

Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Perfonales.

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

Redaktionschluss: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Insertionspreis:

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

Abonnements-Bedingungen:

Halbjährlich Kr. 2.88
Ganzjährlich 5.70
Für das Deutsche Reich ganzjährlich Mk. 6.—. Für das übrige Ausland ganzjährlich 9 Franken.

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



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

Nr. 23.

Wien, den 10. August 1911.

19. Jahrg.

Die Hungrigen und die Satten.

Zur Abstimmung über die Steuerungsanträge.

Knapp vor Torschluss, ehe das Abgeordnetenhaus in die Ferien ging, hat es eine Tat vollendet, die allen jenen, die sich bei den letzten Wahlen von den nationallistischen Phrasen blenden ließen, in vollster Deutlichkeit offenbart, woran sie jetzt eigentlich sind. Die Majoritätsparteien haben den Antrag der Sozialdemokraten auf zeitlich und quantitativ unbeschränkte Einfuhr von argentinischen Fleisch, die unabhängig von dem Willen der ungarischen Agrarier erfolgen sollte, abgelehnt und damit bewiesen, daß ihnen das Wohl der Bevölkerung Wurst ist, wenn es gilt, in demütiger Unterwürfigkeit den Willen der neuen Regierung zu vollziehen.

Bei dieser Ablehnung einer selbstverständlichen im Interesse aller Konsumenten gelegenen Forderung ist die Art, wie sie erfolgte, das bezeichnendste für die Wackelhaftigkeit der bürgerlichen Parteien. Einen Tag vorher wurde nämlich der Antrag Reumann, die Regierung sei aufzufordern, sie möge die Einfuhr des argentinischen Fleisches nach Zeit und Menge unbeschränkt, ohne Rücksicht auf den Einspruch Ungarns, bewilligen, im Steuerungs-ausschusse angenommen, da auch die bürgerlichen Städtevertreter dafür gestimmt hatten. Aber schon am nächsten Tage, als über den Ausschufantrag im Plenum des Hauses abgestimmt wurde, knickten dieselben bürgerlichen Städtevertreter mit gebrochenem Rückgrat zusammen, und lehnten den früher von ihnen akzeptierten Antrag ab. Kennzeichnet schon diese Konsequenz, mit der die sogenannten Vertreter des Volkes einer der brennendsten Fragen gegenüberzutreten, an der die gesamte konsumierende Bevölkerung interessiert ist, die Leichtfertigkeit und den Mangel jedes selbstlosen Ernstes, so wird der Verrat, der an den Interessen des Volkes damit geübt wurde, erst begreiflich, wenn man die Gründe erfährt, die die Herren zum Ausfall bewog. Der Grund bestand nämlich darin, daß Herr v. Gautsch auf den Ausschufbericht hin erklärte, die Regierung könne sich unter keinen Umständen den in dem sozialdemokratischen Antrage ausgesprochenen Verlangen akkommodieren, weil mit Ungarn ein „Uebereinkommen“ bestehe, wonach die Fleischeinfuhr nach Oesterreich nur mit Zustimmung der ungarischen Regierung gestattet werden dürfe. Dieses „Uebereinkommen“, das in den letzten Wochen selbst von der gesamten Nationalverbandspresse als nicht rechtsverbindlich bezeichnet wurde, weil es sich weder um ein Gesetz noch um eine Verordnung handelt, besteht lediglich als ein Geheimabkommen, das Herr Dr. Weiskirchner, der christlichsoziale Handelsminister, der ungarischen Regierung als getreuer Vasall zu Füßen legte. Und weil Herr Dr. Weiskirchner den schamlosen Verrat beging und die Lebensinteressen der österreichischen Wähler den ungarischen Viehzüchtern auslieferte, beruft sich Herr v. Gautsch als Ministerpräsident auf eben diesen verfassungswidrigen Akt und erklärt rundweg, daß er den Willen des österreichischen Parlaments deshalb nicht respektieren könne, weil Herr Weiskirchner mit der ungarischen Regierung im Geheimen gepaktet habe! Und der Herr Ministerpräsident hat seine Regierungsmameluden genau gekannt, als er es wagte, mit solcher Geringschätzung sich über alle verfassungsmäßigen Grundsätze hinwegzusetzen und die parlamentarischen Beschlüsse zu ignorieren. Statt sich diese Respektlosigkeit zu verbieten, stimmten jetzt Christlichsoziale und deutsche Nationalverbändler gegen den sozialdemokratischen Antrag, für den sie noch einen Tag vorher eingetreten waren, nur weil es die Solidarität des Herrn v. Gautsch mit seinem früheren Amtskollegen Weiskirchner so verlangte! Und so wurde der Antrag auf Einfuhr von fremdem Fleisch in einer Zeit der

wahnsinnigen Steuerungs rundweg niedergestimmt.

Bei dieser Abstimmung, die die schamlose Verräterrolle der deutschen Nationalverbändler geoffenbart hat, ist besonders das Verhalten jener Herren, die als sogenannte nationale „Arbeitervertreter“ gewählt wurden, bemerkenswert. Da sie nämlich ganz offen gegen den Antrag zu stimmen, offenbar aus Furcht vor den Wählern nicht wagten, so liefen sie einfach vor der Abstimmung weg. Die Herren Roth, Seidl u. s. w., die bei der Abstimmung fehlten, haben also ebenso mitgeholfen, den Steuerungsantrag zum Falle zu bringen, wie jene, die ganz offen für den agrarischen Wucher Partei nahmen. Aber das wird Herrn Roth, auf dem jede Regierung als auf den Verlässlichsten unter den Verlässlichen wird bauen können, dennoch nicht hindern, bei der nächsten Gelegenheit wieder in den Versammlungen des „Reichsbundes“ als Vertreter der Eisenbahner zu paradien, wenn nicht früher die Irreführten aus diesen Tatsachen die Erkenntnis schöpfen, daß mit diesen „Reichsbund“-Führern einmal ganz gründlich aufgeräumt werden muß.

Eines geht aus diesem Parlamentsanfang, der mit dieser lehrreichen Abstimmung geendet hat, zur Genüge hervor: daß die Wähler, die bei den letzten Wahlen die Nationalverbändler in den Sattel hoben, die Fische werden teuer bezahlen müssen. Es ist ein altes Grundgesetz, daß die Satten die Hungrigen nicht verstehen. Und die durchaus Satten, die diesmal wieder als die Vertreter der reichen Bürger und Agrarier gegen die vitalsten Lebensinteressen der Hungrigen gestimmt haben, werden — dessen kann man sicher sein — im Herbst den Völkern Oesterreichs noch einen ganz anderen Speisezettel präsentieren. Sie werden die Wehrvorlage und die neuen Steuern, die die Regierung plant, wie ein gehorsamer Hund apportieren, und dem Volke statt Brot und Fleisch, Kanonen und Soldaten liefern. Es fragt sich nur, wie lange noch es die große Masse anhält, sich aus ihrer Haut Riemen schneiden zu lassen.

Unter dem Titel „Keine Rücksicht mehr!“ kommentiert die „Salzburger Wacht“ die Ablehnung des sozialdemokratischen Antrages mit folgenden, der Stimmung der Bevölkerung durchaus entsprechenden Ausführungen:

Das neue Parlament hat kaum zwei Wochen in der ersten Sommertagung bis zu seinen Ferien gearbeitet und hat sich trotzdem bereits als ein Parlament der Scharfmacherei erwiesen, das jeden Wink der Regierung erfüllt, während es selbst den primitivsten Lebensnotwendigkeiten des Volkes kein Gehör verschließt. Obwohl das Verhältnis der Parteien zur Regierung Gautsch noch gar nicht klargestellt ist, hat der bürgerliche Heerbann die Bankvorlage noch mit seltener Einmütigkeit erledigt, so daß Gautsch, den die Regierung Wieneth einen großen Ballast von unerledigten Regierungsvorlagen hinterließ, die besten Aussichten hat, in der Herbsttagung die Wehrreform und die Finanzreform als die zwei für den Militärstaat Oesterreich wichtigsten Vorlagen durchzubringen. Während das Parlament die Bankvorlage — gegen deren Erledigung auch die Sozialdemokraten nichts einzuwenden hatten — gehorsamst erledigte und um es damit ja nicht zu veräumen, die Viebllosigkeit beging, die Beratung über das Fleischeinfuhrverbot als ersten Punkt der Tagesordnung nicht anzuerkennen, lehnte es glatt alle Volksnotwendigkeiten ab.

Mit großem Scharfsinn und weiser Beschränkung hatten die Sozialdemokraten die allerdringlichsten Forderungen zusammengefaßt. Sie verlangten die Sicherstellung einer unparteiischen Untersuchung über das schreckliche Blutbad von Drohobycz, dessen Hauptursache die himmelschreienden Wahlmissbräuche in Galizien waren, also einen Ehrenpunkt des Parlaments berührten. Sie begeherten durch ihren Antrag auf Ministeranfrage die Sicherung der Grundlagen unserer Verfassung, nachdem die Re-

gierung Wieneth das Budgetrecht des Parlaments einfach aufgehoben und durch eine widerrechtliche Anleihe ohne Parlamentsbeschluß offenkundig die Verfassung verletzt hatte. Endlich verlangten sie, was alle Gemeinden und die gesamte konsumierende Bevölkerung auf das tiefste aufwühlt und bewegt, daß der Zustand der freiwilligen Abhängigkeit von Ungarn in der Frage der Fleischeinfuhr endlich beseitigt werde und daß das Parlament die unbeschränkte Fleischeinfuhr sicherstellt. Ein Verlangen, für das selbst die Agrarier teilweise Verständnis zeigten.

Um das Selbstverständliche der letzten Forderung zu begreifen, halte man sich die Tatsache vor Augen, daß die Regierung unmittelbar vor Eröffnung des Parlaments und in der Zeit der unerschwinglichsten Fleischpreise ein Verbot der Einfuhr argentinischen Fleisches erläßt, eine Maßregel, welche die großen Gemeinden und die Bevölkerung zu einer leidenschaftlichen Protestbewegung aufpeitscht, so daß eine sofortige Beratung des Parlaments über die Fleischfrage das selbstverständlichste Ding von der Welt wurde.

Was hat nun das Parlament getan? Es lehnte den Antrag der Sozialdemokraten, die Beratung über die Anträge betreffend die Fleischeinfuhr nach der Konstituierung als ersten Punkt auf die Tagesordnung zu setzen, ab und die Nationalverbändler eröffneten eine Schimpf- und Verleumdungskampagne gegen die Sozialdemokraten. Sie nannten das, was draußen Millionen forderten, Demagogie. Sie lehnten den Antrag, die Regierung, welche durch verfassungswidrige Rotverordnungen das Beschlußrecht des Parlaments aufgehoben hatte, glatt ab und klatschten Herrn v. Gautsch, der in einer überaus wegwerfenden Weise den Referenten und den Abgeordneten Skaret behandelte, Beifall. Sie lehnten den Antrag auf parlamentarische Untersuchung der Ursachen des Drohobycz Blutbades ab und brüllten wie besessene Bravo, als der Minister des Innern das galizische System verteidigte und als der Landesverteidigungsminister mit den Abgeordneten umging wie mit Rekruten. Aber den ganzen Verrat krönten sie, indem sie auch den Antrag Reumann, ohne Rücksicht auf die Einsprüche Ungarns, das Recht Oesterreichs auf die beschränkte Einfuhr argentinischen Fleisches festzustellen, ablehnten, trotzdem sie in der Obmännerkonferenz den Antrag angenommen hatten. Es genügte eine Einsprache der Regierung, um die Nationalverbändler, Christlichsoziale, Polen und Tschechen zum Umfall zu veranlassen und die Bevölkerung dem Bewußtsein zu überliefern, daß es ganz vergeblich sei, auf dieses Parlament die geringste Hoffnung auf Befreiung von der furchtbaren Steuerungs zu setzen.

Diese kurze Tagung hat uns gezeigt, daß Regierung und bürgerliche Parteien die Zeit für gekommen erachten, dem Volke gegenüber jede Rücksicht fallen zu lassen, und da die Regierung mit der Neueinbringung der im alten Hause nahe fertiggestellten Sozialversicherung zurückhält, ist die Sorge der Massen wohl berechtigt, daß diese Reform in höchster Gefahr ist.

Tiefe Erbitterung herrscht unter den Arbeitern und immer mehr dringt die Ansicht durch, daß unsere Abgeordneten die Zeit für beendet erklären müssen, in welcher sie sich mit Rücksicht auf die Arbeitsfähigkeit des Parlaments unausgesetzt das Opfer der Zurückhaltung aufzulegen.

In Zukunft würden die Massen eine solche Zurückhaltung nicht mehr verstehen, denn sie haben das Gefühl, daß auch im Parlament nur eine Taktik ans Ziel führt, die dahin geht, sich nichts zu vergeben, der Regierung und den Scharfmachern nichts zu schenken. Die Massen verstehen es nicht, daß die Scharfmacher und die Regierung immer rücksichtslos jede Volksforderung mit den Füßen treten und unsere freigewählten Vertreter beleidigen, während wir uns auf Proteste und Zwischenrufe beschränken, um ja nicht den Vorwurf ausgelegt zu sein, daß wir das Parlament lahmlegen wollen.

Jahrzente hindurch haben die bürgerlichen Parteien das Parlament lahmgelegt. Eine Straftafel, eine Beamtenverfegung, ein kleiner Schulfreist genügt, um monatelange Störungen herbeizuführen. Das Volk wird es daher um so besser verstehen, wenn unsere Genossen im Parlament wegen der vielen schuldigen Volksnotwendigkeiten der Regierung und ihrer Mehrheit einmal den kategorischen Imperativ entgegenstellen: Zuerst die Sozialreform und die Grenzen auf für die freie Ausfuhr unserer Produkte

and freie Einfuhr unserer Bedürfnisse, dann erst die Finanzreform.

Eine solche Politik, die durchaus nicht auf das Zerflören gerichtet sein muß, sondern die der geänderten Front der bürgerlichen und f. l. Scharfmacherei entspricht, wird in den Massen mächtigsten Wiederhall finden und die Feinde des Volkes in ihre Schranken weisen.

Ruffisches von der Ruffig-Zeplicher Eisenbahn.

Die deutsch-gelben „Reichsbündler“ als Lakaien der Bahnverwaltung.

Was sich seit einigen Wochen auf der N. L. E. B. abspielt, ist wert, als ein Dokument der Schande und Verkommenheit der weitesten Öffentlichkeit überliefert zu werden. Ist die Art, wie der Generaldirektor dieser Bahn bemüht ist, ein Schredensregiment aufzurichten, geradezu typisch für die ganze Psyche der Scharfmacherei, so ist andererseits die aus diesem Anlaß enthüllte Verräternatur der sogenannten deutsch-nationalen Eisenbahnerorganisation so bezeichnend für die ehrvergessene Rückgrat- und Charakterlosigkeit dieser Elemente, daß sie zur Aufklärung der Indifferenten förmlich als Schulbeispiel benützt werden kann.

Die Zustände, wie sie auf der genannten Bahn bestehen, wurden in unserem Blatt sowohl wie im „Ruffiger Volksrecht“ wiederholt in die richtige Beleuchtung gerückt. Eines der letzten Vorkommnisse, das zur Kritik in der Öffentlichkeit Anlaß bot, war die tödliche Verunglückung des Genossen Kraus, die einzig und allein auf die Schamperei der Bahnverwaltung zurückzuführen ist, und die deshalb auch in der Nr. 16 unseres Blattes mit Recht als „Arbeitermord“ charakterisiert worden ist. Daß alle die menschenmörderischen Rücksichtslosigkeiten der Bahnverwaltung nicht im Verborgenen blieben, und die Öffentlichkeit davon rechtzeitig erfuhr, wie bei der N. L. E. B. Menschenleben in klingende Dividende gemünzt werden, das hat natürlich den besonderen Born des Generaldirektors hervorgerufen. Herr EnderS, so heißt der Mann, wollte Genugtuung. Da der Mann aber offenbar den einzigen Weg, um die ehrenwerte Verwaltung rein zu waschen, den Weg in den Gerichtssaal, aus leichtbegreiflichen Gründen scheute, so sann er auf andere Mittel, die zum großen Teil des Personals der N. L. E. B. leider bei ihren Feinden, bei den deutsch-nationalen, organisiert ist, auch immerhin leicht zu finden waren. Der Versuch, die angegriffene Bahnverwaltung zu rehabilitieren, begann zunächst damit, daß am 14. und 16. Juni 1911 der Stationschef von Ruffig, Inspektor Dietrich, an einzelne Bedienstete, die zumeist unsere Vertrauensmänner, herantrat, um sie zu bewegen, eine Versammlung einzuberufen, in der gegen

die Schreibweise des „Eisenbahner“ und des „Volksrecht“ Stellung genommen werden sollte, ein Ansuchen, das natürlich von unseren Genossen kurzweg abgelehnt wurde.

Nun aber traten die „Reichsbündler“ als Schutztruppe der Bahnverwaltung in Aktion. Das Personalkommissionsmitglied des „Reichsbundes“, Herr Ed. Richter, berief eine Versammlung ein, die aber gründlich ins Wasser fiel, indem zu derselben lediglich 13 Personen erschienen. Da mit dieser Unluckszahl eine „Vertrauenskundgebung“ für die Direktion nur schlecht zu machen gewesen wäre, wurde eine zweite Versammlung mittels Flugblätter einberufen, für die besonders durch die Beamten lebhaft agitiert wurde, so daß schließlich auch 65 Personen zusammengebracht wurden. In dieser deutsch-nationalen Versammlung geschah nun zunächst das Unglaubliche, daß in einer Resolution gegen die Artikel des „Eisenbahner“ und des „Volksrecht“ protestiert und der Herr Generaldirektor gebeten wurde, sein Wohlwollen wieder fernerhin dem Personal zuzuwenden. Diese Resolution, die eine Selbstentmannung schimpflichster Art darstellt, sollte vielfältig und in den Kanzleien der einzelnen Dienstzweige zur Unterschrift für das Personal aufgelegt werden, um sie dann als würdige „Vertrauenskundgebung“ bei der Direktion präsentieren zu können. Hierzu wurde übrigens gleich eine Deputation, darunter auch Herr Oberl, der Obmann der Ortsgruppe Ruffig des „Reichsbundes deutscher Eisenbahner“, gewählt, die die Resolution feierlich bei der Direktion überreichen sollte. In der Tat sprach die Deputation am 18. Juli 1911 bei der Generaldirektion vor, wobei noch bemerkt werden muß, daß kurz vorher, am 1. Juli 1911, im deutsch-nationalen Blatt, der „Deutsche Eisenbahner“, ein Artikel erschien, der sich unter dem Titel „Rußland in Böhmen“ gleichfalls mit den Zuständen auf der N. L. E. B. beschäftigte. Das trug wohl auch dazu bei, daß die deutsch-nationale Stiefelpulverdeputation nicht gerade höflich vom Generaldirektor empfangen wurde, der nun in seiner ganzen größenwahnsinnigen Würde eine Ansprache losließ, die noch separat schriftlich jedem Deputationsmitglied eingehändigt wurde. Diese „Rede“ verdient nun als ein weiteres Dokument eines Unternehmer-CäsarenwahnS genau beachtet zu werden. Sie lautet: „Es freut mich, aus Ihrem Mund zu hören, daß der Großteil unserer Bediensteten, wenigstens die vernünftigen, sich von einer Gesellschaft abwendet, welche unter dem Vorwand, für die Interessen unseres Personals einzutreten, nur ihre eigenen politischen und persönlichen Zwecke verfolgt. Die Art und Weise, wie seitens einer politischen Partei und ihrer Presse in letzter Zeit gegen unser Unternehmen und gegen mich persönlich gehetzt wurde, hat mich gezwungen, mein bisher beobachtetes Verhalten zu ändern.“

Ich habe nicht das Recht, irgend einen Bediensteten hinsichtlich seiner politischen Ueberzeugung zu beeinflussen, ich habe

das auch nie versucht, und werde es nie versuchen, da ich die staatsbürgerlichen Rechte unserer Bediensteten selbstverständlich nicht antasten darf, und auch nicht antasten will.

Ich habe aber die Pflicht, dafür zu sorgen, daß unter unseren Bediensteten nicht Gesinnungen sich einnisten, welche mit einer ehrlichen, gewissenhaften Pflichterfüllung vollständig unvereinbar sind.

In dem Augenblick, in dem die Politik das Werkzeug wird, um zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmern Unfrieden zu säen und die berechtigten Interessen des Unternehmens — damit übrigens auch die berechtigten Interessen der Bediensteten — zu schädigen, muß ich eingreifen, muß trachten, solche Gesinnung gründlich auszurotten. Bisher hatte ich auf dem Weg der Belehrung diesen Zweck verfolgt, und glaube, die weitläufige Mehrzahl unserer Bediensteten auch überzeugt zu haben. Vor kurzem aber hatte sich der Fanatismus der Verführer und der Verführten zu einer solchen Kühnheit hinreife lassen, daß ich von schärferen Mitteln Gebrauch machen mußte, und auch künftig Gebrauch machen werde. Wer nicht hören will, muß fühlen! Und diejenigen, welche glauben, daß die Beschimpfung des eigenen Unternehmens und der leitenden Beamten durch die politische Presse ein geeignetes Mittel ist, um die Lage unserer Bediensteten zu verbessern, werden ihren Irrtum am eigenen Leib hart zu fühlen bekommen. Schon das Zulavancement wird unseren Bediensteten gezeigt haben, daß ich gegenüber gewissen Elementen den Weg der Milde und Güte nicht mehr weiter einhalten kann und will; alle diejenigen, von denen ich annehmen muß, daß sie mit den Verleumdern und Schmeißern einverstanden sind, werden sich bei der eigenen Partei darüber zu beklagen haben, wenn sie zunächst in ihrem Fortkommen geschädigt und bei Unverfesserlichkeit aus unserem Dienstverband ausgeschlossen werden.

Ich hatte schon einmal Gelegenheit, eine Abordnung von Bediensteten darauf aufmerksam zu machen, daß ich den Vorwurf mittellosester Partei in dem Augenblick ruhig ins Gesicht sehen werde, wenn ich durch das Verhalten einzelner Bediensteten zur Anwendung der äußersten Strenge und zum unabweislichen Gebrauch aller mir zu Gebote stehenden gesetzlichen Rechte gezwungen werde.

Um unserem Personal anzudeuten, in welcher Richtung sich meine Maßnahmen bewegen werden, habe ich beim Zulavancement alle Bediensteten, von denen ich annehmen mußte, daß sie mit den Sekern übereinstimmen, unberücksichtigt gelassen und es wird dies hinkünftig in der sorgfältigsten Weise solange durchgeführt werden, bis ich sehe, daß unser Personal die Blätter seiner politischen Partei nicht zu einem anständigen Tone gegenüber einem anständigen Unternehmen zwingen. Ich habe weiterhin die Absicht, Bedienstete, welche Sekereien gegen ihr eigenes Unternehmen mit ihrer dienstlichen Ehre vereinbart finden, rückstandslos aus unserem Dienstverband zu entfernen. Es wird sich dann sehr bald zeigen, daß diese aus unserem Dienstverband entfernten Leute entweder durch das Verhalten ihrer Partei gründlich geschädigt worden sind oder aber auch, daß diese Leute auf bezahlte Parteiposten versetzt werden und damit das Ziel erreichen, das sie in Wirklichkeit angestrebt haben. Ich betone nochmals, daß alle diese Maßnahmen sich nicht gegen die Zugehörigkeit zu irgendeiner politischen Partei richten, denn diese Zugehörigkeit ist der Verwaltung und mir an und für sich vollständig gleichgültig. Ich werde daher die Unbotmäßigkeit und Verbeugung der Mitbediensteten gegen das Unternehmen unterdrücken, unter welcher politischen Flagge immer sich solche Erscheinungen zeigen sollten. Selbstverständlich werde ich aber auch verlangen, daß jeder die politische Ueberzeugung des anderen achtet und werde jeden Fall einer Terrorisierung durch irgendeine politische Partei zum Gegenstand strengster Maßnahmen machen.

Feuilleton.

Geschichte und Technik der Eisenbahnschiene.

Berlin wird in diesem Jahre ein Museum erhalten, das seinesgleichen in der Welt nicht hat, ein Geleisemuseum. Der Generaldirektor des Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenvereins zu Osnabrück, Geh. Kommerzienrat Dr. Ing. August Haarmann, hat vor etwa drei Jahrzehnten begonnen, in einem Museum die historische und damit auch die technische Entwicklung der künstlichen Wege darzustellen. Aus jahrzehntelangen unablässigen Bemühungen ist das bedeutendste und reichhaltigste Museum dieser Art entstanden. In einer riesigen Halle neben dem Stahlwerk in Osnabrück ist es untergebracht. Die hier aufgestellten Beispiele von künstlichen Wegen, Eisenbahnen und Straßenbahnen sind in der Mehrzahl Originale, die oft nur nach Ueberwindung großer Schwierigkeiten aller Art zu beschaffen waren. Das älteste Stück dieses Museums ist ein Teil eines fast zweitausend Jahre alten Kohlenweges, den die Römer auf westfälischen Heerstraßen zur Erleichterung des Fuhrverkehrs angelegt hatten. Aneinandergelegte Bohlen werden durch Holzpfähle abgegrenzt Wege, die schon Tacitus als „Vontes longi“ erwähnt. Das nächste Stück stammt aus dem 16. Jahrhundert; es ist eine Holzbahn aus der Apostelgrube Brad in Ungarn. Die Konstruktion ist sehr primitiv, aber im Grundgedanken doch nur das, was heute unsere Eisenbahnen darstellen: einfache Schotterung, hölzerne Querschwellen, auf diesen hölzerne Pfähle als Schienen genagelt, hölzerne Wagen mit Holzrädern als Räder, in diesen Holzrädern starke Kerben, die die Spurweite halten. Hundert Jahre später, um 1650, wurde auf einer Bahn in England der erste Versuch mit metallenen Schienen gemacht. Auf vierkantigen hölzernen Querschwellen liegen ebenfalls vierkantige Langhölzer, und auf diesem wurden Eisenbleche aufgenagelt, um darauf, freilich mit wenig Erfolg, plumpe von Pferden gezogene Karren laufen zu lassen. Diese Bahn diente dem Kohlentransport. Bald kamen, ebenfalls in England, die ersten Millenschienen auf, und ein Fortschritt drängte den anderen. Die gußeiserne Schiene, auf rohen Steinwellen gelagert, wich dem Schienenstrang aus geschmiedetem Eisen auf bearbeiteten Steinen. Der Steinblock, als Träger der Schiene, dem die Holzschwelle und später die Eisenwellen folgte, war bis in die neueste Zeit auf einigen Nebenstraßen in Bayern eingebaut. Ende des 18. Jahrhunderts entstand die erste Eisenbahn mit Spurtragraßeln; um dieselbe Zeit ließ Stephenson einen eisernen Schienenstrang für seine berühmte Lokomotive Model legen, und 1825 eröffnete die erste Lokomotiveisenbahn der Welt, Stockton-Darlington, den Ver-

trieb. Auch von dieser Bahn enthält das Osnabrücker Geleisemuseum ein Stück im Original. Die ersten Eisenbahnstrecken auf deutschem Boden wurden 1835 gebaut, Nürnberg-Fürth, dann folgten Leipzig-Dresden und Potsdam-Berlin. Wie schnell die Entwicklung jetzt weiter ging, zeigt uns das Geleisemuseum deutlich. Die wirtschaftlichen Verhältnisse und der wachsende Verkehr in den letzten Jahrzehnten stellten an die Leistungsfähigkeit der Schiene neue, größere Anforderungen; es entstand ein Oberbau mit Eisenschwellen und Stahlschienen für einen Zugverkehr, der unaufhörlich mit steigender Last über den Schienenstrang rollt. Die Probleme für den Oberbau und die Schiene bei dieser unaufhaltsam sich mehrenden Belastung und der Schnelligkeit lösen zu helfen, das ist der Zweck des Geleisemuseums, das alle Erfindungen und auch alle Fehler dieser Verkehrstechnik bis auf den heutigen Tag vorführt. Das Museum zeigt uns auch die Geschichte der Straßenbahnen. Wir Älteren erinnern uns noch des Triumphes modernen Verkehrs, als im Jahre 1872 Gütle die ersten Straßenbahnwagen durch die Stadt Frankfurt a. M. und im folgenden Jahre durch Berlin zogen. Ein Lächeln entlockt uns heute der Anblick der Originalstücke der ersten Frankfurter Trambahn und der Großen Berliner Pferdebahn; auf hölzernen Querschwellen lagen, nur wenige Zentimeter tief in die Straße eingebettet, hölzerne Langschwellen, und auf diesen waren Millenschienen festgenagelt. Das war vor erst 37 Jahren und damit vergleichbar man die gewaltigen Oberbauanlagen unserer modernen elektrischen Straßenbahnen, besonders an den doppelgleisigen Kreuzungen.

Dieses Geleisemuseum, das seit vielen Jahren für die Eisenbahnfachleute der ganzen Welt ein großer Anziehungspunkt war, kommt in den Besitz der preussischen Staatsbahnverwaltung. Der alte Hamburger Bahnhof in Berlin ist in ein Bau- und Verkehrsmuseum umgewandelt worden; ein großer neuer Anbau, zu dem die Grundmauern schon gelegt sind, wird die neue Stätte des Geleisemuseums. In Berlin wird das Museum noch mehr zur Geltung kommen und seinen Zweck erfüllen können. Diese Ueberlassung des Osnabrücker Geleisemuseums bedeutet eine vornehme wertvolle Schenkung der westlichen Großindustrie an den Fiskus wie an die Hauptstadt Berlin. Es ist nicht wohlzuden für die allgemeinen Landesinteressen, wenn in Berlin noch mehr Stätten modernen Wirkens und Schaffens konzentriert werden, aber hier bei dem Geleisemuseum sprachen alle Erwägungen für die Zweckmäßigkeit einer Ueberleitung in der Hauptstadt des Landes, an den Sitz der staatlichen Eisenbahnbehörde. Der Abschied von dem Geleisemuseum fällt seinem Schöpfer nicht leicht. Fällt dieser Abschied doch gleichzeitig zusammen mit dem Abschied des Geheimrats Haarmann von der leitenden Stelle im Georgs-Marien-Bergwerks- und Hüttenverein. Das

Geleisemuseum ist das Wahrzeichen der Lebensarbeit Haarmanns, einen möglichst fehlerfreien Oberbau für unsere großen Eisenbahnstrecken zu schaffen. Am Ende dieser seiner wichtigsten Lebensaufgabe wollte Geheimrat Haarmann im Geleisemuseum nochmals über die Probleme und ihre Lösungen vor aller Welt zu den Eisenbahntechnikern sprechen und die in letzter Zeit erheblich vervollständigte Sammlung, die schon bisher hervorragend befruchtend auf die Gestaltung des Eisenbahnoberbaues gewirkt hat, noch einmal an der Stätte ihres geschichtlichen Werdens im Zusammenhang mit einer Reihe wichtiger, zurzeit in praktischer Erprobung gebrachter konstruktiver und fabrikativer Neuerungen einem größeren Kreise berufener Sachverständiger vorführen. Die Bemühungen Haarmanns, die Sammlung jahrzehntelang aus aller Herren Ländern zusammenzubringen, haben ihm die Veröffentlichung der Geschichte und der Kritik der Technik der Eisenbahnschiene erleichtert. Alle diese Arbeiten vor der Öffentlichkeit der technischen Eisenbahner abschließend zu besprechen, dazu diente eine größere Veranstaltung auf der Georgs-Marien-Hütte in den letzten Tagen. Der Einladung des Werkes und seines Generaldirektors hatten etwa 60 Vertreter fast aller deutschen und mehrerer ausländischen Bahnverwaltungen, ferner der technischen Hochschulen Folge geleistet.

Nach der Führung durch das Geleisemuseum hielt Geheimrat Haarmann im Anschluß an seine Erläuterungen der Sammlung einen Vortrag über seine langjährigen Arbeiten, einen erschütterungsfreien, stoßlosen Schienenstrang für den modernen Verkehr zu schaffen. War der Vortrag auch so sehr technischer Art, daß er fast ausschließlich vor Fachleuten gehörte und seine Wiedergabe eigentlich nur Fachzeitschriften zu überlassen wäre, so kann ein kleines Bild von Haarmanns Ausfühungen auch den Laien interessieren; denn welcher Reisende schenkte der Entwicklung des Verkehrs nicht die lebhafteste Aufmerksamkeit und wer hätte auf der Eisenbahn noch nicht die unangenehmen Begleitererscheinungen der Schienenstöße empfunden! Der Schienenstoß, der Unterbrecher der Kontinuität des Schienenstranges, bei dem der Uebergang der Räder von einer Schiene zur anderen sich unmerklich bemerkbar macht, hat von jeher für die Eisenbahner wie für die Fahrgäste eine große Rolle gespielt. Es fehlt, wie Geheimrat Haarmann darlegte, der materielle Zusammenhang, der muß verbedt werden. Die größten Schwierigkeiten ruft der Temperaturwechsel durch Schienenausdehnung hervor. Schon um das Jahr 1820 hat ein Engländer versucht, durch Aneinanderschweißen der Schienen die Stöße zu mildern, aber alle Versuche, namentlich englischer und amerikanischer Ingenieure, ein zusammenhängendes, lückenloses Schienengefüge herzustellen, sind stets an den Schwanungen der Schiene durch die Wärme gescheitert. Auf

Wie ich Ihnen schon eingangs gesagt habe, hege ich die Überzeugung, daß unser Personal in seiner überwiegenden Mehrheit mit wüsten Stänkereien nichts zu tun haben will; gerade weil ich diese Überzeugung hege und weil ich anlässlich der vorkommenden letzten Zeit den guten Geist in unserem Personal neuerlich bestätigt gefunden habe, werde ich auch weiterhin stetig und nach Maßgabe der Möglichkeit daran arbeiten, die Lage unseres Personals in wirtschaftlicher Beziehung zu verbessern.

Ich verweise darauf, daß das Juliavancement, welches erst vor kurzem eingeführt wurde neuer einer ganz besonderen großen Anzahl von Bediensteten zugute gekommen ist. Ich kann Ihnen weiter auch mitteilen, daß noch im Laufe des heurigen Jahres einige weitere Verbesserungen zur Durchführung kommen werden, welche dazu dienen sollen, in unserem Personal den Geist der Arbeitsfreude und der Zufriedenheit auch weiterhin zu nähren. Beispielsweise beabsichtigt die Verwaltung: den Bahnwächtern durch eine Bewertung ihrer Naturalwohnungen und Auszahlung einer Ortszulage einen neuen Vorteil zu bieten, dem Lastzugpersonal die Fahrgelder und dem Maschinenpersonal die Prämien zu erhöhen und einige andere erfüllbare Wünsche des Personals zu verwirklichen; all dies selbstverständlich nur, wenn sich unsere Bediensteten auch weiterhin der wohlwollenden Fürsorge würdig zeigen. Ich habe schon wiederholt gegenüber den Vertretern des Personals meine Auffassung klipp und klar dargelegt: es besteht zwischen Unternehmer und Arbeitnehmer ein rechtsgültiger Arbeitsvertrag, dessen einseitige Aenderung durch sogenannte „Forderungen“ nicht zulässig ist. Diejenigen, die Ihnen von Forderungen gesprochen haben, haben sie ganz und gar irreguliert. Es gibt keine rechtsgültigen Forderungen, sondern nur Wünsche. Der Arbeitgeber hat zweifellos das Recht, die Einhaltung des Arbeitsvertrages, wie er ist, zu verlangen; aber ich sehe ganz gut ein, daß dem Unternehmer außer den rechtlich begründeten Pflichten gegenüber seinem Personal auch noch eine sittliche Pflicht obliegt, und diese sittliche Pflicht ist, das Wohl seiner Arbeitnehmer nach Kräften zu fördern und zu pflegen. Aber diese über den Wortlaut des Arbeitsvertrages hinausgehende Verpflichtung des Arbeitgebers muß natürlich auch ein über den Wortlaut des Arbeitsvertrages hinausgehende Verpflichtung der Arbeitnehmer gegenüberstehen und diese Verpflichtung ist: „Alle Kräfte ohne jeden Hintergedanken ehrlieh und aufrichtig dem Unternehmer zu widmen, dem man dient dem man den eigenen Unterhalt und jenen seiner Familie verdankt und von dem man eben auch Wohltaten erwartet, welche über das verbrieft Recht weit hinausgehen. Seien Sie überzeugt daß mich die Vorkommnisse der letzten Zeit in meiner Meinung von unserem Personal nicht irre gemacht haben; im Gegenteil, ich habe Gelegenheit gefunden, die Streu vom Weizen zu sondern, und ich werde mich bemühen den guten Geist unter unserem Personal zu pflegen und zu stärken.

Ich bin überzeugt daß die Mehrheit unserer Bediensteten in der letzten Zeit klar erkannt hat, wo sie ihren wahren Freund zu finden hat.

Jeder, der an dem guten Einvernehmen zwischen Arbeitgeber und Arbeitnehmer ehrlieh und aufrichtig mitarbeitet, erfüllt damit eine sittliche Pflicht einerseits gegenüber seinem Arbeitgeber und andererseits seinen Kameraden, denen er dadurch am besten nützt.

Es wird mich freuen, wenn ich höre, daß die heutige Aussprache den Schlupfunkt einer Reihe von Ereignissen bildet, welche im Interesse des Unternehmens und seiner Bediensteten besser vermieden geblieben wäre.

Leipzig, am 12. Juli 1911.

Enderes.

Dieser Mann, der so trefflich Ton und Geste eines russischen Gouvernementsvorstehers zu kopieren versteht, heißt Enderes und ist Generaldirektor der A. L. G. B., also eines Unternehmens, das in einem konstitutionellen Staate betrieben wird. Das muß man festhalten, um nicht von vorneherein irre zu werden. Wir wissen nicht, wo Herr Enderes seine Erziehung genossen hat, und es wäre schön ja möglich, daß dem Mann die westeuropäische Kultur noch fremd

Strassenbahnen werden jetzt Versuche mit lüdenlosen Schienengestänge gemacht, aber da liegen die technischen Verhältnisse leichter als bei den Eisenbahnen. Bei den Strassenbahnen kommt die die Schiene umspannende Strassenbede auch in der Temperatur ausgleichend zur Geltung, und auch die Krümmungen der Strassenbahnen tragen zur Milderung der Schienenspannungen bei. Alle Maßnahmen zur Milderung der Schienenspannung auf den Geleisen der Hauptbahnenstrecken konnten bisher nicht zur vollen Entfaltung ihres Wertes gelangen, solange nicht zwei Notwendigkeiten zur klaren Erkenntnis gekommen waren: 1. alle als nützlich erkannten Oberbaugesamtheiten zusammenzufassen und 2. alle bisher in der Gestaltung des Oberbaues und im Schienensystem gemachten Fehler aufs peinlichste auszumergen. Dieser Anschauung hat das Geleismuseum zweifellos mit systematisch durchgeführten Versuchen die erheblichsten Dienste geleistet, so daß dieser Sammlung ein finanzieller und wirtschaftlicher Wert von großer Tragweite innewohnt. Für die Rettung des Oberbaues ist zu empfehlen: Steinschlag, nicht Steinschütterung, auf die Packlage gereinigter Schotter zum Unterstopfen. Bei dem wachsenden Verkehr wird zur Wahrheit werden: ohne tadelloses Schotterbett kein musterzügliches Geleise. Die Holzschwelle kann sich mit der Eisenbahnswelle unentbehrlich geworden. Für die Schiene endlich ist Deutschland jetzt in der Lage einer vorzüglichen Stahlqualität für allgemeine Lieferungen noch besonderen Schienenstahl zu besonderen Verwendungszwecken zu liefern. Auch im Schienenquerschnitt sind Fortschritte zu verzeichnen. Ein schlacher Kopf der Schiene ist besser und zweckmäßiger, auch für den Schienenstoss, als eine gewölbte Kopfform. Für die Verbindung der Schienen ist man jetzt wieder auf die Verplattung der Stohwellen zurückgekommen. Ein so ausgestatteter Eisenbahnoberbau muß sich nicht unter den dahinschleppenden Zügen. Merdungs ist mit einer Uebergangszeit aus den heute herrschenden Verhältnissen zu den vollkommeneren zu rechnen. Lange Jahre des Lernens und des Erfahrens haben dazu gehört, für den hier empfohlenen Oberbau das Nichtigste herauszuholen. Die Eisenhüttenleute sind den Eisenbahntechnikern immer entgegengekommen; jeder arbeitet mit, daß das Unvollkommene aufhört. Der neue stohlose Oberbau ist auf der Versuchsstrecke des Wertes und auch in einer Strecke der Oldenburgischen Staatsbahnen eingebaut. Die gemeinsamen Besichtigungen sollen Eisenbahntechniker überzeugen, daß nunmehr ein erschütterungsfreies, stohloses Fahren auf möglichst lange Zeitdauer gewährleistet werden kann.

ist. Denn wer als Vorgesetzter so glatt weg zu „seinen“ Bediensteten redet, daß er „Gesinnungen gründlich auszurotten gedenkt“, und verwegend genug ist, einzugehen, daß Leute nur ihrer politischen Gesinnung wegen im Avancement zurückbleiben, also wirtschaftlich geschädigt werden, der handelt nicht nur gegen alle Sittengesetze und kulturellen Moralbegriffe, sondern er streift hart an die Grenzen des Strafgesetzes. Und so groß ist dieser Herr Enderes trotz seines breitmäuligen Kasernenhocktones wohl noch nicht, daß ihm nicht begrifflich zu machen wäre, daß es im österreichischen Strafgesetz ein Verbrechen der öffentlichen Gewalttätigkeit, begangen durch Erpressung, gibt, dessen Begriffsmerkmale so ziemlich seine Androhungen an sich tragen. Was sonst ist die Drohung, er, der Herr Enderes, werde so lange mit Avancementsbenachteiligungen vorgehen, bis „unser Personal die Blätter seiner politischen Parteirichtung zu einem anständigen Ton gegenüber dem Unternehmen zwingt“ — als eine gewöhnliche ordinäre Erpressung? Wie muß sich doch in dem Hirne dieses Generaldirektors die Welt malen, der mit solcher Kosakenart die publizistische Kritik zum Verstummen bringen will? So bankerott wird wohl die Staatsgewalt noch nicht sein, daß sie sich nicht an diesen direktoralen Zivildisziplinarherantraut, der da gegen Sitte so wohl wie gegen die Staatsgrundgesetze meutert.

Freilich, der Mann, dessen Rede überdies nur so wimmelt von Beleidigungen anderer, der von „Sehern“ und „gewissen Elementen“ spricht und seinen Angestellten, die sich gegen seine gemeinen Erpressungen wehren, unlaute Motive unterstiehlt, hat immerhin einen Milderungsgrund für sich. Er hat gesehen, wie die deutsch-gelbe Garde sich selbst ins Gesicht spuckt, und so richtet er offenbar sein Verhalten darauf ein. Denn daß die deutsch-gelben „Reichsbündler“ diese Anpöbelung des Herrn Enderes mit ruhiger Gelassenheit entgegennahmen, ist noch lange nicht alles. Es kommt schon noch schöner.

Am 13. Juli 1911 holte sich die Deputation die Fußtritte, und für den 15. Juli abends wurde eine Versammlung mit der Tagesordnung: „Bericht über die Deputation“ einberufen, an der etwa 150 Personen, darunter auch viele unserer Genossen, teilnahmen. In dieser Versammlung verlas zunächst ein Herr Herzog die obige Antwort des Generaldirektors, worauf Genosse Kohl fragte, was denn mit dem „Deutschen Eisenbahner“ sei, der doch auch in seiner Nummer vom 1. Juli 1911 die Direktion angegriffen habe. Und nun stand Herr Eberl, der Obmann der Ortsgruppe Auisig des „Reichsbundes“ deutscher Eisenbahner, auf und erklärte: „Ich habe bei unserem hochverehrten Herrn Generaldirektor Stellung gegen unser Fachblatt genommen. Ich verurteile dessen Schreibweise auf das entschiedenste, und ich habe dem Herrn Generaldirektor erklärt, daß wir mit diesem Artikel nicht einverstanden sind und in Zukunft ohne Wissen der Vertrauensmänner keine Artikel mehr im „Deutschen Eisenbahner“ erscheinen werden.“ Nach dieser schamlosen Selbsthochpreisung sprachen in der Versammlung noch unsere Genossen Kohl und Schiller, die daraus hinwiesen, daß die Sozialdemokraten die Zurückstellung im Avancement schon gewöhnt seien. Während aber die Sozialdemokraten immer bereit sind, auch ihre politischen Gegner gegen solche Angriffe in Schutz zu nehmen, verleugnen die „Reichsbündler“ ihre eigene Organisation und ihr eigenes Blatt. Das eben sei der Unterschied zwischen Gewerkschaft und Reichsbund.

Daß dieser Vorfall selbst unter den Anhängern des „Reichsbundes“ nachhaltigen und tiefen Eindruck machte, ist wohl klar. Auch die Begriffslübigkeiten begannen daraus zu lernen, wo die Verräter ihres Standes und ihrer Interessen zu suchen sind. Ziehen die Bediensteten und Arbeiter der A. L. G. B. aus diesem Fall, der die schimpflichste Anrechtslosigkeit und den Verrat der „Reichsbündler“ mit greller Schärfe beleuchtet, die richtige Lehre, dann wird auch ihnen eine Besserung winken. Sie müssen erst die Feinde im eigenen Lager überwinden, um stark genug zu werden, ihrer Verwaltung und ihren Scharfmachern à la Enderes Achtung vor dem Personal beizubringen!

Ferien.

Es erscheint uns allen heute ganz selbstverständlich, daß jeder arbeitsfähige Mensch, dem nicht der Zufall der Geburt reiche Schätze in die Wiege gelegt, tagaus, tag ein, im Sommer wie im Winter, bei Regen und bei Sonnenschein arbeiten muß. In jedem Einerlei folgt für die Masse der Menschen ein Arbeitstag dem andern und wir alle meinen, es müsse so sein und sei immer so gewesen.

Aber die Geschichte widerlegt diese Meinung. Der Handwerksmeister der mittelalterlichen Stadt, der Bauer, der am Fuße der Ritterburg angesiedelt war, selbst der Sklave des Altertums hat nicht, wie wir es heute tun, 300 Tage im Jahre gearbeitet. Denn das Arbeitsjahr schloß in früherer Zeit viel mehr arbeitsfreie Tage ein als heute. Die Mehrzahl der Menschen war ja mit dem

Ackerbau beschäftigt. Die Arbeit des Ackerbauers aber ist an natürliche Schranken gebunden. Sie drängt sich in der Zeit der Saat und der Ernte zusammen. In den langen Wintermonaten gönnt sie den Menschen Ruhe. Wohl gibt es auch im Winter im Bauernhaus viel zu schaffen. Aber der Arbeitsbedarf ist nicht so groß, daß sich der Bauer nicht manchen frohen arbeitslosen Tag gönnen könnte. Darum war der Bauernkalender stets voll froher Feste. Und auch die Städter genossen froh zahlreiche Feiertage. In der Muße zahlreicher Feiertage gewann der menschliche Körper die Kräfte wieder, die die Arbeit des Werktages aufgezehrt hatte.

Dann aber brach der Kapitalismus über die Menschheit herein. Das Kapital kennt nur ein Ziel: möglichst viel Arbeit aus seinen Lohnslaven herauszupressen. „Für das Kapital“, sagt Marx, „versteht es sich von selbst, daß der Arbeiter seinen ganzen Lebenstag durch nichts ist außer Arbeitskraft, daß daher alle seine disponible Zeit von Natur und Rechts wegen Arbeitszeit ist. Zeit zu menschlicher Bildung, zu geistiger Entwicklung, zur Erfüllung sozialer Funktionen, zu geselligem Verkehr, zum freien Spiele der physischen und geistigen Lebenskräfte, selbst die Feiertage des Sonntags — reiner Firlefanz! In seinem maßlos blinden Erieb, in seinem Verwollshheitung nach Mehrarbeit überrennt das Kapital nicht nur die moralischen, sondern auch die rein physischen Maximalschranken des Arbeitstages. Es usurpiert die Zeit für Wachstum, Entwicklung und gesunde Erhaltung des Körpers. Den gefunden Schlaf zur Sammlung, Erneuerung und Erfrischung der Lebenskraft reduziert es auf so viel Stunden Erstarrung, als die Wiederbelebung eines absolut erschöpften Organismus unentbehrlich macht. Das Kapital fragt nicht nach der Lebensdauer der Arbeitskraft. Was es interessiert, ist einzig und allein das Maximum an Arbeitskraft, das flüchtig gemacht werden kann. Es erreicht dieses Ziel durch Verfrüfung der Lebensdauer der Arbeitskraft, wie ein habgieriger Landwirt gesteigerten Bodenertrag durch Vererbung der Bodenfruchtbarkeit erreicht.“

Dieses Ziel zu erreichen, hat das Kapital nicht nur die tägliche Arbeitsdauer verlängert, es hat auch die Zahl der Arbeitstage vermehrt. Die alten Bauernfeiertage mußten verschwinden, das ganze Leben des Arbeiters wurde zu einem einzigen durch wenige Pausen unterbrochenen Arbeitstag.

Die Volksmasse hat sich freilich ihre Feiertage nicht so leicht rauben lassen. Volkssitten, von der Religion gemeint, heiligten ja die gewohnten arbeitsfreien Tage. Aber der Kapitalismus hat dieses Hindernis allmählich zu beseitigen gewußt. Zunächst bot ihm die Spaltung der Kirche dazu die erwünschte Gelegenheit. „Der Protestantismus“, sagt Marx, „spielt schon durch seine Verwandlung fast aller traditionellen Feiertage in Werkstage eine wichtige Rolle in der Genese des Kapitals.“

Schwerer ging es in den katholischen Ländern. Aber auch hier wurden die meisten Feiertage durch Staatsgebot und unter Duldung der Kirche allmählich ausgemergelt. Nur wenige, an denen die Kirche festhielt, blieben übrig. Dennoch war die Zahl der Feiertage in katholischen Ländern bis nun immer noch um ungefähr 14 größer als in protestantischen. Mit Neid sahen die Kapitalisten in die protestantischen Gebiete hinüber, wo die Eisen lustig dampften, während dort, nach der Kirche Gebot, die Arbeit ruhen mußte.

Aber die katholische Gewalt wollte dem Protestantismus den Ruhm nicht gönnen, daß er dem Verwollshheitung des Kapitals weniger Schranken setzte als sie. Hat sie bis heute noch ein letztes Stückchen menschlicher Freiheit gegen die Gier des Kapitals verteidigt, so wirft sie nun auch diesen Brocken der hungrigen Bestie zum Fraße hin. Ein Papst hebt die Feiertage auf. Papst Pius X. hat in einem Reskript die Aufhebung einer Anzahl von Feiertagen angeordnet. Von der Kanzel seiner Unfehlbarkeit kündigt er den Katholiken: Wir wollen euch nicht länger hindern, auch Maria Lichtmess und Maria Verkündigung, Fronleichnam und Maria Himmelfahrt, Maria Geburt und am zweiten Weihnachtstag Ostern und Pfingsten aus euren Lohnnechten Mehrwert herauszupressen. Seht, Kapitalisten aller Länder, wie die Kirche für euch sorgt! Wie beseitigen die Feiertage noch gründlicher, als es die Konkurrenz, der Protestantismus, je getan hat!

Zur rechten Stunde hat der Papst seine neue Botschaft verkündet. Gerade jetzt geben die Reichen hinaus in die Berge, an die Seen, an das Meer. Die Arbeiter aber bleiben zurück in dem Staub, in der Hitze der Großstadt. Für sie gibt es keine Ferien. Tag für Tag gehen sie in der Sonnenglut in die Fabrik. Die armen Menschen, die in den Eisenwerken fronen, müssen auch in der Sommerhize Tag für Tag an der Glut des Kerens stehen. Junge Männer und Frauen, den Keim der tödlichen Krankheit in der Brust, können nicht in den Bergen oder am Meere Heilung suchen. Die armen Kinder müssen ihre Schulferien auf dem heißen Straßenpflaster der Großstadt, in den dumpfen Kammern der Mietkasernen verbringen, während müßige Reiche in den Kurorten und Sommerfrischen sich erfreuen. Große in diesen Tagen fühlt es jeder Arbeiter, der die mit Gepäck überladenen Wagen zu den Bahnhöfen hinausfährt, was es bedeutet, ein Leben ohne Urlaub, ohne Ferien führen zu müssen.

Und gerade in diesen Tagen verkündet der geistliche Herrscher den katholischen Gläubigen, daß er beschlossen habe, nun auch noch die Feiertage abzuschaffen. Ihr habt bisher wenigstens Weihnachten, Ostern und Pfingsten zwei Tage nacheinander eurer Familie widmen, zwei Tage nacheinander ausruhen, in freier Luft, in Gottes schöner Natur Erholung suchen können? Das gibt es nun auch nicht mehr! Der Oster Sonntag sei euch gegönnt; am Montag geht wieder in die Fabrik! Familie, Erholung, Natur — das ist für die Reichen da. Eure Stelle ist bei den Maschinen!

Muß es so sein? In der Nähe von Liverpool an Englands Küste gibt es ein Seebad. Blackpool ist sein Name. Wer es besucht, sieht auf den ersten Blick, daß dieses Seebad von anderen Menschen bevölkert ist als

Die anderen Väder, in denen reiche Proben die Sommer-tage verbringen. Macpool ist das Seebad der Arbeiter von Lancashire. Dort verbringen die Weber und Spinner des großen Textilindustriegebiets ihre Ferien. Denn jeder englische Textilarbeiter hat Anspruch auf eine Woche Urlaub in jedem Sommer. Nicht das Gesetz des Staates, nicht das Gebot der Kirche hat den englischen Arbeitern dieses Recht gegeben. Die Kraft ihrer Gewerkschaft hat es ihnen erstritten. Im Streik ward es erobert und in den Tarifverträgen ist es festgelegt.

Wie sieht es dagegen mit den Ferien der österreichischen Eisenbahnbediensteten, mit deren Urlauben aus? Nur wenige unter den österreichischen Eisenbahnern vermögen sich diesbezüglich mit den Arbeitern von Lancashire zu messen. Das Gros derselben hat entweder keinen oder einen derart kurzen Urlaub, daß dieser kaum ausreicht, im Hause die unausschiebbaren häuslichen Arbeiten zu versehen. Täglich ziehen an den Augen der Eisenbahner Ströme von Ausflüglern und Reisenden vorbei, die in die Kurorte und Sommerfrischen, in die Berge und an die Seen reifen, um dort ihre Ferienzeit zu verbringen. Der Eisenbahner darf unterdessen in der Sommerhitze seinen Dienst versehen und Betrachtungen über die ungleiche Verteilung der menschlichen Freuden anstellen.

Der Papst streicht die alten Kirchenfeste aus dem Kalender der Christenheit. Neue Feiertage wird die organisierte Kraft der Arbeiterklasse erringen. Sie hat den Montag selbst zum Feiertag erhoben, kein Papst wird diesen Feiertag abschaffen können und sie wird der Arbeiterchaft auch den gebührenden Teil an den Freuden der Welt zu erringen vermögen!

Wandlungen des Kapitalismus.

Eine neue Welt ist um uns entstanden. Zwar dem flüchtigen Blicke des Mannes, der heute unsere Straßen durchwandert, zeigt sich das Neue nicht. Noch reihen sich die Firmenschilder kleiner Handwerker und Händler aneinander, noch überragen verstreute Fabrikschöte beherrschend ihre Umgebung, und in der großen Masse winziger, mittlerer und größerer Betriebe nehmen die gewaltigen Fabriketablissemens und die mächtigen Warenhäuser geringe Zahl und wenig Raum ein. Es scheint so, als ständen Gewerbe, Handel und Industrie noch immer auf dem gleichen Flecke, als hätten sie sich nicht geändert, sondern höchstens ausgedehnt. Auch der Mann, der mitten in diesem Getriebe seit Jahrzehnten wohnt und schafft, mag in der Wiedererinnerung überwältigt sein von dem Anwachsen des Industrialismus, von der Anhäufung der Betriebe; aber von irgend einem inneren Wandel, von Verschiebungen der Größen- und Machtverhältnisse, von wechselnden Herrschafts- und Abhängigkeitsverhältnissen kündigt ihm die Anschauung nichts; die Schöte thronen in finsternem Ernste, die Firmenschilder prahlen geschwätzig, und zwischendurch drängt und treibt die Masse der arbeitenden Menschen, heute geplagt und beherrscht wie vor drei Jahrzehnten, heute wie immer.

Und dennoch ist alles neu geworden. Es steht um die Betriebe wie um Menschen. Ein Gutsherr mag heute mit gleich hochmütiger Langweile seine englischen Anzüge feinsten Schnittes präziser führen, eine wandelnde Plakatfäule seines Schneiders, obschon er vordem hochmütiger Aristokrat gewesen und heute bankrotter Schuldner plebejischer Wucherer. Die Herrschafts- und Abhängigkeitsverhältnisse zwischen Menschen und Betrieben ändern sich häufig ohne Wandel der körperlichen Erscheinung. Diese Verhältnisse verhüllen sich dem oberflächlichen Blick des Laien und verbergen sich in dem Zahlenwald der Statistik, sie entgehen auch dem bloßen Technikerange, das Pferdekräfte mißt, aber für menschliche und gesellschaftliche Kräfte stumpf ist. Die sozialen Herrschafts- und Abhängigkeitsverhältnisse, die durch sachliche Einrichtungen ebenso bewirkt wie verkleidet werden, zu erforschen, ist Aufgabe der ökonomischen Wissenschaft. Sie hat uns mit einem prächtigen Werke erfreut, das die inneren Umwälzungen unserer Wirtschaftswelt in den letzten zwei Jahrzehnten aufzeigt und erklärt, das uns mit einemmal offenbart, wie das Kapital in kurzer Zeitpanne eine neue Welt geschaffen und die gesellschaftlichen Beziehungen, die Klassen-schichtung, umgestaltet hat. Dr. Rudolf Hilferding's „Finanzkapital“ hat die marxistische Dekonomie fortgeführt und die wirtschaftliche Entwicklung seit dem Tode Karl Marx' kritisch durchforscht.

Aus dem reichen Inhalt dieses Buches greifen wir hier zunächst ein Ergebnis heraus, das die Umwälzung innerhalb der Kapitalistenklasse selbst betrifft: die Unterwerfung aller Kapitalistengruppen und damit des gesellschaftlichen Gesamtkapitals unter einen Teil desselben, unter das Finanzkapital.

Die Sklaverei der Lohnarbeit ist das kapitalistische Abhängigkeitsverhältnis, das das Proletariat zunächst angeht und interessiert, gegen das sich die sozialdemokratische Kritik in erster Linie kehrt und kehren muß. Dieser Sklaverei parallel aber geht vielfach Kapitalhörigkeit kapitalistischer Unternehmungen selbst, die im einzelnen wiederholt nachgewiesen ist. Jedermann vertraut ist das Beispiel des Tischlermeisters, der dem Möbelhändler, des kleinen Landwirtes, der dem Hypothekengläubiger hörig ist. In dem ersten Falle ist der zwerghafte Industriekapitalist dem Handelskapital, im letzteren der Bauer dem zinstragenden Leihkapital ausgeliefert. Bekannt ist, daß in den primitivsten Zeiten der Warenproduktion das Wucherkapital, später das Handelskapital die eigentlichen Produzenten ausbeutet. Mit dem Fortschritt dieser Produktionsweise befreit sich allmählich die Produktion von der Vorherrschaft dieser beiden Kapitalformen, der Handel und der Kredit — dies nunmehr der Name des gezähmten Wuchers — tritt zur Produktion in die Rolle des Helfers. Die gesellschaftliche Führung hat der Produzent — das Industriekapital tritt seine Herrschaft an. Der Industriekapitalist, die Person des individuellen Unternehmers, der Fabri-

kant, steht an der Spitze der wirtschaftlichen Hierarchie und gegen ihn richtet sich der Verzweigungskampf des kleinen Mannes und der Emanzipationskampf der Arbeiterchaft. Dieser Reihegrad der Entwicklung lag Karl Marx vor und sein Hauptwerk, „Das Kapital“, erforschte und stellte vorwiegend diese Epoche dar.

In dem Menschenalter, das wir nach Marx' Tode durchlebt haben, hat die kapitalistische Umwälzung den Vorrang des Fabrikanten, die Vorherrschaft des Industriekapitals gebrochen. Dieser Prozeß ist der Untergrund der Hilferding'schen Untersuchungen.

Der Konkurrenzkampf der kapitalistischen Produktionsbetriebe fordert immer gewaltigere Kapitalmassen, die der individuelle Unternehmer aus den angesammelten Profiten des eigenen Betriebes so reich nicht mehr zu bestreiten vermag; er ist auf den Kredit angewiesen. Ihn stellen die Banken bei. Sie sammeln in ihren Kassen allmählich alle in vielen tausend Betrieben gewonnenen Mehrwerte und suchen für sie Anlage. Der individuelle Produzent wird ihr ständiger Kunde, mit der Zeit ist auch das fixe Kapital seines Betriebes zu wachsenden Anteilen der Bank geschuldet. Diese Kapitalanlage reicht indessen nicht für sie aus. Die Bank stampft mittels der eingelegten Millionen Riesenunternehmungen in wenigen Monaten aus dem Boden, wie sie ein individueller Kapitalist kaum in einem Menschenalter emporentwickelt hätte, gibt ihnen die Form der Aktiengesellschaft, verstreut die Aktien auf zahlreiche Rentner und behält sich den Gründergewinn vor. Anonyme, unpersönliche Unternehmungen besetzen nunmehr den obersten Rang der industriellen Hierarchie und setzen der persönlichen Unternehmertätigkeit eine Schranke des Aufstieges. Je mehr die individuellen Unternehmungen bankhörig geworden sind, um so leichter erzwingt oder bewirkt die Bank auch ihre Umwandlung in anonyme Gesellschaften, um den Gründergewinn ins Verdienen zu bringen. So wird zunächst das Bankkapital zur Aufsichtsinanz der Produzenten, dann zum Begründer neuer Industrien, zugleich zu ihrem Führer und Beherrscher. Damit allein verschieben sich alle ökonomischen Kategorien, der Profit spaltet sich in Gründergewinn und Dividende, eine innige Verflechtung der Unternehmungen der Industrie und des Handels mit den Banken nimmt der Industrie ihre Selbständigkeit, dem Unternehmer die volkswirtschaftliche Souveränität und stellt neben das fungierende Industriekapital ein papierenes Abbild, die Aktie und Obligation, das fiktive Kapital, durch welches das persönliche Eigentum an der Sache gespalten wird in den nackten papierenen Eigentumstitel in der Hand des einen, in die ökonomisch fungierende Sache in der Hand bezahlter Organe.

Die Banken, die die Aufsicht und Herrschaft über viele Unternehmungen vereinigen, die zuweilen an ganzen Industriezweigen durch Aktienbesitz oder Kreditgewährung interessiert sind, sehen ihre Gewinne durch die Konkurrenz der ihnen hörigen Unternehmungen untereinander bedroht. Unter ihrer Anleitung und mit ihrer Hilfe schließen Unternehmungen vertragsmäßige Interessengemeinschaften oder Fusionen ab, bis diese Vereinigungen eine monopolartige Stellung erobern und zum Kartell oder Trust fortschreiten. Die Bank folgt dabei doppeltem Interesse: einerseits sichert sie sich gegen Kurs- und Zinsverluste, andererseits schafft die Umformung der Unternehmungen ihr neuerlich Gründergewinne. So werden die Banken zu den Hauptträgern und Mitteln der industriellen Konzentration und Zentralisation.*)

Diese Umwandlung der Großbetriebe der Produktion verändert auch die Rolle des Handels. Abgesehen von der Konzentration des Detailhandels in den Warenhäusern, die schon der Epoche individuellen Unternehmens angehört, schafft das Bankkapital über ein oder mehrere Staatsgebiete sich erstredende Einkaufsorganisationen kartellierter Warenhäuser, denen der einzelne Fabrikant hörig wird wie der Tischlermeister dem Möbelhändler. Dann aber schaffen sich Kartelle und Trusts eine Absatzorganisation, die den Einzelkaufmann, den großen wie den kleinen, entweder ablöst oder auf Provision setzt. In ähnliche Lage geraten die den Rohstoff vorarbeitenden größeren und kleineren Industriellen gegenüber den Kartellisten der Rohstoffherzeugung. „Es sind Abhängigkeitsverhältnisse, die auf höherer kapitalistischer Stufenleiter den Vorgang widerspiegeln, der zur Entstehung kapitalistischer Hausindustrie geführt hat.“ Da die Banken von jedem von ihnen patronisierten Aktienunternehmer den genügenden Aktienbesitz sich und ihren Kunden zurückhalten und sichern, wozu eine wundervolle Finanztechnik insbesondere von den amerikanischen Trustmagnaten ausgebildet worden ist, beherrschen sie durch die Kartelle und Trusts mittelbar die ganze Produktion und den ganzen Handel. „Die Abhängigkeit der Industrie von den Banken ist die Folge der Eigentumsverhältnisse. Ein immer wachsender Teil des Kapitals der Industrie gehört nicht den Industriellen, die es anwenden (oder den Direktoren, die sie ersehen), sie erhalten die Verfügung über das Kapital nur durch die Bank, die ihnen gegenüber nur den Eigentümer vertritt. Andererseits muß die Bank einen immer wachsenden Teil ihrer Kapitalien in der Industrie fixieren. Sie wird damit in immer größerem Umfang industrieller Kapitalist.“ Hilferding nennt das Bankkapital, „das Kapital in Geldform, das auf diese Weise in Wirklichkeit in industrielles Kapital verwandelt ist, das Finanzkapital.“**)

*) Die vorgegebene Dezentralisation und Demokratisierung des Kapitals durch die Ausbreitung der Aktien auf den Böbel der Kleinkapitalisten erweist sich dabei als Täuschung, weil diese auf die Magermilch des Durchschnittszinses gesetzt sind, während die Bank den Profit (Minuszins) als Gründergewinn abschöpft und akkumuliert. Die gesellschaftliche Akkumulation wird Monopol der Banken.

**) Hilferding, Seite 283: Das moderne Finanzkapital ist also grundverschieden von dem Leihkapital der Geldmänner, welche sich in der ersten Hälfte des vergangenen Jahrhunderts die Regenten und Staatsmänner durch Millionenpump abhängig und im Wege der Staatsschuld die Börsen tributpflichtig machten. Die Finanzkapitalisten von heute ziehen die fetten Profite der Industrie und die Gründergewinne den vierprozentigen Staatsrenten vor, die man jetzt den kleinen Leuten anhängt — die berühmte Demokratisierung des Staatskredits. Sie lauern höchstens noch auf die Verpachtung der Staatsmonopole, um sie ebenso zu beherrschen wie die Privatmonopole.

Gerät durch dasselbe die Industrie immer mehr in Abhängigkeit vom Bankkapital, so bedeutet das durchaus nicht, daß auch die Industriemagnaten abhängig werden: Sie sind zugleich die Großaktionäre der Banken und verbergen wie die Finanzmagnaten alten Stils heute Namen und Person der Kritik des Volkes hinter der anonymen Bankaktiengesellschaft, hinter dem „Institut“, das sie beherrschen.

Mit der Kartellierung und Trustierung erreicht das Finanzkapital seine höchste Machstufe, während das Handelskapital seine tiefste Erniedrigung erlebt. Ein Kreislauf des Kapitalismus hat sich vollendet. Bei Beginn der kapitalistischen Entwicklung spielt das Geldkapital als Wucherkapital und als Handelskapital eine bedeutende Rolle. . . . Dann aber beginnt der Widerstand der „Produktiven“, also der Kommerziellen und Industriellen gegen die Finanzkapitalisten. Das Wucherkapital wird dem Industriekapital untergeordnet. Die Mobilisierung des Kapitals ändert allmählich die Stellung der Geldkapitalisten vollständig. Die Macht der Banken wächst, sie werden die Gründer und schließlich die Beherrscher der Industrie, deren Profite sie als Finanzkapital an sich reißen, ganz wie einst der alte Wucherer in seinem Zins den Arbeitsertrag des Bauern und die Rente des Grundherrn. Das Finanzkapital ist die Synthese des Wucher- und Bankkapitals und eignet sich auf einer unendlich höheren Stufe der ökonomischen Entwicklung die Früchte der gesellschaftlichen Produktion an.

Diese grandiose Umformung der inneren Struktur unserer Gesellschaft, die von Karl Marx vorausgesehen und angedeutet ist, wird von dem Verfasser des „Finanzkapital“ aus den Elementen des marxischen Systems entwickelt. Sie ist der historische Kern des Werkes, aus dieser ökonomischen Grundtatsache erklärt es nicht nur im einzelnen die wirtschaftlichen Erscheinungen der jüngsten Epoche, sondern auch die moderne Wirtschaftspolitik des Imperialismus. Was bei Marx noch kühne Prophezeiung war, hier ist es zur Wirklichkeit geworden. So ist Hilferding's Buch ebenso Fortbildung wie Erfüllung Marx'schen Denkens. Es löst viele der Zweifel, die der Revisionismus aufgeworfen, indem es uns über die grobsinnliche Anschauung der Tatsachen hinaus in den Bereich der inneren Gründe und Zusammenhänge führt: Nicht die Ziffern der Statistik noch die selbstgefälligen Aushängeschilder auf den Straßen, die uns zahllose selbständige mittlere und kleine Existenzen vor-täuschen, werden uns länger die Tatsache alleitiger Kapitalhörigkeit und erstaunlicher Konzentration der Kapitalmacht in den Händen der Finanzmagnaten verhüllen, die von der einfachen Ausbeutung der Arbeiter zur Ausbeutung der Ausbeuter vorgeschritten ist. Und wenn nicht alle Zeichen trügen, so ist diese Ausbeutung der Ausbeuter der Vorbote für die Enteignung der Enteigner.

Die Lohnbewegung der Bahnerhaltungsarbeiter.

In unserer letzten Nummer haben wir über die Bewegung der Bahnerhaltungsarbeiter der Wiener Staatsbahndirektion bis zu dem Stadium berichtet, in dem die gewählten Deputationsmitglieder sowohl der Staatsbahndirektion Wien wie auch dem Eisenbahnministerium an der Hand von genauen Daten die Unmöglichkeit der bestehenden Verhältnisse nachwiesen und in dem sich Herr Hofrat Schmitz den Anschein gab, der traurigen Lage dieser Arbeiterkategorie volles Verständnis entgegenzubringen. Indessen hatte die Direktion alle Strecken- und Sektionsvorstände und die Bahnmeister zu einer Besprechung einberufen, nachdem sie dieselben beauftragt hatte, ein den Gegenstand erschöpfendes Material zusammenzustellen. Das gesammelte Material wurde sodann dem Eisenbahnministerium zur Verfügung gestellt und die Deputation von diesem verständigt, sich das Resultat in der Staatsbahndirektion am 4. d. zu holen. In einer an diesem Tage stattgefundenen großen Versammlung in den Stadtgutshäusern, zu welcher auch Abgeordneter Genosse Forstner erschienen war, erstattete die Deputation den Bericht über das Ergebnis der Besprechung, welcher Bericht die Versammlung zu einem überaus erregten Sturm entsetzte. Inspektor Grobn, der von der Staatsbahndirektion entsendet war, um zu kontrollieren, ob von den Vertrauensmännern wahrheitsgetreu an die Versammlung berichtet werde, wird sicher nicht umhin können, der Direktion genau zu berichten, daß die Erregung der Versammlung kaum zu zähmen war und daß trotz aller Beruhigungsversuche der Redner die Anerbieten zu einer lächerlich geringen Lohnaufbesserung wie böshafter Spott aufgefacht wurden. Alle Grenzen der Erbitterung wurden aber überschritten, als die unglaubliche Forderung des Herrn Hofrates Schmitz bekannt wurde, der den Lohnforderungen mit Bajonetten entgegenzutreten drohte. Als erstem Redner erteilte Vorsitzender Gomisch dem

Genossen Schneider das Wort, der, fortwährend von erregten Zwischenrufen unterbrochen, als Mitglied der Deputation folgendes berichtete: Die Resolution vom 19. Juli wurde von uns am 21. dem Ministerium unterbreitet. Herr Hofrat Schmitz sagte damals, er wisse ja, daß der Lohn der Bahnerhaltungsarbeiter zu niedrig sei; aber man müsse sich von jedem unüberlegten Schritt zurückhalten (Aufe: Unsere Gebuld ist zu Ende!), und wies die Deputation an das Eisenbahnministerium, wo Ministerialrat Miller nach langem Unterhandeln endlich versprach, zu tun, was in seiner Macht stünde, und Gebuld verlangte. (Stürmische Aufe: Wir gauben dem Versprechen nicht mehr. Was ist's mit der Lohnautomatik?) Schließlich wurden wir auf Donnerstag bestellt, als wir aber kamen, hatte man uns ganz vergessen und fragte: „Wie kommt denn ihr daher?“ Erst Freitag teilte uns Herr Hofrat Schmitz in Gegenwart des Direktors Grobn mit, was zu bewilligen die Staatsbahn bereit ist, worüber Ihnen Kollege Futterer berichten wird.

Genosse Guterer, der mit dem Vorredner gemeinsam die Unterhandlungen geführt hatte, berichtete nun, die Direktion wolle die Anfangslöhne von Kr. 2.60 auf Kr. 2.80 erhöhen. Wer aber bisher Kr. 2.70 erhielt, bekomme von nun an auch bloß Kr. 2.80. Wer Kr. 2.80 erhielt, Kr. 2.90. Wer Kr. 2.90 erhielt, 3 Kr. Weiter geht die Erhöhung nicht. Für die Alten nicht ein Heller. Als die Versammlungsteilnehmer verstanden hatten, welches lächerliche Angebot ihnen gemacht wurde, ging ein Entrüstungssturm los, der minutenlang ohne Abschwächung fortbauerte. „Sollen wir weiter hungern?

*) Rudolf Hilferding: Das Finanzkapital. Eine Studie über die jüngste Entwicklung des Kapitalismus. Wien, Ignaz Brand u. Komp. 1910. Selbständig und in Band 3 der „Marx-Studien“.

„Schande! So geht es nicht weiter! Wie sollen wir leben?“ wurde gerufen.

Genosse Sutterer erzählte nun, daß auf Einwendungen der Deputation, die Lohnherabsetzung sei so unerheblich, daß die Arbeiter sie wohl kaum annehmen würden, Hofrat Schmitz die Mitglieder der Deputation erst persönlich einzuschüchtern versuchte und verschiedene andeutete, was er tun wolle, wenn die Deputation die Ruhe nicht herstelle. Auf die Einwendung, die Deputation könne nichts gegen den Willen ihrer Kollegen tun, die zum Streik bereit seien, antwortete Hofrat Schmitz:

Dann wird es eben mit Bajonetten und Polizeifädeln gegen euch gehen!

Bei diesen Worten des Berichtes erhob sich die Versammlung wie ein Mann zu einem spontanen Protest. „Weil wir uns ausgemerzt haben, wollen sie noch mit den Bajonetten kommen!“ Hätte Hofrat Schmitz diesen Augenblick mit-erlebt, er hätte seine unbedachte Äußerung lebhaft bedauert. Ein Hofrat müßte mindestens so viel Takt und Besonnenheit haben, als er von den Arbeitervertretern fordert, und er wird für seine Worte noch zur Verantwortung gezogen werden. Wenn er einen Tropfen Schamgefühl hat, muß ihm die Rote ins Gesicht gestiegen sein, als ihm die Delegierten besonnen antworteten, daß so etwas in Oesterreich denn doch nicht möglich sei und im übrigen sagten, sie müßten nun jede Verantwortung ablehnen.

Die Drohung des Herrn Hofrates, der stets zur Ruhe und Geduld mahnte, hatte auf die Versammlung so provozierend gewirkt, daß die angelegten Bemühungen der Genossen Sutterer und Schneider, die Ruhe herzustellen und abzuwarten, wirkungslos blieben.

Abgeordneter Forstner: Die Stimmung der Versammlung zeigt überaus deutlich, daß Sie mit den Vorschlägen der Staatsbahn absolut nicht einverstanden sind. Bei der gegenwärtigen Lebensmittellage bietet man 10 S. mehr — oder Bajonette. (Stürmische Rufe.) Aber diese unüberlegte Äußerung des Herrn Hofrates gibt uns ein moralisches Uebergewicht. Wien weiß heute noch nicht, was dieser Herr sich erlaubt hat. Wir werden es gebührend festnageln. Wir haben heute ein Volksherr, und es läßt sich von keinem Herrn Hofrat kommandieren, daß Bajonett auf die Brust der Väter zu legen. Ich schlage vor, daß wir noch einmal zuwarten (Rufe: Wir warten nicht mehr!) und noch ein letztesmal eine Deputation entsenden, die Montag Bericht zu erstatten hat. Wird die Deputation nicht vorgelassen, dann wird die Fraktion einschreiten und fragen, ob man auch in Verzweiflung treiben oder die gerechten Forderungen erfüllen will. (Stürmischer Beifall.)

Hierauf tritt eine Pause von zehn Minuten ein, während deren von den Vertrauensmännern beraten wird. Nach Wiedereröffnung der Versammlung wird folgende Resolution einstimmig angenommen:

Die am 4. August in den Stadtgutsfälen tagende Versammlung der Bahnerhaltungsarbeiter erklärt ganz entschieden, daß sie die von der Direktion oder dem Eisenbahnministerium angebotene, durchaus ungenügende „Aufbesserung“ mit großer Entrüstung zurückweist. Die Versammlung beurteilt ganz besonders die, wie wir annehmen bloß unüberlegte Äußerung des Hofrates Schmitz, daß man den Bahnerhaltungsarbeitern die Bajonette entgegenstellen wird; sie bezeichnet diese Äußerung als eine unerhörte Provokation und Verleumdung der Arbeiterschaft.

Trotzdem beschließt die Versammlung, eingedenk ihrer guten Disziplin, daß die schon gewählte Deputation morgen, und zwar zum letztenmal, in die Staatsbahndirektion und ins Eisenbahnministerium zu gehen habe, um dort die Bewilligung der Forderungen der Arbeiterschaft, die den ganzen Staatsbahndirektionsbezirk Wien betreffen, zu urgieren und zu betonen, daß von diesen Forderungen nichts nachgelassen werden kann. Die Versammlung setzt als äußersten Termin der Entscheidung Montag den 7. August. In diesem Tage wird in einer Versammlung von der Deputation Bericht erstattet werden.

Die Vorschläge der Staatsbahnen werden einstimmig als unzureichend abgelehnt und die Deputation einstimmig wiedergewählt.

Mit der Bitte, einstweilen Ruhe zu bewahren, bis eine definitive Antwort einlange, schloß der Vorsitzende die impo-sante Versammlung.

Die Staatsbahndirektion und das Eisenbahnministerium haben nun die Entscheidung in Händen.

Am 5. d. sprach nun die Deputation beim Leiter des Eisenbahnministeriums vor. Sie unterbreitete ihm die in der Versammlung einstimmig gefasste Resolution. Sie bemühte sich, die fiesliche Lage dieser Arbeiterschaft ausführlich darzulegen, und bewies, daß die Arbeiter mit dem derzeit niedrigen Tagelohn nicht mehr weiterleben können. Wohl haben sie schon einmal — im Jahre 1909 — eine Lohnregulierung gehabt; aber die Summe von 96.000 Kr. genigte für diese Kategorie nicht nur die drei Millionen Kronen, die für die gesamte Arbeiterschaft der Staatsbahnen bestimmt waren, wurden ungerrecht verteilt. Im Laufe der drei Jahre stiegen die Lebensmittelpreise und Wohnungszinsen rapid, die zu wenig auf-besserten Löhne blieben aber gleich niedrig, so daß das Elend unter den Arbeitern derart überhand nahm und sie nun von der Verzweiflung völlig ergriffen wurden. Hunderte tüch-tiger Arbeiter verließen den Dienst der Staatsbahnen, um sich bei privaten Unternehmen zu verbinden, denn die Staats-bahnen zahlen den Bahnerhaltungsarbeitern Löhne, die tief unter den ortsüblichen Tagelöhnen stehen. Dieses Elend hat auch eine ungunstige Rückwirkung für die Staats-bahnverwaltung, weil sie einerseits immer untüchtigere, nicht geschulte Arbeiter hat, andererseits den Kroaten und Italienern bedeutend höhere Löhne (Kr. 3-40 bis Kr. 4-80) als den heimischen deutschen Arbeitern zahlen mußte. Während die Partei-führer der fremden Arbeiter beispielsweise 6 Kr. erhielten, haben die deutschen und geübten Partieführer nur Löhne von Kr. 2-80 bis 3 Kr.! Die bis jetzt ertragenen Entbehrungen haben die heimischen deutschen Arbeiter so entkräftet und der Verzweiflung nahegebracht, daß sie weiterhin ein solches Leben nicht mehr ertragen können.

Der Leiter des Ministeriums, auf den diese Darlegungen den Eindruck nicht verfehlten, erwiderte, daß er außerstande sei, die bereits gegebenen Zugeständnisse momentan zu er-weitern; selbst wenn er es könnte, würde er sich auf eine so kurze Zeit nicht binden lassen. Er empfand es schmerzhaft, daß das Leben der Bahnerhaltungsarbeiter ein elendes sei. Aber auch das kann nicht ermöglichen, über das höchstzulässige Maß hinauszugehen, wie das die Forderungen dieser Arbeiter wünschen. Vor allem komme die gedrückte finanzielle Lage des Staates in Betracht, die die Bewilligung solcher Erfordernisse derzeit ganz unmöglich mache. Man müsse warten, denn es werde im nächsten Budget eine erhöhte Summe für diese Kategorie eingestellt werden. Er werde trachten, daß auch in kürzester Zeit für die alten Arbeiter, so weit als möglich, etwas geschieht. Schließlich beruhigte er noch, daß er die Deputation im Laufe der nächsten Woche rufen lassen werde, um ihr be-lanntzugeben was für die älteren Arbeiter eventuell noch ge-schehen könne.

Die dringende Lohnangelegenheit der Bahnerhal-tungsarbeiter dränge nun zu einer für diese Kategorie höchst wichtigen Entscheidung hin. Die Zentrale berief daher alle Vertrauensmänner dieser Arbeiter zu einer Sitzung, welche am 7. d. M. in den Stadtgutsfälen um 5 Uhr nachmittags tagte und zwei Stunden lang währte.

In ihr wurde der Beschluß gefaßt, daß mit Rücksicht auf die Forderungen des Gesamtpersonals das Angebot der Staatsbahndirektion und des Eisenbahnministeriums anzunehmen ist, das Fehlende aber einer Aktion des ge-samteten Staatsbahnpersonals zu überlassen und bei der Durchführung mitzuwirken.

Um 7 Uhr abends begann sodann die Versammlung, die von zirka 1500 Arbeiter besucht war.

Nach langem stürmischen Beraten gelang es den Vertrauensmännern, die Stimmung, die einem sofortigen Streik zustrebte, zu beruhigen und ein-stweilen noch die Einhaltung der Versprechungen des Leiters des Eisenbahnministeriums abzuwarten, der noch weitere Lohnverbesserungen für die älteren Arbeiter in den nächsten Tagen in Aussicht stellte, und mit einer großen Aktion bis September zu warten, wo dann die Staatsbahndienstleistungen sämtlicher Kategorien gemeinsam vorgehen werden.

In den Vorküh wurden die Genossen Hofbauer, Somtschik und Swoboda gewählt. Die Abgeordneten Tomtschik und Forstner waren anwesend.

Der Bericht der Deputation erstattete Genosse Schneider: Dem Auftrag unserer letzten Versammlung gemäß sprachen wir in der Staatsbahndirektion vor, wo man uns bei dem Eisenbahnministerium anmeldete. Ursprünglich sollten wir mit Ministerialrat Miller unterhandeln. Doch empfing schließlich der Leiter des Eisenbahnministeriums Sektionschef Röll die Deputation und unsere Abgeordneten. Es wurde uns gesagt, momentan wäre es nicht möglich, über das Bewilligte hinauszugehen, da die nötigen Geldmittel fehlen (Rufe: Oh, für Kriegsschiffe sind sie da!) und unseren Forderungen sich die Bahnerhaltungsarbeiter der Staatsbahnen ganz Oesterreichs anschließen würden, doch wolle Herr Röll noch für eine Lohnaufbesserung der älteren Arbeiter sorgen, die bisher nicht vorgesehen war. (Rufe: Das genügt nicht! Sollen die auch bloß zehn Heller mehr bekommen?) Wir Vertrauensmänner sind also dafür, bis Samstag nächster Woche zu warten, um weitere Beschlässe zu fassen. (Beifall und lebhafter Widerspruch: Wir können nicht immer wieder warten! Wieder hinhalten!)

Abgeordneter Tomtschik: Im Auftrage der Organisation habe ich im Eisenbahnministerium die Forderungen der Bahnerhaltungsarbeiter vertreten und hierbei erklärt, daß es der Erbs-felder der österreichischen Regierung sei, daß sie nicht das Nötigste bewilligt, ehe man ihr das Messer an die Kehle setzt. Im Jahre 1908 haben wir sechs Millionen beantragt zur Sanierung der Arbeiterlöhne. Es wurden nur drei be-willigt und der Rest fehlt nun. Unser Antrag hätte eine bessere Regulierung und die Lohnautomatik ermöglicht. Ich brauche Sie nicht an die militärischen Rüstungen zu erinnern, bei denen mit ein paar Millionen auf oder ab nicht so geknausert wurde. Für uns handelt es sich im Moment darum, ob der Moment richtig gewählt wäre, unsere ganze Kraft aufzubieten, um an das Ziel zu kommen. In Ueber-einstimmung mit allen Vertrauensmännern empfiehlt Ihnen nun die Zentrale, die weiteren Vorschläge des Eisen-bahnministeriums abzuwarten und dann schlußfäsig zu werden. Im September wird eine Konferenz über ge-meinsame Schritte aller Staatsbahner beraten, die dann sofort ausgeführt werden. Wir müssen als ernste Menschen, die wissen, was sie wollen und wie sie es erreichen können, uns bewußt bleiben, daß wir viel auf Spiel legen, wenn eine Kategorie selbständig vorgeht. Nur als geschlossene Macht können wir etwas erreichen. Wir warnen vor jedem vor-eiligen Schritt; das ist unsere Pflicht. Die Diktöpfe, denen wir im Moment nicht mutig genug sind, wären die ersten, uns zur Verantwortung zu ziehen. Wir werden also besonnen, aber desto wirksamer unseren Schlag führen. Aber gemeinsam mit allen anderen Staatsbahnern.

Die Genossen Sutterer und Somtschik sprachen hierauf in gleichem Sinne, indem sie betonten, es sei bis zum Herbst alles zu tun, um die Organisation auszubauen. Genosse Wagner aus St. Pölten, der mit elf anderen Genossen von dort gekommen war, schilderte die Lage der St. Pölten-er, die gleich den Wienern unter der Feuertung leiden, erklärte ihre Solidarität mit Wien und sprach den Wunsch aus, man möge auch ihnen die Solidarität erwidern.

Abgeordneter Forstner: Der Sektionschef Röll will also den alten Arbeitern noch etwas bewilligen. Alle Forderungen meint er, kann er nicht bewilligen, weil es an Geld fehlt und er sehr gut weiß, daß es in ganz Oesterreich bei den Eisen-bahnern gärt. Wie wollen es mit einem gemeinsamen Kampf versuchen. Mein Rat ist: Falls man den älteren Arbeitern noch etwas bewilligt, sagt: Wir nehmen das Geld, aber es kann uns nicht genügen. Es ist bloß eine Anzahlung auf das, was wir fordern und bald erkämpfen werden, wie es uns gebührt. Dem Herrn Hofrat Schmitz... (Rufe: Ist er da?) Der wird nicht so dumm sein, zu uns zu kommen. (Heiterkeit.) Ich wette, wenn er auf der Straße geht und einer grüßt ihn und nennt seinen Namen, wird jeder nachschauen, ob ihm nicht irgendwo ein Bajonett hervorhaut. (Stürmische Heiterkeit.) Er wird nicht mehr drohen, wenn er eintritt, daß so ein Bajonett eine gefähr-liche Waffe ist, die eventuell anders losgeht, als man formulierte. Ich weiß wohl, was es euch für Ueberwindung kostet, noch auf die restlose Erfüllung eurer gerechten Forderungen zu warten. Aber im Kriege muß man die Schlacht im richtigen Augenblick liefern. Und so wenig es ist — es ist doch etwas, was wir durchgesetzt haben. Der Rest bleibt der Verwaltung nicht ge-schenkt. Und die überaus zahlreichen Polizeia-genten, die zu uns beordert wurden, werden höflich aufgefordert, der Wahrheit gemäß zu berichten, daß die Bahnerhaltungsarbeiter aufmerksam und kampfbereit, aber diszi-pliniert auf die weitere Entwicklung der Dinge warten.

Nachdem noch Genosse Hofbauer gesprochen, brachte Genosse Sutterer folgende Resolution zur Abstimmung:

Die am 7. August tagende Versammlung der Bahn-erhaltungsarbeiter in den Stadtgutsfälen erklärt, die Zu-geständnisse, die die Staatsbahndirektion Wien der Deputation gegenüber gemacht hat, für nicht ausreichend, um so weniger, als bei der letzten Lohnregulierung auf das Dienstalter keine Rücksicht genommen wurde. Da aber der Leiter des Eisenbahn-ministeriums erklärt hat, daß er die Deputation noch im Laufe dieser Woche zu sich berufen wird, um ihr mitzuteilen, was für die alten Arbeiter noch getan werden kann, beschließt die Versammlung, diesen Zeitpunkt noch abzuwarten. Die Organisation muß die Forderungen des gesamten Personals in kürzester Zeit vertreten, dabei müssen die Bahnerhaltungs-arbeiter der gesamten Staatsbahnen besonders berücksichtigt werden.

Die Resolution wurde einstimmig angenommen, worauf die an Aufregung so reiche Versammlung geschlossen wurde.

Die nichterfüllten Forderungen der Werkstätten- und Heizhausarbeiter.

Als am 19. Juli 1911 die periodischen Lohnvor-rückungen in den Werkstätten und Heizhäusern affiziert wurden, mußte man konstatieren, daß der größere Teil derjenigen Arbeiter, welche nach den bei der Lohnregu-lierung aufgestellten Direktiven eine Lohnzulage er-halten hätten sollen, ausgelassen wurde. Es bemächtigte

sich der Arbeiter eine hochgradige Erregung und in kurzem Wege wurde beschloffen, noch an demselben Tage eine Versammlung abzuhalten. In dieser Versammlung wurde beschloffen, eine Deputation zur Staatsbahn-direktion zu entsenden, mit dem bestimmten Auftrag; nicht nur die ausgebliebenen Lohnzulagen zu ver-langen, sondern auch gleichzeitig folgende Forderungen mit Rücksicht auf die allgemeine Teuerung zu erheben:

1. Eine Erhöhung des Anfangslohnes auf 8 Kr., welcher im Vorjahr von der Staatsbahndirektion auf Kr. 2-80 reduziert wurde.
2. Die Gleichstellung aller Arbeiter nach ihrer Dienstzeit, weil eine Ungleichheit durch den Umstand erfolgte, daß die im Jahre 1909 erfolgte Lohnregulierung als Lohnzulage in Anrechnung gebracht wurde.
3. Die Veröffentlichung der bestehenden Automatik, welche derzeit bloß den Abteilungs-vorständen bekannt ist und deshalb in vielen Fällen nicht eingehalten wird.
4. Gleichstellung der Professionisten in der Weise, daß der Kategorie I die Anfangslöhne von Kr. 3-60 auf Kr. 3-80 erhöht werden.
5. Diejenigen Arbeiter, welche mit einem höherem Anfangslohn aufgenommen wurden, sollen unbeschadet ihrer Dienstzeit nach den bestehenden Bestimmungen vor-rücken können und nicht erst warten müssen, bis sie nach ihrer Dienstzeit in die betreffende Lohnstufe hinein-passen.
6. Die Aufhebung des 50 Kr.-Schlüssels sowie die Aufhebung der Anrechnung der Uniform bei Neustabili-sierungen, weil bei der Praxifizierung dieser Bestim-mungen jeder bis jetzt stabilisierte bis zu 100 Kr. ge-schädigt wurde.

Die gewählte Deputation, bestehend aus den Ge-nossen Ochsner, Valenta und Kacherik, setzte nun bei der Staatsbahndirektion Wien folgende Zuge-ständnisse durch:

1. Die Hilfsarbeiter sollen von nun an in der Lohn-stufe von Kr. 2-80 nur ein statt zwei Jahren ver-bleiben.
2. Alle diejenigen Arbeiter, welche die für ihre Lohnstufen maßgebenden Wartezeiten hinter sich haben, werden ohne Rücksicht auf ihre Dienstzeit ab 1. Juli 1911 vorrücken.

Bezüglich der anderen Forderungen erklärte sich die Direktion für nicht kompetent und verwies die Depu-tation ins Eisenbahnministerium. Die erwähnten Zuge-ständnisse wurden von der Direktion sofort durchgeführt, was sehr bezeichnend ist für den Vorgang der Dienstvor-stände, die alle Erlasse und Bestimmungen, die für ihren Wirkungskreis Geltung haben, immer mißachtet haben. Aber in der Arbeiterschaft herrscht dennoch eine tief-gehende Erregung, denn ihre Gesamtlage wird auch dadurch nicht wesentlich verbessert, wenn nicht auch die anderen ausstehenden Forderungen zur Durchführung gelangen. Sie bedrängte stürmisch die Vertrauensmänner, eine Versammlung zu veranstalten, welche auch am 28. Juli 1911 stattfand und zu welcher die Abgeordneten Genossen Tomtschik und Forstner erschienen waren.

Genosse Hartmann erstattete den Bericht und skizzierte in eindringlicher Weise die Entstehung der einzelnen Forderungen, deren Erfüllung zwar feinerzeit zugesichert wurde, von denen aber bis heute nur ein geringer Bruchteil erfüllt wurde. Ungezählte Deputationen wurden deshalb schon ins Eisenbahnministerium entsendet, aber bisher ohne Erfolg. (Stürmische Erregung. Rufe: Wir werden halt alle hingehen!) Die Frage ist nun, ob es so weitergehen soll. (Stür-mische Rufe: Nein!) Das ganze System zeigt, daß man wenig Entgegenkommen für die Arbeiterschaft übrig hat. (Rufe: So ist's!) Im Jahre 1897 waren die Anfangslöhne vielfach höher als heute, wo die Teuerung so furchtbar geworden ist. Für uns hat man angeblich kein Geld, aber für andere Zwecke ist das Geld immer da. (Rufe: Für die Beamten!) Der Red-ner bespricht dann die einzelnen Forderungen. Man kann den Werkstättenarbeitern gewiß nicht den Vorwurf machen, daß sie allzu ungeduldig seien, denn sie haben drei Jahre gewartet. Länger zu warten sei aber nicht möglich, das gestatten die Verhältnisse nicht, und deshalb werde sich morgen eine Depu-tation ins Eisenbahnministerium einfinden, um dort den Ernst der Situation darzustellen. (Stürmischer Beifall.)

Es sprach dann ein Christlichsozialer namens Seider. Er mußte tatsächlich zugeben, daß die sozialdemokratische Ge-werkschaft der Eisenbahner viel leiste, doch verstricke er sich in einen Wirrwarr von Ausführungen, um einen Widerspruch zwischen Theorie und Praxis bei den Sozialdemokraten zu kon-struieren, indem er sich auf einen Artikel des Genossen Ellen-bogen stützte, der die Stabilisierung der Arbeiter behandelte und vor 15 Jahren im „Eisenbahner“ erschienen ist. Auf diesen Artikel werden wir noch zurückkommen.

Den Abgeordneten Tomtschik und Forstner war es natürli leicht, dem Redner heimzuleuchten. Sie besorgen das unter dem stürmischen Beifall der Versammlung so gründ-lich, daß dem Herrn Seider für längere Zeit die Luft ver-gangen sein dürfte, sich als Redner zu produzieren. Abgeord-nete Tomtschik wies auf die Anträge der Sozialdemokraten zugunsten der Eisenbahner im früheren Parlament hin, wobei sie wieder auf die Gegnerschaft der Christlichsozialen stießen, die dagegen stimmten. Die Sozialdemokraten werden gewiß wie immer für die Forderungen eintreten. (Stürmischer Beifall.)

Müller erklärt, daß es auch bei den übrigen Ange-stellten mächtig gäre.

Schließlich gelangte die folgende Resolution einstimmig zur Annahme:

Resolution.
Die am 28. Juli 1911 in Strahers Mariensälen ver-sammelten Werkstätten- und Heizhausarbeiter, Lohnarbeiter und Stabilisierten erklären:

Da die Löhne trotz der horrenden Teuerung Jahre hindurch nicht erhöht wurden, ja von der Staatsbahner-verwaltung versucht wurde, die Anfangslöhne zu reduzieren; da die im Jahre 1908 gemachten Zugeständnisse entweder unbefriedigend oder gar nicht durchgeführt sind, da dieser Zustand trotz unzähliger Bitten noch weiter fortbesteht, und von der Verwaltung nicht der geringste Versuch gemacht wird, die Kollage zu lindern, ist die Arbeiterschaft gezwun-gen, ganz entschieden zu verlangen, daß ihre Arbeitsbedin-gungen in der kürzesten Zeit verbessert werden, weil sie sonst zu Mitteln der Verzweiflung greifen müßte, um ihre von der Not diktierten Forderungen durchzusetzen.

Gleich Samstag den 29. Juli I. J. sprach die ge-wählte Deputation, bestehend aus den Genossen Hart-mann, Ochsner und Valenta, beim Hofrat Dr. Schmitz vor, um die Bewilligung zur Vorgesprache im Eisenbahn-ministerium zu erhalten. Hofrat Schmitz erklärte, daß dies wohl heute nicht möglich sei, weil der Leiter des Eisenbahnministeriums keine Zeit habe, daß daher die

Deputation bis zum nächsten Samstag zu warten müsse; es könne jedoch möglich sein, daß sie im Laufe der Woche empfangen werde. Auf die Bemerkung der Deputation, daß die Versammlung beschließen habe, sie müsse auf jeden Fall heute vorprechen und daß die Arbeiterschaft infolge Verschlechterung in der Durchführung der Zugeständnisse furchtbar erregt sei, meinte der Hofrat, daß dies bei den Bahnerhaltungsarbeitern auch der Fall sei, daß diese aber doch auch zu warten müssen!

Witterweile hatte sich die Arbeiterschaft im Gasthof „am weißen Rößel“ eingefunden, um gleich den Bericht der Deputation zu vernehmen. Und als diese berichtet hatte, daß es ihr unmöglich war, heute im Eisenbahnministerium vorzusprechen, beschloß die Arbeiterschaft, trotz Abwärtens der Vertrauensmänner, unverzüglich zum Eisenbahnministerium zu marschieren.

Die Demonstration.

Die ganze Versammlung vereinigte sich nun zu einer Massendeputation, die über die Mariabilderstraße zum Eisenbahnministerium am Schillerplatz zog. Beim Getreidemarkt stellte sich dem mehr als 600 Mann zählenden Zug Sicherheitswache entgegen und so verfuhr es die Massenabordnung, über die Maßstiege und Gumpendorferstraße zum Schillerplatz zu kommen. Aber auch diese Absicht durchkreuzte die in Massen aufgebotene Polizei, die alle Zugänge absperrte und dem Andrang der Massen eine Zeitlang standhielt. Aber lange währte dies nicht. Einige Minuten erregten Ansturm und erregter Abwehr und der Kordon war durchbrochen — freilich nicht von allen, aber von einer beträchtlichen Zahl.

In diesem Kampfe der Staatsdiener gegen die Staatsdiener fehlte es nicht an aktuellen Zurufen. Die Staatsdiener von der Eisenbahn riefen den Staatsdienern von der Polizei zu: „Was wollt ihr denn? Euch geht's doch auch so! „Was ist es mit dem 1. Jänner 1912?“ Einzelnen überfrieren Wachorganen, die ganz ohne Rot Säbel zogen, aber wurde zugerufen: „Schämt euch nicht, ihr Staatsdiener?“

Die Wache drängte indes die Massendeputation der hungernden Eisenbahner über den Karlsplatz bis in den Kesselpark, den sie nun mit einem Miesenaufgebot umstellte. Aber dennoch gaben die Eisenbahner nicht nach und sie setzten es durch, daß die in der Versammlung gewählte Abordnung nun ins Ministerium ging und dort in Abwesenheit des Ministers dem Sektionsrat Böck die Dringlichkeit der Wünsche darlegte, die in einer improvisierten Versammlung im Kesselpark von neuem dargetan worden war. Sektionsrat Böck entschuldigte den abwesenden Minister, der im Parlament sei, der aber gern am Dienstag die Abordnung empfangen und die Wünsche persönlich entgegennehmen werde.

Mit diesem Ergebnis kamen die Genossen wieder in den Kesselpark zurück, verkündeten es, worauf die Demonstration ihr Ende erreichte.

Bei den Zusammenstößen mit der Wache wurden zwei Eisenbahner verhaftet. Ohne solche Zusammenstöße geht es nun einmal in Oesterreich nicht mehr ab. Alles muß auf der Straße erkämpft werden und immer wieder auf der Straße. Wenn die Minister nicht begreifen, daß das dem Staatsganzem nicht Ehre einträgt, die hungernde Bevölkerung, die immer verkröpft wird, hat keinen anderen Weg. Der Herr Eisenbahnminister muß nun sehen, daß es Ernst ist, bitterer Ernst — er zaudere nicht länger, die alten, längst fälligen Forderungen zu erfüllen.

Die Deputation im Eisenbahnministerium.

Am 2. August sprach nun die Deputation vor. Sie wurde sofort vom Leiter des Eisenbahnministeriums empfangen, welchem sie folgendes Memorandum unterbreitete:

Hohes k. k. Eisenbahnministerium!

Unter Umgehung aller Formalitäten gestatten sich die Arbeiter der Werkstätten der k. k. Staatsbahnen in Wien, ihre dringlichsten Wünsche und deren Begründung in gedrängter Kürze dem hohen k. k. Eisenbahnministerium zu unterbreiten.

a) Erhöhung der Anfangslöhne aller Professionisten auf Kr. 4.10, der qualifizierten Hilfsarbeiter auf Kr. 3.60, der Hilfsarbeiter auf Kr. 3.40 und dementsprechende Erhöhung der Löhne aller Arbeiter.

b) Erstellung einer festen Lohnvorrückung für Professionisten von fünfmal in je einem Jahre und weiters alle zwei Jahre um je 20 S., für qualifizierte Hilfsarbeiter von dreimal in je einem Jahre, dreimal in je zwei Jahren, sodann alle drei Jahre um 20 S., für Hilfsarbeiter von viermal in je zwei und weiter alle drei Jahre um 20 S.;

c) Veröffentlichung der Grundlöhne sowie des Lohnvorrückungsschemas im Amtsblatt der k. k. Staatsbahndirektion.

2. Einreichung jener Arbeiter deren Lohn ihrem Dienstalter nicht entspricht, in die ihrem Dienstalter entsprechende Lohnstufe.

3. Ehestige Erteilung der Lohnvorrückung an jene Arbeiter, deren Lohnvorrückungsfrist bereits abgelaufen ist und noch nicht vorgezogen ist.

4. Ehestige Stabilisierung jener Arbeiter, welche infolge ihrer Dienstzeit und der sonstigen Voraussetzungen zur Stabilisierung gelangen hätten sollen, und zwar unter Umgehung des 50 Kr.-Schlüssels sowie der Anrechnung der Montur.

5. Ernennung von Oberwerkführern im Ausmaß der offenen Posten.

Begründung.

Die Verhältnisse der Werkstättenarbeiter haben durch die Jahre hindurch eine wesentliche Verschlechterung erfahren, die weder durch die Gehaltsregulierung, noch durch die Lohnregulierung aufgehoben wurde.

Sie besteht in folgendem:

Bei der Einführung der Stabilisierung ist mit dem Stabilisierungserlass angeordnet worden, daß der Verdienst der Arbeiter ungekürzt in definitiven Lohn umzuwandeln ist. Der geringste dieser Löhne betrug damals beispielsweise bei den Professionisten Kr. 4.40 pro Tag, also vor 25 Jahren um 60 S., beziehungsweise 80 S. mehr als heute; das ähnliche Verhältnis besteht bei den Hilfsarbeitern, besonders bei den qualifizierten. In demselben Erlaß war angeordnet, daß 80 Prozent vom Stande der Professionisten, der Arbeiter an Hilfsmaschinen, der Stuffer sowie Kesselschmiede und der Schmiedehelfer als Werkmänner, beziehungsweise als Oberwerkführer, von den Vorarbeitern, Parteiführern der Tagelöhner, ferner aus den Transmissionsführern der ständige Bedarf zu stabilisieren sind.

Der Prozentsatz ist wesentlich gesunken, eine Ernennung von Oberwerkführern ist seit 1907 nicht mehr erfolgt, von einer Stabilisierung direkt als Oberwerkführer gar nicht zu reden; die Hilfsarbeiter an Maschinen werden nur wenige, darum erst nach vielen Dienstjahren und nicht als Werkmänner,

sondern nur als Werkgehilfen stabilisiert; von den Tagelöhnern nur höchst selten einer, vom Ausmaß entsprechen dem ständigen Bedarf ist nicht mehr die Rede.

Nach demselben Erlaß war die Montur nicht anzurechnen, und waren die Differenzen, weil durch die Stabilisierung keiner einen Schaden erleiden durfte, aufzurunden durch die Einreichung in die nächsthöhere Gehaltsstufe.

Jetzt wird die Uniform angerechnet (40 Kr.) und die Differenzen unter 50 Kr. außer acht gelassen, wodurch wesentliche Verluste oft von 100 Kr. und darüber entstehen, eine Einbuße, die bei der gegenwärtigen Zeit grausam fühlbar ist.

Zudem ist in einem Erlaß den Werkstättenleitern noch angeordnet worden, den zu Stabilisierenden die Vorteile der Stabilisierung ausklopfen zu lassen, um sie zu einer Stabilisierung in niedrigerer Gehaltsstufe zu bewegen und wenn sie nicht einwilligen, sie von der Stabilisierung auszuschließen.

Hierzu kommt noch, daß durch die langen Vorrückungsfristen die Verluste erst nach vielen Jahren und kaum hereingebracht werden, weil die Stabilisierung erst nach langen Zuwartefahren erfolgt, so daß der Endgehalt nicht mehr erreicht werden kann.

So besteht durch die bei diesen Teuerungsverhältnissen viel zu niedrigen Anfangslöhne, der unbestimmten Lohnvorrückungen, der den Vorteil der Stabilisierung voll ausbeutenden Stabilisierungsmodus eine Existenzunsicherheit und -Anfälligkeit. Dazu kommt noch, daß die Arbeiter noch den Vorwurf der Faulheit bekommen, weil durch die verschiedensten Uebelstände, wie Raumangel, unzulängliche und unbrauchbare Einrichtungen, unökonomischer Arbeitsweise u. s. w., die gewünschte Arbeitsmenge unmöglich geleistet werden kann. Untröstlicher noch stellt sich dann alles in Anbetracht des Umstandes, daß die bisherigen Petitionen keine gründliche Erledigung fanden, anstatt der seit vielen Jahren erbetenen und der k. k. Staatsbahnerverwaltung keineswegs zum Nachteil gereichenden Regiefahrlegitimationen die Identitätskarten eingeführt wurden, und die im Jahre 1906 bereits ausgetretenen Erholungsurlaube an die Arbeiter noch nicht zur Einführung gelangten. Allen diesen Verhältnissen zufolge haben bereits insbesondere in der letzten Zeit mehrere Arbeiter es vorgezogen, den Dienst bei den k. k. Staatsbahnen zu verlassen, so daß durch ein Ausbleiben einer ebensolchen gründlichen Regelung des Verhältnisses der k. k. Staatsbahnerverwaltung selbst ein ganz wesentlicher Schaden dadurch erwachsen muß, daß tüchtige Arbeiter nicht zu bekommen sein werden.

Die Arbeiter stellen daher das ebenso höfliche wie dringende Ersuchen, das hohe k. k. Eisenbahnministerium möge eine Regelung im Sinne der in den Punkten 1 bis 5 ausgesprochenen Wünsche, die sich streng in dem schon einst bei den k. k. Staatsbahnen bestandenen Prinzip halten, ebensolches verfügen und durchführen zu lassen sowie die Erteilung einer Teuerungszulage an die Stabilisierten, weil sie sonst keinerlei Nebenbezüge haben, in geneigte Erwägung ziehen und zur Einführung gelangen lassen.

Die Antwort, die der Deputation zuteil wurde, ist in folgendem niedergelegt:

Punkt 1. a) Sektionschef Nöll erklärte zu diesem Punkte, daß die Durchführung dieser Forderung von den finanziellen Mitteln abhängig sei, das Eisenbahnministerium sich deshalb mit dem Finanzministerium diesbezüglich ins Einvernehmen setzen müsse. Mit Rücksicht auf die sich daraus naturgemäß ergebende Verzögerung verlangte die Deputation, bis diese Erhöhung der Anfangslöhne durchgeführt sei, eine sofortige Erhöhung der Löhne sämtlicher Lohnarbeiter um 20 S. per Tag. Diesbezüglich meinte der Sektionsrat Böck, er müsse sich mit dem Departement 21 ins Einvernehmen setzen, weil dort allfällige Ersparnisse sowie die finanzielle Lage des Werkstättenresorts geführt werden, über welche Umstände er nicht informiert sei. Die sofortige Verrechnung des Sektionsrates Böck bei circa 500 Arbeitern ergab den Betrag von 30.000 Kr.

b) Zu diesem Punkte meinte Sektionschef Nöll, daß diese Forderung ja unmittelbar mit der in a) angeführten zusammenhänge und daß es naturgemäß auch das Eisenbahnministerium anstrebe, ein fest umschriebenes Lohn- und Vorrückungssystem durchzuführen.

c) Diese Forderung ist erst dann durchführbar, wenn die in den beiden Punkten angeführten Voraussetzungen gegeben sind und wird sich das Eisenbahnministerium mit der Staatsbahndirektion ins Einvernehmen setzen.

2. Diesbezüglich gab der Herr Sektionsrat Böck die begabte Erklärung, daß er sich sobald den nächsten Tag einen Beamten der Staatsbahndirektion ins Eisenbahnministerium kommen lassen werde, mit welchem er diese Sache durchsprechen wird und dann möge die Staatsbahndirektion im Einvernehmen mit einem von der Arbeiterschaft konfigurierten Vertrauensmann diese Sache der Durchführung zuführen.

3. Diese Angelegenheit wurde bereits von der Staatsbahndirektion durchgeführt.

4. Bei diesem Punkt wies die Deputation darauf hin, daß nach dem ersten Stabilisierungsprinzip (1895) eine materielle Schädigung der Arbeiter nicht erfolgen dürfte und andererseits die Montur auch nicht in Anrechnung gebracht wurde, weshalb die Arbeiterschaft unbedingt darauf beharren müsse, diesen alten Zustand wieder herbeizuführen.

Demgegenüber meinte der Herr Sektionsrat Böck, daß von der Einrechnung der Uniform nicht leicht Abstand genommen werden kann, weil ja doch für nicht verbrauchte Uniformstücke bis zu 80 Prozent Minderkauf geleistet wird; jedoch würde er geneigt sein den 50 Kr.-Schlüssel fallen zu lassen, wenn aus dieser Änderung der Stabilisierungsbestimmungen die früher Stabilisierten nicht Rechtsansprüche auf eine nachträgliche Entschädigung im Sinne dieser Meinung ableiten würden.

Demgegenüber bemerkte die Deputation, daß das nicht der Fall sein werde, weil ja doch alle derartigen Bemühungen der Arbeiterschaft erfolglos waren und bezüglich der früheren Schädigungen ohnedies Anträge bei dem k. k. Eisenbahnministerium vorliegen.

Außerdem sei es nicht am Platze, diesen Zustand weiter bestehen zu lassen, weil dann diese Schädigungen kein Ende nehmen und dadurch auch kein ruhiger Zustand eintreten könne.

Ferner erklärte der Herr Sektionsrat, daß ja durch den Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 5. März 1911 die Staatsbahndirektion die Möglichkeit habe, denjenigen Arbeitern, welche vor der Stabilisierung stehen, eine außer-gewöhnliche Lohnzulage zu gewähren, wodurch diese Arbeiter in die nächsthöhere Gehaltsstufe eingereiht werden können, und zwar sei die Staatsbahndirektion diesbezüglich nicht an die beiden Lohnvorrückungstermine Jänner und Juli gebunden, sondern könne zu jeder Zeit diese Lohnerhöhung den betreffenden Arbeitern gewähren, unter der Voraussetzung, daß der Arbeiter durch eine lange Dienstzeit gegenüber seinen Kollegen als geschädigt erscheint. Eine solche Anwendung des genannten Erlasses wolle auch das Eisenbahnministerium durch die Erstellung desselben herbeiführen.

5. Bezüglich dieser Angelegenheit versprach der Herr Sektionsrat, sich mit den Sachreferenten des Departements 21, welchen diese Ernennungen unterstehen, ins Einvernehmen zu setzen.

Alle anderen im Eisenbahnministerium vorgebrachten Forderungen, und zwar die zweijährigen Vorrückungsfristen, 30jährige Dienstzeit, Verfüzung des Provisoriums sowie die bis zur Durchführung dieser Forderungen verlangte

Teuerungszulage, wurden als wegen ihrer allgemeinen Natur für die Werkstätte Wien allein nicht durchführbar erklärt, obwohl der Herr Sektionschef Nöll die Berechtigung dieser Forderungen zugab, deren Bewilligung jedoch wegen der großen Kosten von dem Finanzministerium abhängig sei.

Am selben Tage fand dann eine Versammlung statt, die einen kolossalen Besuch aufwies, um das Ergebnis der Deputation zu vernehmen. Den Vorsitz in der sehr erregten Versammlung führte Söckle. Ueber die Forderungen und den Empfang berichteten Sornitsch, Hartmann und Orner, der fragt, was nun zu tun sei. (Ärmende Aufe: Morgen wieder hinausgehen!) Er meint, die Angelegenheit kann nicht übers Knie gebogen werden, man muß der Direktion zur Durchführung eine gewisse Zeit lassen. (Ärm; Aufe: Drei Jahre waren lang genug!)

Hartmann beantragt, daß die Vertrauensmänner zu beauftragen sind, an der Beratung der Arbeiterauschuhmitglieder in dieser Sache teilzunehmen.

Palck hält es für nutzlos, immer wieder mit der Direktion oder mit dem Eisenbahnministerium zu verhandeln, weil diese Kompetenzen doch stets selbst ihre Bedingungslosigkeit in der materiellen Frage nachweisen. Es ist höchste Zeit, einmal dem Finanzminister unsere Aufmerksamkeit zu machen! (Lebhafte Zustimmung und Handklatschen.)

Abgeordneter Forstner, stürmisch begrüßt, führt aus, daß es höchste Zeit sei, geschlossen vorzugehen. Nicht nur bei den Eisenbahnern und Postbediensteten, auch bis zu den höheren Staatsbeamten hinauf geht jetzt ein radikalerer Zug, weil eben das Leben unerträglich geworden ist. Die Regierung muß endlich wollen! Es ist ein Skandal, daß man immer feilscht und abwinkt, während man Millionen für sogenannte Staatsnotwendigkeiten leichtfertig bewilligt und verausgabt. Das ist Mißachtung der Arbeit! Es gibt keine Ausrede, daß man das Geld nicht hat; die Regierung kann auch die Beträge, die jetzt notwendigerweise für die Eisenbahner zu beschaffen sind, als Nachtragskredit ins Budget einstellen. Man soll sich vor Augen halten, daß die Geduld der Eisenbahner endlich erschöpft ist! (Stürmische Zustimmung.)

Es sprachen noch die Genossen Winter und Sornitsch, der darauf hinweist, daß die österreichischen Staatsbahnen doch auch für die heimischen Arbeiter die Löhne so weit erhöhen müssen, wie sie die fremden Arbeiter notgedrungen von der Staatsbahn erhalten.

Schließlich wird die von Genossen KolibaI gestellte Resolution einstimmig angenommen:

Die am 1. August tagende Werkstätten-, Heizhaus- und Materialmagazinarbeiterversammlung nimmt den Bericht der Deputation unter der Voraussetzung zur Kenntnis, daß das Eisenbahnministerium schon in allernächster Zeit im Einvernehmen mit dem Arbeiterauschuh allen in Memorandum angeführten Punkten vollständig Rechnung trägt, weil die gegenwärtige Lage dieser Arbeiter ganz unhaltbar geworden ist. Die Versammelten erklären ganz entschieden, nur noch bis zu dieser, aber ebensolchen einzubereitenden Sitzung zuzuwarten, weil es unmöglich ist, noch länger in diesen traurigen Verhältnissen zu leben.

Aus diesem Bericht geht nun hervor, daß die Vertreter der Organisation ihren größten Einfluß ausgeübt haben, die Arbeiterschaft zum weiteren Ausharren in der Geduld zu bewegen, weil die Organisation doch der Ansicht ist, daß das Eisenbahnministerium sich doch endlich aufraffen wird, seine Pflicht zu erfüllen, um den Arbeitern endlich das zu geben, was ihnen einerseits zugestanden, andererseits was ihnen von den Zugeständnissen wieder genommen wurde. Diese Mahnung aber sollte im Eisenbahnministerium endlich allen Ernstes Eingang finden, sonst könnte es geschehen, daß der Ausbruch der Bewegung nicht mehr eingedämmt werden kann.

F. S.

Protokoll

der Sitzung der Personalkommission der k. k. Nordwestbahndirektion, Sektion Diener, abgehalten am 31. Mai 1911 in Wien.

Anwesend sind die Herren: k. k. Regierungsrat Dr. Franz Schubert, k. k. Direktorstellvertreter, als Vorsitzender; die gewählten Mitglieder: Karl Hostiska, Kanzleidiener, Alois Kralicek, Streckenwächter, Matthias Erdla, Streckenwächter, Karl Cabelka, Verkaufsaufseher, Franz Volkaj, Kondukteur, Josef Niedermertl, Oberbeizer, Johann Cepicka, Lokomotivbeizer, Moriz Zeilchner, Magazinsaufseher; der gewählte Ersatzmann: Franz Eliska, Magazinsaufseher; das ernannte Mitglied: Leopold Lacher, Wagen-aufseher; Dr. Rainer v. Reinöhl, Bahnkonzipist, Schriftführer.

Der Vorsitzende eröffnet die Sitzung, begrüßt die Erschienenen und stellt die Beschlussfähigkeit der Personalkommission fest.

Hierauf teilt derselbe mit, daß eine Reihe der von den Bediensteten eingebrachten Anträge nicht auf die Tagesordnung der heutigen Sitzung gesetzt wurde, teils weil dieselben in die Zuständigkeit des Zentralauschusses für Personallangelegenheiten der Bediensteten der k. k. Staatsbahnen fallen, teils weil sie verspätet vorgelegt wurden.

Mitglied Niedermertl macht aufmerksam, daß von den seitens der Mitglieder Hostiska, Kralicek, Erdla und Niedermertl eingebrachten Anträge die Punkte 8 (Aufhebung der 24stündigen Diensttour in allen Heizhäusern); Punkt 9 (Reduzierung der durchschnittlichen Dienstleistung des Lokomotivpersonals auf neun Stunden); Punkt 19 (Quartiergeldbemessung bei Ueberfiedlung in eine Privatwohnung in gewissen Stationen); Punkt 21 (Errichtung von heizbaren Dienstbüten bei den Wächterhäusern) und Punkt 25 (Verwendung der zum Heizhausdienst herangezogenen Beizer im Fahrdienst) reine N. W. V. Angelegenheiten betreffen, welche nicht in den Wirkungsbereich des Zentralauschusses fallen. Er bittet daher, diese Anträge nachträglich auf die Tagesordnung zu setzen.

Der Vorsitzende gibt diesem Ersuchen statt. Hierauf wird in die Tagesordnung eingegangen.

I. Wahl eines Mitgliedes und eines Ersatzmannes in den Zentralauschuh für Personallangelegenheiten der Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Ueber Antrag des Mitgliedes Volkaj werden mit Stimmenmehrheit zum Zentralauschuhmitglied der Magazinsaufseher Franz Eliska in Josefstadt-Zaromör und zum

Erschmann für den Zentralausschuss der Magazinsaufseher Moritz Geitzschner des Materialmagazins in Floridsdorf-Jedlese gewählt.

Zum Protokollverifikator wird über Antrag des Mitgliedes Cabelka mit Stimmenmehrheit Magazinsaufseher Moritz Geitzschner gewählt.

Vor dem Eingehen in die Behandlung der einzelnen Anträge ersucht Mitglied Geitzschner, auch die Anträge, welche zu spät eingebracht und daher nicht auf die Tagesordnung gesetzt wurden, zur Verlesung und Beratung zu bringen und führt an, daß den Personalkommissionsmitgliedern nichts davon bekannt war, daß die Anträge 14 Tage vor der Sitzung zu überreichen sind.

Der Vorsitzende verweist dagegen auf das Amtsblatt Nr. 19, ex 1911, enthaltend die Bestimmungen über die Personalkommission, worin diese 14tägige Frist ausdrücklich festgesetzt ist.

Mitglied Geitzschner erwidert darauf, daß nicht alle Personalkommissionsmitglieder zur Kenntnis dieses Amtsblattes gelangt sind und bittet, sämtliche Personalkommissionsmitglieder ad personam mit den Amtsblättern betreffend die Personalkommission betheiligen zu lassen.

Der Vorsitzende sagt dies zu.

Mitglied Volkaj bittet, die Ausschreibung der Sitzungen stets mindestens ein Monat vorher ergeben zu lassen, damit die Mitglieder Zeit gewinnen, sich beim Personal über dessen Wünsche und Beschwerden zu informieren und Anträge zu sammeln.

Der Vorsitzende verweist darauf, daß die ganze Zeit zwischen zwei Sitzungen, in der Regel also ein halbes Jahr, für diesem Zweck zur Verfügung stehe. Die gegenwärtige Sitzung mußte deshalb so rasch einberufen werden, weil voraussichtlich schon im Juni die Sitzungen des Zentralausschusses stattfinden, für welche die hierseitigen Vertreter in der ersten Sitzung der Personalkommission der N. W. B., welche ebenfalls erst neu gewählt werden mußten, zu wählen waren. Aus diesem Grunde mußte die Sitzung noch für den Monat Mai einberufen werden.

II. Initiativanträge der Mitglieder.

Punkt 1. Hostička, Kraličel, Niedermertl: Die Einreichung sämtlicher Diener in jene Gehaltsstufe, welche ihnen nach ihrer Dienstzeit unter Zugrundelegung der neuen Vorrückungsvorschrift für die betreffende Kategorie, in welcher sie sich derzeit befinden, gebühren würde, soll sukzessive durch Abführung der normalen Vorrückungsstufen auf je ein Jahr durchgeführt werden.

Die Mitglieder Niedermertl, Lacher, Strdla, Hostička, Cabelka und Kraličel führen aus, daß durch die Regulierung vom Jahre 1907 und durch die Einreichung, speziell durch die Begünstigung infolge siebenjähriger provisorischer Dienstzeit, viele Bedienstete einander gleichgestellt worden sind, welche eine sehr ungleiche Dienstzeit haben, daß insbesondere viele ältere Diener von jüngeren Dienern eingeholt worden sind.

Beispielsweise haben Wagenaufseher mit 18 definitiven Dienstjahren heute einen Gehalt von 1500 Kr., solche mit einer siebenjährigen definitiven Dienstzeit einen Gehalt von 1400 Kr. Streckenwächter mit 30jähriger Dienstzeit haben heute den gleichen Gehalt wie solche mit zehnjähriger Dienstzeit; ähnliche Fälle gebe es noch in Menge.

Auch die Erreichung des Unterbeamtencharakters, die früher bei gewissen Gehaltsstufen üblich war, sei jetzt erschwert. Es wird gebeten, wenigstens den älteren Bediensteten durch außerordentliche Avancements eine Ausgleichung der bestehenden Gärten aufkommen zu lassen.

Der Vorsitzende erwidert, daß die vorgebrachten Beschwerden und Wünsche allerdings zum Teil nicht ungerechtfertigt seien; durch die vollzogene Einreichung ist aber ein neuer Rechtszustand geschaffen worden, der alles Vergangene abschließt und an dem sich schwer etwas ändern läßt; speziell die unausbleiblichen Rückwirkungen auf den Bereich der alten Staatsbahnen, die sich bei einem neuen Härteausgleich ergeben würden, lassen die Angelegenheit nicht sehr aussichtsreich erscheinen. Die Frage gehöre übrigens mit Rücksicht auf diese Rückwirkungen in den Wirkungsbereich des Zentralausschusses. Er selbst werde die vorgebrachten Fälle studieren und berechnen lassen und dann sehen, ob den ausgesprochenen Wünschen nähergetreten werden kann.

Der Antrag wird hierauf einstimmig angenommen.

Punkt 2. Hostička, Kraličel, Strdla, Niedermertl: Erziehung von Kasernen, welche den hygienischen und sonstigen Anforderungen entsprechen; Schaffung von Waschapparaten, eventuell genügenden Bädern in größeren Stationen.

Mitglied Volkaj beantragt eine Ergänzung des Antrages in dem Sinne, daß die Zimmer, in denen Personal bei Tag zu schlafen genötigt ist, mit Fensterläden versehen werden, so daß sie sich ganz verdunkeln lassen, weiters, daß in den Kasernen Küchen eingerichtet werden, daß die Kasernenräume mit Kleiderläden ausgestattet werden. Außerdem sollen für das Aufräumen und die Reinhaltung der Kasernen Scheuerfrauen, denen sonst keine andere Arbeit zugewiesen werden sollte, bestellt werden. Auch sollen in jedem Kasernenzimmer Wanduhren angebracht werden.

Derselbe macht weiters aufmerksam, daß in den Kasernen in Deutschbrod besonders ungünstige Verhältnisse bestehen; dort herrscht die größte Unordnung und Unreinlichkeit, Waschapparate sind überhaupt nicht vorhanden; ebensowenig gibt es dort Wanduhren oder Kleiderhaken.

Mitglied Niedermertl hält die vom Mitglied Volkaj vorgeschlagene Ergänzung des Antrages nicht für notwendig. Man müge hinsichtlich der Kasernen einen Unterschied machen zwischen jenen, die seit 30 Jahren schon bestehen, und denen, die jetzt erst errichtet werden; bei letzteren werden gewiß bessere und hygienischere Einrichtungen getroffen werden. Es sei nicht notwendig, der Direktion vorzuschreiben, wie sie die Kasernen ausstatten solle, sondern sei dies schon durch den gegenwärtigen Wortlaut des Antrages, daß die Diensträume und Kasernen den hygienischen und sonstigen Anforderungen entsprechen sollen, genügend zum Ausdruck gebracht. Die Detailanordnungen müsse man der Direktion überlassen.

Der Vorsitzende erwidert, daß bei neu zu errichtenden Kasernen und Diensträumen ohnedies darauf gesehen wird, daß dieselben allen Anforderungen der Hygiene und unlickhten Bequemlichkeit entsprechen. Die Uebelstände, die anerkanntermaßen hinsichtlich der alten Kasernen bestehen, lassen sich in vielen Fällen schwer abstellen; nach Durchführbarkeit und nach Maßgabe der vorhandenen Mittel wird auch hinsichtlich dieser getrachtet werden, die vorhandenen Mängel zu beheben.

Mitglied Cepička macht aufmerksam, daß die Kasernen für das Maschinenpersonal in Teischn, Schredenslein und Groß-Wosel so nahe den Geleisen sitzen, daß man infolge des Lärmes nicht schlafen kann.

Mitglied Geitzschner schlägt vor, in dem vorliegenden Antrag nach dem Wort „Kasernen“ einzuschalten: „und Diensträumen“, nachdem auch die Diensträume in vielen Stationen sich in schlechtem Zustand befinden; dies betrifft insbesondere die Kangleiträume in Magazinen, Werkstätten etc.

Der Vorsitzende erklärt sich mit dieser Einschaltung einverstanden. Der Antrag wird sodann mit der vom Mitglied Geitzschner vorgeschlagenen Ergänzung einstimmig angenommen.

Punkt 3. Hostička, Kraličel, Strdla, Niedermertl: Regelung der Strafen in der Richtung, daß ein

Bediensteter für ein Delikt nur mit einer Strafe belegt werden darf.

Der Vorsitzende ersucht zunächst, ihm den Sinn des Antrages aufzuklären.

Mitglied Niedermertl erklärt, der Antrag bezwecke die Abschaffung des bisherigen Vorganges, daß Bedienstete, die wegen eines Unfaltes eine Ordnungsstrafe erhalten, außerdem noch von einem bestimmten Dienst abgezogen und eventuell auch noch verurteilt werden, so daß sie faktisch dreimal bestraft werden.

Der Vorsitzende erwidert, daß in allen diesen Fällen nur eine einmalige Bestrafung vorliegt, nämlich die Verhängung der Ordnungsstrafe; die anderen Verfügungen sind sozusagen Straffolgen. Bei gewissen Delikten, namentlich im Exekutivdienst, sind solche der Bestrafung nachfolgende Maßnahmen aus Dienstbedürfnissen und Gründen der Verkehrssicherheit unausweichlich. An diesem Vorgange wird und kann auch in Zukunft nichts geändert werden.

Mitglied Niedermertl macht aufmerksam, daß bei einzelnen Dienstverhältnissen es tatsächlich üblich sei, Bedienstete wegen eines Vergehens zweimal zu strafen, indem außer der Ordnungsstrafe der Bedienstete in einen schlechteren Turnus eingestellt oder vom Fahrdienst abgezogen und zum Ruhestand verwendet wird. Hieron erfährt die Direktion natürlich nichts. Diese Maßnahmen lassen sich auch nicht durch die Rücksicht auf die Verkehrssicherheit rechtfertigen.

Der Vorsitzende erwidert darauf, wenn solche Maßnahmen wirklich vorgekommen sind, ohne durch dienstliche Interessen oder Forderungen der Betriebssicherheit bedingt zu sein, worüber er Erhebungen anstellen lassen werde, werde dagegen Abhilfe geschaffen werden.

Der Antrag wird hierauf einstimmig angenommen.

Punkt 4. Hostička, Kraličel, Strdla, Niedermertl: Cheste Durchführung der Wohnungsfürsorgeaktion. Bis zur vollständigen Durchführung der Aktion Erhöhung der Quartiergehälter.

Der Vorsitzende führt aus, daß seitens der Direktion bezüglich jener Stationen, wo die Wohnungsnot am fühlbarsten ist, bereits die Vorarbeiten für die Durchführung der Wohnungsfürsorgeaktion eingeleitet und insbesondere die eventuelle Erwerbung der erforderlichen Baugründe sichergestellt worden sei. Auch Baupläne und Kostenboranschläge seien dem k. k. Eisenbahnministerium vorgelegt worden; nach Genehmigung derselben werde in einzelnen Stationen zunächst versuchsweise mit dem Bau von Bedienstetenwohnhäusern begonnen werden.

Weiters seien bereits in allen Stationen Erhebungen gepflogen worden, um den Bedarf an Wohnungen festzustellen und Gewißheit darüber zu erlangen, ob und wieviel Bedienstete überhaupt auf solche Wohnungen reflektieren und welche Preise sie hierfür zu zahlen bereit wären. Die diesbezüglichen Erklärungen der Bediensteten haben vorläufig unverbildlichen Charakter und dienen lediglich Informationszwecken.

Die Mitglieder Geitzschner und Volkaj ersuchen, nur kleinere Häuser für ein oder zwei Familien zu bauen, nicht große Zinskasernen, da diese sich geringer Beliebtheit erfreuen.

Der Vorsitzende erklärt, daß er diese Auffassung vollkommen teile und daß auf diesen Wunsch möglichst Rücksicht genommen werde. Nur sei der Bau von Ein- oder Zweifamilienhäusern naturgemäß teuer.

Mitglied Volkaj führt aus, daß es den Bediensteten in erster Linie nicht um Erhöhung der Quartiergehälter zu tun sei, sondern daß dieselben schon zufrieden wären, wenn ihnen aus irgend einem Fonds zu mäßigen Zinsen Gelder zum Bau von eigenen Häusern zur Verfügung gestellt würden.

Mitglied Hostička protestiert gegen diese Behauptung des Mitgliedes Volkaj, daß das Personal keine Erhöhung der Quartiergehälter, sondern in erster Linie die Ermöglichung der Erbauung eigener Häuser verlange, nachdem dann die einzelnen Bediensteten welche aus irgendwelchen Gründen auf eigene Häuser nicht reflektieren können, ganz leer ausgehen würden.

Der Vorsitzende verweist darauf, daß an einzelne Bedienstete Darlehen zum Bau eigener Häuser nicht gegeben werden können, sondern nur an eventuell zu gründende Bau-genossenschaften von Bediensteten. Es sei übrigens zweckmäßig, einen bezüglichen Antrag beim Zentralausschuss einzubringen, nachdem für solche Zwecke schon ein Fonds besteht, der im Arbeitsministerium oder Eisenbahnministerium gemeinsam für ganz Oesterreich verwaltet werde. Auch die Frage der allgemeinen Quartiergehältererhöhung gehöre in die Kompetenz des Zentralausschusses.

Punkt 5. Hostička, Kraličel, Strdla, Niedermertl: Einführung der Wechsel- und Schnellzugprämien bei Weichenwächtern und der Schnellzugprämien bei Streckenwächtern.

Der Vorsitzende macht aufmerksam, daß der Antrag durch die mittlerweile erfolgte Einführung der Schnellzug- und Wechselprämien gegenstandslos geworden ist.

Mitglied Cabelka fragt an, ob unter der Bezeichnung „Wächterkontrollor“ im Gebührenregulativ die Verschubaufseher und Platzmeister zu verstehen sind und sonach diese Bediensteten ebenfalls Anspruch auf die Wechselprämien hätten.

Der Vorsitzende entgegnet, daß Wächterkontrollore eine eigene Kategorie von Bediensteten darstellen, welche bei der C. N. W. B. allerdings noch nicht besteht. Sobald solche bei der Nordwestbahndirektion ernannt werden, werden sie unter den im Gebührenregulativ enthaltenen Voraussetzungen auch Anspruch auf die Wechselprämien haben. Verschubaufseher und Platzmeister sind unter dieser Bezeichnung nicht zu verstehen und sieht ihnen daher auch ein bezüglicher Prämienanspruch nicht zu.

Eine Abstimmung über den Antrag entfällt.

Punkt 6. Hostička, Kraličel, Strdla, Niedermertl: Beteiligung des gesamten Personals mit sämtlichen Gehalts-, Disziplinar-, Gebühren-, Steuer-, Krankentassen-, Unfall-, Pensions- und Provisionsvorschriften.

Die Mitglieder Kraličel und Strdla führen aus, daß die Bediensteten vielfach nicht mit den Pensions- und Provisionsvorschriften betheilt worden sind, ebenso häufig nicht mit der Dienstordnung und dem Gebührenregulativ, obwohl sie gemäß einer Amtsblatverlautbarung diese zu erhalten hätten. Speziell bei der Wahnertalungssektion Prag sind diese Instruktionen nicht verteilt worden.

Der Vorsitzende erwidert, die betreffenden Bediensteten sollten sich an ihre Dienstverhältnisse wenden und dieselben um Verschaffung der Instruktionen ersuchen. Die Dienstverhältnisse werden aufgefordert werden, den in ihrem Bereiche vorhandenen Bedarf an diesen Instruktionen zusammenzustellen und der Direktion bekanntzugeben, worauf diese die Zusendung veranlassen wird.

Mitglied Niedermertl ersucht, die Arbeiter in rein böhmischen Gegenden mit Provisionsstatuten in böhmischer Sprache zu betheilen, da dieselben der deutschen Sprache überhaupt nicht mächtig sind, und den deutschen Text überhaupt nicht verstehen.

Der Vorsitzende sagt nach Möglichkeit Berücksichtigung dieses Wunsches zu.

Mitglied Geitzschner beantragte, daß alle Bediensteten mit sämtlichen für ihren Dienst erforderlichen Instruktionen betheilt werden sollen; speziell für die Prüfungsarbeiten verursacht es den Bediensteten oft Schwierigkeiten, sich die nötigen Dienstbefehle zu verschaffen.

Der Vorsitzende erwidert, daß es Sache der Bediensteten ist, sich die für den Dienst oder für die Prüfungsarbeiten erforderlichen Instruktionen von ihren Dienstverhältnissen zu verschaffen. Eine Verteilung aller Bediensteten mit sämtlichen Instruktionen würde zu weit führen; auch stehen ja bei allen Dienststellen Amtsexemplare zur Verfügung der Bediensteten.

Mitglied Volkaj ersucht, die Instruktion Nr. 87 auch in böhmischer Sprache herauszugeben, nachdem diese in dem heutigen deutschen Text unklar und schwer verständlich sei.

Der Vorsitzende entgegnet, daß diese Instruktion nur für den Dienstgebrauch der Kassiere, Stationsbeamten und Kondukteure bestimmt ist; diese müssen aber Dienstordnungen gemäß die Dienstsprache in ausreichendem Umfange beherrschen, um die Instruktionen zu verstehen. Eine Uebersetzung dieser Instruktion in eine andere Landessprache existiert bei keiner Dienststelle der Staatsbahnenverwaltung. Wenn aber die Instruktion in der deutschen Ausgabe unklarheiten enthalte, so würde die Uebersetzung derselben in eine andere Sprache wohl schwachlich deutlicher und verständlicher sein.

Der Antrag wird hierauf einstimmig angenommen.

Punkt 7. Hostička, Kraličel, Strdla, Niedermertl: Die den k. k. Nordwestbahndirektionsabteilungen unterstellten Kangleidner ersuchen um gänzliche Enthebung von der Reinigung und Beheizung der Bureauräume, wie es bereits bei einzelnen Staatsbahndirektionen durchgeführt ist, und Einführung einer zentralisierten Verrichtung dieser Arbeiten durch hierzu bestellte weibliche Bediensteten.

Mitglied Hostička führt aus, daß die Kangleidner durch die ihnen obliegenden Arbeiten des Reinigens und Heizens der Defen, sowie durch das Reinigen der Spudschalen, geradezu zum Gespött der anderen Bediensteten werden; diese Arbeiten sind ungesund, schmutzig und unappetitlich und nützen die Kleidung der Diener stark ab, ohne daß diese hierfür eine Entschädigung erhalten. Bei der St. E. G. besteht die Einrichtung, daß für die Reinigung der Bureau weibliche Bedienstete bestellt sind; die Auswechslung der Spudschalen bei der genannten Direktion wird von der Salubritas-Gesellschaft mit dem Sitze in Wien, XX., Jägerstraße besorgt; weiters bringt derselbe noch vor, daß die Diener vor allem durch die vielen Privatgänge für die Beamten stark in Anspruch genommen werden.

Der Vorsitzende erwidert, daß den vorgebrachten Wünschen teilweise schon dadurch Rechnung getragen erscheint, daß beispielsweise bei der Abteilung VII die Bureaureinigung durch weibliche Kräfte besorgt wird.

Wo es notwendig ist, wird die Maßnahme eventuell auch auf andere Abteilungen ausgedehnt werden.

Rücksichtlich der übrigen vom Redner vorgebrachten Beschwerden und Wünsche werde er die erforderlichen Erhebungen pflegen lassen.

Mitglied Hostička bringt sodann noch den Wunsch vor, daß alle Kangleidner bei Erreichung des Gehaltes von 1200 Kr., zu Kangleidner überstellt werden sollen.

Der Vorsitzende entgegnet, daß dieser Wunsch, der übrigens schon mehrmals erhoben worden sei, in den Wirkungsbereich des Zentralausschusses fällt.

Der Antrag wird hierauf einstimmig angenommen.

Punkt 8. Hostička, Kraličel, Strdla, Niedermertl: Gleichmäßige Verteilung der Remunerationen und Gewährung derselben an die Kangleidner der diversen Abteilungen.

Mitglied Hostička gibt an, daß die Remunerationen unter den einzelnen Kategorien der Bediensteten ungleichmäßig verteilt worden sind, wodurch Unzufriedenheit und selbst Zwistigkeiten unter diesen hervorgerufen worden seien.

Der Vorsitzende erwidert, daß seiner Information nach, die Remunerationen gleichmäßig verteilt worden sind. Mitglied Hostička bemerkt dagegen, daß mehrere Bedienstete ungewöhnlich hohe Remunerationen erhalten haben.

Der Vorsitzende erwidert, daß es sich in diesen Fällen um solche Diener handeln dürfte, welche lange über die Bureaustunden hinaus Dienst leisten müssen, und daher eine erhöhte Belohnung verdient haben.

Mitglied Geitzschner erklärt sich im Prinzip für einen Gegner von Remunerationen überhaupt. Man möge an deren Stelle für alle Bediensteten Teuerungszulagen einführen, und zwar in einem solchen Ausmaße, daß jeder Bedienstete sein Auslangen finden kann; dann würden die Bediensteten gerne auf Remunerationen verzichten, und auch ohne Rücksicht auf solche sich bemühen, den Dienst möglichst gewissenhaft und eifrig zu besorgen; dies würde zu einer Erhöhung des finanziellen Ergebnisses des Staatsbetriebes überhaupt führen, und somit in erster Linie auch den staatlichen Interessen dienen. Wenn aber Remunerationen gegeben werden, so sollen diese gleichmäßig verteilt werden.

Die Mitglieder Niedermertl und Eliza schließen sich den Ausführungen des Vorredners an.

Der Vorsitzende bemerkt hierzu, daß der Antrag des Mitgliedes Geitzschner auf allgemeine Gewährung einer Teuerungszulage jedenfalls vor den Zentralausschuss gehört.

Der Antrag wird hierauf einstimmig angenommen.

Nunmehr gelangen die nachträglich auf die Tagesordnung gesetzten Punkte zur Diskussion.

Punkt 9. Hostička, Kraličel, Strdla, Niedermertl: Aufhebung der 24stündigen Diensttoren in allen Heizhäusern, wo während einer solchen Tour keine sechsstündige ungehörte Nachruhe möglich ist.

Mitglied Niedermertl führt aus, daß eine 24stündige ununterbrochene Dienstleistung an das Personal zu große physische Anforderungen stellt, und daher auch vom Standpunkt der Betriebsfreiheit gefährlich erscheint.

Der Vorsitzende sagt zu, daß die Frage einem genaueren Studium unterzogen und nach dessen Ergebnis getrachtet werden wird, dem gestellten Wunsche nach Möglichkeit nachzukommen.

Mitglied Volkaj ersucht die nach dem Antrage zu treffenden Maßnahmen auch auf die Verladeaufseher und die Transiteure, überhaupt auf alle übrigen Bedienstetenkategorien auszudehnen.

Der Vorsitzende erwidert, ein solcher Antrag, der die Abschaffung des 24stündigen Dienstes überhaupt zum Gegenstande hat, würde da er sich auf den ganzen Bereich der k. k. Staatsbahnen erstreckt, vor den Zentralausschuss gehören.

Mitglied Geitzschner macht aufmerksam, daß schon bei einer Personalkommissionssitzung im Jahre 1909 ein bezüglicher Antrag auf Regelung der Dienst- und Ruhezeiten eingebracht worden ist, der aber bis heute keine Erledigung gefunden hat. Der gegenwärtige Antrag ist bloß eine Urganz dieses älteren Antrages.

Der Antrag wird hierauf einstimmig angenommen.

Punkt 10. Hostička, Kraličel, Strdla, Niedermertl: Die durchschnittliche Dienstleistung soll für das Lokomotivpersonal im Streckendienst auf 9 Stunden reduziert werden. Die Nebenarbeiten vor der Abfahrt und nach der Ankunft des Zuges sind als Dienstleistung anzurechnen. Die turnusmäßig freie Zeit darf dem Personal durch Nebenarbeiten oder durch das Gehen in das Heizhaus niemals verkürzt werden. Regelung der Dienstzeit für das Reservistenverehende und das im Heizhaus Dienst verehende Personal.

Mitglied Capička führt aus, daß bei der De. N. W. W. die Lokomotivbeize die Maschinen selbst heizen müssen;

Mitglied Glica bringt vor, daß die Heizer nach der Rückkehr von einer Fahrt noch zwei bis drei Stunden auf das Putzen der Maschine verwenden müssen;

Mitglied Niedermertl führt aus, daß es häufig vorkommt, daß Heizerbeize die den ganzen Tag im Heizhaus beschäftigt waren, am Abend gezwungen werden, auf die Strecke zu fahren und die Nacht auf der Maschine zu verbringen;

Der Vorsitzende erwidert, es müsse vorerst festgestellt werden, in welchen Heizhäusern und in welcher Anzahl solche Vorheizer benötigt werden;

Mitglied Capička bringt weiter vor, daß in den Heizhäusern Deutschbrod und Reichenberg die Heizer auch das Auswaschen der Lokomotiven besorgen müssen;

Mitglied Gezeitschn er führt aus, daß selbst dann, wenn eigene Auswäscher bestellt sind, der Heizer zum Auswaschen der Lokomotive doch in das Heizhaus kommen wird;

Mitglied Hostička macht aufmerksam, daß auch durch die Billfahrunge dieses Antrages den Heizern nicht geholfen wäre;

Mitglied Niedermertl bringt noch vor, daß trotz der Aufstellung von Auswäschern in den meisten Heizhäusern die Heizer trotzdem nach wie vor eben mit Rücksicht auf ihre Verantwortlichkeit beim Auswaschen der Maschine mithelfen werden;

Der Vorsitzende bemerkt nochmals, daß die Frage Gegenstand eines eingehenden Studiums bilden wird;

Punkt 11. Hostička, Kraliček, Šrdla, Niedermertl: Das Quartiergeld der in Naturalwohnungen untergebrachten Bediensteten soll bei Ueberführung in eine Privatwohnung laut Nachtragszirkular Nr. 390 ex 1907 das alte Quartiergeld bemessen werden;

Der Vorsitzende erwidert auf Aufforderung, was mit dem Antrag bezweckt werde, nachdem der Wortlaut desselben unverständlich sei;

Mitglied Hostička erklärt, mit dem Antrag werde bezweckt, daß Bedienstete in solchen Stationen, in welchen nach den früheren N. W. W. Normen ein höheres Quartiergeld bestanden hat, als nach den Normen der k. k. Staatsbahnen;

Der Vorsitzende erwidert darauf, daß mit Rücksicht auf die vollzogene Einreichung dieser Antrag, der die nachträgliche Anwendung einer früher bestandenen Begünstigung anstrebt, wenig Aussicht auf Realisierung hat;

Mitglied Hostička erklärt, die Bediensteten seien bei der Einreichung überrumpelt worden und hätten dieselbe angenommen, bevor sie sich klar hätten werden können;

Der Vorsitzende erklärt letztere Behauptung für eine bloße Phrase und fordert den Redner auf, bestimmt anzugeben, in welcher Beziehung die Bediensteten durch die Einreichung geschädigt wurden;

Mitglied Hostička erklärt, es seien den Bediensteten schon vor der Einreichung zahlreiche Begünstigungen weggenommen worden;

Der Vorsitzende erwidert, auch diese Behauptung sei unrichtig; die einzige Verkürzung, die eingetreten ist, betrifft die Lebensmittelzertifikate, hinsichtlich derer die Bediensteten heute allerdings ungünstiger gestellt sind als früher;

Der Antrag wird hierauf einstimmig angenommen;

Punkt 12. Hostička, Kraliček, Šrdla, Niedermertl: Errichtung von Heizbaren Dienststätten bei den Wächterhäusern, welche mit Blodensignalwerken zu versehen wären;

Mitglied Kraliček führt aus, daß zwar bei einzelnen Wächterhäusern Dienststätten bereits errichtet sind, daß aber die Aktion in einem zu langsamem Tempo durchgeführt wird;

In der Strecke Nošitz-Črasto gibt es bisher überhaupt noch keine Signalhütten, trotzdem sich gerade dort sehr frequente Posten befinden und das Klima besonders rauh ist;

Mitglied Šrdla ersucht, bei allen Wächterposten Signalhütten zu errichten, welche sich in der Nähe frequenter Strecken befinden und wo diese Strecken vom Wächterhaus weit entfernt sind;

Der Vorsitzende erwidert, daß die Errichtung der Signalhütten nach einem bestimmten Programm erfolgt;

Punkt 13. Hostička, Kraliček, Šrdla, Niedermertl. Alle jene Heizer, welche nur zeitweise als Heizer und zum Heizhausdienst verwendet werden, dürfen, sobald sie im Heizhaus bei Tag oder bei Nacht gearbeitet haben, erst nach einer 18stündigen Ruhezeit zu dem Heizerdienste verwendet werden;

Mitglied Niedermertl verweist zur Begründung dieses Antrages auf seine Ausführungen zu Punkt 10. Der Antrag wird hierauf einstimmig angenommen;

Sobald werden über Ersuchen mehrerer Personalkommissionsmitglieder diejenigen Anträge, welche verspätet eingebracht und deshalb nicht auf die Tagesordnung gesetzt worden sind, seitens des Vorsitzenden zur Verlesung gebracht und einzelne Aufklärungen zu denselben gegeben;

Mitglied Glica erwidert nach einem Antrag, betreffend die Personalkommissionsmitglieder selbst, stellen zu dürfen, daß dieselben nämlich die Zeugselder, welche sie für die Teilnahme an den Sitzungen der Personalkommission zu erhalten haben, und die an und für sich schon unzureichend sind, nicht erst im nachhinein, sondern schon bei der Abfahrt von ihrer Domizilstation, beziehungsweise bei der Rückfahrt schon bei der Direktion in Wien ausgezahlt werden;

Der Vorsitzende sagt eine möglichst wohlwollende Behandlung dieses Ersuchens zu;

Mitglied Gezeitschn er bittet endlich, daß sämtliche Mitglieder der Personalkommission mit Dienstfreikarten für den ganzen Direktionsbezirk bereitet werden;

Der Vorsitzende empfiehlt ihm, diesen Antrag im Zentralausguck einzubringen, nachdem derselbe nicht einstimmig für die Nordwestbahndirektion allein erledigt werden könne;

Hierauf werden seitens des Vorsitzenden noch eine Reihe gestellter Anfragen beantwortet, sodann wird, da die Tagesordnung erledigt ist, die Sitzung geschlossen;

Wien, am 31. Mai 1911.

Der Sekretär: Gezeitschn er m. p. Der Vorsitzende: Dr. Schubert m. p.

Der Schriftführer: Dr. Reinöhl m. p.

Von der Personal-Kommission der Südbahn.

Protokoll über die am Donnerstag den 27. April 1911 in Wien stattgefundene Beratung der Gruppen des Fahrpersonals des Betriebes, Sektion für Unterbeamte und für Diener der Personal-Kommission betreffend allgemeine Angelegenheiten des Zugbegleitungs-personals.

(Fortsetzung.)

Personal-Kommissionsmitglied Scheib e i n verweist zur Begründung seiner Forderung auf die technischen Fortschritte im Eisenbahnwesen, insbesondere der Einführung der neuen, außerordentlich leistungsfähigen Lokomotiven, die Belastung der Züge gegen früher verdoppelt, die Fahrzeit jedoch bedeutend gekürzt worden sei, woraus für die Zugbegleiter einerseits eine viel intensivere Arbeitsleistung, andererseits eine sehr weitgehende Kürzung der variablen Bezüge resultiere;

Redner überreicht eine Tabelle, welche die stattgefundenen Verschlechterung des Fahrverdienstes im Jahre 1910 rück-sichtlich des Innsbruder Zugbegleitungs-personals nachweisen soll und bemerkt, daß der Durchschnitts-erwerb an Fahr-geldern bedeutend gesunken sei. Die überreichte Forderung möge dazu dienen, die anderthalbfache Anrechnung der Fahr-dienstzeit bei Nacht als völlig berechtigt erscheinen zu lassen, weil die Zugbegleiter mit ihren gegenwärtigen Bezügen das Auslangen nicht mehr finden können. Während man den verschiedenen Kategorien eine Nachdienstzulage gewährt habe, scheitere die gleiche Maßnahme bei den Zugbegleitern an dem Umstand, daß diese eine sehr zahlreiche Kategorie seien. Personal-Kommissionsmitglied Scherbaum führt aus, daß eine bei der Verkehrs-direction geführte Statistik unbedingt das von Jahr zu Jahr fortschreitende Sinken des Verdienstes der Zug-begleiter an Fahrgehlühren ergeben müßte, was Direktions-kontrollor Saulich zugibt. Bei der seinerzeitigen Höhe der Fahr-geblühren sei zum Beispiel ein Oberkondukteur nicht viel un-günstiger gestellt gewesen als heute, trotz der seither wiederholt vorgenommenen Gehalts-regulierungen und Aufbesserungen. Mit der Tatsache, daß infolge der zunehmenden Verbesserungen im Zugverkehr der Fahrverdienst des Zugbegleitungs-personals konstant abnehme, habe man nun eben zu rechnen. Die Notwendigkeit, auf diesem Gebiete eine Abhilfe zu treffen, sei daher gewiß vorhanden; es müsse daher zum Ausgleich eine Erhöhung der unzureichenden Fahrgeblühren angestrebt werden. Redner verweist im Gegenstand auf seine Ausführungen in den Personal-Kommissions-sitzungen vom 9. und 18. Juni 1909 und bemerkt, man sei sich schon damals darüber klar gewesen, daß das neue Fahrgeblührennormale der k. k. Staatsbahnen für die auswärtigen Zugbegleiter der Südbahn zwar einen Ge-winn, für die Wiener Zugbegleiter dagegen eine Einbuße be-deuten würde. Wenn man schon jederszeit das Beispiel der k. k. Staatsbahnen nachahme, so möge man dabei aber doch auf die Verhältnissen unserer lokalen Verhältnisse Bedacht nehmen. Redner habe schon seinerzeit darauf hingewiesen, daß man die bereits im Jahre 1892 als berechtigt anerkannten Einheitsätze, nämlich 31 Kr. per Fahrstunde und 11 Kr. für die Wartezeit, belassen möge; alle Witten, Beschwerden und Vorbrachen seien jedoch bisher vergeblich gewesen. Die Verwaltung habe sich allerdings über sein Eingreifen entschlossen, einen Ausgleich in der Richtung herbeizuführen, daß sie die Aufenthalte in Mödling, Wöslau und Leobersdorf doppelt an-zurechnen gestattete. Allein die Wiener Oberkondukteure wollen durchaus nicht einsehen, daß sie nicht verkürzt worden seien, daß die Aufbesserung im prozentualen Ausmaße hätte er-folgen sollen, wobei auf jeden zirka 8 Kr. per Monat entfallen wären. Redner sei der Ansicht, daß dort, wo infolge lokaler Verhältnisse eine Schmälerung gegenüber dem Beispiele der k. k. Staatsbahnen eintrete, die früheren Sätze hätten be-lassen werden sollen.

Personal-Kommissionsmitglied Scherbaum stellt im Namen der Wiener Oberkondukteure neuerlich das Ersuchen, deren Bitte endlich Rechnung zu tragen und ihnen wenigstens die früheren Einheitsätze zurückzugeben, ohne jedoch das Zu-geblühn eine doppelte Anrechnung der Wartezeiten in den vorhin angeführten Stationen wieder zurückzunehmen. Die Erfüllung dieses Wunsches würde seines Erachtens nur einen Betrag von 5000 bis 6000 Kr. erfordern.

Der Vorsitzende, administrativer Direktor Doktor Hall, sagt zu, daß er diese Angelegenheit mit dem Herrn Verkehrs-direktor besprechen und dann dem Herrn General-direktor unterbreiten werde.

Personal-Kommissionsmitglied A m i n g e r reagiert auf die Bemerkung des Herrn Inspektors Mülleriker, daß die

Einbuße an Fahrgeblühren auch darauf zurückzuführen sei, daß die Turnusse auseinandergezogen worden seien und behauptet, daß dies nicht zutrefte. Redner führt zur Illustration an, daß schon vor zirka 12 Jahren für die Zugbegleiter ein halbwegs an-nahmbarer Turnus bestanden habe, wobei jedoch die Fahrzeiten noch entsprechend lange gewesen seien. So habe zum Beispiel die Fahrt von Marburg nach Laibach 12 bis 14 Stunden gedauert, ebenso lange auch die Rückfahrt, bei einer aus-wärtigen Ruhezeit von 12 bis 16 Stunden. Ueberhaupt seien die Ruhezeiten früher bessere gewesen als heute bei den kurzen Fahrzeiten; heute fahre man morgens von Marburg weg und abends kehre man von Laibach wieder zurück. Redner zieht Vergleiche mit anderen Kategorien, deren Vergleiche im Laufe der letzteren Zeit gegenüber jenen der Zugbegleiter nahezu verdoppelt worden seien, wobei dieselben meist in der Lage seien, die Ruhezeiten zu Hause einnehmen zu können, was bei den Zugbegleitern auch nicht zutrefte und dadurch größere Ausgaben verursahe. Wie berechtigt die Forderung der Zug-begleiter infolge der besonderen Strapazen ihres Dienstes sei, gehe auch daraus hervor, daß in keiner anderen Kategorie soviel Leute infolge frühzeitiger Pensionierung u. s. w. aus-scheiden, wie gerade in der der Zugbegleiter. Redner kommt am Ende seiner Ausführungen zu der Schlußfolgerung, daß die Fortschritte der Technik an dem geringen Verdienst der Zugbegleiter schuld seien, aber nicht die günstigeren Turnusse. Personal-Kommissionsmitglied L a d n e r schließt sich den Ausführungen des Vorredners an und führt zur Unterstützung dieser Ansicht als konkretes Beispiel an, daß zum Beispiel in Lienz, was auch für Innsbruck zutrefte, ein ziemlich großer stabiler Brennerstand vorhanden sei, dessen Dienststellung nicht nach einem Turnus erfolge, sondern nach dem täglichen Bedarf. Diese Arbeiter hätten früher per Monat 64 bis 70 Kr. an Fahrgeblühren verdient, während sie gegenwärtig, trotzdem die dienstlichen Anforderungen gegen früher eher ge-stiegen seien, per Monat höchstens 50 Kr. verdienen.

Ueber Wunsch des Vorsitzenden wird wegen zeitweiliger dienstlicher Verhinderung eine Umstellung der Tagesordnung vorgenommen.

Zunächst wird der Punkt 3 der Tagesordnung in Diskussion gezogen.

Zu diesem Punkt sprach das Personal-Kommissions-mit-glied Scherbaum, welcher die im Pensionsfonds gestellten, bis jetzt aber noch nicht durchgeführten Anträge wegen der Anrechnung der anderthalbfachen Dienstzeit und den Nachlauf der probatorischen Dienstjahre in sehr energischer Weise urgier-te.

Als Antwort teilte der Direktionssekretär Dr. D o m e n e g o mit, es bestche die Absicht, die Subkomitees beider Pen-sionsinstitute im Juni zur Beratung der Nachlaufsfrage ein-zuberufen und gleichzeitig auch die Frage der Anrechnung der anderthalbfachen Dienstzeit für die Zugbegleiter in Be-handlung zu ziehen, so daß dieser Gegenstand voraussichtlich im Juli den Verwaltungsausschüssen der Pensionsinstitute zur Beschlußfassung vorgelegt werden kann. Vielleicht wird es nötig sein, diese Frage vorher noch in einem gemeinsamen Subkomitee beider Pensionsinstitute zu besprechen.

Personal-Kommissionsmitglied Scherbaum erklärt, er habe nur deshalb darauf gedrungen, daß dieser Gegenstand auf die Tagesordnung der Sitzung gesetzt werde, um eine offizielle Erklärung über den gegenwärtigen Stand dieser Angelegenheit herbeizuführen, um damit einem eventuellen Vorwurf der Wähler zu begegnen, als ob in dieser Sache nicht die nötige Energie entwickelt und nicht genügend Nachdruck verliehen worden wäre. Redner führt zur Begründung dieser Forderung die erhöhten dienstlichen Anforderungen ins-Treffen, welche im Vereine mit den strengeren Vorschriften über das Geh- und Hörvermögen eine rapide Verminderung des Zugbegleitersstandes bewirken, so daß es nur mehr einer geringen Anzahl von Zugbegleitern möglich sei, ihre volle Dienstzeit zu absolvieren. Wenn nun schon die Verwaltung auf den Standpunkt stehe, nur dasjenige zu tun, was bei den k. k. Staatsbahnen bereits durchgeführt sei, so müsse gerade in dieser Frage darauf hingewiesen werden, daß die ander-halbfache Anrechnung der Dienstzeit für die Zugbegleiter dort schon seit dem Jahre 1908 in Geltung stehe. Redner sei sich allerdings völlig bewußt, daß diese Reform nur für die jüngeren Zugbegleiter von Wichtigkeit sei, nicht jedoch in demselben Maße für die älteren Kollegen, die damit nur das Opfer einer höheren Beitragsleistung auf sich nehmen, in dessen mußte in dieser Richtung auch für den Nachwuchs geforgt werden. Er bitte seine anwesenden Kollegen, die Erklärung der Verwaltung zur Kenntnis zu nehmen und hiervon dem Personal auf der Strecke Mitteilung zu machen.

Es entwickelt sich sodann über diesen Punkt der Tages-ordnung eine lebhafte Debatte, in deren Verlauf der Vor-sitzende darauf hinweist, daß den Vertretern des Personals in den Sitzungen der Verwaltungsausschüsse ohnehin reichlich Gelegenheit geboten sein werde, in der Frage selbst Stellung zu nehmen und eventuell auch für die vom Personal-Kom-missionsmitglied Scherbaum begehrte rückwirkende Einführung dieser Maßnahme, deren eventuelle Einführung einer Mit-teilung des Direktionssekretärs zufolge ab 1. Jänner 1912 gedacht ist, einzutreten. Gegenwärtig lasse sich nur die Hoff-nung aussprechen, daß der Herr Generaldirektor in die Lage kommen wird, im Gegenstande in den im Juli 1911 statt-findenden Sitzungen der beiden Verwaltungsausschüsse ent-sprechende Anträge stellen zu können.

Zu Punkt 5 der Tagesordnung führt Personal-Kommissionsmitglied Scherbaum aus, daß diese Forderung, einem bestimmt ausgesprochenen Wunsche des Personals ent-sprechend, abermals besprochen werden müsse, obwohl sie in den früheren Personal-Kommissions-sitzungen nach allen Rich-tungen erörtert worden sei. Redner begründet in eingehender Weise die Notwendigkeit der ehesten Regelung der Quartier-geldfrage im Sinne einer Revision der gegenwärtigen Ein-teilung der Stationen in die einzelnen Quartiergeblühklassen und bemerkt, man habe in der Quartiergeblühfrage auch durch Erbauung von Personalwohnungen Abhilfe schaffen wollen, in dessen schreite diese Aktion derzeit langsam vor, daß sie für den Großteil der Bediensteten von keinem Erfolge begleitet sei, zumal nur ein geringer Prozentsatz derselben daraus einen Nutzen ziehe. Den Vertretern der Unterbeamten und Diener sei die von den Vertretern der Beamtenschaft aufgestellte For-derung nach einer 40prozentigen Erhöhung des Quartier-geldes wohl bekannt, in dessen gehe ihr Verlangen nur dahin, daß die Quartiergeblüder im Sinne der heute bestehenden orbis-üblichen Verhältnisse zu regeln seien. Die diesfalls zum großen Teile vorliegenden Petite seien unbeschadet einer allge-meinen Revision in diesem Sinne zu erledigen.

Personal-Kommissionsmitglied Scherbaum gibt dem dringenden Wunsche des Personals Ausdruck, daß die Vor-erhebungen für die Revision von einer Kommission unter Ver-zichtung von Vertretern der verschiedenen Bediensteten-kategorien vorgenommen werden sollen, und zwar in größeren Orten auch in verschiedenen Stadtteilen und Wohnungen. Es- werde sich dann ergeben, daß das Quartiergeld in den untersten Quartiergeblühstufen um mindestens 40 Prozent erhöht werden müsse. Als Stationsorte, in welchen die Revision der Woh-nungsätze durch eine derartige Kommission in erster Linie vorgenommen werden soll, werden genannt: Brud., Graz, Marburg, Laibach, Willas, Lienz, Innsbruck und Wogen.

Der Vorsitzende betont, daß für Gemeinschafts-stationen hinsichtlich des Quartiergeblühmaßes insofern eine Norm bestche, als die Verwaltung diese Stationen nicht in eine höhere Quartiergeblühklasse einreihen könne, als die

Personal-Kommissionsmitglied Scherbaum stellt im Namen der Wiener Oberkondukteure neuerlich das Ersuchen, deren Bitte endlich Rechnung zu tragen und ihnen wenigstens die früheren Einheitsätze zurückzugeben, ohne jedoch das Zu-geblühn eine doppelte Anrechnung der Wartezeiten in den vorhin angeführten Stationen wieder zurückzunehmen. Die Erfüllung dieses Wunsches würde seines Erachtens nur einen Betrag von 5000 bis 6000 Kr. erfordern.

Der Vorsitzende, administrativer Direktor Doktor Hall, sagt zu, daß er diese Angelegenheit mit dem Herrn Verkehrs-direktor besprechen und dann dem Herrn General-direktor unterbreiten werde.

Personal-Kommissionsmitglied A m i n g e r reagiert auf die Bemerkung des Herrn Inspektors Mülleriker, daß die

Personal-Kommissionsmitglied A m i n g e r reagiert auf die Bemerkung des Herrn Inspektors Mülleriker, daß die

Personal-Kommissionsmitglied A m i n g e r reagiert auf die Bemerkung des Herrn Inspektors Mülleriker, daß die

I. I. Staatsbahnen. Eine Abhilfe sei dort möglich, wo die I. I. Staatsbahnen das Quartiergeld erhöhen.

Personalkommissionsmitglied K o r p bespricht die ungünstigen Wohnungsverhältnisse in Graz und bemerkt, daß dort die Wohnungsmiete höchstens von einem Unterbeamten mit kleiner Familie bestritten werden könne, während dies den Dienern bei ihrem geringen Quartiergeld nicht möglich sei.

Es sei sehr schwer in Graz und den Vorstädten, eine Wohnung zu erhalten, welche gegen früher um mindestens 50 Prozent teurer wäre. Der Vorsitzende verspricht, den Herrn Generaldirektor über diese Angelegenheit zu informieren.

Personalkommissionsmitglied S c h e r b a u m führt zu Punkt 7 der Tagesordnung aus, daß es notwendig sei, diesen Punkt neuerlich zu besprechen, da die einzige Bestimmung des Zirkulars Nr. 465 a 1910, welche für die Zugbegleiter tatsächlich ein Zugverständnis bedeuten konnte, nämlich der Punkt 11 dieses Zirkulars, derart formuliert und verlausuliert sei, daß vielleicht kaum 1 Prozent des Zugbegleitungspersonals davon einen Nutzen habe.

Die verlangten Schenkungsjahre sollten einen möglichst gerechten Ausgleich für jene Zugbegleiter bedeuten, welche feinerzeit mit einem kleinen Anfangsgehalt angestellt worden seien und jahrelang in diesen kleinen Gehaltsstufen zugebracht haben, infolgedessen noch lange nicht jene Bezüge erreicht haben, welche sie vermöge ihrer Dienstzeit haben müßten.

Dieses Verlangen sei in Anbetracht der später wiederholt eingetretenen Erhöhung des Anfangsgehaltes und der Kürzung der Vorrückungsstufen nur gerecht und billig. Ein Vergleich der korrespondierenden Zugbegleiter der Südbahn mit jenen der I. I. Staatsbahnen führe zu dem Resultate, daß letztere bei gleicher Dienstzeit unseren Zugbegleitern um ein oder zwei Gehaltsstufen voraus seien, da die Anstellungs- und Vorrückungsverhältnisse der Zugbegleiter bei den I. I. Staatsbahnen schon früher bedeutend bessere gewesen seien als bei der Südbahn.

Kedner überreicht eine Vergleichstabelle, welche dem Protokolle beigegeben wird. Der Vorsitzende Direktor Dr. Hall verweist darauf, daß der Herr Generaldirektor bereits in der Besprechung vom 27. Oktober 1910 in Aussicht gestellt habe, daß er sich mit der Frage beschäftigen werde, ob nicht wenigstens den älteren Jahrgängen unter den feinerzeit mit 720 Kr. angestellten Dienern sowie den älteren Unterbeamten irgendwie geholfen werden könne.

Soweit der Vorsitzende die Intentionen des Herrn Generaldirektors kenne, sei der Hoffnung Raum zu geben, daß schon gelegentlich der Vorrückung im Juli 1911 einer Reihe von feinerzeit mit 720 Kr. angestellten Dienern, welche normalmäßig erst im Juli 1912 zur Vorrückung kämen, die Schenkung eines Jahres im Wege eines außertourlichen Avancements zugewendet werde, und es stehe zu erwarten, daß der gleiche Vorgang auch bei den künftigen Vorrückungssterminen beobachtet werde, bis sämtlichen berüchtigungswürdigen Dienern, deren Anstellung mit dem Gehalte von 720 Kr. erfolgt sei, ein Schenkungsjahr gutgebracht worden sei.

Der Schaffung einer prinzipiellen Norm bezüglich dieser Begünstigung stünden jedoch derartige Schwierigkeiten entgegen, daß die Verwaltung unbedingt hiervon absehen müsse, zumal es den betreffenden Bediensteten völlig gleichgültig sein könne, ob die Gutbringung auf Grund einer Norm oder im Wege einer außertourlichen Vorrückung erfolge. Selbstverständlich müßte bei Auswahl der in Betracht kommenden Bediensteten eine bestimmte Grenze gefunden werden, daß es vollkommen ausgeschlossen wäre, alle jene Diener zu berücksichtigen, die feinerzeit mit 720 Kr. angestellt wurden, wie denn auch in Punkt 7 der Tagesordnung selbst eine in dieser Gehaltsstufe zugebrachte Wartezeit von über zwei Jahren zur Basis genommen worden sei.

Die Festsetzung dieser Grenze hänge vom Herrn Generaldirektor und dem Verwaltungsrat ab. Die Verwaltung trage sich ferner mit der Absicht, eine gleiche Begünstigung, und zwar möglicherweise ebenfalls schon gelegentlich des nächsten Juliavancements auch den älteren Unterbeamten zuzuwenden. Bei den Unterbeamten allerdings könne nicht von einem bestimmten Anstellungsjahre, zum Beispiel 600 Kr., ausgegangen werden, weil sich eine detaillierte Norm angesichts der Verschiedenheit der Anstellungs- und Vorrückungsverhältnisse in den einzelnen Unterbeamtenkategorien sowie der zu verschiedenen Zeiten erfolgten Schaffung derselben nicht aufstellen ließe.

Die Verwaltung sei daher bemüht gewesen, einen anderen Gesichtspunkt zu finden und sei der Meinung, daß für die beabsichtigte Begünstigung nur jene Unterbeamte in Betracht kommen können, welche im Vergleich zur Länge ihrer Dienstzeit und zur Gehaltsstufe, in der sie sich befinden und zur Zeit, die sie brauchen, um den Endgehalt zu erreichen, weniger auf fortgekommen seien. Diese Mittelungen seien indes als völlig unverbindlich zu betrachten, da die endgültige Entscheidung der Verwaltung noch ausstehe.

Nach einer längeren Debatte verweist der Vorsitzende nochmals auf die von ihm abgegebene Erklärung der wahrscheinlichen Berücksichtigung von Dienern, welche mit dem Gehalt von 720 Kr. angestellt wurden und die den älteren Unterbeamten zugeordnete Begünstigung und konstatiert, daß das für Diener beabsichtigte Schenkungsjahr hauptsächlich jenen Zugbegleitern zugute käme, welche durch den Punkt 11 des Zirkulars 465 H. 1910, nicht berücksichtigt erscheinen.

Auf die Frage des Personalkommissionsmitgliedes S c h e r b a u m, welche Kategorie für die Berücksichtigung der älteren Unterbeamten zum Vergleich herangezogen werde, erwidert der Vorsitzende, daß bei den verschiedenen Verhältnissen nur die Unterbeamten derselben Verwendungskategorie miteinander verglichen werden könnten. Zu Punkt 8 der Tagesordnung führt Personalkommissionsmitglied K o r p aus, daß die Einschaltung der Gehaltsstufe von 1300 Kr. speziell für das Zugbegleitungspersonal eine verhängnisvolle Wirkung gehabt habe, da die Zugbegleiter vorher aus der Gehaltsstufe von 1200 Kr. in die Gehaltsstufe von 1400 Kr. in vier Jahren gelangen konnten, während sie heute zur Vorrückung von 1200 Kr. in die Gehaltsstufe von 1400 Kr. sechs Jahre brauchen.

Auch darin komme die Zurücksetzung der Zugbegleiter gegenüber anderen Unterbeamtenkategorien zum Ausdruck, zumal man zum Beispiel den Lokomotivführern so weit entgegengekommen sei, daß man ihnen die Möglichkeit geboten habe, von 1200 Kr. auf 1300 Kr., von 1300 Kr. auf 1400 Kr., von 1400 Kr. auf 1600 Kr., von 1600 Kr. auf 1800 Kr. in je einem Jahre vorzurücken.

Die Wartezeit für Konduktoren, Zugführer und für Oberkonduktoren sei daher in den Gehaltsstufen von 1200 Kr. und von 1300 Kr. auf zwei Jahre herabzusetzen. (Schluß folgt.)

Inland.

Die Nationalverbändler wollen mehr Diäten! Eine Korrespondenz der Nationalverbändler berichtet, daß im Deutschen Nationalverband über die Diäten räsonniert wird, und zwar werden insbesondere von den neugewählten Nationalverbändlern folgende „Erwägungen“ angestellt:

Es darf nicht verkannt werden, daß die Festsetzung der Diäten durch das Gesetz vom 7. Juni 1861 erfolgte, also fünfzig Jahre alt ist, und daß es ein geradezu abnormer Zustand ist, wenn man die seit fünfzig Jahren eingetretene Verteuerung der Lebensführung für alle Erwerbstätigen anerkennt und gelten läßt, nur nicht für die Vertreter aller dieser Stände im Volkshaus; daß man weiter jedem Beamten und Ge-

schaftsreisenden nicht nur Speise- und Kommissionsgebühren zubilligt, sondern auch das Recht auf Urlaub; und daß endlich für den Abgeordneten während einer solchen Unterbrechung der Tagung in zahlreicher im Interesse seines Wahlbezirktes oder bestimmter Wählerkreise von ihm geforderten Interventionen nicht aufhöre, sondern im Geanteile noch mit vielfachen Reisen verbunden sind. Aus allen diesen Gründen wurde im Schoß des Deutschen Nationalverbandes von mehreren Abgeordneten neuerdings die Frage einer zeitgemäßen Pauschalierung der Abgeordnetenentlöhne angeregt und wird zum Gegenstand einer parlamentarischen Aktion gemacht werden. Das österreichische Abgeordnetenhaus brauche keinerlei Bedenken zu tragen, in dieser Richtung das Beispiel anderer Parlamente, wie zum Beispiel im Nachbarstaat Ungarn, zu akzeptieren.

Daß die Nationalverbändler mehr Diäten wollen, glauben wir ihnen aufs Wort. Das wird von allen ihren Forderungen auch die sein, die sie im Herbst sicherlich mit Nachdruck vertreten werden!

Herr Ertl hat vergessen zu klagen! Unter diesem Titel schreibt die „Arbeiter-Zeitung“: In dem „Deutschen Eisenbahner“ finden wir folgende postfidele

Öffentliche Erklärung.

Zufolge meiner Krankheit und mit Arbeiten überlastet, deren rechtzeitige Erledigung die Wahlen verhindert hatten, überließ ich, meinem Rechtsanwalt mit der Einbringung der Klage gegen die „Arbeiter-Zeitung“ (Wien) wegen der am 8. Juni d. J. im Artikel „Ein Brief des Herrn Ertl“ enthaltenen Verleumdung zu beauftragen.

Da gegnerische Blätter gewiß bereitwilligst jede Gelegenheit benützen müßten, um einen die Privatsphäre des Mannes berührenden Vorwurf vor der Öffentlichkeit als wahr beweisen zu können, erwarte ich ein gleiches Verhalten auch von der Schriftleitung der „Arbeiter-Zeitung“ (Wien). Ich fordere sie daher auf, nochmals zu wiederholen, daß die Eisenbahner durch mich bei der Eisenbahnergewerkschaft verkauft und verraten sind.

Sollte ich mich in meiner Erwartung getäuscht haben und die „Arbeiter-Zeitung“ (Wien) mein Versetzen zu einem feigen Ausweichen benützen, belege ich den Verfasser des genannten Artikels mit der für ihn passenden Bezeichnung „Feiger Verleumder“ und erwarte seine Klage. Wien, am 24. Juli 1911.

Hab' schon lange nicht so gelacht! Der Artikel über den famosen Brief des Herrn Ertl an den Nordbahnpräsidenten ist in der „Arbeiter-Zeitung“ am 8. Juni erschienen (er wurde auch in unserem Blatt reproduziert. Die Red.) und Herr Ertl hat sofort beteuert, er werde uns erbarmungslos verfolgen, er hat auch wirklich eine Hausdurchsuchung bei uns halten lassen. Nun wünscht Herr Ertl, daß wir ihm glauben, er wäre seither krank und mit Arbeit belastet (also er war krank und gleichzeitig mit Arbeiten überladen!) gewesen und hätte deshalb „übersehen“, seinen Rechtsanwalt mit der Einbringung der Klage zu beauftragen. Freilich hat weder die Krankheit noch die Belastung mit Arbeiten Herrn Ertl gehindert, gegen uns Versammlungen zu arrangieren und zu besuchen, und auch das erledigte Mandat in Graz hat er nicht übersehen: er hat sich dort nämlich schon als Kandidat angemeldet! Aber die schnurrige Ausrede des Herrn Ertl ist noch drohlicher, als sie schon aussieht. Der Herr Ertl hatte ja seinen Rechtsanwalt mit der Strafverfolgung der „Arbeiter-Zeitung“ bereits beauftragt; es war also kein weiterer Auftrag nötig und kein „Übersehen“ des Ertl hätte den Advokaten an der weiteren Verfolgung hindern können, sondern, damit der Advokat mit der Verfolgung einhalte, die sechs-wöchige Frist verstreichen lasse, ohne die Anklageschrift einzubringen, mußte er von Herrn Ertl eben dazu den Auftrag erhalten! Herr Ertl hat also die Klageeinbringung nicht vergessen, sondern, das versteht jeder, sie ist über seinen Auftrag unterlassen worden! Warum sollen wir uns also strapazieren, Herrn Ertls Vorgehen näher zu charakterisieren? Das können wir nun wohl mit aller Seelenruhe der Öffentlichkeit überlassen, die nach diesen Tatsachen in ihrem Urteil wohl nicht schwanken wird! Wir glauben schon, daß es Herrn Ertl passen würde, wenn wir ihn ohne Ausführung bestimmter Tatsachen der Rüksichtlichkeit und des Verrates bezichtigten würden; da wäre das Klagen freilich leichter! Aber das Entscheidende und für Herrn Ertl Niederdrückende war ja eben sein feiner Brief, und dessen Echtheit wagt ja Herr Ertl gar nicht zu bestreiten! Wenn uns nun Herr Ertl, den wir so deutlich angegriffen haben und der uns die versprochene Klage vorenthalten hat, „seiges Ausweichen“ zum Vorwurf macht, so zeigt das nur wieder die vollständig deroutierten Moralbegriffe der Deutschgelben.

Deutschnationale Arbeiterpartei und Fabrikantengeld. Daß die deutschnationale Arbeiterpartei von Fabrikantengeldern lebt, ist eine bekannte Tatsache. Heute sind wir in der Lage, einen dokumentarischen Nachweis zu erbringen, daß die deutschnationale Arbeiterpartei nicht anderes ist als eine von Fabrikanten subventionierte Streifbroscherorganisation.

Im Februar und März streikten die Arbeiter der Metallwarenfabrik Emil Neher u. Komp. Die Arbeiter verlangten Lohnaufbesserung und anständige Behandlung. Von diesem Streik erfuhren die „treudeutschen“ Arbeiter von Willach und boten ihre Streikbrecherdienste dem Fabrikanten in einem Schreiben an, in welchem sie das Unternehmen erinerten, ihnen bei der Gründung einer Ortsgruppe behilflich zu sein. Die Metallwarenfabrik ersuchte um sofortige Zusendung der Satzungen, „nach deren Erhalt eine definitive Erledigung die Firma zukommen lassen wird“. Die Ortsgruppe Willach des Vereines deutscher Arbeiter „Germania“ fandte einen Auszug der Statuten ein, indem sie der Hoffnung Raum gab, „daß dieselben den Beifall des Unternehmens finden werden“. Daraufhin erhielt der Obmann der „Organisation“ von Herrn Neher folgendes Schreiben:

St. Ruprecht bei Willach, am 13. Mai 1911.

P. T. Deutscher Arbeiterverband Willach!

Wir lassen Ihnen 50 Kr. als Unterstützung zugehen, gleichzeitig ersuchend, diesbezüglich unsere Namen nicht in der Öffentlichkeit zu nennen.

Achtungsvoll

Metallwarenfabrik Seebach, vorm. Emil Neher, G. m. b. H. Br. Neher.

P. T. Bezüglich des weiteren Inhaltes Ihrer Anfrage wäre es am besten, einer Ihrer Herren Sekretäre würde uns hier besuchen und werden wir Ihnen gerne nützlich sein.

Obiger.

Die 50 Kr. hat der Kassier der „Germania“ auch tatsächlich erhalten und angenommen, was wieder ein Brief beweist:

Willach, am 17. Mai 1911.

Seiner Hochwohlgeboren Herrn Emil Neher, Metallwarenfabrikant in Seebach.

Bestätigen den Empfang Ihres Gescheßtes vom 13. ds. sowie der per Postanweisung freundlichst überwiesenen 50 Kr. für unseren Unterstützungsfonds, für welche gütige Spende wir Ihnen unsern verbindlichsten Dank aussprechen. Wunschgemäß wird diese Spende öffentlich nicht bekanntgegeben.

Betreffs Entsendung eines unserer Mitglieder werden wir in kürzester Zeit mit Besuchsanzeige dienen, da uns momentan nicht möglich ist, infolge zu harter Inanspruchnahme betreffs der Wahlen bestimmte Daten anzuführen zu können.

Indessen zeichnen wir, nochmals den besten Dank ausdrückend, mit treudeutschem Gruß hochachtungsvoll

Schriftführer.

Obmann.

Bei diesem Sachverhalt haben diese „Arbeiterführer“ noch die Stirne, zu behaupten, daß sie nicht von Fabrikantengeldern leben!...

Der argentinische Fleischimport nach England. Bei der fortwährenden Steigerung der Fleischpreise in Oesterreich ist interessant, die Entwicklung des Marktes in England zu verfolgen. Bekanntlich bezieht England große Quantitäten von Fleisch aus dem Ausland. Die hauptsächlich hierfür in Betracht kommenden Länder sind: Australien, Südamerika, während die Bezüge aus Nordamerika infolge des immer größeren eigenen Bedarfs in den Vereinigten Staaten zurückgegangen sind.

Im Gegenlatz zu den Staaten des europäischen Festlandes nimmt der jährliche Konsum an Fleisch in England in den letzten Jahren zu.

Es wurden in Tonnen in ganz Großbritannien konsumiert:

Table with 2 columns: Year (1905-1910) and Tonnage (1,722,278 to 1,813,420).

Diese Steigerung ist hauptsächlich der Zunahme der Einfuhr südamerikanischen Fleisches zuzuschreiben, während die Mengen des einheimischen Fleisches ungefähr stabil bleiben.

Die Einfuhr von gefrorenem und gekühltem Fleisch aus Argentinien hat in den letzten sechs Jahren folgende Entwicklung in England genommen:

Table with 2 columns: Year (1905-1910) and Quantity (1,705,611 to 4,047,504 Viertel).

Außerdem sind sehr bedeutende Quantitäten von Sammel- und Lämmern aus Argentinien eingeführt worden. Die Entwicklung der letzten Jahre war derart, daß hauptsächlich gekühltes Fleisch eingeführt wurde. Aus einer Statistik, welche das erste Halbjahr des laufenden Jahres umfaßt, ist zu entnehmen, daß auch in diesem Jahre eine bedeutende Steigerung zu verzeichnen ist. Gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres sind nicht weniger als 351,046 Viertel mehr an gefrorenem und gekühltem Fleisch nach England eingeführt worden. Die Steigerung ist hauptsächlich bei gekühltem Fleisch zu finden, da hiervon im ersten Semester 1911 bereits 992,591 Viertel, im Vergleich zu 653,310 Vierteln im Vorjahre also um 339,281 Viertel mehr eingeführt wurden.

Wiener Wohnungswucher. In Wien betrug der Mietzins auf den Kopf der Bevölkerung im Jahre 1900 Kr. 128.50, im Jahre 1910 159 Kr.; er hat also eine Zunahme per Kopf um Kr. 30.50 oder um 24 Prozent erfahren. Die Zahl der Altermieter und Bettgeber, welche im Jahre 1900 in Wien 170,000 oder 12 1/2 Prozent der damaligen Wiener Bevölkerung betrug, hat erheblich zugenommen. Die Hypothekbelastung der Wiener Häuser betrug im Jahre 1900 für die Gemeindebezirke 1 bis 10 und 20 1004 Millionen Kronen, die Zahl der Häuser 16,197; es betrug daher die durchschnittliche Belastung eines Hauses 61,986 Kr. Im Jahre 1908 stieg die Hypothekenschuld der Häuser für die gleichen Bezirke auf 1519 Millionen Kronen, die Zahl der Häuser auf 17,342, daher die hypothekarische Belastung eines Hauses auf rund 87,590 Kr.

Verufung des Prager Staatsbahndirektors ins Eisenbahnministerium. Nach einer Meldung der „Národní Listy“ wird der Direktor der Prager Staatsbahndirektion, Hofrat Marek, demnächst in das Eisenbahnministerium berufen werden. Als Nachfolger Mareks gilt Hofrat Breicha.

Ausland.

Was für reiche Leute bei einem Eisenbahnunfall herauskommen kann. Vor einigen Wochen wurde bei einem Eisenbahnunfall in San Benedetto del Tronto (Italien) der Kliniker Professor M u r r i leicht verletzt, so daß er sich einige Tage schonen mußte. Wie das „Giornale d'Italia“ erfährt, haben die italienischen Staatsbahnen dem Professor für entgangenen Verdienst die recht anständige Summe von 10,000 Lire ausbezahlt. Man weiß wirklich nicht, worüber man sich mehr wundern soll: über die jachse Gemütnung, die in einer solchen Forderung zum Ausdruck kommt, wenn sie von einem schwer reichen Manne gestellt wird, oder über die splendiden Moden der Staatsbahnen, die jeden Soldo umbrechen, wenn es sich darum handelt, ihr Personal angemessen zu entschädigen. Ein armer Teufel muß um den zehnten Teil der Summe mit der Bahndirektion Prozesse führen. Wie mancher erhält für den Verlust beider Beine weniger Geld als der Herr Professor für ein paar blaue Flecken.

Vom Koalitionsrecht der reichsdeutschen Eisenbahner. In Mühlhausen i. Elb. besteht seit Jahren unter vortreffl.

licher Leitung eine Filiale des Verbandes der Eisenbahnarbeiter von Elsaß-Lothringen und Luxemburg, mit dem Sitz in Straßburg-Bischheim. Der Verein hält natürlich Mitgliederbesammlungen ab, in denen er „zum Behufe der Erlangung günstiger Lohn- und Arbeitsbedingungen“, wie dies § 152 der Gewerbeordnung vorsieht, die Lage der Mitglieder bespricht. Schon zu Beginn dieses Jahres nun wurde gegen den Vorsitzenden und den Schriftführer des Vereines in Mülhausen i. El. von der Werkstättenleitung ein Untersuchungsverfahren eingeleitet, weil der Vorstand es sich nicht gefallen lassen wollte, daß die Vereinsbesammlungen regelmäßig von einem Kontrollbeamten der Verwaltung besucht und überwacht wurden. Erst vor kurzem erfolgte deshalb wieder ein kleiner Zusammenstoß mit dem überwachenden Beamten, eine Meinungsverschiedenheit, die aber in durchaus parlamentarischer Form ausgetragen wurde. Vor einigen Tagen nun erhielt der Vorsitzende ein Schreiben der Reichseisenbahnverwaltung, das seine Kündigung ausspricht, weil in der Nichtzulassung eines Kontrollbeamten in der Vereinsbesammlung eine „Gehorsamsverweigerung“ erblickt werden müsse.

Ein ähnlich lautendes Schreiben erhielt der erste Schriftführer Alois Schall, dem insbesondere zur Last gelegt wird, daß er in der fraglichen Vereinsbesammlung in Unterstützung des Vorsitzenden ausgeführt habe, „die Verwaltung entsende ihren Vertreter nur zur Teilnahme an der Versammlung während der Besprechung des geschäftlichen Teiles, nicht auch zur Teilnahme während der Verhandlung persönlicher Angelegenheiten, die nicht auf der Tagesordnung ständen. Es sei daher erwünscht, daß der Beamte den Saal verlasse.“ Am Schlusse betont dieses zweite Schreiben des Eisenbahnwerkstättenamtes, daß die Entlassung „mit Genehmigung der Kaiserlichen Generaldirektion der Eisenbahnen in Elsaß-Lothringen“ erfolge.

Es verdient Beachtung, daß die Strafe der Entlassung wegen Ausübung des gesetzlich gewährleisteten Vereinigungsrechtes zwei Arbeiter betrifft, die sich allezeit einwandfrei geführt haben und deren dienstliche Leistung derart ist, daß der eine elf, der andere acht Jahre im Betriebe beschäftigt war. Daß das Ziel der Maßregelung in der Tat die Vereinstätigkeit selbst ist, geht übrigens auch daraus hervor, daß ein Regierungsrat den Gemahregelten vor ihrer Entlassung persönlich erklärt hat: „Wenn noch das geringste vorkommt, wird der Verein aufgelöst — wir haben ausdrücklichen Befehl des Ministers!“ Damit weiß auch die hohe Polizei im Lande, was sie zu tun hat!

Die zwei Gemahregelten, die nun aufs Pflaster geworfen sind, weil sie ein durch Reichsgesetz den Unternehmern und Arbeitern aller Branchen gewährleistetes Recht in nur parlamentarischen Formen ausübten, werden die Verwaltung der Reichseisenbahnen nicht de- und wehmütig um ihre Wiedereinstellung bitten, indem sie für die Zukunft unbedingten Kadavergehorsam unter Abschwörung aller staatsbürgerlichen Rechte geloben. Sie sind entschlossen, ihre Brüder im schweren Kampfe um die Besserstellung auch in Zukunft tatkräftig zu unterstützen. Das Gewerkschaftskartell in Mülhausen i. El. hat sich der Sache angenommen, um zu der Maßregelung demnächst in öffentlicher Versammlung Stellung zu nehmen. Dabei wird das berühmte „Wohlvollen“ der Verwaltung gegenüber den Reichs- und Staatsarbeitern auch noch in anderer Hinsicht gebührend gekennzeichnet werden.

Hohe Strafe für Ueberschreitung der zulässigen Arbeitszeit in Amerika. Wie die Zeitung des Vereines deutscher Eisenbahnverwaltungen mitteilt, ist bei dem Bundesgericht in Prescott, Arizona, eine Klage gegen die Atchinson, Topeka u. Santa Fe-Eisenbahn wegen Uebertretung des Gesetzes über die Arbeitszeit der Eisenbahnangestellten eingebracht worden. Die Eisenbahngesellschaft wird beschuldigt, in 190 Fällen Angestellte länger als auf die gesetzlich zulässige Dauer von 16 Stunden ohne Unterbrechung beschäftigt zu haben. Die Strafe beläuft sich auf 500 Dollars für den einzelnen Fall, so daß nach dem vorliegenden Antrag die Strafsomme von nur wenig unter 400.000 Mk. verfallen ist. Bei dem Gericht in Los Angeles in Kalifornien schwebt eine ähnliche Klage wegen 60 Uebertretungen des gleichen Gesetzes. Diese Nachricht klingt in mehr als einer Hinsicht amerikanisch. Bei uns wenigstens wäre so etwas nicht denkbar.

Eine schwere Eisenbahnkatastrophe vor Berlin. Ein schweres Eisenbahnunglück hat sich Mittwoch nachmittags vor den Toren Berlins ereignet. Bei der Station Nieder-Görstow sind die Lokomotive und der Packwagen des D-Zuges 47 Halle-Berlin entgleist, wobei drei Personen getötet und mehrere schwer oder leicht verletzt wurden. Der Schnellzug hatte Düsseldorf um 1 Uhr 36 Minuten verlassen und sollte kurz nach 3/4 Uhr nachmittags Nieder-Görstow passieren. Hier bemerkte der Lokomotivführer, daß eine Weichenstellung erfolgt war, die den Schnellzug in das Ueberholungsgeleise führen würde. Er bremste deshalb im ersten Schreck mit voller Kraft und der im Vorlauf befindliche Packwagen fuhr auf die gebremste Lokomotive auf. Lokomotive und Packwagen entgleisten und wurden in das freie Feld geschleudert. Von den Passagieren haben nur einige leichte Verletzungen davongetragen, während der Lokomotivführer, der Packmeister und der Zugsführer getötet wurden, der Heizer durch ausströmenden Dampf schwer verletzt wurde, so daß an seinem Aufkommen gezweifelt wird.

Aus dem Gerichtssaal.

Eine Zugstreuung am Wiener Westbahnhof. Am 25. Februar l. J., 1/7 Uhr abends, zog der Lokomotivführer Josef Prantschl über ein Vorwärtssignal des Verschieblers Eisele auf dem Geleise 46 der Lauffeite des Wiener Westbahnhofes mit seiner aus 17 Waggons bestehenden Verschiebgarnitur in der Richtung gegen Penzing vor. Die Rangierscheibe stand auf „Frei“, der Ausfahrtsamphor auf „Halt“, so daß Prantschl verschoben durfte. Während des Vorfahrens war ihm der Ausblick auf die jenseits des Geleises 42 stehende Rangierscheibe durch auf dem Geleise 44 stehende Waggons verdeckt, so daß es ihm entging, daß sich die Rangierscheibe plötzlich auf „Halt“ umstellte, Prantschl hatte übrigens den Heizer Schachl, der als

auf der Seite der Rangierscheibe befindlich die Stellung derselben früher sehen mußte aufgefordert, nach der Stellung der Scheibe Ausschau zu halten und ihm zu melden, falls sich die Scheibe etwa plötzlich auf „Halt“ stellen sollte. Schachl gewann aber selbst den Ausblick erst in einem Augenblick, als der Verschiebungsbahn bereits über das Verbindungsgeleise vom Geleise 46 über das Geleise 44 dem Geleise 42 zuzufuhr; er rief dem Führer zu, stehen zu bleiben, allein dieser vermochte nicht mehr den Verschiebungsbahn zum Stillstand zu bringen, so daß eine Streifung des Verschiebungszuges mit dem gleichzeitig auf dem Geleise 42 gleichfalls in der Richtung Penzing ausfahrenden Laftzug 199a erfolgte; dieser Zug war ebenso wie die Rangierscheibe durch die auf dem Zwischengeleise 44 stehenden Lastwagen dem Lokomotivpersonal verdeckt gewesen. Eine Verletzung des Zugführers Bezdel und des Kondukteurs Fachingeder vom Zug 199a war die Folge der Zugstreuung. Wegen dieses Vorfalles hatten sich Josef Prantschl, der Heizer Peter Schachl und der Verschiebler Johann Eisele vor dem Bezirksgericht Fünfhaus wegen Uebertretung nach § 432 St.-G. zu verantworten. Dem Lokomotivführer und dem Heizer lag zur Last, daß sie trotz Haftstellung der Rangierscheibe verschoben, dem Lokomotivführer überdies, daß er trotz behinderten Ausblickes den Zug nicht vorzeitig zum Stillstand gebracht hatte, dem Verschiebler, daß er, ohne sich von der Haftstellung der Scheibe zu überzeugen, dem Lokomotivpersonal Vorwärtssignale gegeben habe. Die Angeklagten beriefen sich darauf, daß nach den einschlägigen Vorschriften die Umstellung der Rangierscheibe durch ein Hornsignal des Blockstellverwärtchers anzuzeigen gewesen wäre und daß die Handwechsel bei Ausfahrt des Zuges 199a nicht in die Ableitung auf das von diesem Zuge befahrene Geleise 42, sondern in die Gerade zu stehen gehabt hätten. Infolge dessen wurde die Anklage auf den Blockstellverwärtcher Kain wegen Unterlassung der Abgabe des Hornsignals bei Umstellung der Scheibe und auf den Weichenwärtcher Stuhlik, der, ohne sich von der Ausfahrt des Zuges 199a zu überzeugen, die Weichen in die Ableitung gestellt hatte, ausgedehnt. Die über Antrag der Verteidiger Dr. Gustav Harnper und Dr. Leopold Kay requirierten Bahnerhebungsakten ergaben, daß der Stellverwärtcher gar nicht im Besitze der das Abfahren vorschreibenden Instruktion für die Stellverwärtcher in Wien I ist, und daß das vorgeschriebene Abfahren bei Umstellung des Rangiersignals bis zum Unfalle nicht regelmäßig gehandhabt wurde. Der mit der Aufsicht in Wien I betraute Beamte war nach dem Unfalle entlassen und die Aufsicht über die Handhabung der Vorschriften dem Vorstand des Bahnbetriebsamtes Wien I direkt unterstellt worden. Bei dieser Sachlage konnte der Sachverständige Oberinspektor Kraus bei keinem der Angeklagten ein Verschulden finden, da einerseits der Blockstellverwärtcher nach den bestehenden und vom aufsichtsführenden Beamten gebildeten Gepflogenheiten bei Umstellung der Rangierscheibe nicht gebelastet hatte, andererseits das Lokomotiv-, Verschieb- und Weichenpersonal, welches im Besitze der einschlägigen Vorschriften ist, unumgänglich voraussehen konnte, daß die Rangierscheibe, auf die der Ausblick genommen war, ohne Warnungssignal umgestellt werden könne. Auf Grund dieses Sachverhaltes ging der Richter, Bezirksrichter Dr. Höflmayer, mit einem Freispruch sämtlicher Angeklagten vor.

Eine Anklage wegen Einquetschung eines Daumens. Am 29. Jänner l. J. um 1/7 Uhr früh bestieg die Hilfsarbeiterin Albine Reschl, die sich in Begleitung ihres Bruders Josef befand, im Wiener Franz-Josef-Bahnhof einen Seitengangswagon III. Klasse des Personenzuges Nr. 13, um nach Neuhaus in Böhmen zu fahren. Albine Reschl war eben eingestiegen und ließ sich von ihrem Bruder durch die offene Waggontür das Handgepäck reichen, als der Kondukteur Reinhard Schleisinger herbeieilte und die Geschwister zur Rede stellte, wie sie sich erlauben dürften, den versperrt gewesenen Seitengangswagon, der für die Aufnahme der Stadtbahnpassagiere in Heiligenstadt bestimmt sei und in Wien nicht besetzt werden dürfe, eigenmächtig zu öffnen. Da Albine Reschl zum Verlassen des Waggons nicht zu bewegen war, ließ sie der Kondukteur um des lieben Friedens willen im Gange stehen, schloß die Tür um verperrte sie, damit wenigstens kein anderer Passagier einsteige. Albine Reschl begann daraufhin zu schreien, die Tür mußte wieder geöffnet werden und es stellte sich heraus, daß ihr beim Zuschlagen der Tür die Spitze des Daumens der linken Hand abgedrückt worden war. Albine Reschl gab, beim Bezirksgerichte Neuhaus vernommen, an, Schleisinger habe, wohl sehend, daß sie ihre linke Hand am Türsals hielt und sich dort anlehnte, die Tür aus Mache absichtlich zugehaut. Auch der Gerichtsarzt Dr. Eduard Cimler in Neuhaus gab das Gutachten dahin ab, die Verletzung sei ihrer Natur nach eine absichtlich zugefügte.

Wegen dieses Vorfalles erhob die Staatsanwaltschaft gegen Reinhard Schleisinger die Anklage wegen Körperbeschädigung nach § 432 St.-G., über welche sich dieser am 13. Juli l. J. vor dem Bezirksgericht Josefstadt in Straßachen zu verantworten hatte. Der durch Dr. Gustav Harnper verteidigte Angeklagte gab an, er habe vor dem Zuschlagen der Tür auf die Reschl geschaut, diese sei schon von der Tür entfernt mit dem Zusammenrücken ihres Handgepäcks beschäftigt gewesen. Albine Reschl habe auch auf ihn geblickt und daher gesehen, daß er im Begriff war, die Tür zuzuschlagen. Der Vorfalle sei nur so zu erklären, daß die Reschl im letzten Moment den Finger an die auf der betreffenden Seite der Tür angebrachte Schutzleiste legte. Der als Zeuge vernommene Bruder Josef Reschl, der vis-à-vis vom Türeingang stand, vermochte nicht aufzuklären, wie der Finger seiner Schwester in die Türspalte gekommen sei. Der Verteidiger wies auf die Widersprüche der Aussagen der beiden Geschwister untereinander und mit ihren Angaben vor der Polizei hin. Während die Geschwister bei der Polizei ausgaben, die Albine Reschl habe dem Bruder die Hand zum Abschied gereicht und sie beim Zuschlagen der Tür nicht mehr in der Schnelligkeit zurückziehen können, wodurch die Einklemmung entstanden sei, lautete die Angabe der Reschl vor Gericht plötzlich dahin, daß sie sich mit der Hand angelehnt habe und die Verletzung durch Einklemmung der angelehnten Hand entstanden sei.

Bezirksrichter Dr. Schneeweiß sprach Schleisinger frei, indem er sich der Anschauung des Verteidigers anschloß, daß die schwankenden und widerspruchsvollen Aussagen der beiden Zeugen Reschl nicht verlässlich genug seien, um die plausiblere Darstellung Schleisingers zu widerlegen.

Wegen einer Enttuppelung angeklagt. Dem Karl Svoboda, Bremser in Kunowitz, wurde zur Last gelegt, daß er gelegentlich einer Verschiebung von 50 Waggons zwischen Kunowitz und Drabisch es unterlassen hatte, der ordnungsmäßigen Kuppelung der Waggons seine volle Aufmerksamkeit zuzuwenden, wodurch, da eine Kuppel zufolge mangelhafter Schmierung „steif“ wurde, eine selbständige Enttuppelung eines Zugteiles erfolgte, dieser bei der Verschiebung unbemerkt zurückblieb und den Zusammenstoß eines nachfolgenden Zuges verursachte. Karl Svoboda verantwortete sich dafür, daß er sich vor Beginn der Verschiebung von der ordentlichen Kuppelung überzeugte und die Enttuppelung entweder selbst durch den Druck der nachfolgenden Waggons erfolgte oder böswillig verursacht wurde. Nach genauen Erhebungen und Zeugnisaussagen gab die Generalinspektion ihr Gutachten dahin ab, daß Karl Svoboda gemäß § 99 der Instruktion XX seinen Pflichten voll Genüge getan hatte, wenn er nach Zusammenstellung der Waggons sich durch einmalige Besichtigung von der vorschriftsmäßigen Kuppelung überzeugte, daß bei Kuppelung durch Schraubenkuppel eine selbständige Lösung nicht ausgeschlossen ist, daß aber auch bei obwaltenden Umständen eine Böswilligkeit durch fremde Hände als möglich angenommen werden kann. Karl Svoboda, vertreten durch Dr. Ambros, wurde bei der seitgesetzten Verhandlung beim Bezirksgericht Ungarisch-Grabitsch am 21. Juli 1911 freigesprochen.

Eine eingestielte Untersuchung. Auf der Strecke Bara-Kunowitz wurde beim Zuschließen einer Wagentüre die Hand einer Frau, die sich im Innern an dem Türfutter angehalten haben will, schwer verletzt und deshalb der betreffende Zugbegleiter wegen Vergehens in Untersuchung gezogen. Die Verantwortung des Beschuldigten ging dahin, daß es wohl eine Unvorsichtigkeit des Reisenden selbst ist, wenn er, wohl wissend, daß die offene Türe vor Abgang des Zuges zugeschlossen werden muß, trotzdem die Hand auf eine offensichtlich gefährliche Stelle auflegt, um so mehr, als es erwiesen sei, daß er noch vor der Schließung laut und vernehmlich „Achtung!“ zugerufen hatte. In Würdigung dieser Gründe wurde die Untersuchung eingestellt.

Das Material gegen die Sozialdemokraten. Der Lokomotivführer Heinrich Strig aus Aulitz ist ein eifriges Mitglied des Ertischen Reichsbundes der Eisenbahner. Als solches betreibt er den Sport, wo immer er auf sozialdemokratische Eisenbahner stößt, sie zu provozieren und sich in Dispute einzulassen, aus denen man erkennt, aus welchem trüben Born er sein Wissen schöpft. Mitte April, während der Wahlbewegung, hat er im hiesigen Bahnhof einer Schar von Eisenbahnern die Nichtnutzbarkeit der Sozialdemokraten und die Vortrefflichkeit der Deutschnationalen gepredigt und seine sachliche Kritik in die Worte gekleidet, daß die sozialdemokratischen Mitglieder des Budgetausschusses Lumpen seien. Die Beleidigungen wurden von dieser „Kritik“ in Kenntnis gesetzt und brachten durch den hiesigen Advokaten Dr. Stark die Klage gegen Strig ein.

Der edle Herr sagte dann bei Gericht, daß er sein Wissen aus der satfam bekannten Ertischen Broschüre habe; außerdem betritt er, eine Äußerung gegen die sozialdemokratischen Abgeordneten getan zu haben. Er habe nur gesagt, es sei „im Budgetausschuß eine Lumperei vorgekommen“. Die Zeugen widerlegten aber diese Ausflucht und Strig wurde zu vierzig Kronen Geldstrafe, eventuell zu vier Tagen Arrest verurteilt. Der Herr Strig war mit dem Urteil nicht zufrieden und ergriff die Berufung an das Kreisgericht Leitmeritz. Dieses hat nun die Berufung zurückgewiesen, das erste Urteil bestätigt und Strig auch zum Ersatz der Kosten des Berufungsverfahrens verurteilt. Er kann sich nun bei seinen Bewährungsmännern bedanken.

Widernatürlicher Schlaf als Entschuldigungsgrund. Am 21. April 1911 fuhr auf der Strecke Pilsen-Prag über die Begüßerberg bei Cerchowitz ein Wagen in dem Moment, als der von Pilsen fahrende Personenzug herankam. Der Zug stieß mit dem Wagen zusammen und verursachte eine leichte Verletzung des Kutschers Adalbert Smittka. Der Wächter Wenzel Casourek, der wegen Uebertretung nach § 432 St.-G.-B. angeklagt war, entschuldigte das Nichtschließen der Schranken damit, daß er seit drei Tagen an heftigen Zahnschmerzen gelitten und volle drei Nächte schlaflos verbracht habe. Infolge der eingetretenen Müdigkeit ist er vom Schläfe im Dienst befallen worden. Er habe vorausgesetzt, daß er den Dienst werde verrichten können, da die Schmerzen nachgelassen haben, und deshalb trat er den Dienst an. Das Bezirksgericht Hofbich sprach den Angeklagten schuldig und verurteilte ihn zur strengen Arreststrafe von 24 Stunden. Casourek erhob gegen diesen Urteil die Berufung. Bei der Berufungsverhandlung in Prag verteidigte den Angeklagten über Auftrag des Rechtschutz- und Gewerkschaftsvereines Dr. Alfred Reifner aus Prag. Derselbe stützte sich auf die Entscheidungen des Obersten Gerichtshofes vom 13. Mai 1908 und vom 19. Dezember 1910, wonach eine Uebermüdung und ein widernatürlicher Schlaf als Strafausschließungsgrund anzusehen ist. Der Gerichtshof gab der Berufung Folge und sprach den Angeklagten frei.

Streiflichter.

Die Elektrizitätsarbeiter in Heiligenstadt und den dazu gehörigen Betrieben. Ein für die Elektrizitätsarbeiter wichtige Versammlung fand am 6. August in Rudolfs in Püßelmayers Gasthaus statt, zu welcher Genosse Svoboda als Vertreter der Zentrale erschienen war. Bekanntlich haben diese Arbeiter schon öfters eine kommissionelle Untersuchung zur Erhebung von Mißständen ganz eigentümlicher Art im dortigen Werke verlangt, welchem Begehren die Staatsbahndirektion zwar willfährte, die Untersuchung aber stets auf ein ganz falsches Geleise schob, so daß der eigentliche Gegenstand der Untersuchung von der Kommission niemals gewirkt wurde, trotzdem die Staatsbahndirektion Wien selbst das größte Interesse an dem Zustandekommen eines ordentlichen Ergebnisses haben sollte. Die Versammlung beschloß nun, da Abgeordneter Genosse Tomtschik auch in der Interpellation eine Untersuchung verlangte, das mit dem Nachwächter Koub a seinerzeit aufgenommene Protokoll zu veröffentlichen, damit die Untersuchungskommission endlich den Weg findet, auf welchem die Mißstände wuchern. Das Protokoll lautet:

Protokoll über die Äußerungen, welche Josef Koub a über den Vorstand Hansberger vor dem hier unten angeführten Personal gemacht hat.

1. Josef Koub a gab vor den Zeugen Johann Umschaden, Leopold Strnad, Johann Leitner, Josef Mikeska, Heinrich Achenbrenner und Josef Kranitz an, daß er für den Vorstand Inspektor Hansberger Beträge für Material von 20 bis zu 100 Kr. ausgegeben hat und daß ihm die bisher angeführten Beträge in Ueberstunden rückvergütet wurden. Seine Frau ist bereit, dies als eine Tatsache jederzeit zu bezeugen. Auch mußte er verschiedene Einrichtungsgegenstände machen, wie Waschtröge und dergleichen, da bekam auch der Werkmeister Kuttina ein kleines Souvenir in Form eines Waschtröges, natürlich alles auf Rechnung der Staatsbahndirektion.

2. Ferner gab Josef Koub a an, daß er Kisten machen mußte, in welchen das Zylinderöl verpackt wurde, welches der Vorstand Inspektor Hansberger nach Böhmen schickte. Werkmeister Kuttina befaß jenen Arbeiter, der das Öl in die Kisten füllte, das Öl zu wiegen, damit er sich, wenn einmal eine Anfrage kommen sollte, rechtfertigen kann. Er äußerte sich dem Zeugen Johann Leitner gegenüber, daß der Vorstand das Öl seinem Bruder schickt, welcher eine Brauerei besitzt. Das Öl wurde unter der Marke „Maschinenbestandteile“ abgeschickt. Ferner gab Josef Koub a an, daß vom Bruder des Vorstandes reparaturbedürftige Rohre in das Elektrizitätswerk geschickt wurden. Vom Elektrizitätswerk gingen sie zur Firma Bachmann zur Hauptreparatur, dann wieder zurück ins Werk, wo das Personal die Arbeit fertig machen mußte. Die Rohre wurden sodann wieder nach Böhmen zurückgeschickt. Der gleiche Fall war auch mit einer Glode.

3. Weiters erzählte Josef Koub a, daß er in der Nacht einen Luster aus Messing in die Wohnung des Vorstandes getragen hat. Als vor einigen Jahren eine Kommission im Werke war, um verschiedene Gerüchte zu erheben, erzählte Koub a, daß ihn der Herr Inspektor mit aufgehobenen Händen gebeten hat, er soll nicht hinüber ins Werk gehen und nichts aussagen!

Josef Koub a m. p. Marie Koub a m. p.
Die Zeugen für die Echtheit obiger Unterschriften:
Johann Umschaden m. p. Johann Mikeska m. p.
Johann Leitner m. p.

Mit der Veröffentlichung dieses Protokolls glauben auch wir der Untersuchungskommission zu dienen, die stets konsequent darin war, nichts zu finden. Und hoffentlich wird jetzt die Sache ordentlich erledigt sein. — Den Wortlaut der vom Abgeordneten Genossen Tomtschik am 20. Juli im Parlament eingebrachten Interpellation über die Zustände im Eisenbahnbetriebswesen Heiligenstadt werden wir nach dem stenographischen Protokoll der Sitzung demnächst veröffentlichen.

Von den Friedländer Bezirksbahnen. Nur eine kurze Spanne Zeit ist es her, daß das Personal der Friedländer Bezirksbahnen in einem Lohnkampf stand, wobei damals die Vertrauensmänner eine Revision der draconischen Dienstordnung verlangten, und zwar aus dem Grunde, weil sie wußten, daß die Macher der Verwaltung sich an eine Dienstordnung, welche nicht genau präzisiert sei, überhaupt nicht halten würden. Die Direktion wies damals entrüstet die Klagestellung des Personals ab und triefte förmlich vor Freundlichkeit. Die Zeit hat jedoch dem Personal recht gegeben. Noch ist die neue Dienstordnung nicht einmal in Wirklichkeit und schon ereignete sich bei dieser Bahn ein Fall, der wohl an Brutalität nichts zu wünschen übrig läßt.

Am 5. Juli d. J. wurde ein Weichenwärter, welcher bereits über zehn Jahre dem Pensionsinstitut angehörte, aus dem Grunde entlassen, weil er sich weigerte in einem fremden Nagon, und zwar im Heizhaus Schladen aufzuladen. Daß diese Entlassung eine längst beschlossene Tatsache war, beweist ein Brief, den er noch nach seiner Vernehmung nach Heinerdorf seinen Urlaub erhielt, um sein Gut und Gut, welches er in dem neuen Stationsort nicht unterbringen und verwerten konnte, zu verkaufen. Anstatt ihm Urlaub zu erteilen, wurde er neuerlich vom Dienst suspendiert und erhielt hierauf seine Entlassung. Wenn wir wohl das Vorgehen des betreffenden Weichenwärters nicht ganz billigen können, so müssen wir doch betonen, daß es nicht eines Verbrechens an einer Familie bedurfte, um die Autorität des Herrn Direktors, der beim Personal auf das Äußerste verfaßt ist, wieder herzustellen. Wie erfolgte aber die Entlassung? Ohne Aufnahme eines Protokolls, ohne daß die Zentralverwaltung in Berlin die Vorlage eines solchen verlangt hätte, um die Gründe auf ihre Echtheit zu prüfen. Man hat wahrscheinlich alles geglaubt, was ihr geschrieben worden ist. Weichenwärter Hauser, der dem Herrn Direktor ein Dorn im Auge war, soll angeblich aus dem Grund entlassen worden sein, weil ihn der Herr Direktor im Verdacht hatte, Artikel für den „Eisenbahner“ geschrieben zu haben. Herr Direktor hat sich ja einmal auf diese Art geäußert. Dies allein wäre noch immer nicht das Vergehen, wenn nicht noch andere gewichtige Gründe für Hauser sprächen. Hauser hat sich im Dienste der Friedländer Bezirksbahnen vor Jahren einen Leistenbruch zugezogen, welcher ihn hindert, schwere Arbeiten zu verrichten. Um den Grad seiner Arbeitsfähigkeit zu prüfen, wurde Hauser zum Bezirksarzt gesandt; als ob es für einen vernünftigen Menschen eines solchen Beweises bedürfte, da doch jeder Mensch begreift, daß ein gebrechlicher Mensch nicht mehr so schwere Arbeiten leisten kann, wie ein gesunder. Gerade dies ist es, was dem Vorgehen des Herrn Direktors den Stempel der Brutalität aufdrückt. Wir wissen, daß dieser Herr schon viel geleistet hat und geben der Aufsichtsbehörde den Rat, bei dieser Bahn doch einmal Ordnung zu schaffen. Oder übernimmt diese Behörde die Verantwortung, wenn einmal so ein allgemeiner Bediensteter vor Uebermüdung ein Unglück verursacht? Wo anders wäre es nicht möglich, einem im Eisenbahndienst unerfahrenen Mann die Leitung einer Eisenbahn anzuvertrauen und ihm zur Seite noch einen Ausländer als Stellvertreter angustellen. Oder gibt es in Oesterreich keine so fähigen Leute? War es vielleicht der Herr Oberkontrollor Nitsch nicht? Wir glauben schon, denn bei seiner 30jährigen Dienstzeit war ihm doch wenigstens bekannt, daß die Schrauben mit Nägeln und Schrauben befestigt werden. Uebrigens hätte das Personal zu ihm Vertrauen, weil es wußte, daß, trotzdem ihm die Hände gebunden waren, er doch sein möglichstes tat, um human und freundlich gegen das Personal zu sein.

Auf Grund der Entlassung Hausers, welche durch nichts gerechtfertigt war, berief die Ortsgruppe Friedland des Allgemeinen Rechtschutzes und Gewerkschaftsvereins am 15. Juli eine Versammlung im Arbeiterheim ein, wo folgende Resolution zum Beschluß erhoben wurde:

„Die heute im Arbeiterheim tagende Versammlung beurteilt einstimmig die durch nichts gerechtfertigte Entlassung des Weichenwärters Hauser. Die Bediensteten der Friedländer Bezirksbahnen erklaren hierin einen Bund des Versprechens vom 29. März 1911, in welchem ausdrücklich betont wurde, bei allen Differenzen die Vertrauensmänner beizugehen, beziehungsweise sich einen Vertreter aus der Mitte des Personals zur Vertretung zu wählen. Des weiteren sprechen sie ihre tiefste Entrüstung darüber aus, daß über die fragliche Entlassung nicht einmal ein Protokoll geführt wurde. Dem Entlassenen und seiner in das Unglück gestürzten Familie sprechen sie ihre Teilnahme aus und verpflichten sich alles zu unternehmen, um dieselbe vor Not zu bewahren. Die Zentrale des Allgemeinen Rechtschutzes und Gewerkschaftsvereins ersuchen sie, sofort und ungesäumt zu veranlassen, daß diesem Bediensteten sein Recht zuteil und er in den Genuß seiner Pension gesetzt wird sowie auch, daß sich solche Fälle nicht wiederholen.“

Die Einführung der Identitätskarten bei den k. k. Staatsbahnen. Die seit 1. Juni l. J. in Wirksamkeit getretene Einführung der Identitätskarte für Arbeiter und Invalide der k. k. Staatsbahnen hatte wenigstens den einen Erfolg, daß die Photographen ein gutes Geschäft gemacht haben. Auf der anderen Seite hat man für die verkrüppeltesten Arbeiter und deren Witwen die Fahrbegünstigung bedeutend verschlechtert. Will man jetzt irgendwohin fahren, wäre es nahezu notwendig, daß man sich mit einer entsprechenden Taxe versteht, um all diese Reisefordernisse unterbringen zu können. Und wie es eben in unserem bürokratischen, verzopften Oesterreich ist, kann es noch passieren, daß man nicht dieser Identitätskarte auch noch den Heimatschein, Tauschchein und Sittenzeugnis mitnehmen muß. Hierzu kommt noch, daß man bei den neu eingeführten Fahrkartenanfragen, um ein solches genau und anstandslos auszufüllen, mindestens drei oder vier Klassen einer Mittelkategorie absolvieren haben muß, um sich in diesem komplizierten Wörterdickicht zurechtfinden zu können. Wenn ein Land- oder Fabrikarbeiter sich eine Fahrglaubmachung als ermäßigtem Fahrpreis um 4 S. kauft, sich dann dieselbe beim Arbeitgeber und der Gemeinde bestätigen läßt, hat er sich volle drei Monate lang um nichts mehr zu bekümmern, als nur die Fahrkarte zu lösen.

Warum muß sich gerade der Arbeiter und Invalide von einer k. k. Staatsbahnverwaltung diese Launen gefallen lassen? Wieviel Zeit, Geld und Amtstage würden sich da ersparen lassen, wenn diese Identitätskarten zur Lösung einer Fahrkarte berechtigen würde. Fürchtet man vielleicht bei der Bahnverwaltung, daß im Falle der Einführung der Legitimationen, analog der über zehn Jahre aktiv dienenden Arbeiter und Pensionisten, die Arbeiter dann Spazierfahrten unternehmen würden? Es scheint wirklich, daß die alten, ausgemergelten, zu Krüppeln gewordenen Arbeiter der k. k. Staatsbahnen schon als höchst gefährlich betrachtet und behandelt werden, weil sie so viele Dokumente bei sich haben müssen. Wie kommen denn jene Arbeiter dazu, die infolge ihres Alters oder durch einen Unfall pensioniert wurden, daß ihnen sämtliche Fahrbegünstigungen sowie auch der Lebensmittelbeschein entzogen wurde? Bei der Aufbesserung der Ruhegehälter konnte man es ja deutlich fühlen, wie die k. k. Staatsbahnverwaltung

für ihre ehemaligen, nun verkrüppelten oder ausgegondulerten Arbeiter nicht einen Heller übrig hatte. Wenn die hohe k. k. Staatsbahnverwaltung kein Geld mehr übrig hat für ihre alten Arbeiter, so soll sie wenigstens diesen die ehemaligen Fahrbegünstigungen wieder geben, denn das macht der k. k. Staatsbahnverwaltung keine Auslagen und verdient haben sich alle Arbeiter.

Die Bezahlung der Bahnerhaltungsarbeiter bei der k. k. Staatsbahn. Schon lange gärt es unter den Bahnerhaltungsarbeitern der k. k. S. Die miserablen Lohnverhältnisse sind die Ursache der zunehmenden Unzufriedenheit. Die zu leistende Arbeit ist schwer, der Lohn niedrig. In der Zeit der zunehmenden Teuerung ist es für die meisten Arbeiter absolut unmöglich, mit dem geringen Lohn von Kr. 2.00 auch nur die notwendigen Lebensbedürfnisse zu decken. Oftmals haben die Bahnerhaltungsarbeiter um eine Verbesserung ihres Loses gebeten. Auch die Personalkommission hat sich für die Oberbauarbeiter eingesetzt und die Wünsche der Arbeiter vorgelegt, um eine Lohnerhöhung für sie zu erlangen. Die Bahnerbeiter selbst haben mittels eines Gesuches um Lohnerhöhung gebeten, doch die Bahngewaltigen blieben allen Bitten gegenüber taub, trotzdem die Forderungen der Arbeiter gewiß berechtigt und unschwer durchzuführen sind. Wenn die Herren im Verwaltungsrat ein bißchen darüber nachdenken würden, müßten sie bald zur Erkenntnis kommen, daß es nicht möglich ist, eine Familie mit einem Tagelohn von Kr. 2.00 zu erhalten. Der Gesamtlohn beträgt im Jahre ungefähr 750 Kr. davon sind 54 Kr. für den Pensionsfonds und die Krankenversicherung abzuziehen, es bleibt also die Summe von 696 Kr. übrig, davon ist für die Wohnung mindestens ein Betrag von 130 Kr. auszugeben, und wenn man bei einer fünfköpfigen Familie für Wäsche, Kleider und Schuhe nur 150 Kr. per Jahr rechnet, so bleiben noch 416 Kr. oder 22 S. per Kopf und Tag. Wenn die Herren dann noch bedenken wollen, was von diesen 22 S. außer dem zum Füllen des Magens Notwendigen noch alles bezahlt werden muß, so werden sie vielleicht begreifen, warum niemand Lust hat, am Oberbau Arbeit zu nehmen, und warum sich niemand fürchtet, wenn mit Entlassung gedroht wird. Der Direktion seien noch einmal die Forderungen der Bahnerhaltungsarbeiter in Erinnerung gebracht: 8 Kr. Minimallohn, Automat und Arbeitsordnung. — Es ist wahrhaft eine Schande für die k. k. S., daß sie nicht einmal diese bescheidenen Forderungen erfüllt, die wohl jedermann, wäre er auch der verbissenste Arbeiterfeind, als vollauf berechtigt anerkennen muß.

Von der Werkstättenleitung. Was niemand noch gelungen ist, das gelingt dieser Leitung. Nicht daß vielleicht eine geniale technische Erfindung in deren Gehirn gereift wäre, o nein, etwas viel Bedeutenderes ist zur Durchführung gelangt. Auf dem ganzen Erdenrund kommen im Bahndienst stündlich Körperverletzungen vor, teils leichter, teils schwerer Natur, leider auch vielfach mit tödlichem Ausgang. Das ist bei der neuen Methode der Werkstättenleitung ganz ausgeschlossen. Wenn sich irgendein Arbeiter in der Werkstätte bei den Arbeitsmanipulationen leicht oder schwer verletzt, dann wird er sofort bestraft mit 50 S. u. f. w. Lohnabzug. Was erreicht die Werkstättenleitung damit? 1. Wird sich jeder Arbeiter von nun an hüten, sich zu verletzen, da er sonst bestraft wird. 2. Verschafft sich die Werkstättenleitung Einmahnen zur Vergrößerung der Tantiemen und Vabereisen für die Herren Oberbeamten. Ehre, wenn Ehre gebührt! Schnell einen Lorbeerkrantz auf das Haupt dieser edlen Menschen. Mit sozialpolitischem Scharfblick haben die Herren erkannt, was den Arbeitern nützlich ist. Von nun an kann die Krankenkasse und Unfallversicherung aufgelassen werden, Millionen Kronen werden erspart, die Staatsbahn wird aktiv, der Werkstättenleiter Minister. Herrgott, was für Ausblick! Wir wollen nichts mehr schreiben, sondern denken uns: Wenn der Mensch ein Narr wird, dann gibt er ein Zeichen.

Vom Versäuberpersonal in Salzburg. Versäuberpersonal! Man weiß nicht, ob man es noch so nennen darf oder ob es nicht besser wäre, zu sagen: Die Jagdhunde des Herrn Vorstandes Raigl. Unsere Herren Vorstände scheinen der Meinung zu sein, sie seien viel zu human, nachdem Herr kaiserlichen Rat Wella nach dem Ueberfall im Café Bazar so viele Entstellungen und Weileidstundigungen zugekommen sind. Mit Verlaub: das Gegenteil ist richtig. Seit einiger Zeit bemüht sich Herr Raigl zu zeigen, daß er Hochschulbildung besitzt, wobei es aber passiert, daß man eher zu dem Glauben verleitet wird, er habe seine Bildung auf einem Dorfe erhalten. Vor kurzem mußte ein Verschieber einen Zug zurückschieben, weil die Maschine gerade unter den Uebergangsriegel zu stehen kam, wodurch die Passanten durch den Rauch belästigt wurden. Zu diesem Zwecke begab sich der Verschieber auf die Perronseite, um sich zu überzeugen, daß sich niemand dem Zuge nähert und um den Kondukteur durch Befragen und Achtungsrufe zu verständigen. Als ihm von einem Kondukteur zugerufen wurde, daß niemand in der Nähe sei, begab er sich auf die Führerseite, um von dort die nötigen Signale zu geben. Gerade in diesem Moment ließen die Portiere das Publikum heraus, welches sofort auf den in Bewegung sich befindlichen Zug losstürzte. Dies gab Herrn Raigl Anlaß, sofort auf den Verschieber loszufahren, nicht etwa, um der Instruktion gemäß, eine Mütze zu erteilen, sondern laut schreiend den Bediensteten anzufahren, so daß alle Leute aufmerksam wurden und stehen blieben. Ein andermal wollte ein Verschieber beim Zug 310 sich zum Einhängen vorbereiten, weil bei diesen Zügen die Wagen so eingerichtet sind, daß ein Einhängen fast zur Unmöglichkeit wird. Währendem ging hinten eine Frau über das Geleise, was Herrn Raigl gleichfalls Anlaß gab, den Verschieber anzubrüllen wie ein Tierhändler, obgleich Herr Raigl selbst sowie andere Personen, die immer dort herumstehen, die gleiche Verpflichtung haben, das Publikum vor dem Ueberstreiten zu warnen. Das war aber Herrn Raigl nicht genug: er ließ den Mann in die Kanäle rufen, wo er seine rüde Schimpferei fortsetzte, so daß sich das Publikum ansammelte und die Leute ob des Verhaltens dieses Herrn den Kopf schüttelten. Herr Raigl meinte, er werde sich den Verschieber und überhaupt die ganze Partie merken. Auf welche hoher Bildungstufe Herr Raigl steht, bemies er auch, als ein Verschieber einen Zug zurückgeschoben hatte, der nicht genau aufs P-Täpferl zu stehen kam, dort, wo es Herr Raigl haben wollte. Da schrie er, da der betreffende Uebelthäter nicht mehr am Platze war, wie ein Wahnsinniger: „Bringts ihn her, den muß ich zum Pressen haben“ u. f. w. Passagiere der ersten Klasse riefen: „Was hat denn der Mensch?“ oder: „Was hat denn der andere eigentlich verbrochen?“ Als die Leute darüber aufgeklärt wurden, war die Empörung über dieses Vorgehen allgemein. Also nur so fort, Herr Raigl! Sollte zum Salzhurger Volksfest eine Menagerie kommen, dann dürften Sie die Stelle als Tierhändler erhalten. Den kaiserlichen Rat Wella wollen wir ersuchen, sich sein Personal etwas anzusehen und sich zu überzeugen, welche Arbeit es leistet. Er wird auch dann erkennen, daß es von Wien bis Innsbruck kein geplagteres Personal gibt als dieses und er dürfte dann auch der Ansicht sein, daß es nicht notwendig ist, daß es sich solche Schikanen gefallen läßt. Herr Wella verlangt von jedem Bediensteten Bildung und Strammheit — auch wir verlangen es von unseren Vorgesetzten.

Von der Werkstätte. Ueber diese Werkstätte gäbe es viel zu schreiben, wir wollen aber heute nur einiges über die Abteilung II bekanntgeben. Jeder Mensch trachtet, sich seine Lage zu verbessern und daher glaubt man, daß wenn ein Arbeiter seine Pflichten voll und ganz erfüllt, daß er bei sich dar-

bietender Gelegenheit dafür Anerkennung findet. Daß dem nicht so ist, beweist folgender Fall.

Würde da eine Parteiführerstelle frei, welche zum Besetzen kam. Ein Werkman, der schon 20 Jahre in der Werkstätte steht, über fünf Jahre Parteiführerbestreben verlor bei der gleichen Partie, wurde zurückgestellt und ein anderer Schloffer, der diese Arbeit erst kennen lernen muß, bekam diesen Posten. Es ist gewiß nicht Reid um den Posten, aber eine unverdiente Zurücksetzung, welche nicht am Platze ist. Bei diesem Platz hat der Parteiführer Aussicht, einmal Werkführer zu werden, und daher glaubt man, daß der älteste Arbeiter ein gewisses Anrecht darauf hat. Eine Beschwerde beim Abteilungsleiter Herrn Welsenstein hatte für den erwähnten Arbeiter ein negatives Resultat, ja ihm wurde im Gegenteil mit der Verweisung gedroht. Warum dies alles? Erstens ist der erwähnte Arbeiter kein Namelud, der sich alles gefallen läßt, daher keinen Vorzug bekommt, und zweitens ist es der Einfluß des Werkmeisters Bachner auf den Abteilungsleiter, der sozusagen unter dessen Hypnose steht. Ueber diesen Werkmeister werden wir gelegentlich einige Zeilen der Öffentlichkeit übermitteln, da er schon zu übermäßig wird. In der Abteilung II ist es heute so, daß nur der Arbeiter gut qualifiziert und tüchtig ist, der vor dem Gesicht der Vorgesetzten unterwürdig und brav ist, wenn er auch in der Arbeitsleistung und im sonstigen Verhalten zu wünschen übrig läßt. Es gibt leider genug Kreaturen, welche einen ganzen Tag nichts als kritisieren, schimpfen wie alte Trübsalweiber, aber nur wenn sie der Wid der Vorgesetzten schont. Kommt der Vorgesetzte, dann wird geschwehelt, um ja nur gut zu stehen. Es muß einem ehrlichen Arbeiter der Stiel kommen, wenn er eine solche Charakterlosigkeit betrachtet, nicht nur von seiten der Arbeiter aus, sondern auch seitens der Vorgesetzten. Ein altes Sprichwort sagt: „Wie der Herr, so der Knecht.“ Vielleicht kommen aber doch die Arbeiter, die so erbärmlich handeln, zum Bewußtsein ihrer Menschenwürde und unterlassen das gegenwärtige böswillige Tratschen und Mordgeln. Höchste Zeit wäre es, das empfinden bereits alle am eigenen Leibe.

Aus den Amtsblättern.

k. k. Staatsbahndirektion Wien.
Sirkular Nr. 152.

Beteiligung der Mitglieder der Personalkommission und des Arbeitersausschusses mit Direktionsamtsblättern.

An alle Dienststellen.
Einem in der Personalkommission und im Arbeitersausschuss wiederholt geäußerten Wunsche entsprechend werden die Mitglieder dieser beiden Vertretungskörper in Einklang mit je einem Exemplar des hiesigen Direktionsamtsblattes beteiligt werden.
Die erforderlichen Exemplare werden den in Betracht kommenden Dienststellen zugleich mit den Amtsexemplaren zukommen.

Im Falle der Verlegung des Personalkommissions- beziehungsweise Arbeitersausschussmitgliedes ist das für dasselbe bestimmte Amtsblatt seiner neuen Dienststelle, im Falle des Ausscheidens aus der Personalkommission, beziehungsweise dem Arbeitersausschuss der hiesigen Direktionsabteilung II mit kurzem Bericht zu überenden.

Korrespondenzen.

Prerau II. Am 23. Juli, 5 Uhr nachmittags, ereignete sich in der Station Radwanitz der k. k. Nordwestbahndirektion ein Zugszusammenstoß, der dadurch erfolgte, daß der Lokomotivführer des fahrlanmächtig einlaufenden Zuges (272) mit einer Belastung von 1240 Tonnen trotz aller ihm zugebote stehenden Mittel denselben nicht zum Stillstand bringen konnte, die Grenzmarke überfuhr und in den ausfahrenden Zug Nr. 198 hineinfuhr. Dadurch wurden 14 Wagen der beiden Züge zertrümmert, die Lokomotive des Zuges 272 zum Entgleisen gebracht und die beiden Verkehrsgeleise verlegt, wodurch der gesamte Linienerkehr für die ganze Nacht eingestellt und der Personenverkehr nur durch Umsteigen ermöglicht wurde.

Zur Erhebung dieses Falles ist eine Anzahl von Direktionsorganen eingetroffen, welchen die Aufgabe obliegt, die Eisenbahndienststellen der Schuld zu überweisen und dieselben dem Staatsanwalt zu überliefern. Betrachte man nun als Sachmann mit voller Objektivität diesen Fall: Die k. k. Nordbahndirektion hat mit Wissen des k. k. Eisenbahnministeriums im Vorjahre die Belastungen der Güterzüge auf 1200 Tonnen erhöht. Schon in dieser Belastung muß ein Kenner der Eisenbahnerhältnisse herausfinden, daß die Sicherheit des Verkehrs nicht auf das Personal überwältigt werden kann, und zwar aus folgenden Gründen: Dem Lokomotivführer eines derart belasteten Zuges obliegt die Pflicht, die fahrlanmächtigen Fahrzeiten einzuhalten. Wie ist dies aber möglich? Erstens: Es können die vorgeschriebenen Einfahrgeschwindigkeiten in den Stationen nicht respektiert werden (gerade 20 Kilometer, Ablenkung 10 Kilometer), sonst wäre es unmöglich, die vorgeschriebenen Fahrzeiten einzuhalten. Auf offener Strecke (Steigung) wird unter Ausnutzung der ganzen Arbeitskraft der Lokomotive die Fahrzeit überfahren. Das gibt dem den Zug führenden Lokomotivführer Anlaß, die Fahrgeschwindigkeit in der Gefällestrecke über die vorgeschriebene Grundgeschwindigkeit von 85 Kilometer in der Stunde zu erhöhen.

Von dem allen wissen die berufenen Instanzen. Still schweigend wird es geduldet, mit dem Bewußtsein, daß es sonst unmöglich wäre, diese Belastungen mit den vorgeschriebenen Fahrzeiten zu befördern. Nichtsdestoweniger sah sich die k. k. Nordbahndirektion veranlaßt, diese Belastung noch um 50 Tonnen (1250) zu erhöhen.

Nun zu dem Zusammenstoß in Radwanitz. Wo ist der Grund zu suchen? Der Lokomotivführer des genannten Zuges setzte alle ihm zu Gebote stehenden Mittel in Bewegung, um den Zug zum Stillstand zu bringen. Die wiederholt gegebenen Bremsignale erzielten jedoch nicht den gewünschten Erfolg. Nun wird man daran gehen, den Lokomotivführer wegen zu schneller Einfahrt, das Zugbegleitpersonal wegen Nichtbefolgung der gegebenen Bremsignale zur Verantwortung zu ziehen. Wie ist es aber mit der korrekten Dienstausübung bestellt? Die Erfahrung lehrt uns, daß es den in Rede stehenden Personalen bei schlechten Witterungsverhältnissen (Gegenwind, Regen, Nebel) direkt benommen ist, die von der Lokomotive gegebenen Signale auch nur am vierzigsten Wagen zu hören. Das k. k. Eisenbahnministerium sollte wissen, daß die jetzige Zusammenstellung der Züge eine Wagenanzahl sogar bis zu 78 erheischt, um 1250 Tonnen zu erreichen. Der auf den achtundsechzigsten Wagen postierte Signalmann hört kein von der Lokomotive gegebenes Signal. Die Bremsung des Signalmannes ist aber zum Anhalten des Zuges unumgänglich notwendig. Wie stellt sich nun das k. k. Eisenbahnministerium, die Generalinspektion, respektive eine k. k. Direktion die Ausübung und Verantwortung eines solchen Dienstes vor? Wir machen ein k. k. Eisenbahnministerium auf alle die Uebel hier aufmerksam. An dem Zusammenstoß in der Station Radwanitz sind in erster Linie jene Organe schuld, welche die bei dieser enormen Belastung notwendigen Sicherheitsvorkehrungen außer acht lassen. Wir machen die betreffenden Instanzen aufmerksam, daß es unrichtig ist, das Lokomotiv-

personal für die anstandslose Führung des Zuges verantwortlich zu machen, ebenso ist es ausgeschlossen, das in Betracht kommende Zugbegleitpersonal zur Verantwortung zu ziehen, da den ersteren jedes Mittel zur sicheren Führung, den Letzteren aber eine deutliche und klare Verständigung durch die von der Lokomotive gegebenen Signale benommen ist. Mögen einem f. l. Eisenbahnministerium all diese Beweise genügen, um die Befehlungen so weit einzuschränken, damit dem hier in Betracht kommenden Personal die Möglichkeit einer sicheren Ausübung ihrer Dienstpflichten ermöglicht wird.

Saalfelden. (Eisenbahnunfall.) In der Station Saalfelden erfolgte bei Einfahrt des Zuges Nr. 12, welcher um 2 Uhr 12 Minuten in Saalfelden ankommt, mit einer Lokomotive eine Zugstreifung, bei welcher fünf Reisende leichtere Verletzungen erlitten. Der Materialschaden jedoch ist ein größerer, nachdem sechs Personenwagen und die Lokomotive stark beschädigt wurden. Als großes Glück muß es betrachtet werden, daß dieser Personenzug nicht stark besetzt war und die Geschwindigkeit der verstoßenen Lokomotive sowie des einfahrenden Zuges eine bedeutend langsame war.

Rosenbach. Von dort wird uns geschrieben: Allgemein wird von den Oberbauarbeitern über das brutale Vorgehen des Bahnrichters König Beschwerde geführt. Derselbe soll die Arbeiter mit Schimpfwörtern, wie: Bagage, Schwindler, belegen und sich an den unterstellten Arbeitern vergreifen. Vorigen Monat hatte sich dieser Vorkasler bereits bei seiner vorgelegten Behörde zu verantworten, weil er einen Arbeiter bei den Ohren gezogen hat. Wir erwarten, daß die kompetente Dienststelle das Vorgehen des Bahnrichters König gegen die unterstellten Arbeiter einer eingehenden Untersuchung würdigt und die Oberbauarbeiter vor weiteren Schikanen schützt.

Klagenfurt Hauptbahnhof. In der letzten Zeit bemühte man sich sehr, unsere Organisation zu zersplittern, und am Klagenfurter Bahnhof alle Sozi auszuwischen. Hierbei tut sich besonders der Adjunkt Eggartner hervor, der wahrscheinlich sich damit für seine auferachtliche Ernennung zum Adjunkten nach oben hin demütig bezeugen will. Jeder einzelne Bedienstete wird im Dienst überfallen, und man versucht, auf jeden einzelnen Bediensteten den Einfluß zu nehmen, um dieselben zum Beitritt zum Reichsbund zu bewegen. Es werden sogar Leute dienstlich in die Kasse berufen, um dann in der Kasse für den Beitritt zum Reichsbund bearbeitet zu werden. Die Klagenfurter Bediensteten haben diese Drangsalierungen schon gründlich satt; falls die f. l. Staatsbahndirektion diesbezüglich nicht Ordnung schaffen sollte, und den Bediensteten nicht die zum Dienst notwendige Ruhe von derartigen Behelligungen verschaffen sollte, müßte an anderer Stelle und in anderer Weise energisch Abhilfe verlangt werden. Bei dieser Sache ist der Klagenfurter Jagersberger mitleidig, dessen Gesinnungstüchtigkeit allgemein bekannt ist. Wir wurden schon vor fünf Jahren bei seiner Verletzung von Klein-Reißing vor ihm gewarnt. Er hat schon alle Parteien absolviert. War zuerst schwarz, dann rot und ist jetzt endlich gelb. Man kann sich leicht vorstellen, welches Ansehen er bei dieser Charakterfestigkeit bei den Bediensteten genießt. Auch dem Weichwächter Radowe wird dringend geraten, seine Agitation für den Reichsbund im Dienst einzustellen. Eine ähnliche Agitation im Dienst entsalten für den Südbahnverband. Official Hilbrand, Rangleuchtepist und Rangleidener Gause. Falls diese Herren nicht gründlicher in der Öffentlichkeit gekennzeichnet sein wollen, raten wir ihnen, das Personal mit ihrer lästigen empfindenen Agitation zu verschonen. Es ist ein niedriges Mittel, wenn man seinen Einfluß als Vorgesetzter mißbraucht, Untergeten zu Handlungen zu bestimmen, die sie sonst nicht freiwillig begeben würden. Es muß traurig um eine Sache bestellt sein, die erst solche Zwangsmittel notwendig hat, bei der an Stelle der Liebe zur Sache, der Zwang der Vorgesetzten treten muß. Auf welches niedrige Niveau sich ein Beamter begibt, der seinen dienstlichen Einfluß mißbraucht, um die Gesinnung seiner dienlich untergebenen zu vergewaltigen, braucht nicht auseinandergelegt zu werden.

Wir glauben, das gelbe Gebilde wird, auch wenn es mit derartigen Mitteln gefördert wird, in Klagenfurt zu keiner Größe gedeihen und wir ersuchen nur die Eisenbahnbediensteten Klagenfurts, sich in Erinnerung zu halten, wie oft seitens der Parteigenossen des Herrn Eggartner die Interessen der Eisenbahner verraten wurden, sowohl durch Verweigerung von Mitteln zur Verbesserung der Bahnbediensteten im Parlament, als auch durch die Versuche, die Unfallversicherung und das Koalitionsrecht der Eisenbahner zu verschlechtern.

Gullein. Am 14. Juli fand unter zahlreicher Beteiligung des Personals das Leichbegängnis unseres Genossen Thomas Rufsek, Wächterkontrollor in Gullein statt. Rufsek war ein freundlicher und pflichteifriger Kollege und ein treues Mitglied der Organisation. Die Bahnstelle Gullein dankt sämtlichen Teilnehmern an dem Begräbnis auf das herzlichste. Befremdend wirkte es, daß vom Beamtenkörper der Station Gullein niemand vertreten war.

Komotau. (Reichsbündlermanieren.) Wir haben in Nummer 22 unseres Fachblattes einige Herren Zugführer wegen ihrer ungeziemenden Vorgangsweise im Dienst gegen Bedienstete aufmerksam gemacht. Damit war jedenfalls nicht gesagt, daß bei der W. E. B. die Genannten die einzigen sind, es gibt sogar noch solche Zugführer, die neben ihrer Hochachtung vom Personal auch noch Liebesgaben annehmen. Am besten verstehen es aber doch unbestritten unsere Herren Nationalen, das ohnehin ausgemergeltes Personal, das bei den gegenwärtigen teuren Lebensverhältnissen mit Not und Glend zu kämpfen hat, auf diese Art noch auszubeuten. Das Schamgefühl solcher Leute ist so zusammengeschrumpft, daß sie vor den gemeinsten Mitteln nicht zurückschrecken, wenn ihnen das Personal in den Endstationen nicht immer die Geldbörse zur Zahlung ihrer Reche bereit hält, und bewahrt sich vielleicht noch der einzige Wahlpruch: „Schon die guten alten Deutschen tranken manchen Gumpen leer“, an dem sie festhalten mit der Ergänzung: „Und die lieben jungen Deutschen saufen noch bedeutend mehr“ (besonders wenn es nichts kostet). Wir wundern uns auch gar nicht, daß die Herren Nazi in diesem Punkte uns tatsächlich voraus sind, denn sie haben gute Lehrmeister, die jede Gelegenheit benützen ihr Schaflein zu scheren, eventuell auch Fabrikantengelder annehmen, wenn es auch von Juden oder Tschechen ist, gegen die unsere guten Deutschen immer zu Felde ziehen. Nachstehender Fall soll ein Bild geben, wie einer dieser Kornblumenhelden seine ihm unterstellenden Bediensteten behandelt, wenn einmal das Nötige ausbleibt und die Leute nicht mehr recht ihrem Begehren nachkommen. In der Station Komotau verkehren täglich die Züge 80 a, 81 a auf dem zum Mannesmannhötzerwerk, Hidorienfabrik, Juliusnachd und Gassanfabrik führenden Flügelgleise. Die Manipulation auf diesem Flügel ist eine so instruktionswidrige und gefährliche, wie sie wohl auf der ganzen W. E. B. kaum trasser sein kann. Es wird dort über Straßen und Wegüberführungen verschoben, wo sich kein Schranken befindet und auch kein Wächter am Blage ist. Zu wundern ist nur, daß außer den öfters dort vorkommenden Entgleisungen keine größeren Unfälle zu verzeichnen sind. Das Personal wird, weil jeder trachten muß, wieder nach Hause zu kommen, in einer geradezu unbeschreiblichen Weise angetrieben. Dabei gibt es aber noch solche Zugführer, die neben ihrer Antreiberei das Personal noch auf alle mögliche Art und Weise fellieren, mit Rohheiten ausarten u. s. w. Einer dieser sauberen Herren ist auch der

Oberkondukteur Martin Süßmann, Mitglied des Reichsbundes deutscher Eisenbahner, der am 1. August l. J. die Züge 80 a, 81 a als Zugführer zu fahren hatte. Schon bei der ersten Wegüberführung besorgte er selbst das Auskuppeln der Wagen, ohne vorher die Befehle an das übrige Personal erteilt zu haben und manipulierte so fort. Wenn aber ein Bediensteter einen Fehler machte, so schrie er wie ein Verräter. Bei diesen Zügen befand sich auch der Kondukteur S., dem er ebenfalls keine Befehle erteilt hatte, dem er, nebenbei bemerkt, schon längere Zeit nicht mehr recht geneigt war und den er immer schikanierte, wo er ihm ankommen konnte. Kondukteur S. bemerkte, daß eine abgestoßene Partie Wagen gerollt kam, er sprang auf eine Bremse, obgleich ihm ein Befehl nicht erteilt war. Während der Fahrt rief ihm der Zugführer zu: „Grenze frei machen!“ Nun befinden sich eben auf dieser Stelle drei Grenzen und Kondukteur S. ließ die Wagen über die dritte Grenze laufen, in der Meinung, daß damit kein Hindernis sei. Herr Süßmann aber kam auf ihn zu und sagte: „Sie sind aber zu gar nichts zu gebrauchen“, und weil der Angesprochene (besser gesagt Angebrüllte) ihn auf seine Pflicht aufmerksam machte, so wurde er mit den Kosenamen, wie: Kojunge, Lausbube u. s. w. bedacht, und wenn er sich noch einmal wiederholte, so harte er ihm eine herunter, daß er unter die Wagen fliege. Das ist doch gewiß echt deutsch gehandelt. Diese Schmeicheleien gebrauchte Herr Süßmann aber nur deswegen, weil sich der Bedienstete nicht alles gefallen ließ und soll ihm angedeutet haben, ob er vielleicht von ihm auch ein Trinkgeld haben will, wie er soeben erhalten hat. Das war also der Anlaß, daß der Herr Zugführer mit S. nicht gut zu sprechen war, weil er wahrscheinlich die letzte Zeit nicht mehr seinem Verlangen nachkam, und obendrein suspendierte Herr Süßmann denselben vom Dienst und Kondukteur S. mußte zu Fuß nach Hause gehen. Eine solche eigenmächtige Handlungsweise, die sich nicht einmal ein Beamter erlauben darf, erlaubte sich Herr Süßmann. Erwähnenswert ist noch, daß beide Herren Mitglieder des Reichsbundes sind. Herr Diwoz, als treuer Befehlshaber des Herrn Süßmann, der sich schon etwas mehr erlauben kann, sogar ohne Einwilligung des Stationsvorstandes bei jeder Gelegenheit vom Zug zurückbleiben oder von der Strecke nach Hause fahren, brachte auch bei diesem Anlaß seine echt deutsche Befinnung zum Ausdruck, indem er den in Aufregung befindlichen Kollegen S. bei den Armen packte und mit Gewalt zu einem Arzt zerren wollte, obgleich keine ärztliche Hilfe nötig war. Mit diesem Manöver wollten aber Süßmann und Diwoz dem durch die Hilferufe des Bedrängten herbeigeeilten übrigen Personal nichts merken lassen und sollte es den Schein erwecken, als ob ihm etwas zugestoßen wäre. Das sind eben die echten Reichsbundmanieren, an welchen ihre Mitglieder sehen können, wie ihre Interessen vertreten werden und wie Deutschen durch Deutsche geholfen werden kann. Hoffentlich werden in kurzer Zeit noch gar viele zur Einsicht kommen, daß das Inne von einigen Reichsbund-Machern vorgegaukelt eitel Gestränke und Schwindel ist und werden ihr Geld dort hintragen, wo ihre Interessen vertreten werden, indem sie dem Allgemeinen-Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein beitreten.

Feldkirchen. (Ein brennender Waggon mit Baumwolle auf den Schienen.) Am 2. August d. J. kurz vor dreieiertel 7 Uhr abends, geriet infolge Selbstentzündung der mit 55 Ballen Baumwolle in Erist verladene Waggon Nr. 22.021/G, Staatsbahn, des in Puntigam fahrgangmäßig um 6 Uhr 45 Minuten eintreffenden, aus dem Süden kommenden Güterzuges zwischen den Stationen Abtstendorf und Puntigam nächst der zur Gemeinde Feldkirchen gehörigen Ortschaft Lebern in Brand. Der Zug wurde beim Wächterposten 353 angehalten. Innerhalb zehn Minuten war die mittlerweile alarmierte Feuerwehr von Feldkirchen am Brandplatz. Gleich darauf erschien auch die Feuerwehr von Puntigam, um mit vereinten Kräften an der Bewältigung des Brandes zu arbeiten. Die Baumwolle wurde aus dem geschlossenen Waggon herausgearbeitet, wobei immer wieder helle Flammen emporschlugen. Auch die Feuerwehr von Straßgang hatte sich am Brandplatz eingefunden, doch brauchte sie nicht mehr in Aktion zu treten. Der Stationschef von Puntigam telephonierte sofort nach Graz um die Entsendung einer Hilfsmaschine, die um 7 Uhr 36 Minuten am Brandplatz eintraf. Der Personenzug Nr. 23, der von Graz nach Marburg fährt, hatte infolge des Brandes eine Verspätung von 18 Minuten. Der Rämner Postzug Nr. 46 mußte von Stadsdorf nach Puntigam auf das unrichtige Geleise dirigiert werden und hatte eine Verspätung von 30 Minuten. Die Feuerwehren hatten eineinhalb Stunden mit den Löscharbeiten zu tun. Verbrannt ist die ganze Baumwolle und der Waggon bis auf die Eisenteile. Die Baumwolle war für eine Firma in Schwandorf in Niederösterreich bestimmt.

Dotzicim. Herr Inspektor Ragorzanski, der nach jahrelangen Vegetieren in der Wagenfabrikdirektion Stanislaw, dank seiner ruthenischen Nationalität, als Vorstand anher versetzt wurde, erklärte, den August, den angeblich der frühere Herr Vorstand hat entstehen lassen — einem zweiten Herakles gleich — gründlich zu reinigen. In der ersten Zeit beschränkte sich seine Amtstätigkeit darauf, die Missetaten einer gründlichen Aufsichtigung zu unterziehen — und hat er sich auf diesem Gebiet unleugbare Verdienste erworben — doch bald genügte ihm diese bescheidene Tätigkeit nicht! Mit einem Feuer, das Jünglinge beschämen muß, hat er es unternommen, gründlich mit der Rudertwirtschaft in unserer Station Tabula rasa zu machen. Wie, das mögen folgende Zeilen lehren: Vor allererst beschäftigte er den definitiven Verschieber Solaszhnski durch drei Monate in seinem Privatgarten als Gärtner, dann läßt er tagtäglich drei bis vier Mann den Garten bespritzen, einzig und allein deswegen, weil der Garten infolge der „Gleichgültigkeit“ seines Vorgängers sehr an Ertragsfähigkeit gelitten hat und auch die Leute beim Spritzen eingeschuldet werden müssen. Im in Zukunft, bei einer etwaigen Ausstellung des Privatlebens der Eisenbahner durch die Direktion eine regere Beteiligung auch bei uns zu erzielen, läßt er den Verschieber Pasperch fleißig Bilderrahmen und sonstiges erzeugen. Daß Genannter diese Arbeit an Herrn Ragorzanski abführen muß, ist doch irrelevant! Nicht wahr?

Da die Arbeitsfähigkeit der Polen sehr gering ist, so hat er sich drei Keffen ruthenischer Nationalität als Schreiber beigelegt, die uns indolenten Polen leuchtende Muster sein sollen. Einer davon, Rogas mit Namen, wurde infolge Kränklichkeit vom Bahnarzt nicht aufgenommen, versteht aber doch den Dienst eines Schreibers. Herr Ragorzanski besorgte seiner Tochter eine gut bezahlte Sinesure auf Kosten eines Familienoaters bei einem Privatunternehmer am hiesigen Blage, was ja für den betreffenden Familienvater unangenehm ist, doch muß Herr Ragorzanski dafür seine Jahrgeltmitation der Buchhalterin zur Verfügung stellen, und das ist oft mit unangenehmen Konsequenzen verbunden! Nicht wahr, Herr Ragorzanski? Und so glauben wir mit dieser kleinen Auslese beweisen zu haben, daß Herr Ragorzanski ein Korruptionstörer „Non plus ultra“ ist und behalten uns, wenn es nötig ist, vor, auch seine sonstigen mannigfachen Geschäfte zu beleuchten.

Graz. (Ein neuer Skandal in der Südbahnstation Graz.) Es wurde schon zu wiederholten Malen über die bestehenden Zustände am Grazer Südbahnhof, insbesondere aber über das Treiben am Grazer-Köflacher Bahnhof berichtet. Es haben auch ab und zu Erhebungen durch das Ver-

triebsinspektorat und durch Organe der Verkehrsdirektion stattgefunden. Das Fazit aber war jedesmal gleich Null. Die Schweinereien und Stände haben in kurzer Zeit darauf von neuem und sogar noch in erhöhtem Maße begonnen. Seinerzeit wurde am Grazer-Köflacher Bahnhof ein langjähriger, unbescholtener Oberverschieber über Anordnung des Beamten Mocnik unter Aufsicht eines jungen Menschen gestellt. Derselbe Beamte bedrohte den Oberverschieber mit Ohrfeigen. Ein Verschieber, der momentan erkrankte, wurde vom Platzchef Lorinza als betrunken erklärt, obwohl bahnrätlich festgestellt war, daß der Verschieber an Gedärmenkrankheit erkrankt war und Bedienstete wurden bei den Personenzügen vor den Passanten als faule Kerle hingestellt u. s. w. Diese Vorfälle wurden in Zeitungsberichten zur Kenntnis der Öffentlichkeit und der Bahnverwaltung gebracht. Was ist aber geschehen? Es wurden einige Protokolle mit den Leuten aufgenommen, Beschwerden wurden beim Stationsvorstand persönlich erhoben, aber das unsaubere Treiben besteht fort. Vom Stationschef Preisler ist eben nichts zu erwarten, weil er sich als Vorstand der Station Graz schon längst als unfähig erwiesen hat. Die Energie, die er gerade gegenüber dem Beamtenkörper aufbringen sollte, fehlt ihm und so kommt es, daß die Beamten die Beherrscher der Station sind. Und was ist von der Verkehrsdirektion zu erhoffen? Nichts und wieder nichts, weil sie doch das Interesse hat, daß das Personal gegeneinander geheßt wird ohne Rücksicht darauf, ob Materialschaden oder Menschenmord damit heraufbeschworen wird. Das alles scheint aber in der Station Graz nicht zu genügen, man sucht auch nach anderen Mitteln. Am 16. Juli trat der Oberverschieber Franz Ernehl wie gewöhnlich nach seiner Ruhezeit am Grazer-Köflacher Bahnhof den Dienst an und verfiel denselben anstandslos bis gegen 10 Uhr vormittags. Um diese Zeit befahl ihm der diensthabende Beamte Krejer, er solle sich sogleich dem Bahnarzt Herrn Dr. Wuhbach in Eggenberg vorstellen. Wie immer, besorgte auch diesmal Ernehl sofort den Auftrag und begab sich zum genannten Bahnarzt. Dort gemeldet, fragte ihn der Arzt, was er wünsche, und ebenso fragte auch Ernehl den Arzt, warum er berufen worden sei. Beide sahen sich verwundert an und keiner wußte, was weiter geschehen sollte. Der Herr Bahnarzt bestellte Ernehl nochmals für abends 6 Uhr, wenn er vom Dienst abgeht, offenbar, um sich bis dahin zu informieren, was mit ihm geschehen soll. Oberverschieber Ernehl empfahl sich und erschien abends pünktlich wieder. Er bekam dann einen Brief, mit dem er sich im Städtischen Krankenhaus am nächsten Tage vorstellen sollte. Auch diesem Auftrag kam Ernehl nach, begab sich am 16. Juli ins Städtische Krankenhaus und meldete sich dort. Von da wurde er zu Herrn Dr. Spindler geschickt und von diesem einer Untersuchung unterzogen. Ebenso wurde Ernehl auch vom Bahnarzt Herrn Dr. Wuhbach untersucht. Nun wirft sich die Frage auf: Wer hat den Beamten Krejer am Grazer-Köflacher Bahnhof den Auftrag gegeben, den vollständig gefunden Oberverschieber Ernehl zum Arzt zu schicken und was war hierzu die Veranlassung? Eine weitere Frage ist die, von welcher Dienstabteilung berufen wurde, den bahnrätlichen Dienst dazu zu mißbrauchen, aber einen gefunden Menschen ein Gutachten abzugeben und zu welchem Zwecke dies geschah? Wir werden uns kaum irren, wenn wir behaupten, daß das ein Werk der Stationsvorstellung ist. Der Herr Mocnik ist auf Ernehl nicht gut zu sprechen, weil er sich nicht ruhig die Ohrfeigen antragen ließ, und weil er ihm in dienstlicher Beziehung nirgends nabetreten kann, mußte nach einem Mittel gesucht werden, um den unlieblichen Oberverschieber doch zu Falle zu bringen, und dieses Mittel glaubten die Herren bei der ärztlichen Untersuchung zu finden. Die Dienstabteilung aber, die ein so willkürliches Werkzeug der Herren Mocnik und Konforten war, ist dabei gründlich aufgefressen. Ernehl wurde für vollkommen diensttauglich erklärt. Es mag Zeiten gegeben haben, wo einzelne Ärzte solchen Anforderungen Rechnung trugen, aber die sind vorbei und werden in Graz hoffentlich nicht wiederkehren. Die Bahnärzte sind nicht dazu berufen, einzelnen Passchas Gefolgschaft zu leisten, die ihrer Nache Luft und Bedienstete brotlos machen wollen, die lange Jahre dienen. Dieser ganze Vorgang ist ein Stück deutsch-nationaler Kampfesweise, und es wird bei nächster Gelegenheit anderenorts die Information eingeholt werden, ob die Herren Mocnik und Konforten Graz noch länger mit ihrem Unwesen beglücken werden, ob ein solcher Mißbrauch der Amtsgewalt nicht eingestellt wird und ob man in der Station Graz ungestraft verfahren kann, Bahnärzte zur Abgabe falscher Gutachten zu bewegen.

Marburg. (Aus der Südbahnwerkstätte.) Dieser Bestand in dieser Werkstätte ein ganz eigentümliches Vertrauensmännersystem. Zur Hälfte wurden die Vertrauensmänner gewählt, zur anderen Hälfte von Seiten des Werkstättenchefs ernannt. Daß so ein ernannter Vertrauensmann sich nie oder in den seltensten Fällen der vollsten Sympathie seiner übrigen Arbeitskollegen erfreuen konnte, lag auf der Hand, weil doch das Wort Vertrauensmann es schon selbst sagt, daß der Mann des Vertrauens, seiner Mitkollegen nur der sein kann, der von seinen Arbeitskollegen dazu ausersehen und gewählt wurde, und niemals der der richtige sein kann, den der Herr Werkstättenchef zum Vertrauensmann seiner Mitarbeiter zu bestimmen gerubte. Damit soll aber nicht etwa gesagt sein, daß alle bisher ernannten Vertrauensmänner schlechte Kerle gewesen sind. Es gab auch ernannte Vertrauensmänner, die sich voll und ganz die Sympathien ihrer Mitarbeiter und Kollegen zu erwerben wußten und auch mit ihrem besten Wissen und Können zum Nutzen und Wohle ihrer Arbeitskollegen eintraten. Das System der Zusammensetzung des ganzen Vertrauensauschusses war aber dennoch ein widernatürliches und wurde dessen Abänderung von unseren Genossen im Zentralarbeiterschuss verlangt. Diesem Verlangen wurde auch von Seiten der Maschinenabteilung stattgegeben und wurden nun für das neue System, wonach es nur mehr gewählte Vertrauensmänner gibt, die Neuwahlen für den 28. Juli angeordnet. Zwischen der Wahlschreibung und dem Wahltag lagen allerdings nur einige Tage dazwischen. In einem Betrieb mit rund 100 Arbeitern kann man sich in wenigen Stunden einigen, welche Kollegen am geeignetsten sind, einen Vertrauensmännerposten einzunehmen. Und so würde es auch in einem Betrieb, wo lauter Klassenbewußte Arbeiter vorhanden sind, gehalten werden. Nicht so ist es aber in diesem Betrieb infolge der vorhandenen sich deutsch-nationalen und zum Teil auch anarchistisch nennenden Querulantenpölpelhaft. Der deutsch-nationale Herr Allrich hatte nichts anderes zu tun, als den Werkstättenchef ganz eigenmächtig zu interpellieren, daß der Zeitraum zwischen der Wahlschreibung und dem Wahltag zu kurz sei und daher die Wahl um acht Tage hinausgeschoben werden soll. Ganz unbegreiflicherweise und vor lauter Objektivität bestiegen, beim der sonst in manchen Dingen sehr diebstaltpflegig veranlagte Werkstättenchef vor der Minorität des Herrn Allrich einen derartigen Respekt, daß er sofort den Wahltag auf den 4. August verlegte. Ob diese Handlung als Objektivität aufgefaßt werden kann, ist sehr zu bezweifeln. Eher ist darin eine parteiische Maßnahme zu erblicken. Diensttag abends fand in den Kreuzhoflokaltäten eine massenhaft besuchte Versammlung der Werkstättenarbeiter statt, die sich mit dem Vorgehen des deutsch-nationalen Herrn Allrich befähigte und in der auch die von Seiten der Organisation in Vorschlag gebrachten Kandidaten bekanntgegeben wurden. Der bisherige Obmann des Vertrauensauschusses Genosse Petelinischek eritattete einen kurzen Bericht über die bisherige Tätigkeit und unterzog das Vorgehen des Nachfolgers Allrich einer Kritik und forderte Herrn Allrich, der ebenfalls in der Versammlung anwesend war, auf, sein Vorgehen vor der Versammlung zu rechtfertigen.

Herr Ulrich, von zweifelhaften Rufen empfangen, redete einige Minuten ein verworrenes Zeug daher, nur wußte er sich über sein Vorgehen auch mit keinem Wort zu rechtfertigen. Unter einem Sturm der Entrüstung von der ganzen Versammlung als Lügner gebrandmarkt, mußte er abziehen. Es sprachen noch die Genossen Brauchardt, Berghaus, Saviger, Petzkar, Friedl und Petelinschek, welche das Vorgehen des Herrn Ulrich und seiner oberweltlichen Anhänger entsprechend würdigten. Hernach meldete sich der in der Versammlung auch anwesende Arbeitersekretär Genosse Topf zum Worte, was den Unwillen der in der Versammlung anwesenden Anarchisten (eine Gesellschaft von recht zweifelhaften Leuten) hervorrief. Daß Genosse Topf auch berechtigt ist, in einer Versammlung der Werkstättenarbeiter zu sprechen, wurde diesen Einfallspinseln durch eine Massenabstimmung bewiesen. Genosse Topf besprach das Vertrauensmännerstimm im allgemeinen und ging dabei mit den Querulanten und insbesondere mit dem unvergleichlichen Herrn Ulrich ganz unbarbarisch ins Gericht. Wie treffend seine Ausführungen waren, zeigte die allseitige Zustimmung der Versammlung. Der Vorliegende Genosse Steinacker brachte hierauf die von seiten der Organisation aufgestellten Kandidaten zur Besprechung, die auch einstimmig angenommen wurden. Um aber auch das Vorgehen der Gegner und der ihnen ergebenden Werkstättenleitung festzuhalten, wurde nachstehende Resolution einstimmig angenommen: „Die am 25. Juli tagende Versammlung der Werkstättenarbeiter protestiert gegen die Verlegung der Vertrauensmännerwahl, nachdem sie in diesem Vorgang eine parteiische Maßnahme erblickt, die geeignet erscheint, unter der Arbeiterschaft heftigen Unfrieden herbeizuführen, um so mehr, weil gerade diejenigen Elemente, welche die Verlegung verlangten, mit Absicht bestrebt sind, der Vertrauensmännerwahl einen politischen Kampfscharakter nach deutschnationalem Muster zu verleihen. Die verfallene Arbeiterschaft verwarft sich daher entschieden gegen derartige, im Interesse nur einiger Leute gelegene Verfügungen.“ Nachdem noch dem scheidenden Vertrauensmännerauschuß Dank und Anerkennung ausgesprochen wurde, wurde die Versammlung geschlossen.

Wiesla-Oberleutensdorf. Es ist nun schon längere Zeit her, seitdem unser Blatt nicht mehr Gelegenheit hatte, sich über die hierortigen Reichsbündler zu äußern, was einerseits der Wahlbewegung, andererseits den früheren Artikeln, welche den Lesern noch in Erinnerung sein dürften, zuzuschreiben ist, welche den Herren Kretschmer, Großmann und Konsortien lange Zeit den Appetit verdorben hatten. Nachdem nun die Wahlen vorüber und der Sprungkünstler Kroy infolge Dummheit vieler Wähler sowie infolge der Trübschensangst noch einmal das Mandat behauptete, glaubt die radikale Hydra ihr Haupt wieder erheben zu können, weswegen ihr sofort auf den Kopf getreten werden soll.

Am letzten „Deutschen Eisenbahner“ war nämlich ein Artikel erschienen, in welchem den Genossen Oberkondukteur Winter und Kondukteur Bohmann vorgeworfen wird, sie hätten einige deutsche Bremser oder Ersatzebremser, trotzdem der Zug nicht gebremst war, in Regie geführt, weshalb Herr Tourenschwänger Großmann herbeieilte, um im Verein mit Herrn Vorstand Kretschmer, ausgerüstet mit Rot- und Blaustift, im Stundenpaß nachzuweisen, daß Winter falsche Eintragungen gemacht habe. Doch das Resultat der sonst im Dienste nicht gerade eifrigen beiden Herren war ein negatives. Bis heute ist aus der Anzeige nichts geworden. Herr Großmann sollte statt der Revision des Stundenpasses einmal die Beträge zusammenrechnen, um die er die Staatsbahn durch Schwänzung von Dienststunden geprellt hat, diemal er zu Hause Tischlerie oder Latzchen erzogte. Er wäre sicherlich zu einem Resultat gekommen, für welches er gern die 40 Kr. Strafe zahlen könnte. Daß Winter im Recht war, wenn er die Aushilfsbremser in Regie führte, war nach der Sachlage ganz in Ordnung. Der Zug war gebremst, die deutschradikalen Burschen, noch ganz begeistert von dem Wahlsieg, ließen sich weder in Druck, noch in Offegg bei einer Verschiebung sehen, weil sie glaubten, als Parteigenossen des Reichsbundes braucht man nichts zu machen, sondern nur nach Wunsch der Hauptlinge zu wählen und schließlich noch etwas Unverdienliches einzustreuen. Geht es dann nicht nach Wunsch des Herrn Großmann, wird gleich die Lügenlektüre, genaunt „Deutscher Eisenbahner“, vollgedruckt, damit einigen nationalen Madaubrüdern Recht geschehe. Wer weiß, ob nicht Herr Großmann heute noch ein Moler wäre, wenn er die Ueberzeugung gehabt hätte, bei der Partei auch soviel Vorteile herauszuschlagen, wie beim Reichsbund. Seine ganze Familie hat er bereits bei der Bahn untergebracht, einen Sohn noch dazu vom Werschubdienste mit Hilfe des Herrn Vorstandes K. zum Fahrhiebdiener gebracht, was sogar gegen eine Ministerialverordnung bei dem bestehenden Schwindel möglich ist. Dazu kommen noch die verschiedenen Festlichkeiten im Sommer und Winter, bei welchen der Genannte als Kassierorgan immer mehrere Tage frei haben muß (wegen Reinertrag zählen), aber die Hauptfrage: wann umsonst kann das doch nicht gemacht werden! Ja, Großmann ist ein tüchtiger Geschäftsmann. Darum sagte er sich: Bei der roten Partei ist nichts zu holen. Es ist eben eine Arbeiterpartei, da gehts du mit deiner glänzenden Gesinnung lieber zu einer bürgerlich-nationalen Partei, da wird man Arbeiterführer, Vertrauensmann in allen Geldangelegenheiten, spielt stumme Pantomime in den Gemeindefestungen u. s. w. Bei Wahlen gibt es diverse Gratisgulasch und Freibier, kurz, es ist ein Leben, wie bei christlich-sozialen Führern. Auch seine Anhänger huldigen diesem System, weswegen es selbstverständlich ist, daß sich da allerlei arbeitsscheue Elemente für die nationale Agitation unter der Protection des Herrn Vorstandes wohl fühlen, wie zum Beispiel der Ausschlagator Schnaps, Baron Korbach. Dieser Schnaps- und Bierbruder, als linke Hand des Herrn Kretschmer, ist wegen seiner miserablen Dienstleistung und Trunkenheit schon alle Parteien durch, weil sich niemand mit ihm ärgern will. Nun befindet er sich aber bei der Partie Großmann wohl, dort kann er tun und lassen, was er will. Herr Großmann kann doch einen tüchtigen Agitator von solchem Schlage nicht beanstanden, und Korbach denkt sich von seinem Jugeshornist: Wie der Herr, so das Zeug! Dieser Alkoholiker spielt nun bei Wahlen eine Hauptrolle, weswegen er auch immer zu solchen Anlässen frei haben muß. Bei der letzten Reichratswahl war Korbach Anfangs Juni krank, wurde auch am 13. Juni früh als krank geführt, jedoch dann später als krank geführt, um nach dem 13. Juni wieder weiter marod zu sein. Er mußte eben am 13. plötzlich gesund sein, um seine Wahlschlepperdienste zu absolvieren. Nach der Hauptwahl war er abermals krank und eilte nun im Krankenstand dem Stichwahlanbaitenden Kameraden Anrész in Dug zu Hilfe. Er glaubte, dort sei er fremd und könne auch, sich im Krankenstand befindend, Wahl Dienste bis zur Stichwahl am 20. Juni leisten. Kaum war die Wahl samt Gulasch- und Alkoholfeier vorüber, meldete er sich zur weiteren ersprechlichen Dienstleistung wieder gesund.

Unter dem Regime Kretschmer geschehen aber noch mehr solche Dinge, wie es ja auch nicht anders sein kann, denn Herr Kretschmer übt über alle Reichsbundmitglieder eine Patronanz aus, die keine anderen Folgen zeitigen kann. Ein jeder Reichsbündler glaubt, als Parteigenosse des Vorstandes machen zu können, was ihm beliebt. So kommt es, wie neulich, vor, daß ein Magazinarbeiter namens P. in der Verkehrsanzlei in Wiesla infolge allzu großer Huldigung des deutschen Wahlspuches: „Die alten Deutschen tranken in mer noch eins“, befohlen zusammengeführt. Weiters: Das Reichsbundmitglied G. soll da unlängst einige Tage spurlos ver-

schwunden und nach einigen Tagen wieder zum Dienst erschienen sein, ohne daß die Sache behandelt worden wäre. Der Kama nach hat dieser gewissenhafte Eisenbahner bei einer Privatuntersuchung gearbeitet. Diese Kuriosität soll sich dem Vernehmen nach, schon zweimal ohne Anlaß augetragen haben. Geht das auch bei einem Sozialdemokraten? Nein!

Solche Zustände sind aber einer k. l. Staatsbahn unwürdig und sind bloß möglich, weil Vorstand Kretschmer anstatt sich um den Dienst besser zu kümmern, meist Agitation treibt. Es ist possierlich anzusehen, wenn er mit seinem Bruder Großmann in seinem Bureau konferiert. Letzterer steht mit der Klappe am Kopfe und der Pfeife im Munde in der despektierlichsten Weise vor ihm, als wäre der Vorstand sein Untergebener, nicht der Vorgesetzte. So treiben es auch die meisten anderen Kameraden. Besonders während den Wahlen tat der Vorstand sein mögliches, wobei er sich sogar nicht entblödete, einen überzeugten Genossen zu überreden, er solle Kroy wählen, er sei ein tüchtiger Vertreter der Bediensteten. Aber leider nur zur Verschaffung von Oberrevidentenposten für einzelne Vorstände. Das Resultat ist nun, daß sich um den Vorstand Kretschmer ein ganzer Rattenkrieg von Strebern bildet, die glauben, ohne Prüfungen und ohne tadellose Dienstleistung empor zu kommen und die denken: Erst ist der Kroy, dann der Herr Vorstand gesprungen, jetzt kommen wir nachgesprungen. Obwohl sich der Herr Vorstand in einer Versammlung geäußert haben soll: „Nun, der Schneider Kray ist fort, mit den anderen werden wir schon fertig“, wird dieser Bericht das Gegenteil beweisen. Wenn die Herren Kretschmer, Großmann, Korbach u. tutti quanti noch mehr wünschen, stehen wir sehr gern zu Diensten. Eine löbliche k. l. Staatsbahndirektion Prag ersuchen wir aber, mit solchen Zuständen, mit der Protektionswirtschaft eines Herrn Kreisführer sowie des Regimentsführers Großmann aufzuräumen. Sollte sich die k. l. Staatsbahndirektion hierzu nicht entschließen, wird ihr an anderer Stelle und mit aller Entschiedenheit vorgehalten werden, daß sie durch Duldung dieser Lotterwirtschaft diese sanktionierte. Es gibt ehrliche und arbeitssame Bedienstete genug, welche der k. l. Staatsbahn schon längere Jahre treue Dienste leisten und es verdienen würden, vorwärts zu kommen. So schiebt man ganz einfach die schon bestehenden Ranglisten für Arbeiter beiseite und nimmt Leute von der StraÙe herein, bloß weil sie sich verpflichten, Reichsbundmitglieder zu werden.

Versammlungsberichte.

Bogen I. Donnerstag den 27. v. M., 8 Uhr abends, fand im hiesigen Gewerkschaftshaufe eine gutbesuchte Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Genosse Wilhelm Scheibein aus Innsbruck den Bericht über die am 25. bis 29. Juni d. J. in Wien stattgefundenen Delegiertenkonferenz erstattete.

Penzing. Den 2. August erstattete Genosse Sommerfeld in einem zahlreich besuchten Vereinsabend den Bericht über die Delegiertenkonferenz.

Stanz. Am 30. Juli veranstaltete die Ortsgruppe eine gutbesuchte Wanderversammlung nach Schaboglad, wo die Genossen Prodek, Schling und Bild über die Forderungen der Eisenbahner referierten.

Auffstein. Bei der am 26. Juli abgehaltenen Monatsversammlung erstattete Genosse Scheibein aus Innsbruck den Bericht über die Delegiertenkonferenz, welche vom 25. bis 29. Juni d. J. in Wien stattfand. Der Bericht wurde mit großer Aufmerksamkeit von den Anwesenden entgegengenommen. Redner demonstrierte auch die Wichtigkeit und unbedingte Notwendigkeit einer gut und festgelegten Organisation, streifte auch den Eisenbahnergesetzentwurf, welcher mit sehr vielen Verschlechterungen gegen den gegenwärtigen verlausfuhrt ist, so insbesondere der § 232. Er führte auch den Versammelten vor Augen, daß es einen heißen Kampf brauchen wird, um diesen neu einzuführenden Verschlechterungen wirksam entgegenzutreten und zeigte auch auf, daß die Organisation nicht allein dazu geschaffen ist, um immer neue Forderungen zu stellen, sondern auch das Ertrungene zu erhalten. Seinen Ausführungen wurde allgemeiner Beifall gezollt. Genosse Bildauer besprach das Treiben der Christlichsozialen sowie der Nationalverbänder, welsch letztere schon ihre Volksfreundlichkeit bei der ersten Abstimmung im neuen Parlament zum Ausdruck brachten. Er richtete auch einen Appell an die Anwesenden, die persönlichen Neibereine beiseite zu lassen, was nur der Organisation im allgemeinen und jedem einzelnen im besonderen schädlich ist. Nachdem sich niemand mehr zum Worte meldete, dankte Genosse Berger den Genossen Scheibein für seine vortrefflichen Ausführungen und schloß die Versammlung mit warmen Worten, die Ausführungen des Genossen Scheibein nicht in den Sand verlaufen zu lassen, sondern hinauszutragen und so der Organisation neue Mitglieder zuzuföhren. Der Vorliegende knüpfte daran die Bitte, etwas mehr Interesse an den Tag zu legen und auch die Versammlungen besser zu besuchen.

Franzensfeste. Am 24. Juli d. J. fand in Manalters Gasthaus eine öffentliche Vereinsversammlung statt, zu der Genosse Scheibein als Referent erschienen war. Genosse Scheibein berichtete über den Verlauf der Delegiertenversammlung in Wien und über die Tätigkeit des Allgemeinen Reichsausschuß und Gewerkschaftsbereines, was mit großer Befriedigung der Versammelten aufgenommen wurde. Redner besprach zum Schluß seiner Ausführungen auch die ernstesten politischen Zeiten, denen wir entgegengehen und wie notwendig es sein wird, geschlossen organisiert, alle gegen die Eisenbahner geplanten Verschlechterungen abzuwehren.

Vertrauensmännerversammlung der Wächter und Blocksignaldienner der k. l. Staatsbahnen des Wiener Direktionsbezirk. Freitag den 25. Juli d. J. fand in Ribisch Gasthaus, XIII., Meingasse 11, eine von Genossen Sommerfeld über den Wunsch der Vertrauensmänner der Wächter und Blocksignaldienner einberufene Vertrauensmännerversammlung statt, zu der von seiten der Zentrale Genosse Adolf Müller entsendet wurde. In dieser Versammlung, welche von sämtlichen dienstfreien Vertrauensmännern der gesamten Linien der k. l. Staatsbahndirektion Wien besichtigt war, wurde zu den von der Zentralpersonalkommission am 5. Juni 1910 eingebrachten Anträgen Stellung genommen. Sämtliche Redner verlangten die endliche Durchführung genannter Anträge. Es wurde auf die immer mehr zunehmende Teuerung der Lebensmittel und Wohnungen hingewiesen und diese Zustände der heutigen Gehälter als nicht mehr auskömmlich bezeichnet. Ferner wurde betont, daß die beim k. l. Eisenbahnministerium eingebrachten Anträge obgenannter Kategorien nicht allzu große Mittel erfordern würden, um den Wünschen dieser Bediensteten Gehwährung zu schaffen. Die Zentrale wurde in einer Resolution aufgefordert, alles zu versuchen, um den Blocksignaldiennern und Wächtern zu ihren Forderungen zu verhelfen. Ferner wurde eine Deputation von sechs Genossen gewählt, die sich ins Parlament zu begeben hat, um den Abgeordneten die Lage dieser Kategorien zu schildern und diese zu ersuchen, sich für diese Kategorien einzusetzen. Diese jeden Anwesenden in Erinnerung bleibende Versammlung, welche derartig stürmisch war, daß sie nur unter der größten Anstrengung und Ermahnung zur Ruhe vom Genossen Sommerfeld zu Ende geführt werden konnte, gibt ein Zeichen, wie groß die Not und das Glend unter den Eisenbahnern gestiegen ist und es ist Zeit, daß man diesen Notkrei hört und den Wünschen der Blocksignaldienner und Wächter Rechnung trägt.

Aus den Organisationen.

Franzensfeste. Am Sonntag den 19. August l. J. veranstaltete unsere Ortsgruppe um 8 Uhr abends in Manalters Gasthaus zu Ehren des Genossen Friedrich Sottner, Oberbauarbeiter, welcher für 40jährige Dienstzeit ausgezeichnet wurde, einen gemütlichen Unterhaltungsabend, verbunden mit humoristischen Vorträgen und Gesang. Wir laden hiermit alle Genossen von Franzensfeste, sowie das dienstfreie auswärtige Personal und die Oberbauarbeiter der Bahnerhaltungssektion Bizzen höflich ein, an dem Fest teilzunehmen.

Innsbruck I. Am 15. Juli 1911 hat die Ortsgruppe Innsbruck I ihre ganzjährige Generalversammlung abgehalten. Als Obmann wurde gewählt: Wilhelm Scheibein; als Kassier: Gustav Freitag.

Alle Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an Wilhelm Scheibein, Fabrikaffe 1, und in Geldangelegenheiten an Gustav Freitag, Gabelsbergerstraße 25, in Innsbruck zu richten.

Annau. Diejenigen Mitglieder, welche ausgeliehene Bibliotheksbücher besitzen, werden nochmals aufgefordert, dieselben bis längstens 20. August beim Kassier, Genossen Hugo Stuch, Oberdorf, Alleestraße Nr. 252, abzugeben, widrigenfalls die Ortsgruppe die Bücher der betreffenden Mitglieder auf deren eigene Kosten abholen läßt. Wegen Instandhaltung und Kontrierung der Bibliothek wird die Bücherausgabe bis auf Widerruf eingestellt. Die Mitglieder werden daher ersucht, dem Verlangen der Ortsgruppenleitung tunsücht nachzukommen.

Spittal a. d. Drau. Bei der am 28. Juli stattgefundenen Arbeiterauswahl der Bahnerhaltungssektion Spittal a. d. Drau wurden folgende Ausschüsse und Erfahrmänner gewählt: Franz Hartlieb, Aushilfsarbeiter, Koblach, Johann Embberger, Oberbauarbeiter, Spittal a. d. Drau, Josef Egger, Maurer, Rothenthurm, Ansdhäuser; Christian Kausch, Zimmermann, Greifenburg, August Ortner, Oberbauarbeiter, Dellach, Franz Frohwieler, Hilfsbahnwächter, Rothenthurm, Ersch. Bei der am 1. August, 10 Uhr vormittags, stattgefundenen Obmannwahl wurde als Obmann: Josef Egger, Maurer in Rothenthurm, und als Stellvertreter Johann Embberger, Oberbauarbeiter in Spittal a. d. Drau gewählt.

Brünn II. Bei der am 18. Juli abgehaltenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuf gewählt: Johann Weiner, Kondukteur, Obmann, Ignaz Engel, Offiziant und August Bieliz, Kondukteur, Stellvertreter; Arnold Lofetz, Magazinassistent, Schriftführer; Franz Sosa, Oberkondukteur, Stellvertreter; Thomas Jamednikel, Wagenreiber, Kassier; Paul Kopecky, Magazinarbeiter, Bibliothekar, Franz Spishüttl, Stationsmeister, Stellvertreter; Ignaz Delanski, Lampist; Philipp Schlesinger, Lokomotivführer, Rudolf Kudoletzki, Verschleber, Ladislaus Polorny, Plombierer und Rudolf Minofil, Revisionschloffer, Ausschufmitglieder; Peter Grün, Kondukteur, Kaspar Blachota, Wagenreiber, Revisionsforen. Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind also von nun an an den Obmann Genossen Johann Weiner, Kondukteur, Brünn, Janowiggasse Nr. 17, in Geldangelegenheiten an den Kassier Thomas Jamednikel, Wagenreiber, Brünn, Waivrastraße 8, zu richten.

Eisenbahnhygiene.

Der Sonnenstich beim Eisenbahnpersonal. In heißen Sommern, wie dies heuer der Fall ist, pflegt erfahrungsgemäß gerade das Eisenbahnpersonal, Streckenarbeiter wie Zugspersonal, den intensiven Hitzwirkungen ausgesetzt zu sein und Hitzschläge und Sonnenstiche sind keine seltene Erkrankungen. Ueber den Hitzschlag und den Sonnenstich herrschen aber noch immer ziemlich unbestimmte Vorstellungen. Man muß zwischen beiden unterscheiden. Ein Hitzschlag, auch wenn er zu plötzlicher Ohnmacht führt, ist gewöhnlich nicht lebensgefährlich. Der Betroffene wird schwindlig und fällt nieder, seine Haut ist feucht und kühl, sein Atem eilig aber niemals von schnarchenden Tönen begleitet, der Puls geschwächt, die Körpertemperatur normal oder etwas zu niedrig, das Bewußtsein meist nicht völlig aufgehoben. Zur Wiederherstellung des Erkrankten genügt in der Regel schon eine Entfemung aus der Sonne, die Lockerung seiner Kleider, das Besprengen des Kopfes mit kaltem Wasser und vielleicht noch die Behandlung der Nase mit Salzwasser. Ganz anders sieht es im den eigentlichen Sonnenstich. Die Sachleute unterscheiden jetzt noch zwischen direktem und indirektem Sonnenstich. Der direkte Sonnenstich kann wieder nach mehreren Formen auftreten. Einmal befällt er Leute bei schwerer Anstrengung, die an solche nicht gewöhnt sind, beispielsweise junge Soldaten bei anstrengenden Märschen im Sommer oder nach der Ankunft in einem tropischen Lande. Je feuchter die Luft ist, desto größer die Gefahr, weil die Ausdünstung der Haut dadurch herabgesetzt wird. Der Sonnenstich kündigt sich durch heftige Kopfschmerzen an. Wenn nun nicht sofort etwas geschieht, um die Gefahr abzuwenden, so stürzt der Betroffene bald zu Boden, aber unter ganz anderen Erscheinungen wie beim gewöhnlichen Hitzschlag. Der Körper bewegt sich in Krämpfen, die Zähne sind fest aufeinander gebissen, die Haut ist ganz unempfindlich, die Atmung hart gestört. In anderer Weise kündigt sich der Sonnenstich mit starkem Schweißerguß an. Der Erkrankte wird allmählich immer bleicher und die Lippen bläulich, die Augen blutunterlaufen, die Adern geschwollen, die Atmung ruhig, aber sehr matt, bis der Mann zu Boden gleitet. Dabei ist das Bewußtsein meist nicht völlig aufgehoben, eine Wiederherstellung auch verhältnismäßig leicht. Am schlimmsten sieht es um den Patienten, wenn er nur einen außergewöhnlichen Durst verspürt und dann plötzlich in Ohnmacht fällt. Diese Ohnmacht kann bis zu anderthalb Tagen dauern und in den Tod übergehen, ohne daß der Kranke noch einmal erwacht ist. Schließlich kündigt sich der Sonnenstich auch nur durch einen bohrenden Kopfschmerz an, der von Stunde zu Stunde heftiger wird, bis er zu einem eigentlichen Wahnsinn führt.

Im meisten Vertrauen verdient wohl die Annahme, daß nicht die Wärmestrahlen, sondern die sogenannten chemischen oder aktinischen Strahlen der Sonne, dieselben, die beispielsweise auf die photographische Platte wirken, für den Hitzschlag und Sonnenstich verantwortlich zu machen sind. Angeblich ist es ein sicheres Mittel gegen die Gefahr, seine Kopfbedeckung mit einem roten Stoff auszustatten, der die chemischen Sonnenstrahlen abhält. Die Erfahrungen damit sind sehr gütig gewesen.

Eisenbahnunfälle und Ermüdung. Ueber Lehrreiche Studien, die auch für die Allgemeinheit von Interesse sind, berichtet Professor Dr. Griesbach (Müllpaußen-Wal) in dem dieser Tage erscheinenden Heft 3 der Halbmonatsschrift „Die Hygiene“. Sein Aufsatz „Ermüdung, Berufsarbeit und Unfall“ dürfte gerade jetzt besondere Aufmerksamkeit finden, da die Müllheimer Eisenbahnkatastrophe noch in unser aller Erinnerung ist. Griesbach ist mit Unterföhung durch das preussische Ministerium der öffentlichen Arbeiten ganz systematisch vorgegangen: Mittels des Vestheliometers glückte es ihm, den Grad der Ermüdung förmlich zu registrieren. Die Schwelligengröße der Haut in der Mitte der Stirn und in

der Hochbeinigkeit beträgt normalerweise, das heißt nach der Nachtruhe beim Erwachen etwa 4 bis 5 Millimeter. Die Messungen, die Professor Griesbach an mehreren Eisenbahnbeamten vornahm, ergaben nun nach Dienstbeendigung bei einem Telegraphisten (40 Jahre alt) 11,2 Millimeter, bei einem Lokomotivführer 10,7 Millimeter, bei einem Feiger (22 Jahre alt) 9,8 Millimeter und bei einem Zentralweichensteller (30 Jahre alt) 10 Millimeter; bei einem Lokomotivführer eines D-Zuges Berlin-Halle, der die Fahrt von 161,7 Kilometer in 1 Stunde 50 Minuten ohne Aufenthalt machte, betrug die Steigerung in dieser kurzen Zeit bereits 3 Millimeter. „Es kann daher nicht wundernehmen,“ schreibt Professor Griesbach, „daß sich trotz vorzüglicher Sicherheitsvorrichtungen und trotz pflichttreuen Bestrebens des Personals, immer wieder Unglücksfälle ereignen, die nicht aus Fahrlässigkeit, Unvorsichtigkeit oder Gleichgültigkeit der Beamten entstehen, sondern genau betrachtet, ihrer Ermüdung und den daraus entstandenen physiologischen und psychologischen Störungen zuzuschreiben sind. Hierfür spricht die statistisch erwiesene Tatsache, daß Unfälle weniger zu Anfang des Betriebes, sondern meistens gegen Ende desselben auftreten.“

Fachtechnisches.

Ist die durchgehende Bremse eine zuverlässige Sicherheitseinrichtung? Die jüngste Müllheimer Eisenbahnkatastrophe ist unmittelbar dadurch veranlaßt worden, daß der Zug die Umbaufelle mit einer unzulässig hohen Geschwindigkeit befahren hat. Angeblich zeigte der selbst registrierende Geschwindigkeitsmesser der zertrümmerten Lokomotive im Augenblick des Unfalls eine Geschwindigkeit von 103 Kilometer in der Stunde, während die Baustelle mit höchstens 20 Kilometer in der Stunde befahren werden durfte. Der Zugführer (der Oberbeschaffner) soll diesen schweren Verstoß gegen die Instruktion im Augenblick des Ueberfahrens der gefährlichen Strecke bemerkt und sofort die Notbremse gezogen haben, während nach andern Angaben die Entgleisung bereits eingetreten war, als der Lokomotivführer auf der Maschine die Bremse anstellte. Die Katastrophe trat nun wie bekannt in der Weise ein, daß ein großer Teil der Wagen ineinander geschoben und damit vollkommen zertrümmert wurde, während die Kuppelung zwischen Lokomotive und Zug zerriß. Der Zug war mit der Luftdruckbremse, Bauart Westinghouse, ausgerüstet. Nach übereinstimmenden Angaben steht in diesem Falle so viel fest, daß die Bremse, sei es nun von Zugführer oder vom Lokomotivführer aus, betätigt worden ist. Diese Betätigung bei einer Luftdruckbremse der Bauart Westinghouse erfolgt dadurch, daß der Führer auf der Maschine oder der Zugführer im Gepäckwagen oder ein Passagier in seinem Abteil, durch das Umlegen eines Hebels, beziehungsweise durch das Ziehen an dem Handgriff der Notbremse in der den ganzen Zug durchziehenden und mit Druckluft von fünf Atmosphären angefüllten Leitung eine Ausströmöffnung freilegt, durch die die Leitungsluft ins Freie entweicht. Dieser Vorgang bedeutet noch nicht die Bremsung selbst, sondern ist nur das die Bremsung einleitende Moment. Hier ist aber zunächst schon jegliches Versagen ausgeschlossen, das ja nur dann eintreten könnte, wenn aus irgendeinem Grunde die Ausströmöffnung, die beim Bremsen freigelegt werden soll, verstopft wäre. Dieser Fall kam aber aus dem Grunde nicht eintreten, weil die in Frage kommenden Ausströmöffnungen so groß bemessen sind, und der Druck der aus der Leitung ins Freie austretenden Preshluft so stark ist, daß die Entlüftung der Leitung, und zwar in kürzester Zeit, stattfinden kann. Das die Bremsung einleitende Moment der Entleerung der durchgehenden Hauptleitung von Druckluft muß also eintreten, und es wäre nur zu untersuchen, ob dieses einleitende Moment nun auch im ordnungsmäßigen Wege stets die erwartete Bremswirkung zur Folge haben muß.

Die Bremswirkung tritt bei der durchgehenden Luftdruckbremse dadurch ein, daß ein relaisartig wirkender und an jedem Bremswagen vorgesehener Apparat, das sogenannte Steuerventil, infolge des Druckabfalls in der Leitung eine Verbindung zwischen einem lokalen Druckluftreservoir, dem Hilfsluftbehälter, welcher gleichfalls an jedem Bremswagen angebracht ist, und dem Bremszylinder des zugehörigen Wagens herstellt, und dadurch den Bremszylinder mit Druckluft beaufschlagt, so daß der Bremskolben und das mit ihm zusammenhängende Bremsgestänge vorgetrieben und die Bremskräfte mit großer Kraft an die Räder angelegt werden. Gleichzeitig tritt bei einer Notbremsung, von der hier die Rede ist, auch noch Leitungsluft in den Bremszylinder über, die also zur Verstärkung der Bremswirkung beiträgt. Hier ist nun die Möglichkeit gegeben, daß dieses Relais, eben das Steuerventil, aus irgendeinem Grunde versagt, was zur Folge hat, daß die Bremswirkung tatsächlich ausbleibt. Ein solches Versagen des Steuerventils ist denkbar und in vereinzelten Fällen auch beobachtet worden. Indes ist diese Gefahr durch die amtlichseits vorgeschriebenen Bremsproben, die an jedem Zuge auf der Anfangsstation und auf allen Haltestellen, wo Wagen oder Lokomotiven ausgefesselt oder gefesselt werden, auf ein Minimum reduziert, denn bei dieser Bremsprobe würde ein Defekt am Steuerventil sofort bemerkt werden. In jedem Falle aber ist der Gedanke, daß an einem Zuge sämtliche oder auch nur ein größerer Teil der Steuerventile ausfallen und dadurch die Bremswirkung illusorisch machen könnte, als ganz außerhalb des Bereiches der Möglichkeit liegend, von der Hand zu weisen.

Versagt aber ein Steuerventil, so ist das nicht mit einem Versagen der Bremswirkung am ganzen Zuge identisch, sondern es bleibt dann eben nur der eine Wagen mit dem schadhafsten Steuerventil unbremst. Dadurch wird dann allerdings die Gesamtbremswirkung am Zuge etwas herabgesetzt, da die lebendige Kraft des unbremsten Wagens nicht in dem gleichen Maße verrichtet wird, wie an den anderen. Der unbremste Wagen erfährt gegenüber den vor ihm laufenden stark gebremsten eine Beschleunigung, er wird auf diesen Wagen aufslaufen, und starke Stöße im Zuge werden die Folge sein. Im wesentlichen aber wird das völlige oder teilweise Versagen eines Steuerventils nur eine geringe Verlängerung des Bremsweges herbeiführen, niemals aber ein Aufslaufen der Wagen, das mit einer vollständigen Zertrümmerung der Fahrzeuge verbunden ist. Ein teilweises Versagen des Steuerventils kann dann eintreten, wenn man auf eine mäßige Bremsung noch eine Not- oder Schnellbremsung folgen läßt.

Wie erwähnt, unterscheidet sich die Not- oder Schnellbremsung von der gewöhnlichen Bremsung dadurch, daß bei ihr außer der Hilfsbehälterluft auch noch Leitungsluft in den Bremszylinder übertritt. Dadurch wird die Bremskraft gegenüber dem maximalen Wert der gewöhnlichen oder sogenannten Betriebsbremsung an sämtlichen Bremsapparaten des Zuges um etwa 10 Prozent verstärkt und gleichzeitig die Fortpflanzung der Bremswirkung den Zug entlang erheblich beschleunigt. Diese verstärkte und beschleunigte Bremswirkung nun kann in dem vorerwähnten Fall einer unmittelbar an eine Betriebsbremsung sich anschließenden Notbremsung ausbleiben, und zwar tritt dieser Fall bei der Westinghouse-Bremse schon ein, wenn die vorangegangene Betriebsbremsung auch nur eine sehr schwache gewesen ist, ohne daß indes die weitere Steigerung der Betriebsbremsung dadurch beeinträchtigt würde. Die auf den preussischen Staatsbahnen neben der Westinghouse-Bremse eingeführte Knorr-Bremse arbeitet in dieser Beziehung vorteilhafter, denn ihr Steuerventil gestattet eine Not- oder Schnellbremsung auch noch bereits ziemlich weit vorgeschrittener Betriebsbremsung noch mit Erfolg einzuleiten.

Auch die Lokomotive kann in Bezug auf die Bremsung ein verschiedenes Verhalten zeigen. Im allgemeinen geht die Ansicht der Fachleute heute dahin, daß die Lokomotive schwächer gebremst werden soll als der Wagenzug, damit sie stets das Bestreben hat, den Zug zu strecken und in diesem gestreckten Zustand zum Halten zu bringen, da erfahrungsgemäß diese Art des Bremsens mit den geringsten Stößen und Zerrungen und dadurch auch mit der geringsten Gefahr einer Schädigung von Reisenden und Material verbunden ist. Diese Bedingung gilt in erster Linie für Betriebsbremsungen, bedarf aber bei Not- oder Schnellbremsungen einer gewissen Modifikation, da es hier weniger auf das möglichst sanfte Stillsetzen des Zuges, als auf die äußerste Abkürzung des Bremsweges, das heißt darauf ankommt, den Zug in kürzester Zeit und auf kürzestem Wege zum Stillstand zu bringen. Hier hat die Lokomotive die wichtigere Aufgabe, den Zug zu halten. Es ist daher zweckmäßig, bei Not- oder Schnellbremsung die Lokomotive stärker zu bremsen als den Wagenzug. Das geschieht bei der vorerwähnten Knorr-Bremse, die bei Schnellbremsung den Druck im Lokomotiv- und Tenderbremszylinder erst langsamer als in den Bremszylindern des Wagenzuges, dann aber schließlich bis auf den doppelten Wert des Betriebsbremsdrucks ansteigen läßt, so daß die Lokomotive den Wagenzug erst streckt und dann hält. Dieser ganze Vorgang spielt sich natürlich innerhalb weniger Sekunden ab. Westinghouse dagegen legt auch bei Schnellbremsungen mehr Wert auf die Streckwirkung der Lokomotive und hat daher die Einrichtung so getroffen, daß bei Schnellbremsungen die Lokomotive schwächer gebremst wird als der Wagenzug. In diesem Falle kann die geringere Verzögerung, also das Voreilen der Lokomotive bei Schnellbremsungen zu einer Zugzerreißung zwischen Lokomotive und Wagenzug führen. Es scheint nicht ausgeschlossen, daß die angeführte Zugstrennung zwischen Lokomotive und Wagenzug bei dem Müllheimer Unfall auf diese Eigentümlichkeit der Westinghouse-Bremse mit zurückzuführen ist. Damit ist dann auch ein etwas geringere Gesamtbremswirkung verbunden, weil eben die verzögernde Wirkung, die die stärker gebremste Lokomotive gegenüber dem Wagenzug ausüben soll, in Fortfall kommt.

Ein neues Mittel gegen Holzäule. Die „Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen“ macht interessante Mitteilungen über ein neues Verfahren zur Erhaltung von eingegrabenen Holzgegenständen. Das Wesen des Verfahrens, das „Sterilisierung“ genannt wird, besteht darin, daß die zur Unterbringung des Holzgegenstandes (Mast, Säule, Pfahl u. s. w.) in der Erde hergestellte Grube mit sterilisierter mikrobenfreier Erdmasse angefüllt und das Holz in diese versenkt wird. Infolge dieses Verfahrens können die schädlichen Mikroorganismen mit dem Solze nicht in Verbindung kommen, wodurch es gegen Anfeuchtung vollkommen geschützt ist, so daß es keinesfalls erkranken, daher auch nicht faulen kann. Das Sterilisierungsverfahren, dessen Patent von den Inhabern, einer Aktien-Gesellschaft in Budapest, in allen Kulturstaaten angemeldet ist, besteht darin, daß das ausgehobene Erdreich mit einer eigentümlichen Flüssigkeit sorgfältig durchtränkt wird. In der auf diese Weise hergerichteten Erde erstirbt die Vegetation gänzlich und das Entstehen neuer vegetativer Stoffe ist vollständig unmöglich. Die Vorteile des neuen Verfahrens sind, daß das Holz ohne vorherige Bearbeitung verwendet werden kann und das teure und dennoch unzuverlässige Tränkungsverfahren vermieden wird. Es ist daher die Gelegenheit geboten, das an Ort und Stelle verfügbare Holz zu benutzen, es braucht nicht mit hohen Zufuhrkosten von einer entfernt gelegenen Tränkungsanstalt bezogen zu werden.

Die größte österreichische Lokomotive. Die „Oesterreichische Polytechnische Zeitschrift“ in Wien meldet, daß demnächst auf der Arlbergstrecke der österreichischen Staatsbahnen Lokomotiven mit den größten Dimensionen in Betrieb gesetzt werden. Diese Lokomotiven werden ohne Tender rund 100.000 Kilogramm, mit Tender rund 150.000 Kilogramm wiegen. Sie erhalten sechs getupelte Achsen und eine Laufachse und stellen in Bezug auf die Ausbildung des Lauf- und Triebwerkes ein Unikum dar. Alle Abmessungen dieser nach den Plänen des Ministerialrates Karl Gölsdorf ausgeführten Lokomotiven gehen ins Riesenhafte. Die Heißfläche mißt fast 300 Quadratmeter, die Kesselfläche 5 Quadratmeter. Die Lokomotive vermag die schwersten Schnellzüge auch auf Gebirgsstrecken mit stündlicher Geschwindigkeit bis zu 60 Kilometer zu befördern.

Patentbericht, mitgeteilt von Dr. Fuchs und Ingenieure Kornfeld und Hamburger, Wien, VII., Siebensterngasse 1. Auskünfte in Patentangelegenheiten werden Abonnenten dieses Blattes unentgeltlich erteilt. Gegen die Erteilung untenstehender Patentanmeldungen kann binnen zweier Monate Einspruch erhoben werden. Auszüge aus den Patentbeschreibungen werden von dem angeführten Patentanwaltsbureau mäßig berechnet.

Oesterreich. Ausgelegt am 15. Juli 1911, Einspruchsfrist bis 15. September 1911. Nr. 19 a. Max Wilhelm Mathaei, königlicher Regierungsrat und Baurat in Groß-Weikersfeld bei Berlin. Hartholzeinfachplatte für Eisenbahnschwellen und ähnliche Hölzer, dadurch gekennzeichnet, daß ein Hartholzstück mit kreisbogenförmigen Schmalseiten und gleichlaufenden Längsseiten, mit ebener oder geneigter oberer Fläche versehen ist, und in eine entsprechend gestaltete Aussparung der Schwelle unter gleichzeitigem Niederpressen eingepreßt ist.

Nr. 19 a. Edgar Schindler, Ingenieur in Prag-Karolinenthal. Eisenbahnüberbau, dadurch gekennzeichnet, daß das Gleise abwechselnd aus Brücken- und Vignoleschienen gebildet wird, und zwar derart, daß jede Brückenschiene an ihren Enden festsitzend auf den hauptfreien Stegen der anschließenden Vignoleschiene aufliegt.

Deutschland. Ausgelegt am 13. Juli 1911, Einspruchsfrist bis 13. September 1911. Nr. 20 c. Kurt Büto, Charlottenburg, Savigniplatz 13. Haltestangen für Straßenbahnwagen. — Nr. 20 d. Mieczyslaw Kowal, Ostrowo. Schaltvorrichtung für seitliche Schuttrahmen an Eisenbahnwagen. — Nr. 20 f. The Westinghouse Brake Company Limited, London. Sicherung für Absperrhähne von Rohrleitungen, insbesondere von Bremsleitungen an Eisenbahnfahrzeugen. — Nr. 20 i. G. S. Bronk, Wageningen, Holl. Vorrichtung zum Auslösen verschiedener Warnsignale auf dem Zuge.

D. R. G. M. Erich Mecklin, Hannover, Arnswaldstraße 6. Luftzuführung für Achsfasten mit seitlich über den Lokomotivrahmen hinausragendem Kopf. — Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft, Berlin. Sandstreuvorrichtung mit gegen die Abdriftungsläche elastisch abgedrücktem Schieber. — Jakob Aebli-Kenni, Emmenda, Schweiz. Antriebssystem für auf Schienen laufende Fahrzeuge, welches das ganze Gewicht des Fahrzeuges zur Abhänger nutzbar macht, und eine Verwendung des Fahrzeuges als stationäre Anlage zuläßt. — Emil Preibisch, Köstlich bei Schneidemühl. Feststellvorrichtung für Schiebeseiten an Eisenbahnwagen, Droschken oder dergleichen.

Oesterreich. Ausgelegt am 15. Juli 1911, Einspruchsfrist bis 15. September 1911. Nr. 20 a. Ezot-Gzeten Ivan, Techniker in Verchau. — Schmierborrichtung für Achsleger von Eisenbahnfahrzeugen und dergleichen mit einer an dem Zapfenende angebrachten Schmierseife und mit einem durch eine Feder gegen die Schmierseife gepreßten Delabstreifer, dadurch gekennzeichnet, daß der Delabstreifer mit einem Führungsapfen versehen ist, der durch die Achshülse hindurchtritt und die Abnutzung des Lagers erkennen läßt.

Deutschland. Ausgelegt am 20. Juli 1911, Einspruchsfrist bis 20. September 1911. Nr. 20 i. Rietsch, G. m. b. H., Berlin. — Sicherung der Weichen von Eisenbahnfahrzeugen durch Weichenschlüssel. Ausgelegt am 24. Juli 1911, Einspruchsfrist bis 24. September 1911. Nr. 19 a. Oskar Melau, Berlin, Quitowstraße 10. — Einrichtung zur Ausbesserung abgenutzter Stoßverbindungen bei Straßen- und Eisenbahnschienen. Nr. 20 i. Rietsch, D. R. Gebrauchsmuster. Tamm Peters, Cuxhaven, und Wilhelm Tiedemann, Altenbruch. — Selbsttätige Eisenbahnfahrzeug-Doppelkuppelung. Edmund Friebe, Deuben bei Dresden, Poissenthalerstraße 11. — Selbsttätige Kuppelung für Eisenbahnfahrzeuge. W. Schmidt, Rosen, Hohenstaufenstraße 3. — Kuppelungsvermittler. Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft, Berlin. — Einrichtung zur Veränderung des Hubes an Weichenstellvorrichtungen. Alois Johngier, Ober-Stephansdorf bei Neumarkt. — Vom Führerstande elektrisch betätigte Weichenstellvorrichtung. Wilhelm Holland, Duisburg-Beek, Osterweg 88, und Fritz Heinen, Duisburg, Schwannstraße 33. — Vorrichtung zur Vermeidung des Ueberfahrens der Eisenbahnhalte-signale.

Literatur

Das Deutsche Eisenbahnmessen der Gegenwart. Im Verlag der Buchhandlung Neimayr & Hobbing, Berlin S. W. 11, Großbeerenstraße 93, erscheint binnen kurzem ein illustriertes, zweibändiges Werk: „Das Deutsche Eisenbahnmessen der Gegenwart“. Das Werk ist von bekannten Autoritäten des Eisenbahnwesens bearbeitet und unter Förderung des preussischen Ministers der öffentlichen Arbeiten, des bayrischen Staatsministers für Verkehrsangelegenheiten und der Eisenbahn-Zentralbehörden anderer deutscher Bundesstaaten herausgegeben worden. Es ist für alle Fragen des Eisenbahnwesens von grundlegender Bedeutung und dürfte auf Jahre hinaus das einzige Sammelwerk dieser Art sein. Dem Werke ist eine große Karte und 13 Tafeln in Mehrfarbendruck beigegeben. Der Preis dieses Werkes ist ein außerordentlich niedriger, denn er beträgt in der Vorbestellung bis 1. September nur 12 Mk. für die beiden Bände.

Der Bahnmessier. Handbuch für den Bau- und Erhaltungsdienst der Eisenbahnen. I. Band, Heft 2: Mathematik, 1. Hälfte: Arithmetik und Algebra. Verfaßt vom k. k. Staatsgewerbeschulprofessor L. S e h. Preis broschiert Kr. 2.80 bei Franz-Josef.

Mathematik, 2. Hälfte: Geometrie. Mit 163 Abbildungen im Text; von demselben Verfasser. Preis broschiert Kr. 4.45 bei vorliegender Zusendung. (Auf Wunsch erfolgt die Lieferung beider Hefte auch gegen Ratenzahlung.)

Das Heft „Arithmetik und Algebra“ enthält unter anderem: Addition und Subtraktion. Multiplikation und Division. Bruchrechnungen. Beispiele. Eigenschaften der natürlichen Zahlen. Das Rechnen mit Dezimalzahlen. Gesellschaftsrechnung. Prozentrechnung. Potenzen und Wurzeln der Zahlen 1 bis 1000. Verwandlung von Steigerungszahlen. Die Maß- und Gewichtssysteme etc.

Das Heft „Geometrie“ enthält die wichtigen Lehren I. der Planimetrie (gerade Linie, Winkel, Dreieck, Viereck, Vieleck, Kreis, Konstruktionsaufgaben, Flächenberechnung ebener Figuren, Umfangs- und Flächenberechnung des Kreises, Aufgaben);

II. der Trigonometrie (Winkelfunktionen, Aufgaben aus der Praxis);

III. der Stereometrie (Gerade und Ebene, Körper, die Pyramide, der Kegel, das Prisma, der Zylinder, die Polyeder, die Kugel, Bestimmung der Oberfläche und des Inhaltes genannter Körper, Beispiele).

Bestellungen auf diese Bücher nimmt entgegen: Die Verlagsbuchhandlung B. Knapp in Halle a. d. Saale und der Herausgeber E. Hurck, Bahnmessier in Bissa a. d. Elbe.

Eingefendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Wichtig für jedermann ist die Kenntnis empfehlenswerter guter Bezugsquellen. Wer zum Beispiel Tuchwaren in erprobt haltbaren Qualitäten zu Originalfabrikpreisen kaufen will, wende sich vertrauensvoll an die Firma G. G. H. u. D. o. f. t. in Brunn, welche auf Verlangen reichhaltige Musterkollektionen postfrei zur Ansicht schickt.

Sprechsaal.

Achtung! Mitglieder des Nordwestbahn-Unterstützungsfonds!

Bediensete und Arbeiter!

Vom 12. bis 14. August 1911 finden die Ausschuswahlten in den Nordwestbahn-Unterstützungsfonds statt. Es ist wichtig, daß ihr trachtet, in den Ausschuh Männer hineinzuwählen, von denen ihr voraussetzen könnt, daß sie alles daransetzen, die Rechte der Mitglieder in jeder Beziehung, soweit ihr Einfluß reicht, zu wahren und Reformen in dem Unterstützungsfonds zugunsten der Mitglieder anzustreben.

Als Kandidaten für den Ausschuh wurden in mehreren Vertrauensmännerversammlungen der organisierten Eisenbahner in Wien folgende vertrauenswürdige Männer vorgeschlagen, und ersuchen wir euch, dieselben in eurem eigenen Interesse auch zu wählen:

I. Ausschuhmitglieder:

Josef Schwab, Offiziant, Wien, B. G.
Josef Appelfeld, Offiziant, Wien, Station.
Josef Schuster, Kupferschmied, Floridsdorf = Jedlese, Werkstätte.

Ludwig Schumelky, Lokomotivführer, Wien, Heizhaus.
Franz Tschellot, Weichemächter, Floridsdorf = Jedlese, Station.

II. Ersatzmänner:

Georg Vollmoft, Zimmermann, Wien, B. G.
Josef John, Kondukteur, Wien, Station.
Rudolf Szura, Schlosser, Floridsdorf = Jedlese, Werkstätte.
Franz Mezera, Schlosser, Wien, Heizhaus.
Josef Donauer, Oberverschieber, Floridsdorf = Jedlese, Station.

Jedes Mitglied des Nordwestbahn-Unterstützungsfonds muß einen unausgefüllten Stimmzettel erhalten und hat sämtliche oben angeführten Kandidaten auf den Stimmzettel zu schreiben.

Zur Erleichterung der Durchführung der Wahl haben wir Klebezettel drucken lassen, welche von den Vertrauensmännern der Organisation zeitgerecht zur Verteilung gelangen werden. Jeder Bedienstete, welcher seitens seiner Vorgesetzten in ungeschwießer Weise deshalb, weil er frei wählen will, beeinflusst wird, die von anderer Seite aufgestellten Kandidaten zu wählen, oder wenn ihm gedroht wird, wenn er frei wählt, soll so, ohne sich in eine lange Debatte mit einem solchen Vorgesetzten einzulassen, die Aufnahme eines Protokolls verlangen. Dieses Protokoll ist nur dann zu unterschreiben, wenn es wahrheitsgemäß abgefaßt ist. Ueber jede Wahlbeeinflussung, respektive Wahlgeschwindel wolle man sofort unter Angabe von Zeugen etc. an die Redaktion des „Eisenbahner“, Wien V., Jentagasse 6, berichten.

Eisenbahner, Mitglieder des Nordwestbahn-Unterstützungsfonds! Kollegen und Genossen! Wählt nur die oben angeführten Kandidaten, um jede Stimmenzerplitterung zu vermeiden. Die oben angeführten Kandidaten sind erprobte Männer, die jederzeit, soweit ihre Macht reicht, für die Rechte der Mitglieder des Unterstützungsfonds eintreten werden.
Die Exekutive der organisierten Eisenbahner Oesterreichs.

An alle Bahnrichter und Vorarbeiter der k. k. Böhmischen Nordbahn.

Einladung
zu der am 20. August 1911, nachmittags 3 Uhr, im Gasthof „zur Stadt Karlsbad“ in Böhmischo-Leipa stattfindenden
Versammlung

der Bahnrichter und Vorarbeiter der k. k. Böhmischen Nordbahn.
Tagesordnung: Die Lage der Bahnrichter und Vorarbeiter der k. k. Böhmischen Nordbahn und Stellungnahme hierzu.

Werte Kollegen! Ein jeder von uns weiß, in welchen Umständen wir uns befinden und daß unsere Lage einer dringenden Verbesserung bedarf. Es ist daher notwendig, daß wir uns schlüssig werden, welche Schritte eingeleitet werden müssen, um unsere Zukunft etwas tröstlicher zu gestalten. Erscheint daher alle, welcher Parteirichtung ihr immer angehören möget, zu dieser für uns so wichtigen Versammlung.
Der Einberufer.

Achtung, Vertrauensmänner der Staatseisenbahngesellschaft!

Jeden zweiten Sonntag im Monat findet im Arbeiterheim im X. Bezirk eine Vertrauensmännerkonferenz der Bahnhalterungsarbeiter statt. Sicheres Erscheinen notwendig.

An die Mitglieder des Lebensmittelmagazins in Salzburg.

In letzter Zeit wird von seiten der deutschnationalen und christlichsozialen Wirtschapspartei, welche sich Wirtschaftskomitee nennen, eine systematische Hege gegen den Vorstand des Lebensmittelmagazins getrieben. In die Mitglieder wurden Flugblätter und Bogen verendet, um Unterschriften zu erlangen zur Einberufung einer außerordentlichen Generalversammlung, um den jetzigen Vorstand zu stürzen, und dem Wirtschaftskomitee Platz zu machen.
Die Mitglieder werden aufmerksam gemacht, diesen deutschnationalen und christlichsozialen nicht auf den Leim zu gehen; nähere Aufklärungen werden folgen.

Achtung, Magazinsdiener der Südbahn!

Werte Genossen! Die bereits an Sie gefandten Zuschriften von dem Aktionskomitee ersuchen wir freundlichst schnellstens in Beratung zu ziehen, damit die noch weiter geplanten Arbeiten rasch ihrer Erledigung zugeführt werden können, um bei der Konferenz mit konkreten Vorschlägen erscheinen zu können.
Graz, am 2. August 1911.

Für das Aktionskomitee:

Anton Ferenz m. p. Johann Rauch m. p.
Adolf Sperling m. p. Gustav Kub m. p.

Offene Anfragen.

An die Maschinenleitung der Südbahn in Wien.

In letzter Zeit werden bei der Heizhausleitung in Innsbruck Probefeuerungen mit zumest mindewertigen Kohlen vorgenommen. Durch diese Probefahrten mit dem schlechten Feuerungsmaterial werden an das Maschinenpersonal ungeheure Anforderungen gestellt, die eine Gefahr sowohl für die Gesundheit des Heizpersonals als auch für die Sicherheit des Verkehrs bedeuten. Bei einer Weiterbelastung der gegenwärtigen Zustände müßte das Heizpersonal jede Verantwortung ablehnen. Die Betroffenen bitten eine löbliche Maschinenleitung um Abstellung dieser betriebsgefährlichen Probefahrten.

An die k. k. Direktion der Oesterreichischen Nordwestbahn.

Ein Bediensteter der Station Pardubitz hat am 7. Dezember 1910 ein Gesuch um Dienstweg um eine Unterstützung aus den Mitteln der Krankenkasse eingeleitet. Trotz zweimaliger Urgehn hat der Bittsteller bis heute keine Antwort erhalten. Die Bediensteten der Station Pardubitz vermuten, daß dieses Gesuch gar nicht an die kompetente Stelle abgegeben wurde. Die k. k. Direktion wird gebeten, diese Angelegenheit gefälligst zu untersuchen.

An das k. k. Eisenbahnministerium.

Das k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, die bereits höchst notwendig gewordene Normierung der Posten beim Verschub- und Zugbegleitpersonal beim k. k. Bahnbetriebsamt in Krems an der Donau endlich durchzuführen, damit dem betreffenden Ausfühlpersonal die Gelegenheit geboten werden kann, eine Dienstprüfung abzulegen, da dasselbe schon jahrelang den Dienst auf diesen Posten ununterbrochen verrichtet, und bittet dasselbe auch um Aufnahme als Ausfühlpersonal, beziehungsweise als Ausfühlpersonale.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Prag.

Die Oberbauarbeiter der k. k. Bahnhalterungssektion Bodenbach der Dux-Bodenbacher Linie haben im Jahre 1910 um eine Lohnzulage gebeten. Da bis heute weder eine Erhöhung des Grundlohnes noch eine Lohnzulage erfolgte, so erlauben sich die gesamten Oberbauarbeiter der genannten Strecke ihr Ansuchen nochmals zu wiederholen und hoffen auf eine baldige günstige Erledigung.

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

Die Bediensteten der Station Bodenbach der k. k. St. E. G., welche am 1. April 1911 ihre Dienstkleider fassen sollten, jedoch bis heute noch keine erhalten haben, ersuchen um ehebaldigste Ausfolgung derselben.

Freie Eisenbahnerversammlungen.

Linz. Am Sonntag den 13. August finden zwei Eisenbahnerversammlungen statt, und zwar:
in Kirchdorf-Pyhrnbahn um 4 Uhr nachmittags in W r n d s Gasthaus;
in Gaisbach um 3 Uhr nachmittags in D e r g s e i t h n e r s Gasthaus.
Referenten aus Linz. Wegen der wichtigen Tagesordnung fehle keiner der Genossen samt deren Frauen.
Wiese. Die Ortsgruppe des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines veranstaltet im Gasthaus des Herrn

Wolfan in Wiese am Sonntag, 20. August eine freie Eisenbahnerversammlung mit folgender Tagesordnung: „Die Lohnregulierung der Arbeiter der k. k. St. E. G.“ Beginn 3 Uhr nachmittags.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Ortsgruppe Teitschen. Die nächste Monatsversammlung wird am 13. August im Gasthaus „zur Tanne“ abgehalten. Zahlreiches Erscheinen notwendig.

Ortsgruppe Höhelsdorf. Am 13. August um 4 Uhr nachmittags findet im Brunners Gasthaus in Höhelsdorf eine öffentliche Eisenbahnerversammlung mit äußerst wichtiger Tagesordnung statt. Referent aus Wien. Die Kollegen der Bahnhalterungssektion Eggenburg werden ersucht, vollständig zu erscheinen.

Ortsgruppe Troppau. Den geehrten Mitgliedern der Zahlstelle Troppau diene zur Kenntnis, daß die diesjährige ordentliche Generalversammlung (Neuwahl der Zahlstellenleitung) am 16. August 1911 um 8 Uhr abends im Gasthaus des Herrn Schajanez, Franz Josefs-Platz Nr. 5, im Heinen Zimmer, stattfindet. Jene Mitglieder, die sich mit den Monatsbeiträgen im Rückstand befinden, werden aufgefordert, diese bis spätestens 15. August 1911 zu begleichen, da nach sechs-wöchigem Rückstand der Bezug des Fachblattes eingestellt und nach dreimonatigem Rückstand die Restanten als ausgetreten behandelt und jedes Anspruchs an den Verein verlustig werden.

Ortsgruppe Hsting. Am 11. August um 8 Uhr abends findet im Hotel „Bahnhof“ eine Versammlung statt. Zahlreiches Erscheinen notwendig. Referenten die Genossen D u s e k und K o p a t z.

Zahlstelle Stiffried. Die nächste Monatsversammlung findet Dienstag (Feiertag) den 15. August, 3 Uhr nachmittags, in Herrn Sch. Quittners Gasthaus in Dürnkut statt. In die Genossen geht das freundliche Ersuchen, die Versammlungen besser wie bisher zu besuchen.

Ortsgruppe Eifers. Am 15. August 1911 findet im Vereinslokal eine Oberbauarbeiterversammlung statt. Beginn 1/3 Uhr nachmittags. Die Genossen werden aufgefordert, zur selben zahlreich zu erscheinen. Gleichzeitig wird allen Genossen zur Kenntnis gebracht, daß von nun an die Monatsversammlungen regelmäßig am ersten Samstag im Monat stattfinden. Zur Oberbauarbeiterversammlung erscheint als Referent ein Mitglied des Arbeiterausschusses.

Zahlstelle Neudau. Sonntag den 20. August um 3 Uhr nachmittags findet in Herrn Schwengibiers Gasthaus die ganzjährige Generalversammlung statt, in welcher Genosse Josef Kraus aus Falkenau den Bericht von der Generalversammlung in Wien erstatten wird. Die Genossen werden ersucht, für einen guten Besuch dieser Versammlung auch unter den indifferenten Kollegen zu agitieren.

Ortsgruppe Spittal a. d. Drau. Die Generalversammlung findet am 15. August im Gasthaus des Herrn Paier in Spittal a. d. Drau, Tirolerstraße, statt. Referent aus Wien. Vollzähliges Erscheinen notwendig. Gäste sind willkommen.

Zahlstelle Süßenbrunn. Am 20. August um 2 Uhr nachmittags findet in Bollis Gasthaus (Verbindungsbahnhof Süßenbrunn) eine Versammlung statt, wo das Personalkommissionsmitglied Genosse S t e m m e r über die Forderungen der Oberbauarbeiter und Wächter sprechen wird. Zahlreiches Erscheinen notwendig.

Zahlstelle Schwedat-Mledering. Montag den 14. d. M. findet um 1/3 Uhr abends in Herrn J. Proibls Gasthaus, Wienerstraße Nr. 40, die Monatsversammlung statt. Das gesamte Staatsbahn- sowie das Dreherpersonal wird freundlichst ersucht, sich an dieser Versammlung zahlreich zu beteiligen und womöglich seine Frauen mitzubringen. Ferner werden Mitglieder freundlichst aufgefordert, ihre Mitgliedsbeiträge ehestens zu begleichen, da sonst laut Statut vorgegangen wird.

Inhalt der Nummer 22 vom 1. August 1911.

Artikel: Erkl. Josephi, Regenhart u. Komp. Neue Mäntungen und neue Steuern. Zur Automatik bei den k. k. Staatsbahnen. Die Lohnbewegung der Lokalbahnbediensteten Innsbrucks mit Erfolg beendet. Einiges von den Kanglei-gehilfen der Südbahn. Militärärztliche Anstalten auf den verstaatlichten Bahnen. Zur Bewegung der Bahnhalterungsarbeiter. Feuilleton: Die Ueberlebenden der Mühlheimer Eisenbahnkatastrophe.

Inland: Der Verbrauch von Ministerien in Oesterreich. Genosse Franz Auer gestorben. Schö. wieder ein neues Geschüb. Der erste Volkserrat der Nationalverbändler. Der neue Präsident des Abgeordnetenhauses. Die Transportein-nahmen der Staatsbahnen. Ueber die Eisenindustrie Oesterreich-Ungarns. Ein Miefenbrand am Wiener Nordbahnhof.

Ausland: Georg Knorr, 2000 Straßenbahner in Mexiko. Ein afrikanisches Eisenbahnerblatt. Die Gehaltsordnung der schweizerischen Eisenbahner. Der Zentralverband deutscher Eisenbahnhändler und Arbeiter. Internationale Sozialistenversammlung auf der Schweizer Grenze. Eisenbahnüberschüsse und Betriebsicherheit. Ein genossenschaftliches Eisenbahnunternehmen. Vom arbeitslosen Einkommen der Eisenbahnaktiönäre.

Streiflichter: Heißiger Bureaufratius! Ein humaner Bahnarzt. Eine offene Anfrage an das k. k. Eisenbahnministerium. Das Nichteinhalten von Turnussen. Die Ange-stellten der Straßenbahn in Budweis. Vorschläge der Wächter von der Wolkersdorfer Strecke in der Direktion der k. k. Staatseisenbahngesellschaft. Die Wünsche der Nordbahnbeamten. Die geschädigten ehemaligen Nordbahn-beamten. Das k. k. Staatsbahnheizhaus St. Andrea-Triest.

Korrespondenzen: Wöral. Saalfelden. Jglau. Stehrermühl. Olmütz. Wien-Donaufahrbahnhof. Brud a. d. Mur. Leoben. Pragerhof. Peggau-Deutsch-Feistritz. Neuern. Strahhof. Prerau. Nomoiau. Chotieschan. Prerau. Rosenbach. Versammlungsberichte: Wien X. Straßwalden. Budweis. Cilli. Hütteldorf. Strahhof. Eine stürmische Versammlung der Bahnmeister der Südbahn. Wien XVI. Graz. Aus den Organisationen: Neufath. Wien II. Unter-Schijtsla. Prerau II. Mährisch-Odrau-Oberfurt.

Fachtechnisches: Sandstreuer für Lokomotiven. Das Wachstum der Lokomotiven. Literatur: Le Traducteur, The Translator, II Traduttore. „Freie Glocken“.

Sprechsaal: Mitglieder der Nordwestbahn-Unterstützungsfonds! An alle Bahnrichter und Vorarbeiter! In die herrliche Mährische Schweiz.

Offene Anfragen: An die Direktion der St. E. G. An die Verkehrsleitung der Südbahn. An die Staatsbahndirektion Wien. An die Direktion der O. N. W. B. An die Staatsbahndirektion Prag. An die Staatsbahndirektion Innsbruck. An die Direktion der N. N. B. Freie Eisenbahnerversammlungen: Prerau. Furth im Walde.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein: Deutsch-Bagram. Oberrn. Vorbernsberg. Olmütz. Turnau. Teplitz. Zeitweg. Brüx. St. Valentin. Lichttau. Parfchnitz. Triest II. Budweis. Weißklich. Brunn II. Sieyr.

Briefkasten der Redaktion.

C. J. 66. Die Krankenkasse der k. k. Staatsbahnen zahlt für Familienmitglieder der Bediensteten keine Spitalverpflegs-

kosten. Bei mittellosen Personen müssen für diese die Deimatsgemeinden aufkommen. — D. N., Wien II. Die geschilberte Behandlung ist keine korrekte. Wenn der betroffene Nordbahnbedienstete Mitglied unserer Organisation ist, hat er, was er ja wissen müßte, in einem derartigen Fall durch seine Ortsgruppe um Rechtsschutz anzusprechen. Dem Bundesgericht unterziehen Bahnbediente nicht. — 1051. In Ihrer Einkommenssteuerfrage ist nichts zu machen. Ständige Bezüge sind einkommensteuerepflichtig, Diäten, Zehrgeelder, Lantien nicht.

Inferate
Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung. Immer geartete Vor- o. antwortung. 0

Bettfedern
5 Kilo neue gefüllte K 960 bessere K 1200, weiche bauneneiche gefüllte K 1800, K 2500, schweizerische bauneneiche gefüllte K 3000, K 3500, K 4200, aus totem Bettfedern gefüllt, 1 Duchen oder 1 Unterbett 120 cm lang, 130 cm breit K 1000, K 1200, K 1500, K 1800, 2 Meter lang, 110 cm breit K 1300, K 1500, K 1800, K 2100, 1 Stoffkissen 80 cm lang, 55 cm breit K 300, K 350, und K 400, 90 cm lang, 70 cm breit K 450 und K 550. Anfertigung auch nach jeder beliebigen Maßangabe 2-teilige Gaa-Matratzen auf 1 Bett K 2700, bessere K 3300. Versand franco per Nachnahme von K 1000 aufwärts, Linstausch und Rücknahme gegen Vorverzugung gestattet. Benedikt Gschel, Lobes Nr. 170 bei Pilsen, Böhmen.

Gutbezahlte Stellung

finden stets diejenigen, die sich der weltberühmten Selbstunterrichtswerte „System Karnad-Dachfeld“ zu ihrer Weiterbildung bedienen. Gründliche Ausbildung zum Monteur, Maschinisten, Werkmeister, Betriebsingenieur, Werkzeugmaschinenbauer, Maschinenkonstrukteur, Ingenieur, Formner und Siedermeister, Siederentechniker, Bauarbeiter und Installateur, Lokomotivheizer und -führer, Eisenbahntechniker, Elektromechaniker, Elektroingenieur. Ausführliche Prospekt und eine 62 Seiten starke Broschüre „Karnad-Dachfeld“ werden auf Verlangen jedermann kostenlos zugesandt von Schallehn & Wollbrück, Wien XV/1.

Naturwein

echten Dalmatiner Blutwein, Istrianer, Wippacher, roten und weissen Wein zum Preise von 56 h per Liter aufwärts, in Gebinden von 30 l an, liefert die Firma Gottlieb Ponka in Triest. Sendungen mittels Regiefrachtbrief gegen Nachnahme und nach Vereinbarung auch ohne Nachnahme. Italienischer Wermuth (Magenwein) à K 1.10 per Liter. Medizinalweine zu billigsten Preisen.

Der jetzigen Teuerung bietet man die Stirne

durch direkten Einkauf beim Erzeuger, 40 Meter Kette, 4 bis 16 Meter lang, garantiert waschecht, prima Qualität, sortiert, Kameos, Perlen, Waidbrut, handlicher etc. um Kr. 16000,- der Nachnahme. Dieselben Kette in hochfeiner Qualität, darunter Kette für ein Kleid Kr. 2000,-. Fertige Hemden aus hochfeinem Perlen Kr. 250 per Stück. Angabe der Halsweite genügt.

Heinrich Goldschmied, Dytzei Nr. 188 bei Neustadt a. d. Mettau in Böhmen.

Männerkrank.

Leiden und Nervenschwäche von Spezialarzt Dr. Dümmler. Neueste Schweizer Ratgeber und Wegweiser zur Verhütung und Heilung von Gehirn- und Rückenmarkserkrankung, Geschlechtsnervenkrankung, Folgen nervenunterer Leiden, Nerven- und alle sonstigen geheimen Leiden. Für jeden Mann von geradem unschätzbarem gesundheitslichem Nutzen. Für Krone 1.60 Briefmarken franko von Dr. med. Dümmler, Genf 881 (Schweiz).

Chrenenerklärung.

Ich, Beschuldigter Franz Marešch, bedauere, Herrn Jakob Riesling, Kondukteur der österr. Nordwestbahn in Jglau, am 9. Dezember 1910 öffentlich und ohne Grund beleidigt zu haben, bitte um Entschädigung und danke dem Herrn Privatankläger, daß er von meiner Bestrafung absieht.

Brüner Stoffe

für Herrenkleider zu billigsten Fabrikspreisen kauft man am besten bei Etzler & Dostal Brünn Nr. 93
Lieferanten des Lehrerbundes und des Staatsbeamtenvereines.
Durch direkten Stoffeinkauf vom Fabrikplatz erspart der Private viel Geld. — Nur frische, moderne Ware in allen Preislagen. — Auch das kleinste Mass wird geschnitten. Reichhaltige Musterkollektion postfrei zur Ansicht.

Ihre Gesundheit, erhalten Sie, Ihre Schwäche und Schmerzen verschwinden, Ihre Augen, Nerven, Muskeln, Sehnen werden kräftig. Ihr Schlaf gesund, Ihr allgemeines Wohlbefinden stellt sich wieder ein, wenn Sie den echten Feller's Fluid m. d. W. „Eisfluid“ benötigen. Probedugend 5 Kronen franko. Erzeuger nur Apotheker E. B. Feller in Stubica, Esaplay Nr. 191 (Kroatien).

Billige Bettfedern und Daunern

1 Kilo graue gefüllte K 2.—, bessere K 2.40, halbweiße prima K 2.80, weiße K 4.—, prima daunenweiße K 6.—, hochprima K 7.—, 8.— und 9.00, Daunern, graue, K 6.—, 7.—, weiße prima K 10.—, Brustkissen K 12.— von 6 Kilo an franko.

Fertig gefüllte Betten

aus bestmöglichem, reinem, blauem, gelbem oder weißem Füllstoff (Wanzen), 1 Tuchent, ca. 180 Cm. lang, 60 Cm. breit, samt 2 Kissen, jeber ca. 80 Cm. lang, 60 Cm. breit, genügend gefüllt mit reinem, grauem, saunigen und dauerhaften Bettfedern K 16.—, Halbdaunen K 20.—, Daunensfedern K 24.—, Einzelne Tuche K 10.—, 12.—, 14.—, 16.—, Einzelne Kissen K 3.—, 3.50, 4.—, Tuche, 200x140 Cm. groß, K 13.—, 15.—, 18.—, 20.—, Kissen, 90x70 Cm. groß, K 4.50, 5.—, 5.50. Unterstücke aus bestem Bettgarn, 180x116 Cm. groß, K 13.— und K 15.—, verbindet gegen Nachnahme oder Vorauszahlung.

Mag Berger in Decken Nr. 423 a, Böhmerwald. Kein Risiko, da Austausch erlaubt oder Geld rückerstattet wird. Reichhaltige Muster. Preisliste aller Bettwaren gratis.

Die „Patent-Korkkappe“ ist die beste Uniformkappe der Gegenwart.

K. u. k. Hof-Uniformen-, Uniformsorten- u. Tuchfabriken

Wilhelm Beck & Söhne

Zentrale: Wien, VIII. Langegasse Nr. 1.
Fabrik: Wien, VI. Bezirk, Hirschengasse Nr. 25.

Achtung, Eisenbahner!

Biel Geld ersparen Sie beim Einkauf

von Verfassungen, Feinste neue und gebrauchte Herrenanzüge von 14 Kr. aufwärts, Robestüberscher, Wettertragen von 8 Kr. aufwärts, Feine Smoking- und Salonanzüge, Arbeitskleider 3 Kr.

Größte Auswahl

in Herren-, Damen- und Kinderwäsche, fertige Bettüberzüge in weiß oder farblich 5 Kr., mit Säumchen Kr. 5.80, mit Stickerelastik Kr. 8.50, Bettüberzüge Kr. 1.50, Schwere Bettzüge Kr. 8.50, Damastgarn Kr. 9.50, Bettüberzüge, Anginawäsche Kr. 8.50, Tischtücher, Handtücher zc. Stoff- und Spitzenvorhänge 3 Kr., Steppdecken, Planeldecken Kr. 1.80, Bettgarnituren Kr. 4.50, Kaufverträge, Ratragengabel zc. einzeln in Wien bei E. Goldstein, VII. Kaiserstraße 40. Provinzaufträge prompt und reell per Nachnahme.

Parteigenossen!

Bestellen Sie jeder ein Packet fehlerfreier Reste, enthaltend: **Besten Hemdenoxford, feinen Hemden- und Kleiderzephyr, hochprima Bettkanevas, starke Hemdenleinwand, Blandruck, Barchent, Blusen- und Kleiderstoffe etc.**, alles nur in prima Qualität

40 Meter um 16 K

per Nachnahme. Die Restenlänge ist von 4-10 Meter und kann jeder Rest bestens verwendet werden. Ihr werdet staunen über die Billigkeit und Güte der Waren.

LEOPOLD WLČEK
Handweber in Nachod Nr. 17, Böhmen.
Mitglied der politischen Orts- und Fachorganisation.

NUR IN DER FABRIK

ohne Anzahlung

nur unter Zahlung der ersten Monatsrate, mit drei Jahre Garantie, erhalten Sie die modernste, beste Sprechmaschine mit und ohne Trichter, auch Tatten ohne Apparat zu selbstständigen Bedingungen. Reparaturen und Umtausch alter Apparate und Platten kulantest. Kataloge Nr. 100 gratis und überallhin.

Einzigste Sprechmaschinenfabrik Oesterreichs

Leop. Kimpink
Wien VII, Kaiserstrasse Nr. 65.
Kein Gassenladen. Billigste Kassapreise. Vorführungssäle der Fabrik.

Einzig vorzügliche Kaufgelegenheit!

für Händler und Hausierer, Versand auch an Private.

40 bis 45 Meter sortierte Reste um 16 Kronen.

Die Reste sind:

Weisse, starke Leinen für Herren- u. Damenwäsche.
Französische Zephirreste für Hemden, Blusen und Kleider.
Oxford, strapazierbare Qualität für Herrenhemden.
Blandruck für Schürzen und Kleider.
Kanevas (Bettzeug), moderne Farben für Bettüberzüge.
Flanelle, in Qualität, für Herren- u. Damenkonfektion.
Die Reste sind 3-12 M ter lang, garantiert waschecht und fehlerfrei und kann ein jeder Rest bestens verwendet werden. Mindestabnahme 40-45 Meter um 16 K gegen Nachnahme.

Achtung! Wollen meine Ware mit der von der Konkurrenz angebotenen nicht vergleichen, da ich nur das Beste versende und für Nichtpassendes sofort das Geld retourniere.

S. Stein, Weberei, Nachod, Böhmen.

MÖBEL Anruf an die Herren Eisenbahner!

Wien's beste und billigste Einkaufsquelle ist die in Eisenbahnerkreisen altbekannte, o langjährig bestehende o

Fünfhäuser Möbelniederlage

M. Eisenhammer 142
Wien, XV., Mariahilferstrasse Nr. 142

Kaufe bei Kraus

wer edle schöne Leinen schätzt!

Zu Reklamepreisen:

1 Stück Irländer Webe 80 Zentimeter breit, 23 Meter lang . K 11.50
6 Leintücher ohne Naht aus sehr schöner, bester Flachleinwand, 150x225 Zentimeter gross . . . K 10.20

Reste sehr schöner weisser Wäschewebe

feinfädig, für jede Wäscheart haltbar . . per Meter 55 h
Mindestabgabe 3 bis 4 Reste, zusammen zirka 40 Meter.

1 Dutzend Leinwandhandtücher 50x110 Zentimeter gross . K 8.—
1 Doppelmast Praehandtücher, reinf. 50x120 gross K 12.—

Versand per Nachnahme. Nichtpassendes wird zurückgenommen.

Leinenfabrik Jos. Kraus, Nachod VII (Böhmen).

Muster jeder Art nur gediegenster Webwaren für Haushalt und Ausstattung gratis.
44jähriges bestes Renommee verbürgt Solidität

Grässlich

hohe Preise werden oft für Herren- und Damenstoffe gezahlt. Dies kann jeder Private vermeiden, wenn er seinen Bedarf in diesen als auch in schlesischen Leinen- und Wäschwaren direkt vom Fabrikplatz deckt. — Verlangen Sie daher kostenlose Zusendung meiner reichhaltigen Herbst- und Winter-Musterkollektion und geben Sie gef. an, ob Sie feine oder billigere Ware zu kaufen beabsichtigen. Führe nur erstklassige Erzeugnisse.

Tuchverandaus Franz Schmidt
Jägerndorf Nr. 76, Oest.-Schles.

Registrierte Schutzmarke: Eisenbahn-Kondukteur.

Besten Herr!

Gelasse mir Ihnen mitzuteilen, daß die Möbel, welche am 23. v. M. hier eingetroffen sind, in gutem Zustand waren und ich auch sehr zufrieden bin damit. Auch danke ich Ihnen für Ihre solide und reelle Bedienung. Ich werde Sie meinen Bekannten bestens empfehlen.

Hochachtungsvoll
Paul Stadler
Architekt in Saalfelden.

Statt 16 Kronen nur 6 Kronen!

Durch blühenden Gesegensheiterlauf einer großen Uhrenfabrik verkaufe ich meine Original Metall-

„Gloria“ Silber-Imitat-Remontoiruhr

Doppelmantel, schändliches vorzügliches Remontoir-Uhrenwerk, in Eisen laufend, prachtvoll schönes Gehäuse, drei starke Räder, mit Wappem-, Pferde-, Strich- oder Eisenarabierung, solange er Bestand reicht, um den Spottpreis von 6 Kronen per Stück!

Passende Metall-„Gloria“-Silberkette samt Anhänger 1 Kr. 3 Jahre schriftliche Garantie. Versand per Nachnahme. Uhren-Exporthaus

Max Böhnell, Wien IV, Margaretenstrasse Nr. 27/9.

(Warnung! Jede Original-„Gloria“-Uhr ist mit obenstehender Schutzmarke versehen und weißt man billiger, schlechter Nachahmungen an.)

Benützen Sie bei Vergebung von Druckaufträgen nur die Telephonnummern **2364** oder **3545** der moderast eingerichteten

DRUCK- UND VERLAGSANSTALT „VORWÄRTS“

Wien, V. Wienstrasse 89 A

Heile die Trunksucht

ehe der Trunksüchtige das Gesetz verletzt.

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

Coom ist ein Surrogat für Alkohol und bewirkt, dass der Trunksüchtige gelstige Getränke verabscheuen wird.
Coom ist vollkommen **unschädlich** und wirkt so intensiv, dass auch stark trunksüchtige Personen einen Rückfall niemals bekommen.
Coom ist das neueste, was die Wissenschaft in dieser Beziehung hervorgebracht hat und hat derselbe bereits Tausende von Menschen aus der Not, dem Elend und Ruin errettet.
Coom ist ein leicht lösliches Präparat, das z. B. die Hausfrau ihrem Gatten im Morgengetränk geben kann, ohne dass er das geringste davon merkt. In den meisten Fällen versteht der Betreffende gar nicht, weshalb er plötzlich Spiritus nicht vertragen kann, sondern glaubt, dass der übertriebene Genuss davon der Grund dazu sein wird, wie man oft eine gewisse Speise verabscheuen kann, wenn man dieselbe zu oft genossen hat.
Coom sollte jeder Vater seinem Sohne, dem Studenten, geben, ehe er beim Examen durchfällt; wenn er dem Trunke auch nicht besonders ergeben ist, so schwächt der Alkohol dennoch sein Gehirn. Ueberhaupt sollte ein jeder, der nicht willenskräftig genug ist, sich dem Genuss geistiger Getränke zu enthalten, eine Dose Coom einnehmen. Selbiges ist völlig unbeschädlich. Der Betreffende konserviert dadurch seine Gesundheit und erspart sehr viel Geld, das sonst zu Wein, Bier, Branntwein oder Likör verwendet worden wäre.

Herr R. F. schreibt: Coom-Institut, Kopenhagen, Dänemark:
Ich bitte so gütig zu sein, eine Schachtel Coom zu senden mit Postnachnahme à K 10.—. Ich habe einen Freund, der sich sehr stark dem Trunke ergeben hat, und möchte ihn gern abgewöhnen. Mit dem bis jetzt gesandten Coom habe ich schon drei Personen abgewöhnt und sind jetzt ganz tüchtige Männer, nur wollen sich die Menschen bei uns nicht anreden lassen. Vielmal dankend, verbleibe, ich Sie ehrend, R. F., Diögyör gyartelep 1910, XI/23, Ungarn.

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

COOM-INSTITUT Kopenhagen 314, Dänemark.

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

Durch vergleichende Prüfungen wurde nachgewiesen, daß

Hammer Brot

in seinen Gesamtvorzügen alle anderen Brotsorten übertrifft!

Verkaufsstellen sind durch unsere bekannten Schilder kenntlich!

Herausgeber Josef Tomšik. — Verantwortlicher Redakteur Franz Eil.

Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Spvoboda & Co. Wien, V., Wienstraße 89a.