Das ist eben das Österreich! Wenn wir aber sehen, daß man hier die Arbeiter durch Hungerlöhne animiert, Österreich zu verlassen, die heimischen Arbeiter durch besser bezahlte Ausländer zu ersetzen, dann muß es hier noch so weit kommen, so sehen, wie eben die Anordner solcher Maßnahmen ein schändliches Ende nehmen werden müssen. Nun hat die Staatsbahndirektion nachgebeungen eine Lohnhöhung vornehmen müssen. Wir aber betrachten das als Aufschlagszahlung und wir werden uns bemühen, durch den Ausbau der Organisation unsere Forderungen restlos durchzusetzen.

Nachdem noch Genosse Hofbauer gesprochen hat, beantragte Genosse Schöber folgende Resolution, welche einstimmig angenommen wurde:

Die heute den 18. August 1911 in den Stadtkaiseralen versammelten Bahnerhaltungsarbeiter erklären, daß auch die Aufbesserung für ältere Arbeiter mit 10 S. gänzlich unzureichend ist, und stehen nach wie vor auf dem Standpunkt, daß es mit einer allgemeinen Lohnhöhung von mindestens 40 S. für alle Kategorien und alle Lohnstufen der Bahnerhaltungsarbeiter möglich ist, den für die Lebensmittel- und Wohnungsteuerung zu geringen Lohn auf eine entsprechende Höhe zu bringen.

Ferner erklären sie, daß durch diese Forderung die in den Direktions- und Zentralarbeiterschauspiel eingebrachten Anträge nicht berührt werden, sondern verlangen gleichzeitig auf das entscheidende die cheste Herausgabe der Arbeitsordnung, der Erholungsurlaub und der Stabilisierung der Bahnerhaltungsprofessionisten sowie der Lohnautomat, letztere mit Einreichung aller älteren Arbeiter in jenen Lohn, der ihnen nach ihren Dienstjahren zukommt.

Die Versammelten erklären, für diese Forderungen deshalb mit aller Entschiedenheit eintreten zu müssen, weil es von deren Erfüllung abhängt, ob bei der Bahnerhaltung der k. k. Staatsbahnen weiterhin heimische Arbeiter eine Existenz finden können.

Die Versammelten appellieren an alle Bahnerhaltungsarbeiter um dauernde und geschlossene Einigkeit, aber auch an das übrige Personal um tatkräftige Unterstützung, um in diesem schweren Kampfe für die Existenzmöglichkeit nicht deswegen unterliegen zu müssen, weil der Staat kein Gefühl für die Not seiner Bediensteten und kein Verständnis für die Bedürfnisse seiner Staatsbürger hat.

Die Versammelten danken dem Allgemeinen Rechtschutts- und Gewerkschaftsbereich sowie den Abgeordneten Lomisch und Fortner für die bisherige Unterstützung und hoffen auch weiterhin auf diese kräftige Mithilfe rechnen zu können.

Mitteilungen der Zentrale.

Verwaltungskomiteefigung am 7. August 1911: An Unterstütungen wird für 14 Fälle ein Betrag von 525 Kr. bewilligt. — Der Rechtschutts wird für 61 Fälle bewilligt. — Erledigung des vorliegenden Einlaufes und einiger Personalanlagen. — Errichtung des Sekretariats für Nordwestböhmen in Bodenbach mit 1. August 1911; Sekretär: Genosse Ernst Grünzner.

Eingesendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Die Ermüdung, wie sie bei schwerem Dienst eintritt, bekämpft man am besten durch eine Tasse Kindsuppe, die alle anregenden Eigenschaften des Alkohols besitzt, aber ohne dessen erschöpfende Folgewirkung. Früher war die Herstellung einer guten Kindsuppe teuer und zeitraubend. Heute überzieht man einfach einen Maggi's Kindsuppe-Büffel (5 S.) mit kochendem Wasser und erhält sofort einen Teller vorzüglicher, gebrauchsfertiger Kindsuppe. Der Name Maggi bürgt für beste Qualität.

Sprechsaal.

Dankfagung.

Da ich aus Gesundheitsrücksichten zum Krankeidienst überseht wurde, drängt es mich, allen Genossen, die mir während meiner langjährigen Funktion als Hauptvertrauensmann des Wächterpersonals und als Personalkommissionsmitglied ihr Vertrauen bewiesen und die mich bei Ausübung dieser Funktionen unterstützten, innigst zu danken, wobei ich gleichzeitig versichere, auch künftighin in gleichem Sinne wirken zu wollen als bisher.

Franz Savil m. p.

An die Signalmeister in Mähren.

Anlaßlich der am 5. August l. J. in Brünn stattgefundenen Zusammenkunft der Signalmeister Mährens wurde der einstimmige Beschluß gefaßt, die Zusammenkünfte jeden ersten Sonntag im Monat, 12 Uhr mittags, in Brünn, Zeile Nr. 15, Restauration Felsch, abzuhalten. Mit Rücksicht auf die Wichtigkeit dieser Signalmeisterbesprechungen werden sämtliche dienstfreien Kollegen ersucht, zuverlässig zu erscheinen.

Weiter wurde die durch die Verstaatlichung der St.-E.-B., k. k. Nordbahn und O. N. B. S. geschaffene Lage der Signalmeister eingehend besprochen, jedoch wird eine allgemeine Beförderung und Regelung des Dienstes nur im engen Zusammengehen sämtlicher Signalmeister erblickt.

Das Aktionskomitee der org. Signalmeister in Brünn.

An die Bediensteten und Arbeiter der Aufsig-Tepler Eisenbahn.

Laut Bekanntmachung der Direktion finden in den nächsten Tagen die Wahlen in den Verwaltungsausschüß des Lebensmittelmagazins statt. Die Vertrauensmänner der organisierten Eisenbahner vom Rechtschuttsverein haben den Beschluß gefaßt, keine Kandidaten aufzustellen, respektive sich an den Wahlen nicht zu beteiligen.

In Erwägung dessen, daß die Erfahrungen der früheren, insbesondere der letzten Wahlen in den Provisionsfond und in die Berufsvereinschaftliche Unfallversicherungsanstalt mit ihren beispiellosen Unterbrechungen vorausgehend ihre Schatten werfen und das unvermeidliche Einwirken der Direktion und ihrer zu allen Schandiaten ergebenden Abteilungsstellen sicher zu erwarten ist; weiters daß die streng verordneten Druckorten (Stimmzettel) sowie der Troß ergebnisvoller Wahlmacher schon im vorhinein mit Bestimmtheit auf den Ausgang der Wahl schließen lassen und daß dann noch bei aller Unsicherheit und allen Gegenmaßnahmen, welche unsere Vertrauensmänner dieser Wahlmacherei schon bei den letzten Wahlen entgegengefeht, es ausgeschlossen erscheint, daß unsere Kandidaten gewählt werden könnten, wurde der oben angeführte Beschluß gefaßt.

Wir empfehlen daher unseren Genossen Wahlenthaltung oder Abgabe von leeren Stimmzetteln.

Die Exekutive der organisierten Eisenbahner Österreichs.

Offene Anfragen.

An die k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen.

Ist es der k. k. Generalinspektion bekannt, daß die Lokzüge in der eingleisigen, unblockierten Strecke Wien-Westbahnhof bis Wien-Rainbachhof beziehungsweise Unter-Heudorf nur vom Zugsführer allein begleitet werden? Ist es ihr bekannt, daß genannte Züge nur mit einfacher Vakuumbremse geführt werden und dem Zugsführer, welcher sich auf dem letzten Wagen befindet, als Verständigungsmittel mit dem Lokomotivführer nur die höchst selten funktionierende Signalleine zur Verfügung steht? Ist es ihr ferner bekannt, daß hier die Bedingung der Instruktion XX, Artikel 81, Punkt 5, 2. Absatz, nicht erfüllt ist, weil eine Kommunikation vom ersten bis zum letzten Wagen deswegen unmöglich ist, weil sich bei jedem Zuge ein D-Wagen befindet, welcher das eventuell notwendig werdende Durchgehen ausschließt? Wer bleibt für die Sicherheit der Reisenden dann verantwortlich, wenn der Zugsführer zur Deckung des Zuges sich entfernen muß?

Der eventuelle Hinweis auf die Vorortelinie der Wiener Stadtbahn, wo die Zugsführer auch allein fahren, ist deshalb nicht stichhaltig, weil die Vorortelinie eine Blockstrecke und durchaus zweigleisig ist, ferner da die Züge dort nur vier bis fünf Wagen haben, alle automatisch gebremst sind und die Kommunikation vom ersten bis zum letzten Wagen möglich ist. Ferner hat auf diesen Strecken in allen Stationen und Haltestellen auch der Stationsdiener beim Ueberwachen des Aus- und Einsteigens mitzuwirken, wofür er auch mitverantwortlich ist. Auch haben bei Nacht alle Stationen der Vorortelinie eine einwandfreie Beleuchtung aufzuweisen.

Im Interesse der Verkehrssicherheit fühlen wir uns verpflichtet, die k. k. Generalinspektion auf vorstehende Umstände aufmerksam zu machen, weil letztere geeignet sind, Katastrophen herbeizuführen, welche nicht nur Menschenleben, sondern auch bedeutend mehr Geld kosten würden, als durch das Weglassen der Konduktoren erspart wird.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Pilsen.

Die Wächter und Wächterin der k. k. Bahnerhaltungssektion Pilsen erlauben sich die höfliche Anfrage, warum mit dem bereits im vorigen Jahr bewilligten Bau eines Diensthauses auf Posten Nr. 48 nicht begonnen wird.

An die k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck.

Die Bediensteten des k. k. Bahnbetriebsamtes und der Heizhausleitung Bludenz, bitten die k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck um Ausfolgung der schon längst (vor circa 4 Monaten) angeforderten Legitimationen und Identitätskarten.

An die k. k. Direktion für die Linien der Staatsbahngesellschaft.

Ist einer k. k. Direktion bekannt, daß die Bediensteten und Arbeiter der Streckenleitung Laa fünf bis sechs Wochen auf Frei- oder Regiearten warten müssen sowie daß dieselben im Monat April Photographien zur Erteilung von Identitätskarten abgegeben und sie diese bis zum heutigen Tag noch nicht erhalten haben?

Um baldige Abhilfe bitten die Betroffenen.

An die k. k. Nordwestbahndirektion in Wien.

Ist es einer k. k. Nordwestbahndirektion bekannt, daß sich in der Station Trautau mehrere Ausflugs-konduktoren befinden, welche die Prüfung bereits über ein Jahr abgelegt haben, jedoch bis zum heutigen Tag noch nicht angestellt wurden, wogegen viel jüngere Diener bereits im Juli angestellt wurden? Dasselbe betrifft auch das Versuchspersonal, wo viel jüngere Diener angestellt, die alten jedoch noch nicht einmal zu Tagelohn verschickern erlaubt wurden? Um dringende Abhilfe eruchen die Betroffenen.

