

DER EISENBAHNER



Zentralorgan

des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

Redaktion: Wien, 7/1, Bentlagasse Nr. 5.

Redaktionschluss vier Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

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

Inserationspreis:

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

Abonnements-Bedingungen:

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

Wahrspruch:

Was wir begehren von der Zukunft fern:
 Das Brot und Arbeit uns gerührt haben,
 Das unsere Kinder in der Schule lernen
 Und unsere Greise nicht mehr betteln geben.
 G. Berwegh.

Telephon Nr. 2325.

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

Der verstaatlichte Abgeordnete.

Neue Enthüllungen zur Kroy-Affäre.

Die Bilder, die jetzt das Kaleidoskop der deutsch-nationalen Korruption mit plastischer Schärfe zeigt, sind noch nicht alle. Denn wenn das Unheil im Zuge ist, dann kommt ein Unglück selten allein. Während der verstaatlichte Herr Abgeordnete fluchtartig und wohl mehr der Not gehorchend als dem eigenen Triebe, seine kompromittierte Persönlichkeit aus dem „Reichsbund“ fortschaffte und sich weiterhin bemüht, den ganzen Schmutzwäschebübel auf ein Nebengeleise zu schieben, plaudern die übrigen entzweiten nationalen Brüder aus, was sie noch aus Herrn Kroys ruhmreicher Vergangenheit wissen.

So erzählt das „Alldeutsche Tagblatt“, Herr Kroy sei bereits zur Zeit, als er noch als Adjunkt der A. E. G. ein verborgenes Dasein führte, zu dem damaligen deutsch-nationalen Abgeordneten Alwin Hanich gekommen und verlangt, daß dieser zu seinen Günstigen bei der Direktion der Auffsig-Teplitzer Eisenbahn einschreite, und, falls Kroy nicht demnächst avanciere, dieser androhe, die Alldeutsche Vereinigung werde einen Dringlichkeitsantrag auf — Verstaatlichung der Auffsig-Teplitzer Eisenbahn einbringen. Abgeordneter Hanich lehnte jedoch diese korrumpierende Zumutung ab, wodurch er sich natürlich die Feindschaft dieses nunmehr glücklicherweise verstaatlichten radikalsten (?) Abgeordneten zuzog.

Nach der Darstellung des erwähnten deutsch-nationalen Blattes könnte also Herr Kroy auch mit dem Revolver ganz gut umgehen. Denn das Anstinnen, ein Abgeordneter möge bei einer Privatbahn zugunsten eines Advancements intervenieren, und, falls diese die geforderte Vorrückung ablehne, ihr mit einem Verstaatlichungsantrag im Parlament drohen, ist doch wahrlich nichts anderes als die Anwendung eines schabigen Pressionsmittels, das mit den Praktiken eines modernen Revolverjournalisten vom Kaliber der Herren Bruhn und Dahsel noch ruhig konkurrieren kann. Der Märtyrerkranz, den sich Herr Kroy in seinem famosen Rechtfertigungsgeheimel als ein „von den Privatbahngewaltigen gemahregelter Beamter“ aufs Haupt setzt, wirkt also eher wie der Myrthenkranz einer alten Kolotte, der niemand die Jungfernschaft mehr glaubt, wenn gewisse Herren die unterhaltenen Beziehungen ausplaudern. Herr Kroy wollte nach den Behauptungen des „Alldeutschen Tagblatt“ vorwärts kommen um jeden Preis. Das ist ihm freilich erst auf dem Umwege eines Reichsratsmandates gelungen, nachdem die Wähler von Brüx-Oberleutensdorf die Leiter machten, an der der famose Herr Adjunkt zum Regierungsgnadenhimmel emporstieg. Die kindischen Leute unter den Radikalnationalen, deren rudimentärer Moralbegriff in diesem tiefen Fall eines ihrer Vertreter nichts Kompromittierendes erblickt, tun jetzt freilich so, als ob nur parteipolitische Gehässigkeit dem in den k. k. Staatsbetrieb übernommenen Herrn Abgeordneten seinen Posten neidete und so die „harmlose“ Affäre tendenziös frustifiziert. Denn ebenso wie Tschechen und Juden vom Staate fette Posten bekommen, so meint die „Ostdeutsche Rundschau“, könne auch einmal ein Deutscher im Staatsdienste seine Karriere machen. Daß das Blatt, das sich den Hinterteil mit den gutbezahlten Ankündigungen des Zuckerartells spicken läßt, auch im Vordertheil das Gefühl für Reinlichkeit verloren hat, ist nicht über-

raschend. Da es aber auch unter den Anhängern der Deutschradikalen noch Leute geben dürfte, die ohne Unterstützung der Zuckerbarone leben müssen, dürfte die sonderbare Logik, daß der Michel korrupt sein darf, weil es auch der Waclaw ist, selbst im eigenen Parteilager nicht gerade überzeugend wirken.

Mit solchen fadenscheinigen Argumenten wird also Herr Kroy die öffentliche Moral nicht umstimmen können. Und auch der „Reichsbund“, der sich mit der bloßen recht verlegenen Mitteilung, Herr Kroy sei aus dem „Reichsbund“ ausgetreten, um die für ihn recht peinliche Affäre herumrücken möchte, kommt nicht so unschuldig davon. Wer denn sonst hat die deutschen Eisenbahner zum Mauer machen bemüht, hinter der Herr Kroy so ungestört mit der Regierung in die Laube gehen konnte? Waren es denn nicht die paar hundert durch nationale Schlagworte irgeleiteten Eisenbahner, auf deren Schultern Herr Kroy emporgetragen wurde und ohne die er heute noch ein armseliger Privatbahnbeamter wäre? Seit der passiven Resistenz der österreichischen Eisenbahner waren es doch die Reichsbundleute, die in Wort und Schrift nicht mehr genug sittliche Entrüstung aufbringen konnten, weil „die Sozialdemokraten die Eisenbahner verkauft und verraten haben“, nur weil diese nicht blindlings die Eisenbahner vor die Schutzlinie ihrer Feinde trieben. Heute freilich spürt der „Reichsbund“, daß man im Hause des Behenkten nicht vom Strich reden soll, und hat Herrn Kroy sanft zur Seite geschoben. Der freilich sitzt weiterhin im Klub seiner parlamentarischen Freunde, die, „dies Kind, kein Engel ist so rein“, den Bund der Harmlosen mimen und so tun, als wüßten sie nichts davon, daß das Bild andere Leute zum brechen reizt. So hat sich also das Schicksal erfüllt, daß die Deutschnationalen im Deutschen Reich und die bei uns gemeinsam das Unglück haben, eine Säule um die andere bersten zu sehen: Nach Schack kam Bruhn und Dahsel und nach diesen Kroy. Auch im politischen Leben waltet mitunter das geheimnisvolle Gesetz der Serie.

Ein deutschnationales Blatt über Herrn Kroy.

Das Organ der alldeutschen Schönerergruppe „Alldeutsches Tagblatt“ widmet unter dem Titel „Theater- und Futterkripenradikalismus“ der Kroy-Angelegenheit einen Leitartikel, in dem es anschließend an die Besprechung über das bekannte Nachspiel im Parlament sagt:

„Der Parteigenosse des Abgeordneten Kroy, Herr Abgeordneter Stransky Edler v. Greifenfels, setzte sich für Kroy ein, indem eine Verichtigung verlas, die jener an die „Oesterreichische Eisenbahnbeamten-Zeitung“ sendete. Diese Verichtigung ändert aber nichts an der Tatsache, daß Abgeordneter Kroy noch vor zwei Jahren Adjunkt war und heute Oberresident der Nordwestbahn ist — auf Wunsch des Eisenbahnministeriums, wie es ausdrücklich in dem Akte heißt und daß er knapp vor der Uebernahme der Nordwestbahn, in den Staatsbetrieb die Ueberlegung von einer Privatbahn zu der vom Staat in Betrieb genommenen Bahn erreichte. Bei Beurteilung dieser Tatsache kommt in Betracht, daß entweder Abgeordneter Kroy selbst oder seine Parteigenossen die Uebernahme des Abgeordneten Kroy durch die Nordwestbahn beim Eisenbahnministerium betrieben haben müssen, sonst hätte dieses nicht den entsprechenden Wunsch geäußert und der bekannte Jude Herr v. Lauffig hätte nicht Gelegenheit gehabt, sich im Akte zu äußern, daß das Eisenbahnministerium wünscht, den deutschradikalen Antisemiten Kroy im Dienste der Nordwestbahn zu sehen. Der Wunsch des Eisenbahnministeriums wäre vielleicht begründlich gewesen, wenn Abgeordneter Kroy ein hervorragender Fachmann im Eisenbahnwesen wäre. Aber davon ist keine Rede und so bleibt nichts übrig als die Tatsache, daß der Wunsch des Eisenbahnministeriums mit dem Wunsche eines deutschradikalen Abgeordneten und seiner Freunde übereinstimmt. Denn diese billigen die ganze Angelegenheit, wie aus der Daltung der Abgeordneten Doktor v. Mühlwirth und Stransky v. Greifenfels hervorgeht, sie billigen es, daß ein deutschradikaler Abgeordneter über Wunsch eines Ministeriums von einer Unternehmung angestellt

wurde, die vom Staat betrieben wird. Es ist für die Beurteilung des Falles nicht nebensächlicher Natur, daß gerade während der letzten Zeit in den Sudetenländern auf die Vertschegung bei den Staatsbahnen verwiesen wurde. Das Eisenbahnministerium duldet und fördert diese Vertschegung, gleichzeitig setzt es sich aber auch dafür ein, daß der Wunsch eines Abgeordneten, der sich in radikaler Weise gegen die Vertschegungspolitik des Eisenbahnministeriums auflehnen sollte, erfüllt werde, ein Wunsch, der nicht den Interessen der Wähler oder der Allgemeinheit, sondern den persönlichen Interessen des Abgeordneten entspricht. Solche Abgeordnete können nicht als unabhängige Volksovertreter betrachtet werden, weil sie der Regierung gegenüber aus Gründen persönlicher Dankbarkeit nicht unabhängig sein können, von solchen Abgeordneten kann weder eine deutliche, am allerwenigsten aber eine deutschradikale Politik erwartet werden, sie sind einfach Regierungsmänner und verhalten diese ihre Eigenschaft durch radikale Phrasendrescherei: wir nennen das Theater- und Futterkripenradikalismus.“

Auch im bürgerlichen Lager gibt es also Leute, denen die Anstellung eines nationalen Abgeordneten durch den Juden (!) Lauffig und eine k. k. Regierung nicht recht zimmerrein vorkommt. Und die Wähler von Brüx-Oberleutensdorf?

Klassenpolitik.

„Sucht nur die Menschen zu verwirren, sie zu befriedigen ist schwer.“ Auch dieses geflügelte Diawort hat vielleicht nirgends so sehr seine praktische Nützlichkeitsfunktion gefunden als dort, wo die Bourgeoisie, durch die Tatsachen gedrängt, sich mit den sozialen Erscheinungen unserer Zeit beschäftigen mußte. Lange Zeit war die moderne Arbeiterbewegung mit allen ihren Lebensäußerungen eine Sache, die vorerst von den bürgerlichen Parteien vornehm ignoriert wurde und die so in der öffentlichen Meinung, so weit diese von der dem Kapitalismus dienstfertigen Presse repräsentiert wird, keinerlei Resonanzboden fand. In dieser Stellungnahme, die der berühmten Vogel Straußpolitik gleichkommt, ist freilich eine wesentliche Wandlung eingetreten, als die Arbeiterchaft als eine mündig gewordene Klasse ihre mit zunehmender Macht aufstrebenden Organisationen geschaffen und durch ein zeitweiliges kräftiges Zurwehrtreten dem Unternehmertum zu zeigen vermochte, daß ein neuer sozialer Faktor entstanden ist, der nicht weiterhin stillschweigend übergangen werden kann. Die Bourgeoisie war damit notgedrungen vor ein Problem gestellt worden, zu dem sie aus Gründen politischer Klugheit irgend eine Stellung einnehmen mußte, wenn sie nicht dauernd auf allen Einflüssen auf die breiten Volksschichten verzichten wollte. Ein solcher Verzicht aber würde eine zunehmende Schwächung der eigenen Position, ohne jeden Versuch sie aufzuhalten, bedeuten haben.

Die Bourgeoisie ist aber, wie sehr zuweilen auch sonst die Interessen der Großbourgeoisie von denen des bürgerlichen Mittelstandes verschieden sein müssen, keine Klasse mit bestimmten einheitlichen Wünschen und Bedürfnissen. Sie teilt im kapitalistischen Staate die Herrschaft mit dem Adel und der Klerisei politisch und hat auch wirtschaftlich mit den zwei genannten Ständen das Gemeinjam, daß sie die Nutznießerin fremder Arbeitskraft ist. Wo immer also der eigentliche vierte Stand, die werttätige Arbeiterklasse, sich zur Verteidigung ihrer vitalsten Lebensinteressen zusammenschließt, dort wird sie immer im entscheidenden Moment auf den Widerstand jener Stände und Gruppen stoßen, die eben als einheitliche Klasse den kapitalistischen Staat beherrschen und regieren.

Aber das, was sich in Wahrheit aus den Tatsachen unseres Wirtschaftslebens ergibt, konnte und durfte nicht offen eingestanden werden, sobald die Bourgeoisie daranging, Arbeiterpolitik zu betreiben. Mit der alten, einmüßigen Offen zur Schau getragenen Arbeiterfeindschaft, die in jedem Streite voraussetzungslos eine Auslieferung und Revolte gegen obrigkeitliche Gewalten erblickte, ging es daher auf die Dauer nicht und man mußte sich bemühen, eine Hülle zu finden, in der man seine Interessen offen aussprechen konnte, was man in Wahrheit nicht ist und nicht sein kann.

Aus dieser inneren Zwiespältigkeit heraus entstanden also die sogenannten bürgerlichen „Arbeiterorganisationen“, in denen aus der Not eine Tugend wurde, wenn man die Feitsche mit dem Butterbrot vertauschte.

Mit salbungsvollen Worten und wunderbar sozialpolitisch angehauchten Programmen ist dieser Versuch bekanntlich zuerst im Deutschen Reich vom katholischen Zentrum unternommen worden, der seither, wo das liberale Bürgertum Österreich den Weg vom kirchlichen Abfall zur Greisenschwäche des frommen Betrübers zurückgefunden hat, auch bei uns recht kräftig fortgesetzt worden ist. In Deutschland selbst konnte diese Bewegung nicht gedeihen, ohne daß sich alsbald innerhalb derselben selbst der in der wirtschaftlichen Struktur der bürgerlichen Gesellschaft begründete Klassen Gegensatz mit aller Schärfe fühlbar gemacht hätte. Denn während sich die führenden Persönlichkeiten der kirchlichen Hierarchie sowohl auf katholischer wie auf protestantischer Seite mit emsigem Fleiße bemühten, die christliche Arbeiterbewegung vom Klassengefühl frei, als einen zur christlich-kerikalischen Bewegung gehörenden Teile überhaupt zu erhalten, waren die rein wirtschaftlichen Interessen stärker als alle noch so wunderbar ausgestützte bürgerliche Ideologie. Die besungene Harmonie bekam mit einem Worte einen bedenklichen Miß, wenn es sich, wozu sich immer mehr Gelegenheit bot — darum handelte, Realpolitik zu betreiben und den Arbeiterfragen in der praktischen Wirklichkeit näher zu treten.

Seit der berühmten Enzyklika des Papstes Leo XIII. über die Arbeiterfrage, worin der Klassenkampf ausdrücklich verworfen und der Streit als eine Auflehnung gegen die göttlichen Herrenrechte der Besitzenden stigmatisiert wird, ist dieser Gegensatz im christlichsozialen Lager immer fühlbarer geworden, so daß wir auch vor einigen Wochen bereits an dieser Stelle an dem in Zürich stattgefundenen christlichen Gewerkschaftskongreß zu zeigen vermochten, wie sich einzelne hervorragende christliche Gewerkschaftsführer mit ziemlicher Schärfe gegen die Bevormundung wandten, die von Kirchenfürsten und christlichen Parteiführern über die christliche Gewerkschaftsbewegung geübt wird.

Diese Kundgebung, die vor einem Jahre in Zürich erfolgt ist, hat erst jetzt wieder ein kräftiges Echo in Holland geweckt, das man den vielen anderen lehrreichen Beispielen zuzählen muß. Gegen die Worte, die am christlichen Gewerkschaftskongreß für die volle Unabhängigkeit der Gewerkschaften gesprochen wurden, richtet sich nämlich ein Pastoral, das die holländischen Bischöfe im Juli 1909 erließen, worin sie es als ihren „ernstlichen und ausdrücklichen Wunsch“ bezeichnen, „daß die ihnen unterstellten Katholiken sich vereinigen und vereinigt bleiben in katholischen Organisationen“, und zwar sollen in diesen Organisationen „die katholischen Prinzipien zu ihrem vollen Rechte kommen“. Die allgemeinen Statuten der katholischen Berufsverbände sollen der Bestätigung des Bischofs bedürfen, der auch den „geistlichen Beirat“ zu ernennen hat. Dieser „geistliche Beirat“ hat darüber zu wachen, daß keine Beschlüsse gefaßt werden, die mit der Religion und der Moral im Widerspruch stehen, für die religiösen und sittlichen Interessen der Vereinigungen und ihrer Mitglieder sorgen und den Frieden sowohl zwischen den Mitgliedern untereinander als auch mit anderen Vereinigungen und Ständen zu fördern.

Aber dieselben Beispiele, die wir da mit der christlichsozialen Arbeiterbewegung erlebten, mußten sich naturgemäß vermehren, als es dem nationalen Chauvinismus einfiel, die moderne Klassenbewegung der Arbeiter auf seine Mühlen leiten zu wollen. Denn so wenig sich die wirtschaftlichen Interessengegenstände durch irgend ein christliches Prinzip aus der Welt schaffen ließen, so wenig lassen sich reale Tatsachen durch nationale Schlagworte bemeistern. Auch hier verjagt die Theorie von der nationalen Gemeinbürgerschaft jämmerlich, wenn es sich darum handelt, den Arbeiterfragen mit Ernst und Sachlichkeit näherzutreten, statt sie mit der Phrase von den „gemeinsamen Hochzielen“ des deutschen oder tschechischen Volkes abzutun. Vor ein paar Tagen erst veröffentlichte das Gewerkschaftsorgan der deutschnationalen Eisenbahner Oester-

reichs ein Schreiben des Abgeordneten Dr. Stranßky, worin dieser seinen nationalen Gewerkschaftsbrüdern mitteilt, „daß er jedwede Intervention für diese Gewerkschaft ablehne, solange nicht das bedauerliche Vorkommnis der letzten Zeit hinreichend erklärt sei“. Und dieses „bedauerliche Vorkommnis“ besteht in nichts weiter, als daß das genannte nationale Gewerkschaftsblatt einen Artikel veröffentlicht hatte, in welchem der Gedanke einer selbständigen von den Bürgerlichen unabhängigen nationalen Arbeiterorganisation erwogen wurde!

Es wäre schade, wenn man sich nicht auch dieses Dokument der inneren Unwahrheit der sogenannten bürgerlichen Gewerkschaftsbewegung sorgfältig aufbewahren wollte. Herr Dr. Stranßky hat als Gegner der modernen Arbeiterbewegung sich ein großes Verdienst um die Klassenkampfbildung erworben, wenn er freimütig ausspricht, daß das Bürgertum sich eine Organisation der Arbeiter nicht gefallen lassen könne, die sich dessen Führung und Kontrolle entzieht. Wo immer eben die Bourgeoisie, ob sie sich christlich oder freihändlerisch nennt, Arbeiterpolitik betreiben möchte, ist sie unbewußt von den schönen Gedanken befeelt, den Goethe in die Worte gelleidet hat:

Es wird ein Hand gefucht,
Der weber heilt noch beist,
Zerbrochne Gläser frißt
Und dann Dulaten sch....“

Die Bourgeoisie möchte den Gewerkschaftsgedanken verbüßern und verwässern und ihr den Stempel reiner zünftlerischen Gebilde aufdrücken, unter deren Schutz sie sich selbst begeben könnte. Weil aber auf keinem Gebiet als auf dem der reinen Wirtschaftspraxis, in denen sich gerade alle gewerkschaftliche Tätigkeit erschöpft, der Klassencharakter der modernen Gesellschaft so prägnant ausgedrückt wird, deshalb muß auch hier in der Theorie verhallen und verbleiben läßt. Jeder Schritt, der hier praktisch vollzogen wird, zeigt, daß das Bürgertum keine Klassenpolitik zu betreiben vermag, ohne selbst an dem eigenen Untergang zu arbeiten. Und weil praktische Gewerkschaftspolitik Klassenpolitik ist, deshalb gleicht auch jeder Versuch der Bourgeoisie gerade auf diesem Gebiete dem Versuch des Münchhausens, sich am eigenen Schopf aus dem Sumpf zu ziehen!

Die Strafjustiz bei der Südbahn.

So wie in gar manchen Belangen seit den letzten Lohnkämpfen bei den Eisenbahnen im allgemeinen und bei der Südbahn im besonderen wieder das alte System der Willkür Platz gegriffen hat, so hat sich auch hinsichtlich der Strafjustiz im exekutiven Verkehrsdiens wieder ein starker Rückfall in die Kostentranmanier bei gewissen, zum Spionieren, Schikanieren und Strafen außerordentlichen Organen bemerkbar gemacht. Wir zweifeln ja nicht daran, daß gewisse Kontrollorgane ihr ganzes Heil für die Zukunft ihrer Karriere einerseits im Denunzieren, andererseits in einer Strafjustiz gegenüber dem untergeordneten Personal erblicken, die ganz darnach angelegt ist, die herrschenden Verhältnisse bis zu den für alle Teile unerquicklichsten Ereignissen zuzuspitzen.

Wir leugnen ja ganz und gar nicht, daß die Dienstesdisziplin und die gefahrvolle Betriebsführung von Eisenbahnen es notwendig erscheinen läßt, mit einer gewissen Strenge die Einhaltung der Instruktionen zu überwachen — was aber nicht zur notwendigen Aufrechterhaltung eines geregelten Bahnverkehrs gehört, das ist eine jedem Menschlichkeitsgefühl, jeder Gerechtigkeit und jedem Anstand höhnsprechende Strafmanner und ein Denunziationswesen — wie wir es allenfalls in den sibirischen Strafkolonien

unter den verkommensten Kostentranmannern zu finden vermöchten.

Nun müssen wir aber solchen Zuständen gegenüber, wie sie beispielsweise gegenwärtig auch unter anderem im Bereiche des Betriebsinspektors Innsbruck zutage treten, mit allem Ernst uns dagegen verwahren, daß es hinsichtlich der Strafjustiz in diesem Fahrwasser hier so weiter geht. Den Allverweltstrebenden, deren Namen wir für diesmal noch nicht nennen wollen, muß das Handwerk seitens besonnener Generaldirektionsorgane ehestens gelegt werden, wenn man höhererorts es vorzieht, das Personal nicht gewaltsam vor die letzten Konsequenzen zu stellen und wenn man sehr böse Folgen vernünftigerweise vermeiden will. Wie eben erwähnt, mehren sich besonders im Amtsbezirk der Station Innsbruck in erschreckender Progression die Geldstrafenmißbräuche.

Sollte denn wirklich das Personal auf einmal so entsetzlich nachlässig in seinen Dienstobliegenheiten geworden sein, daß man sich gezwungen sieht, den armen ausgehungerten und ausgequälten Leuten noch in die Tasche nach den armseligen paar Heller zu greifen, die ohnedies kaum zu einer anständigen Familienernährung hinreichen? Schämt sich denn so ein Eisenbahnsachverständiger und struppeliger Streber gar nicht, seine Hand nach dem fargen Verdienst eines armen Bahnklaven auszustrecken? Nun sehen wir uns aber einmal einige dieser „Strafakase“ näher an. Wir entnehmen daraus zunächst zweierlei: erstens Geldstrafen müssen sein um jeden Preis; zweitens Vernunft und Logik braucht nicht viel dabei sein, denn man braucht die Strafe ja bloß diktieren, abgezogen werden die paar Kronen dem armen Teufel pünktlich und nach „oben“ hin hat man sich wieder einmal in der ganzen Glorie eines „Kontrollorganes“ gezeigt.

Um aus dem Bereich des Innsbrucker Strafverfahrens ein Beispiel zunächst zu erwähnen, sei des Unfalles in der Station Schelleberg-Gossensack gedacht und der ein halbes Jahr darauf folgende Strafkasse in seinem Wortlaut wiedergegeben. Hier die Stimme des „hohen Gerichtes“, die Logik und Wissenschaft jener, die in der Strafjustiz ihr edles und würdiges Lebensziel erblicken:

14.642/V 1X. Am 16. Dezember v. J. ist beim Güterzug 88 in Kilometer 123.9 der Strecke Schelleberg-Gossensack eine Zugstrennung eingetreten und ist sodann der rückwärtige Zugteil an den vorderen Zugteil mit derartiger Vehemenz angeprallt, daß 28 Fahrbetriebsmittel entgleisten, den Oberbau beschädigten, ferner zwei Zugbegleiter getötet und vier Kondukteure und ein Lokomotivführer verletzt wurden.

Nach dem Ergebnis der Erhebung erscheint an diesem Vorfall der Oberkondukteur Zugführer K... schuldringend, weil er, obwohl er vermutete, daß eine Zugstrennung eingetreten sei, das von ihm wahrgenommene Signal „Zug gerissen“ nicht fortgesandt hat.

Kondukteur E. Stöcker, weil er, obwohl er seiner Angabe nach die Zugstrennung circa 1000 Meter vor der Unfallsstelle bemerkt hatte, kein Signal „Zug gerissen“ gegeben hat. Wir finden uns bestimmt, die Benannten wegen dieser nachlässigen Dienstausübung, und zwar den Zugführer Oberkondukteur K... mit einem Gehaltsabzug von 6 Kr. und Kondukteur E. Stöcker mit einem solchen von 4 Kr. zu bestrafen, wovon dieselben nachweisbar zu vollständigen sind.

Die Strafbeschlüsse sind in der nächsten Gehaltsliste schriftsmäßig zu buchen.

B. J. 82.101/1909, 12. Mai 1905.

Der Verkehrsdirektor:
Repler u. p.

Es liegt unendlich viel Psychologie in diesem Direktionserlasse und dieses stilistische und bürokratische Meisterwerk ließe sich von verschiedenen Seiten recht intensiver beleuchten.

Wir wollen uns aber damit nicht allzulange befassen und nur die ins Auge springenden Momente dieses Erlasses, das hierbei am meisten Empörende, kennzeichnen.

Das wichtigste ist also zunächst nach diesem Schulbeispiel wahrziger Strafmandate und daher zuerst erwähnt, daß 28 Fahrbetriebsmittel, sowie der Oberbau erheblich beschädigt wurden. Dann erst kommt

Feuilleton.

Friedrich Schiller.

(Zur hundertfünfzigjährigen Geburtsfeier.)

Wenn polternde Studenten und bürgerliche Diebermeister am Tage der hundertfünfzigsten Gedächtnisfeier des großen deutschen Dichters in allen Tönen des Lobes und Ueberschwanges sich ergehen, wird wohl so mancher schlichte Arbeiter, dem es nicht gegönnt war in die Tiefen der Schillerischen Werke einzubringen, verwundert fragen: Ja, war denn Schiller ein Freier, der auch für das Volk seine Leier schlug, oder gehörte der Dichter zur Welt unserer Feinde, der herrschenden Klasse? Folgende Zeilen sollen unseren Arbeitern diese Frage, so gut dies im Rahmen einer kleinen Abhandlung möglich, beantworten.

Johann Christof Friedrich Schiller wurde am 10. November 1759 zu Marbach in Württemberg geboren.

Er erblickte als Kind armer Leute das Licht der Welt und der Mangel war sein steter Begleiter.

Sein Vater war als Wundarzt tätig und brachte es nach einigen Feldzügen zum Hauptmann.

Seine Laufbahn beschloß er als Gärtner des Herzogs von Württemberg. Er erreichte ein hohes Alter und obwohl ihm des Lebens Notdruck nicht gestattete, sich große geistige Güter anzueignen, lernte er die Bedeutung seines Sohnes wohl begreifen und dankte in einem Aufsatze dem Schicksal, daß es dem Sohne die Geisteskräfte zugelegt habe, die er aus Mangel an Unterricht nicht erreichen konnte.

Schillers Mutter war eine einfache gerade Natur. Schon der Jugendunterricht war infolge der ärmlichen Verhältnisse von verschiedenen Zufällen abhängig.

Ein Pfarrer unterrichtete den aufgeweckten Knaben im sechsten Jahre in der griechischen und im siebenten Jahre in der lateinischen Sprache.

In Ludwigsburg sah der neunjährige Schiller zum erstenmal ein Theater.

Der Eindruck war so mächtig, daß er sich fortan mit dramatischen Spielereien beschäftigte.

Die guten Zeugnisse seiner Lehrer machten den damaligen regierenden Herzog auf den Knaben aufmerksam, der eine Er-

ziehungsanstalt für die Söhne seiner Offiziere errichtete, eine militärische Pflanzschule, aus welcher die nachherige Karlschule in Stuttgart hervorging.

Schiller, der durch die Mutter zur Frömmigkeit erzogen war, wollte mit Einwilligung seiner Eltern Geistlicher werden.

Da man jedoch dem Herzog das Anerbieten nicht abschlagen konnte, ohne in Ungnade zu verfallen, entschied man sich für das juristische Fach und Schiller trat im Jahre 1773 in die herzogliche Zwangsanstalt, ausgerüstet mit einigen Kleidungsstücken, einem Paar Stiefel, 48 Kreuzern und 15 lateinischen Büchern, ein.

Daß die herzogliche Karlschule eine Zwangsanstalt war, ersieht man an der Entwicklung Schillers selbst.

Dieser weichmütige Knabe wurde unter dem unerhörten Druck herzoglicher Disziplin und Schrankenhaftigkeit zu einem Tyrannenjäger.

Sein ganzes geniales Wesen bäumte sich gegen die militärischen Regeln auf und als zwanzigjähriger Jüngling schuf er in den „Räubern“ ein Werk von unerhörter Kühnheit und geriß damit das Band höflicher Gnade, das ihn an die Karlschule fesselte. Seine Mitschüler, denen er das Werk vorlas, wurden zu glühendster Begeisterung hingerissen und es mag ein dramatischer Auftritt gewesen sein, als Schiller und seine begeisterten Hörer in der Vorlesung durch den Herzog überrascht wurden.

Am 12. Jänner 1782 gingen die „Räuber“ auf der Mannheimer Bühne das erstmalig in Szene. Ein Augenzeuge erzählt, daß der Eindruck ein geradezu überwältigender war.

„Das Theater glückte einem Freudenfeste. Rollende Augen, geballte Fäuste, stampfende Füße, heisere Aufschreie im Zuschauerraum. Fremde fielen einander schluchzend in die Arme. Frauen wankten, einer Ohnmacht nahe, zur Tür. Es war eine allgemeine Auflösung, wie im Chaos, aus dessen Nebeln eine neue Schöpfung hervorbricht.“

Was Lessing und Goethe nicht gelungen war, dem zwanzigjährigen Schiller gelang es auf den ersten Wurf, er hatte dem deutschen Volke das neue Theater gegeben und zwang es in seine Arena.

Was veruchten höfische Direktoren, seine Werke von den deutschen Bühnen fernzuhalten oder zu verstümmeln; zwar brach die Meute der Spießer, Moralisten und Zeitungs-

kritiker gegen den Dichter los, daß der junge Stürmer zum Geächteten wurde und flüchten mußte, aber das Publikum hatte mehr Verständnis für seine Größe und hielt fest an ihm. Sein treuer Freund Streicher leitete seine Flucht und führte ihn nach Mannheim in sichere Obhut, bis er durch Fürsprache einflussreicher Männer wieder eine sichere Stätte fand.

Auf der Flucht vollendete Schiller sein zweites revolutionäres Drama „Fiesko“, das man mit Recht als das Drama der republikanischen Tugend und der monarchischen Ehrsucht bezeichnet. Der Geist Rousseaus war lebendig in diesem gewaltigen Genie, das eine Sprache führte, die alles in seinen Mann zu zwingen wußte.

Diese Sprache verließ ihn auch nicht in seinem nun folgenden Drama „Kabale und Liebe“, einer Tragödie des Zusammenbruchs, in welcher er die Niedrigkeit in den Höhen der Gesellschaft brandmarkt.

Schiller stand politisch den großen revolutionären Ereignissen seiner Zeit fern, ja er hat sich zu wiederholtenmalen recht verständnislos über dieselben ausgesprochen. In seiner materiellen Abhängigkeit, die ihn später wieder in die Arme der Hofgunst trieb, und in der Atmosphäre des Jozes und der deutschen Kleinstaaterei entstanden unbewußt die Gefänge an die alte verfallende Welt.

Doch der geniale Seherblick, der seinem eigenen Wesen entsprang, brachte ihn immer wieder auf die Höhen der Weltfreiheit, von denen er alle Niedrigkeit der Herrschsucht und des Sklavensinnes beleuchtete.

In seinem „Don Carlos“ steht der große Verkünder des Humanismus wieder auf, wenn auch mit abgetönten Tyrannenhäße. Zwischen dieser Zeit und weiteren größeren Schöpfungen entstehen seine herrlichen Lieder und Wallaben, seine Sinnsprüche, in denen er sich mit Goethe als dem großen Heiden bekennt, der aus Religion an keine der bestehenden Konfessionen glaubt. Schiller konnte sich jedoch niemals ungehört seinem großen Schaffen für die Unsterblichkeit hingeben. Er mußte einen großen Teil seiner kostbaren Lebenszeit der Sorge ums Dasein hingeben, mußte sich Brot suchen! Im Mai 1789 wurde er Professor der Geschichte in Jena. Als ein Katarthieber seine Gesundheit untergräbt und er nach Karlsbad zur Kur gehen muß, ist er auf eine Gnadengabe des

das für die Gesellschaft ja ganz nebensächliche Ergebnis zur Sprache, daß zwei Zugbegleiter getötet und vier Verwundeten schwer verletzt wurden!!

Das wäre uns ja schon nicht mehr neu. Ist es doch fassbar bekannt, daß bei den Bahnverwaltungen das "tote" Material in jeder Hinsicht vor dem "lebenden" den Vorrang genießt. Was ist auch weiter dabei, wenn ein armer Mensch zum Krüppel wird, er bekommt ja dank der ehrenhaften Seberung einer gewissen "B. U. U." eine bekannt glänzende Unfallrente (oder auch nicht) und wenn schon nichts anderes, so doch eine Gnadengabe von monatlich 20 Kr. und dazu die Erlaubnis, das Fehlende zum Lebensunterhalte für sich und seine Familie zu erbetteln.

Interessant ist aber besonders bei diesem Fall, daß man erst sechs Monate später in Wien herausbekommen hat, wer die angeblich Schuldtragenden sind, und daß man gerade jene bestraft, die ohnedies durch mehr oder minder schwere Verletzungen und Nervenschicks bestraft genug sind. Sehen wir uns diesen Fall jedoch von der meritorischen Seite an und hören wir, was die Bestrafenden wahrheitsgetreu angeben. Zunächst liegt — wie dies schon so üblich — eine Unrichtigkeit des Protokolls vor; eine Kleinigkeit für Kontrollorgane! Man gibt an, Oberkondukteur K. habe das Signal "Zug gerissen" gesehen; wahr ist dagegen, daß jenes Signal an der Krümmung beim Aster-Tunnel gegeben wurde und vom Zugführer daher nicht nur nicht gesehen wurde — sondern nicht gesehen werden konnte!

Wir aber wollen bei diesem Anlasse einer p. t. Verwaltung die wahren Urheber solcher Unfälle verraten und beantragen gleichfalls strengste Bestrafung der Schuldtragenden; es ist dies niemand anderer — als die Verwaltung selbst!!!

Ein jeder Bahnverwaltung zur Schande gereichendes Betriebsmaterial, wie elende Schraubkuppeln, nicht lauffähige Fahrbetriebsmittel, zu nieder bemessenes Bremsausmaß, 24stündige Dienstzeit bei gewissenloser Ausbeutung der Zugbegleiter, Sparwitz am Personal, zu große Geschwindigkeit und vernachlässigter Oberbau — das sind Sünden der Gesellschaft, die man durch solche brutale und wahnwitzige sowie obendrein künstlich fabrizierte Schuldprüfungen auf den Rücken des ausgebeuteten Personales überwälzen möchte! Psui, Herr Verkehrsminister! — Warum hat man denn die "Schuldtragenden" nach der Meinung der Direktion nicht unter Anklage gestellt? Wir wissen, warum — weil man sich vor zu viel "schmutziger Wäsche" fürchtete, die bei einer solchen Angelegenheit gewaschen würde, und weil jene sehr schlecht dabei gefahren wären, die hoch oben sitzen und deren gefüllte Taschen vielleicht Ausschluß geben könnten, warum so elendes Material auf ebenso den elenden Schienen der Südbahn rollt.

Diesem Beispiele für Strafflosigkeit auf der Südbahn werden wir wegen Raummangel erst in nächster Nummer noch einige folgen lassen und entsprechend beleuchtet dadurch der Öffentlichkeit zeigen, wie es mit den Betriebsunfällen der Südbahn und deren Ursachen aussieht und welcher hierbei der Schuldtragende, zu bestrafende Teil ist.

Klagen über die Nordbahn.

Obwohl seit der Verstaatlichung der Nordbahn das Personal dieser Anstalt an unangenehme Ueberraschungen schon gewöhnt ist, wurde es abermals in eine nur allzu berechnete Aufregung versetzt.

Bekanntlich sollten drei Momente dank den Bemühungen einer zielbewußten Organisation sowie der sozialdemokratischen Fraktion für die Einreihung des Nordbahnpersonals maßgebend sein:

1. Der freie Anschluß der Bediensteten zum Uebertritt in den Staatsbahnstatus.
2. Die Garantie, daß kein Bediensteter geschädigt

werden dürfe sowie daß alle Rechte der Kaiser Ferdinands-Nordbahn gewahrt werden müssen.

3. Die Verpflichtung der l. l. Staatsbahnverwaltung, die Ueberführungsgebühren für die Bediensteten zu leisten. Bei der Durchführung der Einreichungsbestimmungen ist wohl der erste Punkt notgedrungen eingehalten worden, beim zweiten Punkte ergaben sich zahlreiche Differenzen zwischen der Staatsbahnverwaltung und den Bediensteten. Nachdem es der Personalkommission trotz zweijähriger unermüdlischer Tätigkeit nicht gelungen ist, die Behebung der durch falsche Interpretation verursachten Schädigungen zu erwirken, haben die Vertrauensmänner im Eidernehmen mit der Organisation die Staatsbahnverwaltung nochmals aufzufordern, die Bestimmungen der Einreichungsgrundsätze einzuhalten und die erfolgten Benachteiligungen einzelner Bediensteten gutzumachen. Für den Fall des Nichtentgegenkommens der Staatsbahnverwaltung haben die Vertrauensmänner die Verantwortung für eine ruhige und geregelte Abwicklung des Verkehrs abgelehnt.

Das Personal bekam neuerdings zu spüren, daß die maßgebenden Faktoren der Staatsbahnverwaltung den merkwürdigen Ehrgeiz haben, die Zeiten der berücktigten Aera Zeitteles-Küttig wieder einzuführen. Bei Auszahlung der Novembervergütung wurden nämlich Dienstverleihungsgebühren des angereichten Personals, welche im Sinne der eingangs eingeführten Grundsätze vom Staate zu tragen wären, in Abzug gebracht. Hierbei wollte jedenfalls die Nordbahndirektion furchterlich schlaun vorgehen: damit der Schmerz geteilt und daher leichter zu ertragen sein werde, wurden die Abzüge nur bei einem Teile der Bediensteten durchgeführt, während man sich die Abzüge für die übrigen Bediensteten für einen späteren Zeitpunkt vorbehält.

Diese Verfügungen sind aber auf eine irrtümliche Interpretation des gegenseitigen Uebereinkommens mit den Vertretern des Personals zurückzuführen. Dem übernommenen Personal wurde zugesichert, daß die Gebühren für die durch die Einreihung in das Schema der Staatsbahnen bewirkten Gehaltserhöhungen vom Staate zu tragen seien. Nun wurden die Bediensteten je nach der Dauer der in der letzten Gehaltstufe zugebrachte Wartezeit entweder mit dem Range vom 1. Jänner 1907, 1. Juli 1907 oder 1. Jänner 1908 übernommen. Die Personalkommission steht auf dem richtigen Standpunkt, daß in allen drei Fällen die Gebühr vom Staate entrichtet werden muß, da ja sonst die Behandlung der einzelnen Bediensteten eine ungleiche wäre. Trotzdem die Nordbahndirektion diese Ansicht bis vor kurzer Zeit auch anerkannt hat, entschied das Eisenbahnministerium, daß die Dienstverleihungsgebühren nur für die mit dem Range vom 1. Jänner 1907 übernommenen Bediensteten vom Staate bezahlt werden sollten, während den anderen Bediensteten die Gebühren zur Zahlung vorgeschrieben, beziehungsweise vom Gehalt abgezogen wurden.

Die von der gewerkschaftlichen Organisation und der Personalkommission unternommenen Schritte führten zu dem Resultat, daß die Abzüge vom Gehalt bis zur endgültigen Entscheidung dieser Frage sofort sistiert wurden. Die Nordbahndirektion verpflichtete sich, die in Abzug gebrachten Beträge innerhalb eines Zeitraumes von acht Tagen zurückzuerstatten.

Die Vertrauensmänner nahmen diese Verfügung, die einen schönen Erfolg für die organisierten Eisenbahner bedeutet, zur Kenntnis. Sie erklärten jedoch, sowohl beim Nordbahndirektor als auch beim Eisenbahnminister, auf ihrem Standpunkt, daß die fraglichen Gebühren vom Staate zu entrichten seien, unbedingt verharren zu müssen und daß sie daher eine Erledigung in diesem Sinne erwarten.

Dem Minister wurde weiter noch nahegelegt, die in einem Memorandum zusammengefaßten Beschwerden betreffs Durchführung der Einreichungsgrundsätze einer schleunigen Erledigung zuführen zu lassen — ein Verlangen, das gewiß nicht unbeachtet genant werden kann, wenn man be-

denkt, daß seit der Einreihung bereits zwei Jahre vergangen sind.

Die Nordbahner werden erkennen, daß es die Gruppe der Unterbeamten und Diener in der Personalkommission an Bemühungen nicht hat fehlen lassen, um die Interessen der Bediensteten in vollem Maße zu wahren. Es wird erwartet, daß auch die bisher der Organisation fernstehenden Nordbahner diese Tätigkeit der organisierten Personalkommissionsmitglieder anerkennen und durch ihren Beitritt zur internationalen Organisation zum Ausdruck bringen werden, um eventuell folgende Anschläge auf die Rechte des Personals mit Erfolg abwenden zu können.

Die Familienangehörigenbehandlung durch die Bahnärzte bei der Südbahn

Ist bis jetzt noch immer nicht durchgeführt, wiewohl wir in unserer letzten diesbezüglichen Mitteilung die Hoffnung aussprachen, daß diese Angelegenheit noch im Laufe des heurigen Sommers durchgeführt werden wird. Die Krankentassenmitglieder denken und der Herr Chefarzt Dr. Nosmanit lenkt.

Herr Dr. Nosmanit, der große Bedienstetenfreund mit dem wohlwollenden Herzen hat bis jetzt zur Lösung dieser Frage nicht das geringste beigetragen. Seine Aufgabe ist es, die neue Rayonseinteilung fertigzustellen, zu welchem Zweck das Krankentassenbureau durch Hinausgabe von Zahlkarten den genauen Stand der verheirateten und ledigen Mitglieder sowie die Anzahl der Frauen und Kinder ermittelte. Noch vor Beginn des Sommers wurde das ganze Material dem Herrn Chefarzt übergeben und bis jetzt hat dieser Herr die neue Rayonseinteilung der Bahnärzte noch immer nicht durchgeführt, wiewohl er im Monat Februar erklärt hat, daß sich niemand anderer für ihn den Kopf zerbrechen soll, er werde, wenn das gesammelte Material vorliegen wird, die Rayonseinteilung in acht Tagen treffen.

Seit diesem mit Bestimmtheit und Zuversicht vorgebrachten Ausspruch sind schon mehr als acht Monate vergangen und noch immer rührt sich nichts.

Der offene und ehrliche Wille des gesamten Ausschusses, diese im Interesse des Personals notwendige Reform endlich einmal durchzuführen, kann sich nicht betätigen, weil der Herr Chefarzt nicht will, seine Pflicht ganz einfach nicht erfüllt.

Die Bediensteten werden für jede Dappalie von ihrer vorgelegten Dienststelle zur Verantwortung gezogen, nur der Herr Chefarzt scheint bei der Südbahn keinen Vorgelegten mehr zu haben, denn sonst müßte ihm doch schon einmal der Standpunkt klar gemacht worden sein.

Seine Tätigkeit besteht darin, die von den Bediensteten an die gesellschaftlichen Humanitätsinstitute gerichteten Ansuchen, wo der Herr Chefarzt etwas dreinzureden hat, diese geltend gemachten Ansprüche einfach zu negieren oder als nicht bestehend zu bezeichnen.

Die geleistete Arbeit des Herrn Chefarztes für die Südbahn besteht in der Abweisung der von den Bediensteten geltend gemachten Ansprüche. Etwas Positives für das Personal hat dieser Herr während seiner Amtstätigkeit überhaupt noch nicht geleistet.

Der Chef des Sanitätsdienstes schert sich einen blauen Teufel um die sanitären Verhältnisse auf der Südbahn, denn sonst müßte er seinen beim Herrn Generaldirektor bestehenden Einfluß geltend machen, daß solch sanitätswidrige Zustände sobald als möglich abgestellt werden.

Herr Chefarzt, wir erlauben uns hier zu fragen, ob es nicht sanitätswidrig ist, daß Betten eines Zimmers in der Station Wloggnitz für das Zugbegleitungspersonal innerhalb 24 Stunden dreimal belegt werden, ob dies nicht

Herzogs von Holstein-Augustenburg angewiesen. Inzwischen macht er sich mit dem großen Philosophen Kant vertraut und aus dem Studium seiner Werke die Meinung, daß die Kunst zunächst die Welt der Schönheit errichten muß, bevor die Menschheit auch politisch frei werden kann.

Die Geister Griechenlands werden in seinen Werken wieder lebendig, verfunfene Schätze hellenischer Heroenzeit tauchen in der deutschen Literatur auf, verfunfene Schönheitsträume aus dem Kindesalter der menschlichen Kultur erwachen wieder. Ergreifend wirkt seine Klage um die Heidentümer jener fernen Zeit, die von den Einflüssen kalter nordischer Kultur verdrängt wurden.

Schöne Welt, wo bist du? Kehre wieder,
Goldes Blütenalter der Natur!
Ach, nur in dem Feenland der Poesie
Lebt noch deine fabelhafte Spur.
Ausgestorben trauert das Gefilde,
Keine Gottheit zeigt sich meinem Blick;
Ach, von jenem lebenswarmen Bilde
Wah der Schatten nur zurück.
Alle jene Blüten sind gefallen
Von des Nordens schauerlichem Weh'n;
Ginen zu bereichern unter allen,
Müßte diese Göttermelt vergeh'n.

In seine Heimat zurückgekehrt, gründet er im Verlag Cotta die „Horen“, welche dem Zwecke des Schönheitsideals dienen sollten. Dieser Gründung war jedoch in der Welt der Nachner und Philister nur ein kurzes Dasein beschieden. Die dauernde Verbindung mit Goethe und mit großen Frauen, insbesondere der Charlotte v. Kalb, beeinflussten seine Werke auf das günstigste und erhöhten seine schöpferische Kraft.

Als der Dichter im Jahre 1789 von Jena nach Weimar übersiedelt, um seinen Freunden näher zu sein, muß er sich mit einem Bittgesuch an Herzog Karl wenden, der ihm 200 Thaler Zulage und „etwas Holz in natura“ zugestand.

Der Herzog, der niemals mit Schiller in ein so freundschaftliches Verhältnis trat wie zu Goethe, verließ ihm 1802 den Adel.

Wie jedoch aus seinen Briefen an Humboldt hervorgeht, hat sich Schiller bei dieser „Standeserhöhung“ nie besonders wohl gefühlt, denn der Adel seiner Gesinnung und seiner ungeheuren geistigen Höhe konnte durch keinen Gnadenbrief eines Mächtigen erhört werden.

Schiller hat im Jahre 1790 Charlotte v. Lengefeld, ein einfaches schönes Menschenkind, zu seiner Lebensgefährtin erloren und lebte mit dieser im innigsten Verhältnis. Sie fruchtbar der Aufenthalt Schillers in Weimar wurde, geht aus folgendem hervor: 1799 wurde die großartige Wallenstein-Trilogie vollendet. 1800 folgte „Maria Stuart“, ein Jahr darauf die „Jungfrau von Orleans“, 1801 die „Braut von Messina“ und 1805 das jugendfrische Freiheitswerk „Wilhelm Tell“.

Am 9. Mai 1805 schloß Schiller, betweint von den Seinen und Freunden, für immer seine treuen blauen Augen.

Nur wenige waren es, die dem Unsterblichen im Leben gerecht wurden, seine Größe zu erfassen und seine Bedeutung für die Menschheit zu würdigen wußten.

Vielleicht verstanden ihn die Dunkelmänner und bankrotteten Moralisten und Zeitungsratgeber, die ihn beschimpften und als Rebellen verfluchten, besser als das freisinnige Bürgerium unserer Tage.

Die chauvinistische akademische Jugend feiert ihn als Dichter des Vaterlandes — er war der Bürger der Menschheit. Die Liberalen feiern in ihm den Verfechter der freisinnigen Galtigkeit, die er im „Fiesko“ der Verachtung überliefert. Sogar die Ultramontanen feiern ihn als einen Konservativen, sie wissen aber wenigstens, daß er bedenklich ist, denn sie fälschen seine Werke.

Sie alle mögen jedoch bei ihren Festlichkeiten für Schiller nicht vergessen, daß Friedrich Schiller von der Revolution zum Ehrenbürger Frankreichs erhoben wurde.

Das Dekret, welches seine Ernennung enthielt, war von Danton unterschrieben, der allerdings bereits geköpft war, bevor dem Dichter das Schriftstück eingehändigt werden konnte. Mit den „Räubern“ ist Schiller unter die entsetzten Philister gefahren und mit „Wilhelm Tell“, in welchem der Dichter das

Schwert als ein brauchbares Mittel gegen die Tyrannenmacht bezeichnet, wenn kein anderes Mittel mehr verfangen will, hat er sich von ihnen verabschiedet. Seine Werke sind Gemeingut geworden auf der ganzen Erde, jedoch nicht unter denen, die sich mit Vorliebe jene Stelle aus der „Glocke“ herausuchen, welche gegen die französische Revolution gerichtet sein soll, sondern in den Massen der Völker, welche die Traditionen der Revolution hochhalten. Die Arbeiterklasse, die an der Arbeit ist, die große Kulturfrage der sozialen Gerechtigkeit zu lösen, wird auch die verfunfene Schätze der deutschen klassischen Literatur heben und zum Gemeingut der strebenden Menschheit machen.

Schiller und seine Kritiker.

Ein Mitglied der Gesellschaft Jesu schrieb, daß Schiller in der Vorführung der verkommenen Räubergestalten alles gute Gefühl und die Sitten der Menschheit geschändet habe.

Der Schriftsteller Moritz veröffentlichte in der „Vossischen Zeitung“ einen Schmähartikel gegen Schiller und bezeichnete „Kabale und Liebe“ als ein Produkt unserer Zeiten Schande. Alles werde unter den Händen Schillers zu Schaum und Blase.

Schiller wurde auch als staatsgefährlich denunziert, indem er für den „eingebildeten Heiden Karl Moor“ die Bewunderung des Pöbels, gegen die Polizei aber Mißachtung hervorbrufe. Er habe die Moral, die Politik und den Gehorsam gegen die Geseze untergraben. Eine Leipziger Zeitung beschuldigte ihn der Aufreizung zum Diebstahl, zu Mord und Mordbranderei. (Leipziger Magazin für Philosophie und schöne Literatur. 1785.)

Schiller antwortete den Philistern und Pfaffen auf ihre Beschimpfungen:

„Wenn von allen den unzüchtigen Klageschriften gegen „Die Räuber“ eine einzige mich trifft, so ist es diese, daß ich zwei Jahre vorher mir anmaßte, Menschen zu schildern, ehe mit noch einer begegnete.“

„Die Räuber“ kosteten mir Familie und Vaterland.“

eine Schweinerei darstellt, wie sie nicht ärger gedacht werden kann.

Das Bettzeug wird das ganze Jahr nicht gelüftet, weil eben keine Zwischenpause ohne Benutzung besteht.

In solchen Betten soll das Personal Ruhe und Erholung suchen und finden; ist das möglich, Herr Chefarzt?

Solche Zustände bestehen aber auch anderwärts und geschehen tut nichts.

Doch wir wollen dem Herrn Rosmani nicht unrecht tun, er hat schon etwas getan, und zwar gegen das im Interesse aller Bediensteten herausgegebene Bäderzirkular remonstriert, und zwar deshalb, weil der Ausschuss bei der Beratung desselben auf seine Mithilfe verzichtete, um die Sache nicht zu gefährden.

Mit Berufung auf einen Paragraphen des veralteten bahnärztlichen Regulativs, hat es dieser Herr trotzdem nachträglich verstanden, seinen Willen durchzusetzen, daß künftighin alle Ansuchen um Bewilligung einer Badekur nicht mehr direkt an den Krankenausschuss, sondern vom Bahnarzt an den Herrn Chefarzt einzulenden sind.

Alle diejenigen, die im heurigen Sommer während der Badesaison mit ihren Ansuchen um Bewilligung einer Badekur abgewiesen wurden, können sich diesermwegen beim Herrn Chefarzt bedanken.

Wenn der Herr Chefarzt eine Badekur nicht für ersprießlich oder zweckmäßig erachtet und seine Abweisung in orakelhafter Weise zum Ausdruck bringt, so kann dann leider der Ausschuss nichts mehr machen.

Dunkel ist der Rede Sinn dieser Aussprüche des Herrn Dr. Rosmani, die die Ansuchen um Badekuren enthalten. Wir möchten dem Herrn empfehlen, sich in Zukunft etwas genauer und deutlicher auszudrücken und eine etwas präzisere Form hierzu zu wählen.

Daß die Südbahnärzte sich eine Stabesorganisation geschaffen haben, haben wir den Krankenkassenmitgliedern der Südbahn bereits in früheren Artikeln mitgeteilt. Diese Organisation wird durch fünf aus ihren Kreisen gewählte Ärzte vertreten, von welchen jeder einem anderen Betriebsinspektorat angehört. Dieses Komitee hat am 15. Juni 1909 an alle Südbahnärzte folgendes Zirkular versendet.

Stabesorganisation der Südbahnärzte.

15. Juni 1909.

Sehr geehrter Herr Kollege!

Unsere am 10. April 1908 überreichte Petition ist noch immer nicht erledigt. Weder den bei wiederholten Anlässen gegebenen Versprechungen, noch den im Dezember und Jänner d. J. abgehaltenen vier Konferenzen, in denen die Herren Dr. Rosmani, Dr. Reinprecht, Dr. Hermann, Dr. Dominico, v. Sava-geri und Scherbaum über die Stabilisierung, Gehaltsregulierung und Angehörigenbehandlung verhandelt, noch auch den im März d. J. zu Informationszwecken eingesammelten Zahlarten folgte die erlösende Tat. Unsere Langmut und Geduld hatte ihre Grenzen erreicht, überall wurden Stimmen des Unmutes über die ungebührliche Verzögerung laut, die zu Versammlungen in den Inspektoraten und weiterer Beschlußfassung drängten.

In der am 23. Mai d. J. in Franzensfelde abgehaltenen Versammlung der Kizler Kollegen wurde einstimmig ein Ultimatum an die Generaldirektion beschlossen, in dem die Erledigung unserer Petition bis längstens 1. Juli verlangt wurde, widrigenfalls mit der eingehend besprochenen passiven Resistenz auf dem Gebiet des Sanitätsdienstes der Gesellschaft (nicht Krankenpflege), zu der sich alle Anwesenden ehrenwörtlich und schriftlich verpflichtet hatten, eingesetzt werden sollte. Zu den zu gleichem Zweck in den übrigen Inspektoraten bereits angeordneten Versammlungen kam es jedoch nicht, da Delegierter Dr. Reinprecht, der sich zu der energischen scharfen Richtung nicht entschließen konnte und in weiteren Verhandlungen zum Ziele zu gelangen suchte, einen diplomatischen Erfolg erlang, der die Sachlage zu unseren Gunsten änderte. Unter Hinweis auf das in seinen Händen befindliche, aber noch nicht offiziell überreichte Ultimatum und die entschlossene Haltung der Bahnärzte konnte Dr. Reinprecht den Herrn Hofrat veranlassen, uns eine schriftliche Zusicherung zu geben, daß unsere Angelegenheit von ihm selbst in die Hand genommen und bis Ende Juli d. J. definitiv erledigt sein wird. Die in Gegenwart des Dr. Reinprecht niedergeschriebene Zusage lautet:

Wien, 30. Mai 1909.

Sehr geehrter Herr Doktor!

Auf Ihre gef. Anfrage teile ich Ihnen mit, daß ich — nunmehr etwas von sonstiger Arbeit entlastet — die Frage der Stabilisierung und Mayonierung der Bahnärzte selbst in die Hand nehmen werde, und hoffe die Angelegenheit in der Zufügung des Verwaltungsrates zur definitiven Beschlußfassung zu bringen. Die Angelegenheit wird also bis Ende Juli definitiv erledigt sein.

Ihr hochachtungsvoll ergebener Eger m. p.

Wir hatten es nun für unsere Anstandsspflicht, dem Herrn Hofrat auch Gelegenheit zu geben, sein abermals gegebenes Versprechen, welches er zwar im Jahre 1908 nicht gehalten hat, bis Ende Juli zu erfüllen und bis dahin die Waffen ruhen zu lassen. Dann werden wir die Kollegen zu Inspektoratsversammlungen einladen, in denselben über die Sachlage berichten und — wenn nötig — gemeinsam weitere Beschlüsse fassen.

Mit kollegialem Gruß

Die Delegierten:

Dr. Hermann Krauß, Marburg, Obmann.

Dr. A. Reinprecht, Wien. Dr. E. Bruckmann, Willach. Dr. A. Pregel, Laibach. Dr. S. Weberitsch, Wozen.

Auf das vorher erwähnte Bäderzirkular, welches jeden überflüssigen Instanzengang vermeidet und dem an-suchenden Mitglied die vom behandelnden Bahnärzte be-ständige Notwendigkeit einer Badekur ohne jede weitere Formalität bewilligen wollte, richteten die Herren Bahn-ärzte nachstehendes Schreiben an den Krankenausschuss in Wien und versendeten dasselbe gleichzeitig als Zirkular an alle Bahnärzte.

Stabesorganisation der Südbahnärzte.

Ende Juni 1909.

Sehr geehrter Herr Kollege!

Wir haben an den Ausschuss der Krankenkasse folgendes Schreiben gerichtet:

„An den sehr geehrten Ausschuss der Kranken-kasse in Wien.

Infolge des den Bahnärzten am 14. Juni d. J. über-mittelten Zirkulars 262 (Nr. 999 Nr.-R.) soll die Bewilligung von Bades, Trinks, Freiluft (bei Tbc.)- und Erholungskuren an die Entscheidung des Ausschusses auf Grund bahnärztlicher Be-gutachtung gebunden sein, die uns damit gleichzeitig aufgetragen wird. Diese Bestimmung steht jedoch in direktem Widerspruch zum § 95 des Regulativs für den bahnärztlichen Dienst und

ist geeignet, unter den Bahnärzten Verwirrung und Zweifel wachzurufen.

Der § 95 des von der Generaldirektion erlassenen Re-gulativs bestimmt, daß die Entscheidung über Badekuren nach einer diesbezüglichen bahnärztlichen Anzeige über die Notwendig-keit derselben dem Chefarzt zusteht, und es erscheint diese Be-stimmung durch das eingangs zitierte Zirkular nicht aufgehoben, da ja doch der Krankenkasse nicht das Recht zusteht, über den Kopf der Generaldirektion und des Chefarztes hinweg durch ein von diesen nicht gegengezeichnetes Zirkular gegenteilige Ver-fügungen zu treffen.

Wir Bahnärzte sehen uns daher nach wie vor durch den § 95 b. Reg. gebunden und müssen demnach die Begutachtung von derartigen an den Ausschuss gerichteten Gesuchen grund-sätzlich ablehnen. Nach unserem Dafürhalten sind Badekuren therapeutische Befehle wie alle anderen Behandlungsarten, um die der Kranke nicht zu bitten braucht, sondern die von den Ärzten einfach verordnet werden, wenn dadurch ein besserer Er-folg als durch andere Behandlungsarten zu erhoffen ist. Die vom geehrten Ausschuss verfügte allgemeine Kumbmachung des Bades-erlasses hatte zur Folge, daß in den großen Stationen die Bahn-ärzte in den letzten Tagen um Frei-Badekuren geradezu bestärkt wurden. Durch eine derartige auf den Bahnarzt ausgeübte förm-liche PreSSION gerät derselbe in vielen Fällen in eine Art Zwangs-lage zum Nachteil der Krankenkasse, die seine freie und unge-bundene Entscheidung notwendigerweise beeinflussen muß, was um so verständlicher wird, wenn man bedenkt, daß die Ablehnung ausschließlicher Badekuren vom Kranken wohl stets dem Bahnarzt zum Vorwurf gemacht werden wird, was die ohnedies immer schwieriger werdende Lage der Bahnärzte noch weiterhin er-schwert.

Unserer Pflicht eingedenk, die Krankenkassenmitglieder aller zu Gebote stehenden erfolgversprechenden Heilmittel teilhaftig wer-den zu lassen, werden wir auch in Zukunft in geeigneten Fällen über die Notwendigkeit von Badekuren dem Chefarzt berichten, dem wir im Sinne des § 95 des Regulativs wie nach unserer un-erschröcklichen Ueberzeugung als sachverständiger Autorität allein das Recht zugehen können, an unseren ärztlichen Versicherungen und Vorschlägen Kritik zu üben, dieselben abzuändern und Ent-scheidungen zu fällen.

Wenn in einzelnen Krankheitsfällen die Mitteilung ge-wisser individueller Eigentümlichkeiten oder Komplikation an den Kurarzt im Interesse des Kranken geboten erschien, haben wir stets, ebenso wie bei der Ueberweisung an Kliniken und Spitäler, dem Kranken ein diesbezügliches Schreiben mitgegeben, wie wir es auch in Zukunft halten wollen. Wir müssen es jedoch aus mehrfachen Gründen entschieden ablehnen, in allen Fällen in ganz zweck-loser Weise den Patienten Briefe, die erfahrungsgemäß sehr oft unberufen gelesen werden, an uns persönlich fast stets ganz un-bekannte Adressaten (die Kurärzte) einzuhändigen.

In diesem Sinne wurden sämtliche Bahnärzte verständigt. Im Juni 1909.

Für die Bahnärzte: Deren Delegierte: A. W.

Wir bitten Sie, sehr geehrter Herr Kollege, unbedingt und ausnahmslos im Sinne vorstehender Ausführungen vorzugehen und bei Verordnung von Badekuren kein Gehör zu begutachten, sondern dem Herrn Chefarzt brieflich kurz über die Notwendig-keit der Kur zu berichten (Name, Alter, Dienstverhältnisse, Art und Dauer der Krankheit, ob und seit wann im Krankenstande, bisherige Therapie), der dann das weitere veranlassen wird.

Mit kollegialem Gruß

Die Delegierten

Dr. Hermann Krauß (Marburg), Obmann.

Dr. Rudolf Reinprecht (Wien).

Dr. Ernst Bruckmann (Willach).

Dr. Anton Pregel (Laibach).

Dr. Sebastian Weberitsch (Wozen).

Daß auf Grund der vorstehend praktizierten Methode eine ganze Reihe von Bediensteten mit ihren Ansuchen um Bewilligung einer Badekur abgewiesen wurden, haben wir schon mitgeteilt.

Die beteiligten Krankenkassenmitglieder mögen die Versicherung hinnehmen, daß nicht die Ausschussmitglieder schuld waren, wenn einer oder der andere abgewiesen wurde.

Durch die in Gegenwart des Herrn Dr. Rudolf Reinprecht, Bahnarzt in Meidling, vom Herrn General-dir-ektor Eger niedergeschriebene Zusage, war der Herr Hofrat in eine Zwangslage versetzt und genötigt, die definitive Anstellung der Bahnärzte in der nächsten Ver-waltungsratsitzung zu beantragen. Dies wurde den Aus-schussmitgliedern in der am 26. Juli d. J. abgehaltenen Krankenkassenversammlung wie folgt mitgeteilt.

In der Angelegenheit der Einführung der obliga-torischen Behandlung der Angehörigen teilt der Obmann mit, daß in der Sitzung des Verwaltungsrates der k. k. priv. Südbahngesellschaft vom 22. Juli 1909 beschlossen worden ist:

- 1. daß die Bezüge sämtlicher Bahnärzte reguliert werden;
2. daß jene Bahnärzte, welche mindesten 600 Kr. Gehalt und ein Quartiergeld beziehen, in das Pensions-institut für Beamte aufgenommen werden und zwar die gegenwärtig bereits angestellten Bahnärzte nur dann, wenn sie am 1. Jänner 1908 das 45. Lebensjahr nicht überschritten haben;
3. daß jene Bahnärzte, deren Gehalt 1600 Kr. oder mehr beträgt und welche Mitglieder des Pensionsinstitutes für Beamte werden, ohne Mitwirkung des Krankenkassenausschusses angestellt und von der Südbahngesellschaft allein gezahlt werden;
4. daß die Gesellschaft zu den Bezügen der übrigen Bahnärzte weiterhin den 2prozentigen Beitrag leisten werde und aus diesem Beitrag der Beitrag an das Pensionsinstitut zu bestreiten sein wird;
5. daß sowohl die Bezugsregulierung als auch die Aufnahme in das Pensionsinstitut nur unter Voraus-setzung in Kraft treten werden, daß die Bahnärzte sich bereit erklären, die von der Krankenkasse in Aussicht ge-nommene Angehörigenbehandlung sowie auch die Be-handlung der gesellschaftlichen Beamten und Beamtinnen, die nicht Kassenmitglieder sind, sowie aller Pensionisten zu übernehmen.

Der Obmann teilt weiters mit, daß der Gesellschaft aus der Uebernahme der Gesamthonorare jener Bahn-ärzte, welche über 1600 Kr. Gehalt beziehen, Auslagen bis zu jährlich 125.000 Kr. erwachsen werden, was für die Krankenkasse eine sehr bedeutende Entlastung involviert. Die Ausschaltung des Ausschusses von der Mit-wirkung bei der Ernennung einzelner Bahnärzte halte er für eine bloße Formalität, die durch die finanzielle Be-teiligung der Gesellschaft an der Aktion der Krankenkasse reichlich aufgewogen werde.

Ausschussmitglied Scherbaum ergreift hierauf das Wort und führt in längerer Rede aus, daß in der Ausschusssitzung vom 7. November 1908 die weiteren Ver-

handlungen mit dem Vertreter der Bahnärzte, Herrn Dr. Reinprecht, einem Komitee übertragen worden sind, welches seine Beratungen nur zu dem Zweck unter-brochen habe, um einen vom Eisenbahnministerium ange-kündigten Erlaß, betreffend die Bezugsregulierung und Pensionsversicherung der Bahnärzte abzuwarten.

Er sei daher auf das höchste überrascht, daß nun unvermittelt und ohne vorherige Anhörung des Kassen-ausschusses ein Verwaltungsratsbeschluß erfolgt sei, der wichtige Interessen der Krankenkasse tangiere.

Was das Meritum des Verwaltungsratsbeschlusses, soweit er die Krankenkasse berührt, betreffe, so müsse Redner bei aller Anerkennung der finanziellen Opferwilligkeit der Gesellschaft zunächst konstatieren, daß die Mitwirkung bei der durch die k. k. priv. Südbahngesellschaft zu besorgenden Ausnahme und Entlassung von Bahnärzten im § 30 des auf Grund des Krankenversicherungs-gesetzes errichteten und von der k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisen-bahnen genehmigten Statuts der Krankenkasse ausdrücklich zu den Obliegenheiten, beziehungsweise Befugnissen des Ausschusses gehörend bezeichnet wird und daß daher durch die Ausschaltung des Ausschusses bei der Ernennung jener Bahnärzte, welche über 1600 Kr. Gehalt beziehen, ein Recht des Ausschusses verletzt werde. Redner erklärt namens der gemählten Ausschussmitglieder, daß diese auf das ihnen bereits seit 21 Jahren von Gesetzes wegen zustehende Recht unter gar keinen Umständen verzichten können, da ins-besondere nach Einführung der obligatorischen Angehörigen-behandlung die kassenärztliche Tätigkeit noch mehr in den Vordergrund treten werde, als es bisher der Fall war. Redner stelle daher den Antrag, es sei an den Herrn Generaldirektor eine Petition zu richten, in welcher unter Anführung der von ihm vorgebrachten Gründe um Gesim-prung des mit dem Vorlaute des Statuts in Wider-spruch stehenden Verwaltungsratsbeschlusses ersucht wird.

Der Obmann reflektiert in seiner Erwiderung haupt-sächlich auf den Vorwurf der Nichtberufung des seiner-zeit eingesezten Komitees, indem er darauf hinweist, daß die gegenständliche Aktion ausschließlich in die Kompetenz der Gesellschaft falle und daher nicht Gegenstand der Be-ratungen des Komitees sein konnte.

Ausschussmitglied Kunst schließt sich den Aus-führungen des Ausschussmitgliedes Scherbaum voll-inhaltlich an, worauf Ausschussmitglied Berger seiner Meinung dahin Ausdruck gibt, daß auch er die fragliche Ausschaltung des Ausschusses nur für eine Formalität halte, die an dem bisherigen Zustand nichts ändern dürfte. Bei der hierauf vorgenommenen Abstimmung wird der Antrag des Ausschussmitgliedes Scherbaum mit sechs gegen fünf Stimmen zum Beschluß erhoben.

Eine Antwort von seiten der Generaldirektion auf das gestellte Ersuchen, diesen Beschluß abzuändern, ist bis jetzt noch nicht erfolgt.

Trotz dieses in der Verwaltungsratsitzung vom 22. Juli l. J. gefassten Beschlusses, die Bahnärzte definitiv anzustellen, rührt sich in dieser Angelegenheit nichts.

Die Mitglieder haben jetzt das Wort. Auf Grund dieser objektiven Darstellung, nach den eingeholten Infor-mationen durch die Organisationszentrale, werden die Mit-glieder nunmehr in der Lage sein, zu beurteilen, wer ihr Interesse vertreten hat und wer an der Verzögerung dieser wichtigen Reform schuldtragend ist.

Die Mitglieder sollen frei und offen erklären, ob sie mit der Einschränkung der Rechte der gemählten Ausschuss-mitglieder einverstanden sind oder nicht.

Die diesbezüglichen Zuschriften sind an die Zentrale zu richten.

Gewährung von Dienst-zulagen

für die Beforgung des Kassen-, Rechnungs- und Frachtenkalkulationsdienstes.

Das Eisenbahnministerium publiziert folgenden Erlaß (Z. 11.883) vom 25. Oktober 1909:

Im Hinblick auf die besondere materielle Verantwortlich-keit, welche mit der Beforgung des Kassen-, Rechnungs- und Frachtenkalkulationsdienstes auf der Station verbunden ist, werden im Einvernehmen mit dem k. k. Finanzministerium mit rückwirkender Gültigkeit vom 1. Jänner 1909 im Bereiche der k. k. Staatsbahndirektionen, der k. k. Nordbahndirektion und der k. k. Betriebsleitung Czernowiz Kassen- und Kalkulationszulagen eingeführt.

Diese Zulagen werden jenen Organen des relativen Dienstes, welche mit der Führung von Kassen, die einen be-stimmten Minimalgehalt aufweisen, oder mit der Führung von selbständigen Rechnungsabteilungen betraut sind, ferner den in größeren Stationen speziell für die Beforgung der Frachten-kalkulation eingestellten Bediensteten für die Dauer ihrer tat-sächlichen Verwendung auf den genannten Dienstposten nach folgenden Grundsätzen und in folgender Höhe gewährt:

I. Kassenzulagen.

Die Kassenzulage gebührt bei Führung selbständiger Stationskassen sowie selbständiger Manipulations-, Speisen- und Nachnahmekassen, deren Gehaltsfuß die Höhe von 20.000 Kr., ferner für die Gesamtkassengebarung in Stationen mit vereinigter Rechnungslegung (Instruktion Nr. III, Art. 63), deren Gehaltsfuß die Höhe von 50.000 Kr. jährlich erreicht oder über-streift, und beträgt bei einem jährlichen Gehaltsfuß

Table with 2 columns: Gehaltsfuß (annual salary) and Zulage (allowance). Rows include: 20.000 bis 50.000 Kr. (98 Kr.), 50.000 bis 1 Million Kronen (120 Kr.), 1 Million bis 2 Millionen Kronen (144 Kr.), 2 Millionen bis 5 Millionen Kronen (168 Kr.), 5 bis 10 (216 Kr.), 10 bis 20 (264 Kr.), 20 bis 300 (300 Kr.).

Bei Ermittlung des Gehaltsfußes sind die in Betracht kommenden Belastungs- und Entlastungsziffern nur insoweit zu berücksichtigen, als sie eine effektive Gehaltsbebarung darstellen, also unter Ausschluß reiner Durchführungsposten, wie der Kreditausweise für den Güterübergang in den Grenzstationen, der Umkartierungsausweise und dergleichen.

In Stationen mit vereinigter Rechnungslegung haben an der in diesem Falle für die gesamte Kassengebarung der Station als Schuldposten bestimmten und nach dem Gesamts-gehaltsfuß einheitlich zu bemessenden Kassenzulage sämtliche mit dem Inkasso der einzelnen Dienstzweige betrauten Sub-rechnungsleger teilzunehmen, und zwar falls je einem oder mehreren Bediensteten ein Manipulationsdienstzweig oder eine Gruppe derselben zur ausschließlichen Beforgung übertragen wurde, nach Verhältnis des effektiven Gehaltsfußes der Dienst-zweige, falls jedoch die in Betracht kommenden Bediensteten ab-wechslend bei dem Inkasso sämtlicher Dienstzweige beschäftigt sind, zu gleichen Teilen.

Die Amtsvorstände des exekutiven Verkehrsdienstes sowie deren Stellvertreter, denen eine Dienstzulage im Sinne des Gesetzes vom 10. November 1908, Z. 51.081 (Amtsblatt des k. k. Eisenbahnministeriums, LV. Stück, Nr. 102), gebührt, haben, falls sie bloß die Stationskasse verwalten, keinen Anspruch auf den Bezug der Kassenzulage.

Denjenigen Amtsvorständen, beziehungsweise deren ernannten Stellvertretern, welche im Bezüge der genannten Dienstzulage stehen, gebührt, falls ihnen die Verwaltung der Stationskasse in Vereinigung derselben mit einer Manipulationskasse obliegt, die Kassenzulage nach dem Gebührensatz derselben für sich allein, somit auch nur dann, wenn der Gebührensatz derselben für sich allein, also ohne Rücksicht auf die Stationskasse, die für selbständige Manipulationskassen grundsätzlich festgesetzte Minimalgrenze erreicht. Den Vorständen solcher Stationen endlich, in denen sämtliche Manipulationsdienstzweige mit der Stationskasse unter dem Stationsvorstand als Rechnungslager vereinigt sind, gebührt, falls sie außer der Stationskasse auch das Ansehen eines oder mehrerer Manipulationsdienstzweige tatsächlich besorgen, die Hälfte des nach den obangeführten Grundsätzen auf die betreffenden Manipulationsdienstzweige entfallenden Zulagenanteiles. Die andere Hälfte fällt den übrigen bei der Kassengebarung tatsächlich beschäftigten Bediensteten (Hilfskassieren) nach dem vorgenannten Aufteilungsverhältnis zu.

II. Kalkulantenzulagen.

Die Kalkulantenzulage gebührt den Vorständen der selbständigen Rechnungsabteilungen des exekutiven Dienstes und den Frachtkalkulanten, das ist solchen Bediensteten größerer Stationen, deren Verwendung nach der von der vorgelegten Direktion (Betriebsleitung) genehmigten Dienstverteilung ausschließlich oder zum größten Teil in der Berechnung, beziehungsweise Ueberprüfung der Gebühren bei der Güterauf- oder abgabe besteht. Sie beträgt:

Für die Vorstände der Rechnungsabteilungen und Aufgabekalkulanten 72 Kr. jährlich; für Aufgabekalkulanten 48 Kr. jährlich.

Denjenigen Kalkulanten, die sowohl bei der Auf- als bei der Abgabe verwendet werden, gebührt die Zulage nach dem höheren Ausmaß.

Die Festsetzung der nach den vorstehenden Bestimmungen auf die in Betracht kommenden Stationen und Dienstposten entfallenden Zulagen obliegt der vorgelegten Direktion (Betriebsleitung) und erfolgt hinsichtlich der Kassenzulagen stets mit Gültigkeit für fünf Kalenderjahre, vor deren Ablauf sie rechtzeitig einer entsprechenden Revision zu unterziehen ist. Für die erste, die Jahre 1909 bis 1913 umfassende Periode haben als Grundlage der Bemessung die Ergebnisse des Jahres 1908 zu dienen. Innerhalb einer Periode stattfindende Normierungen, zum Beispiel bei Eröffnung neuer Stationen und dergleichen, gelten für die Zeit bis zum Ende der laufenden Periode. Nur bei außergewöhnlichen Veränderungen des Geschäftsumfanges einzelner Stationen oder Kasien, zum Beispiel infolge bedeutenden Verkehrszuwachses oder -Abfalles aus Anlaß der Eröffnung neuer Strecken und dergleichen, wird auch fallweise die entsprechende Veränderung der Zulagenvorschriften zu veranlassen sein.

Ueber die Anzahl der zuerkannten Kalkulantenzulagen und die durchschnittliche Tagesleistung der damit Bedachten — letztere getrennt nach Lokal-, In- und Auslandsverkehr — ist nach dem Stande vom 31. Dezember 1909 zu berichten.

Die Ausdehnung dieser Zulagen auf den weiteren Bereich der k. k. Staatsbahnen bleibt einem späteren Zeitpunkte vorbehalten.

Die Zulagen sind in monatlichen, im nachhinein fälligen Raten zur Auszahlung zu bringen und in der Gehaltsliste zu verrechnen. Hinsichtlich der Stationen mit vereinigter Rechnungslegung hat die Auszahlung der Gesamtzulage in gleicher Weise an den Stationsvorstand zu erfolgen, der die der Dienstverteilung entsprechende Verteilung nachweislich durchzuführen hat.

W r b a.

Reichskonferenz

des Werkstätten- und Heizhauspersonales aller Bahnen Oesterreichs.

In Durchführung des Beschlusses der diesjährigen Delegiertenversammlung berief die Zentrale des Allgemeinen Reichsrats- und Gewerkschaftsbundes für Oesterreich für den 17. und 18. Oktober 1909 nach Wien eine Reichskonferenz des Werkstätten- und Heizhauspersonals aller Bahnen Oesterreichs mit folgender Tagesordnung ein: 1. Bericht der Zentrale über die durchgeführten und in Durchführung begriffenen Aktionen (neue Automatik, Lohnregulierung u. s. w.). 2. Berichte und eventuelle Initiativanträge seitens der Delegierten. 3. Organisation, Agitation und Vertrauensmännersystem. 4. Eventuelles. Die Konferenz tagte im Gartensaal des Favoritener Arbeiterheims und waren zu derselben von 64 Ortsgruppen 103 Delegierte erschienen. Außerdem waren anwesend: die Reichsratsabgeordneten Genosse Tomšič und Genosse Moraszcwski, Genosse Heider und Genosse Schuster als Delegierte der Zentrale, ferner Genosse Somitsch und Genosse Adolf Müller von der Zentrale, vom Sekretariat in Prag Genosse Brodecky und Genosse Ebel, vom Sekretariat in Lemberg Genosse Kaszaniowski und vom Sekretariat in Brünn Genosse Moutka. Von den Personalkommissionen und den Arbeiterausschüssen waren neun Mitglieder anwesend. Nachdem in das Präsidium die Genossen Kartag (Winz), Brochaska (Prag) und Heider (Floridsdorf) gewählt wurde, wurde die Verhandlung der Tagesordnung eingeleitet.

Genosse Somitsch erstattete zum ersten Punkt der Tagesordnung ein eingehendes und sachliches Referat, welches die vollste Zustimmung der Konferenz fand. Vor allem beschäftigte sich der Redner mit den in den letzten Jahren durch die Organisation für das Werkstättenpersonal der k. k. Staatsbahnen errungenen Verbesserungen. Die Automatik erfuhr durch die Zueignung der Erhöhung der Anfangsgehälter, durch die Kürzung der Vorrückungsfristen und durch die Schaffung einer Unterbeamtenkategorie für die als Partieführer, beziehungsweise Oberverwalter, in Verwendung stehenden Werkstättenbediensteten. Wenn auch die derzeitigen Ausichten bezüglich des Teilhaftigwerdens dieser Verbesserung nicht für alle Werkstättenbediensteten gleich günstig seien, weil nach den derzeitigen Bestimmungen nur ein kleiner Bruchteil der Bediensteten dieser Verbesserung teilhaftig werden kann, so darf doch nicht verkannt werden, daß mit dieser Verbesserung ein Anfang gemacht wurde, der geeignet erscheint, mit der Zeit dem gesamten qualifizierten Werkstättenpersonal das Aufsteigen in den Unterbeamten-

rang zu ermöglichen. Was die in der neuen Automatik, und zwar in der diesbezüglichen Einreihungstabelle für die in letzter Zeit mit dem erhöhten Anfangsgehalt neu stabilisierten Bediensteten vorgeesehenen verlängerten Vorrückungsfristen anbelangt, steht die Sache so, daß diese verlängerten Vorrückungsfristen für jene Werkstättenbediensteten, die seit 1. Jänner 1909 in den neuen Anfangsgehaltstufen von 900 oder 1000 Kr. stabilisiert wurden oder stabilisiert werden, keine Anwendung finden dürfen, nachdem die Werkstättenarbeiter bekanntlich nicht nach dem im Schema vorgeesehenen Anfangsgehalt, sondern auf Grund ihres im Taglohnverhältnis zuletzt bezogenen Jahresarbeitsverdienstes (Gehalt, Quartiergeld und Wert der Dienstkleider zusammengerechnet) stabilisiert werden. Das Eisenbahnministerium hat bereits auf die wiederholten diesbezüglichen Interventionen des Abgeordneten Genossen Tomšič verfügt, daß für die genannten Werkstättenbediensteten die im Schema vorgeesehenen und nicht jene in der Einreihungstabelle der neuen Automatik enthaltenen Vorrückungsfristen Anwendung zu finden haben. Ebenso wird die zugestandene Kürzung der Vorrückungsfrist in der Gehaltsstufe von 1000 Kr. von drei auf zwei Jahre für alle Bediensteten, die bis zum 1. Jänner 1909 definitiv angestellt wurden und die bis zu diesem Zeitpunkt die Gehaltsstufe von 1000 Kr. nicht erreicht haben, zur Durchführung gelangen, nachdem ein diesbezüglicher Erlass bereits im Amtsblatt des Eisenbahnministeriums vom 14. Oktober 1909 enthalten ist. Hinsichtlich der Frage der Anrechnung der Montur bei der Stabilisierung hat die Konferenz eine entsprechende Entscheidung zu treffen. Eine glückliche Lösung dieser brennenden Frage könne darin gefunden werden, wenn die Differenzbeträge, nicht wie bisher, erst dann bei der Stabilisierung aufgerundet werden, wenn der Betrag 50 Kr. übersteigt, sondern schon dann, wenn derselbe 20 Kr. beträgt. Die zugestandene Lohnregulierung wird nach einer Erklärung des Eisenbahnministeriums nach den diesbezüglichen von den Direktionsarbeiterausschüssen gestellten und vom Eisenbahnministerium genehmigten Anträge, in der nächsten Zeit zur Auszahlung gelangen, nachdem die Anweisungen zur Auszahlung bereits an die Direktionen ergangen seien. Dazu sei noch erwähnt, daß in mehreren Direktionsbezirken eine Lohnautomatik im zugestandenen Sinne noch nicht erstellt wurde und es daher Aufgabe der Konferenz sei, diesbezüglich Klarheit zu schaffen. Ein nennenswertes Zugeständnis bildet auch die errungene Verkürzung der Arbeitszeit in den Werkstätten. Durch die Tätigkeit der Organisation ist es auch gelungen, die Stabilisierung der Werkstättenarbeiter in einem bedeutend erhöhteren Ausmaß als bisher durchzusetzen, nachdem die Normierung der Posten eine wesentliche Vermehrung erfahren hat. Alles in allem ist eine Reihe von Verbesserungen durchgeführt worden und es ist daher eine dreifache mit Absicht verbreitete Lüge der Gegner unserer Organisation, wenn behauptet wird, die Organisation hat für die Werkstättenarbeiter nichts getan. Nicht unerwähnt sollen die zutreffenden Ausführungen des Genossen Somitsch, betreffend die erfolgte Gleichstellung der Anfangsgehälter für die Werkstätten- und Werkgehilfen, sein. Die Gegner unserer Organisation arbeiten fieberhaft daran, den Werkstättenarbeitern einzureden, daß sie deshalb, weil der Anfangsgehalt der Werkgehilfen ebenfalls auf 900 Kr. erhöht wurde, durch unsere Organisation schwer geschädigt wurden. Wir haben schon im Jahre 1905 verlangt, daß die Werkstättenarbeiter in die Gruppe I der Diener eingereiht werden. Diese Forderung ist auch im Zentralausschuß der Personalkommission energisch vertreten worden. Im Resolutionsantrag Dr. Ellenbogen bei den vorjährigen Verhandlungen im Budgetausschuß ist sie ebenfalls enthalten und auch bei den im Oktober v. J. stattgefundenen Verhandlungen wurde energisch dafür eingetreten. Leider war aber diese Sache momentan nicht durchzusetzen und wir konnten doch nicht verlangen, daß, nachdem die Forderung nach Einreihung der Werkstättenarbeiter in die Gruppe I der Diener mit dem erhöhten Anfangsgehalt von 1000 Kr. nicht erfüllt wurde, daß dafür den Werkgehilfen der bereits zugestandene erhöhte Anfangsgehalt von 900 Kr. auf 800 Kr. reduziert wird. Eine solche Vertretung der Interessen des Personals könnte allem Anschein nach den Gegnern unserer Organisation zugetraut werden, nachdem diese Leute heute erklären, sie sind schwer geschädigt worden, weil die Werkgehilfen den erhöhten Anfangsgehalt von 900 Kr. erhielten. Wir werden selbstverständlich auch fernerhin alles daran setzen, daß die Automatik im Sinne der diesbezüglichen bereits im Zentralausschuß der Personalkommission eingebrachten Anträge eine weitere Verbesserung erfährt. Dies gilt auch betreffs der Verbesserung der Lage des im Taglohn stehenden Werkstättenpersonals. Es kann nicht Aufgabe der Konferenz sein, eine Reihe von neuen Forderungen aufzustellen, die auf lange Zeit hinaus keine Aussicht haben, erfüllt zu werden. Vor allem anderen muß jetzt getrachtet werden, daß die Forderungen, die bereits als Anträge im Arbeiterausschuß und in der Personalkommission eingebracht wurden und bis jetzt unerfüllt blieben, im Sinne der im Vorjahre abgegebenen Erklärung des Eisenbahnministeriums in der nächsten Zeit einer angemessenen Erfüllung zugeführt werden. — Betreffend die Regelung der Lohn- und Arbeitsverhältnisse der verstaatlichen Privatbahnen verweist Genosse Somitsch auf die Beschlüsse der diesbezüglichen Konferenzen, die im „Eisenbahner“ bereits zum Abdruck gelangt sind. Redner bespricht noch die Verhältnisse auf der Südbahn, wobei er insbesondere auf die bestehenden Lohnunterschiede und die aus denselben durch die falsche Interpretation der Vorstände entspringenden Streitigkeiten verweist.

Nach langer Debatte, an welcher sich die Delegierten zahlreich beteiligten, werden beim zweiten Punkt der Tagesordnung nachstehende Anträge, die von einer aus 16 Delegierten aller Bahnen bestehenden Antragprüfungskommission überprüft wurden, einem zehngliedrigen Komitee zur Redaktion zugewiesen.

Beim dritten Punkt der Tagesordnung gelangte nach einem eingehenden Referat des Genossen Somitsch und des Abgeordneten Genossen Tomšič nachstehende Resolution zur einstimmigen Annahme:

I. Wie die Stabilisierung erfolgen soll

1. Alle Arbeiter sollten nach einem zweijährigen Provisorium stabilisiert werden.
2. Alle Professionsisten sind als Wertmänner mit dem 300fachen ihres zuletzt bezogenen Lohnes, mindestens aber mit 1000 Kr. Anfangsgehalt zu stabilisieren. Alle übrigen Arbeiter sind als Wertgehilfen anzustellen.
3. Als Uebergangsstadium sollen die normierten Posten derart vermehrt werden, daß alle Professionsisten mit über fünf Dienstjahren und alle anderen Arbeiter mit über zehn Dienstjahren sofort, sodann jedes Jahr ein entsprechender Teil der noch übrigen stabilisiert werden, so daß in drei Jahren die Stabilisierung aller Arbeiter mit 2 1/2-jährigem Provisorium fortlaufend erfolgen kann.
4. Bei der Berechnung des Gehaltes und des Quartiergeldes ist bei jenen Arbeitern, welche mit dem 300fachen des zuletzt bezogenen Lohnes stabilisiert werden, die Uniform nicht einzurechnen, und ist jeder Arbeiter in die dem 300fachen des zuletzt bezogenen Lohnes nächst höhere Gehalts- beziehungsweise Quartiergeldstufe einzureihen.
5. Für die Werkstätten- und Heizhausarbeiter der verstaatlichten Bahnen wird an dem Grundsatz festgehalten, daß auch diese stabilisiert werden.
6. Durch die Stabilisierung darf niemandem ein Schaden an seinem Verdienste entstehen.
7. Als Grundlage zur Stabilisierung dieser Arbeiter hat das 300fache des aus dem Gesamtverdienste der letzten drei Jahre und der in denselben faktisch geleisteten Arbeitsstage resultierenden Tagesverdienstes zu gelten.

II. Verbesserung der Vorrückungen.

1. Zweijährige Vorrückungsfristen für alle Professionsisten beziehungsweise Wertmänner bis zur Gehaltsstufe von 1400 Kr. und für alle Wertgehilfen bis zur Gehaltsstufe von 1400 Kr.
2. Mit dem Gehalt von 1200 Kr. sollen alle Wertmänner zu Oberverwaltern ernannt werden, um die Erreichung eines Endgehaltes von 1800 Kr. zu ermöglichen.
3. Jeder Oberverwalter soll in der Gehaltsstufe von 1400 Kr. nach abgelegter fachlicher Prüfung zum Unterbeamten der Gruppe C avancieren.
4. Qualifizierte Hilfsarbeiter (Maschinenhilfsarbeiter, Professionsistenhelfer) und Hilfsarbeiterpartieführer sollen in der Gehaltsstufe von 1200 Kr. in die Gruppe II der Diener eingereiht werden.
5. Ein Ausschluß, respektive eine Zurücksetzung von dieser Vorrückung soll nur auf Grund eines Disziplinarverhaltenspruches erfolgen können.

III. Aufhebung von Stabilisierungsschäden.

1. Für alle bei der Stabilisierung Geschädigten sollen Ausgleichsadvancements in der Art gewährt werden, daß die Vorrückungsfristen jedes Geschädigten insofern um ein Jahr gekürzt werden, bis er in jener Gehaltsstufe angelangt ist, in welcher er bei ordnungsmäßiger Stabilisierung sein würde.

IV. Sonstige die Stabilisierten betreffende Anträge.

1. Die Bediensteten sollen in der Reihenfolge der Dienstaltersliste mit Verlaubarung im Amtsblatte ein halbes Jahr vor dem Stattfinden ihrer Prüfung in Kenntnis gesetzt werden.
2. Den Definitiven sind die Fahrzeiten bei Exponierungen als Arbeitszeit anzurechnen.
3. In die Disziplinarcommission soll die Hälfte der Mitglieder durch das Personal gewählt werden.
4. Das Werkstättenpersonal soll in den Personalkommissionen durch je zwei Mitglieder vertreten sein.
5. Gewährung eines kurzen Pelzrockes aus schwarzem Tuch nebst ihrem Tuchpaletot.
6. Die Schäden bei den Stabilisierungen sollen im Fachblatte eingehend behandelt werden.

V. Anträge, die Lohnarbeiter betreffend.

1. Einführung von genau spezifizierten und ausführlichen Lohnunterschieden und Lohnautomatik.
2. Gleichstellung der Arbeiter in den Signalwerkstätten, Gasanstalten und Elektrizitätswerken mit den Arbeitern in den Hauptwerkstätten.
3. Bei Voraussetzung der fachlichen Befähigung hat immer der dienstälteste Arbeiter Partieführer zu werden und gleichzeitig in die höhere Lohnstufe vorzurücken.
4. Die Ueberstundenarbeit ist mit 50 Prozent, Sonntags-, Feiertags- und Nachtarbeit mit 100 Prozent Lohnzuschlag zu entlohnen.
5. Als Ueberstunden gelten jene in der Zeit von 6 Uhr früh bis 8 Uhr abends über die Normalarbeitszeit geleisteten Stunden; als Nachstunden die Zeit von 8 Uhr abends bis 6 Uhr früh.
6. Professionsisten, welche zum Fahrdienste zugezogen werden, sollen ihren Professionsistenlohn auch bei diesem Dienste weiterbezogen.
7. Bei der Prüfung von Beschwerden über ungerechtfertigte Qualifizierungen sollen die Vertrauensmänner der betreffenden Werkstätte, beziehungsweise des betreffenden Heizhauses zugezogen werden.
8. Gewährung von Erholungsurlauben an alle Arbeiter im Ausmaße wie beim definitiven Personal.
9. Beteiligung aller Arbeiter mit je zwei blauen Arbeitsmonturen jährlich.
10. Einführung von Fahrlegitimationen an alle Arbeiter nach einjähriger Dienstzeit.
11. Erweiterung des Bezugsrechtes von Freikarten.
12. Die beim Militär zugebrachte Zeit (ausgenommen die freiwillige Dienstleistung) soll in die Dienstzeit eingerechnet werden.
13. Für die bei der Waffenübung zugebrachte Zeit soll der Fortbezug des vollen Taglohnes gewährt werden.
14. Bei den Arbeitern soll wie bei dem definitiven Personal die Bestrafung in bestimmten Fällen erst nach stattgehabtem Disziplinarverfahren erfolgen.
15. Gänzliche Abschaffung der Lantienen.

VI. Anträge betreffend die Heizhausarbeiter.

1. Aufhebung des Konto 15 und Gleichstellung der Heizhaus- mit den Werkstättenarbeitern.
2. Schaffung eines Rangstatus für die Heizerbeiziger.
3. Die ständig als Heizer fahrenden Puffer, welche die Kesselwärterprüfung abgelegt haben, sollen nach zweijähriger Wartefrist stabilisiert werden.
4. Zulassung der Puffer und Kohlenarbeiter zum Fahrdienst nach Dienstalter.
5. Ausfolgung eines Pelzes und einer Kappe an alle Heizer, außer den jetzt zustehenden Monturstücken.
6. Anstellung der Verschieber in den Heizhäusern nach zweijährigem Provisorium.
7. Abschaffung des Akordes und Entlohnung der Ueberstunden- und Sonntagsarbeit mit 50 Prozent, der Nachtarbeit mit 100 Prozent Lohnzuschlag.
8. Einführung des 12/24-Dienstes für die Turmasarbeiter.
9. Akord- und Turmasarbeiter, die nicht in Partien eingeteilt sind, sollen eine tägliche Arbeitszeit von neun Stunden, im Monat zwei freie Tage — einen davon an einem Sonntag — erhalten.
10. Unter grundsätzlicher Festhaltung an dem 12/24-Stundendienst soll zur Erreichung desselben als Uebergangsstadium der 12/12-, 12/21-Stundendienst, beziehungsweise 40 Prozent Dienst- und 60 Prozent Ruhezeit für die Turmasarbeiter eingeführt werden.
11. Gewährung eines Schuttpauschales für alle Werk-

Nähten- und Heizhausarbeiter, welche im Freien arbeiten, und an Arbeiter, welche mit ätzenden Flüssigkeiten, beziehungsweise Stoffen beschäftigt sind.

12. Ausfolgung von Arbeitskleidern an alle Heizhausarbeiter und einer Wetterchutzkleidung für Kohlenarbeiter.

13. Gewährung eines freien Tages in jeder zweiten Woche für alle in Reservepartien beschäftigten Arbeiter, ohne Einrechnung in den Urlaub.

14. Schaffung von Waschräumen, respektive Badhäusern und auch Unterkunftsräumen zum Einnehmen der Mahlzeiten und Trocknen der Kleider.

15. Endgültige Feststellung, ob die Professionsisten und die dazugehörigen Hilfsarbeiter in den Heizhäusern zum Werkstätten- oder Exekutivdienst gehören.

VII. Sonstige Anträge.

1. Einbeziehung der Aviseure in den für den Bezug der Nachtdienstzulage nominierten Kategorien.

2. Gewährung derselben Arbeitszeit für die Arbeiter in den Materialdepots wie in den Werkstätten.

3. Gleichstellung der Vorheizer mit den Lokomotivheizern.

4. Den Festschmiedern ist die Dienstzeit so anzurechnen, daß ihnen für jedes Dienstjahr 1 1/2 Jahre gerechnet wird.

5. Verabreichung der Zeit zur Erreichung der vollen Provision von 35 auf 30 Jahre. Die Durchführung dieses Antrages ist dadurch, daß er von den gewählten Mitgliedern des Provisionsauswahlschusses eingebracht worden ist, bereits in die Wege geleitet.

VIII. Anträge, die Arbeiter bei der Südbahn betreffend.

1. Alle Turnusarbeiter sollen mit Rücksicht auf ihre schwere Arbeit in die Gruppe A des Lohn tariffs eingereiht werden.

2. An Samstagen soll der Arbeitsschluß in den Hauptwerkstätten und den Werkstätten in den Heizhäusern wie bei den k. k. Staatsbahnen durchgeführt werden.

3. Gewährung von Urlauben an alle Arbeiter im Mindestmaß wie bei der Staatsbahn.

Der von den Delegierten der Südbahn gestellte Antrag wegen Einführung des Provisionsfonds, ist, nachdem die Südbahn die Einführung desselben bereits verlaublich hat, gegenstandslos geworden.

IX. Organisation.

Nach eingehender und lebhafter Debatte wird ein Antrag zum Ausbau des Vertrauensmännersystems angenommen. Die näheren Erklärungen über die Durchführung dieses Antrages, respektive zum Ausbau des Vertrauensmännersystems werden den Ortsgruppen nächstens zugefendet werden.

X. Anträge beim Punkt: Eventuelles.

1. Mit Rücksicht auf die große Anzahl der gestellten und zum großen Teil angenommenen Anträge wird der Antrag, wonach ein Komitee, bestehend aus zwei Mitgliedern jeder Bahn, gewählt werden soll, welches die Redigierung der Anträge vorzunehmen hat, angenommen und das Komitee gewählt.

2. Die redigierten Anträge sind zu vervielfältigen und den betreffenden Ortsgruppen zuzufenden.

3. Die angenommenen Anträge sind den betreffenden Institutionen, beziehungsweise deren gewählten Vertretern zu übermitteln.

D II. In allen Werkstätten ist dahinzuwirken, daß der 1. Mai als Feiertag der Arbeiter gefeiert wird.

Zur Einreihung der Nordbahnbediensteten.

In der letzten Nummer des „Eisenbahner“ brachten wir eine Zusammenstellung der Beschwerden, welche sich bei der Durchführung der Grundsätze für die Einreihung der Unterbeamten und Diener der Kaiser Ferdinands-Nordbahn in den Status der k. k. Staatsbahnen ergeben haben und seitens der Personalkommission in Form eines Memorandums an die k. k. Nordbahndirektion geleitet wurden. Nachdem die Nordbahndirektion zu diesen Beschwerden das Gutachten abgegeben und samt dem Memorandum an das Eisenbahnministerium geleitet hat, sprach die Exekutive der Personalkommission im Eisenbahnministerium vor, um einestheils die bereits veröffentlichte Gegenäußerung auf das Gutachten der k. k. Nordbahndirektion vorzulegen, andererseits aber, um eventuell nachträglich entstehende Zweifel aufzuklären, beziehungsweise nochmaligen unrichtigen Auslegungen der einschlägigen Bestimmungen wirksam entgegenzutreten zu können.

Die Deputation wurde vom Referenten in Personalangelegenheiten, Herrn Sektionsrat Böß, empfangen, welcher sich die bequeme Rolle eines abnungslosen Engels zurechtlegen wollte, indem er sich den Anschein gab, als sei ihm die Eingabe der Personalkommission, welche schon über eine Woche im Eisenbahnministerium vorlag, unbekannt. Mit zuvorkommenden Worten erklärte er sich bereit, in unverbindlicher Weise einen Vortrag entgegenzunehmen, doch unsere Genossen durchblickten die auf eine neuerliche Verschleppung hinielende Wanderverstehen es prächtig, den Herrn Sektionsrat aus seiner Reserve herauszuladen und ihn zu der Erklärung zu veranlassen, daß die Eingabe der Personalkommission im Eisenbahnministerium bereits Gegenstand des Studiums gebildet habe. In der darauffolgenden Debatte führten unsere Genossen derart überzeugende Argumente ins Treffen, daß sich der Herr Sektionsrat wiederholt gezwungen fühlte, trotz der anfangs entgegengebrachten Zweifel die Anschauungen der Personalkommission als gerecht anzuerkennen und eine Erledigung im Sinne des Memorandums in Aussicht zu stellen.

Bei dieser Debatte konnte man wieder einmal erkennen, daß bei den kompetenten Dienststellen des Eisenbahnministeriums oft eine staunenswerte Unkenntnis über die tatsächlichen Verhältnisse auf den Linien der k. k. Staatsbahnen vorherrscht, und führen wir diesbezüglich nur ein Beispiel an. Bekanntlich führen die Nordbahner die Beschwerde wegen Entziehung der Klassenzulage und der Kalkulationszulagen bei eventuellen Verletzungen, beziehungsweise Neueinteilungen zum Klassen- oder Kalkulationsdienste und erhielten nun zur Antwort: „Die betroffenen Bediensteten hätten sich eben nicht versehen lassen sollen.“ Als ob eine Verletzung nur vom freien Willen und nicht vom eisernen Maß und Dienstespflichten abhängig wäre! Die Genossen Personalkommissionsmitglieder gaben diesbezüglich die nötige Aufklärung und erklärten auch auf einen Entwurf des Herrn

Sektionsrates, es werden ohnehin auch in das Schema der k. k. Staatsbahnen Klassen- und Kalkulationszulagen eingeführt, daß die Nordbahner die bedeutend niedriger bemessenen Zulagen der Staatsbahnen niemals als Ersatz für dieselben Funktionsgebühren der Kaiser Ferdinands-Nordbahn anerkennen werden.

Die Genossen Personalkommissionsmitglieder machten den Herrn Sektionsrat auf die steigende Erregung unter den Nordbahnern aufmerksam und gaben der Erwartung Ausdruck, daß das k. k. Eisenbahnministerium nun doch endlich die alte Schuld an die eingereichten Bediensteten abstatte und das Memorandum einer schleunigen Erledigung zuführen wird, worauf der Herr Sektionsrat eine baldmöglichste Beantwortung im Wege der k. k. Nordbahndirektion zusagte.

Inland.

Die zusammengeheiratete Eisenbahn. Die „Arbeiter-Zeitung“ schreibt: Hört man in Oesterreich von einer auffälligen Beamtenkarriere, so wird wohl niemand fragen, was für besondere Leistungen sie bewirkt haben; wohl aber wird jeder die Frage erheben: mit wem ist der Karriereemann verwandt? ... Herr Kroy hat sich zu seiner Entlastung auf den Fall Trnka berufen und freilich ist die Ernennung dieses jungen Beamten zum Hofrat und Direktor der Staatsbahngesellschaft höchst auffällig. Auffällig? — sicher nicht, wenn man vernimmt, daß Herr Trnka der Schwiegersohn des Dr. Keryl, des Leibarztes des Kaisers, ist. Vor nicht langer Zeit wurde bei den Staatsbahnen statt als unbesoldeter Volontär sogleich als Oberbeamter ein gewisser Dr. Jolly, seines Zeichens Millionär, aufgenommen. Warum schenken ihm die passiven Staatsbahnen 5000 Kr. jährlich? Ganz einfach, der Herr Jolly ist ein Schwager des Sekretärs des Erzherzogs Franz Ferdinand! Die „Eisenbahnbeamtenzeitung“ erzählt von einem ähnlichen „Fall“. Ein Herr Max Bamlich, ein früherer Oberlieutenant, ist im Eisenbahnministerium als Offizial aufgenommen worden, obwohl er beim Eisenbahnbau nie gewesen ist, also logischerweise nur als Aspirant oder Volontär aufgenommen werden dürfte. Mit wem mag der verwandt sein?

Gewerkschaftliche Kulturarbeit. Die Mitgliederzahl der Union der Textilarbeiter Oesterreichs stieg von 6225 im Jahre 1901 auf 45.888 im Jahre 1908. Daß noch mehr Textilarbeiter organisiert sein könnten, ist außer Zweifel. Aber selbst diese Anzahl hat Außerordentliches geleistet und ein Gefühl tiefer Beschämung muß jeden nichtorganisierten Arbeiter beschleichen, wenn er die folgenden Ziffern liest und die Leistungen betrachtet, die ohne seine Mithilfe vollbracht wurden und die noch größer sein könnten, wenn er sich nicht abseits gestellt hätte. Die Union der Textilarbeiter leistete im letzten Jahre allein an Kr. 18.194.849 an verschiedenen Unterstützungen. In den Jahren 1901 bis 1908 wurden an Arbeitslosenunterstützung Kr. 274.846.92, an Reiseunterstützung Kr. 89.608.77, an außerordentliche Unterstützungen Kr. 102.541.07, an Hinterbliebenenunterstützung seit 1906 13.540 Kr., an Entbindungsgeldern seit 1907 17.520 Kr., zusammen Kr. 448.051.71 ausgezahlt. Damit ist aber das Maß dessen, was die Union ihren Mitgliedern bieten konnte, lange nicht erschöpft. Wichtiger noch als alles das sind die Verbesserungen auf dem Gebiete der Lohn- und Arbeitsverhältnisse, die sie imlande war durch eigene Kraft Tausenden Arbeitern und Arbeiterinnen zu erobern. So fanden in den Jahren 1906 bis 1908 in ganz Oesterreich 472 Lohnbewegungen statt, von denen nur 55 ohne Erfolg verliefen. Die erkämpften Lohnerhöhungen, an denen 103.820 Arbeiter und Arbeiterinnen partizipieren, belaufen sich in diesen drei Jahren auf die staatliche Summe von 4 Millionen 873 Tausend und 950 Kronen. Doch nicht nur Lohnerhöhungen mußte die Organisation zu erkämpfen, sondern auch die Arbeitszeit wurde für 60.118 Arbeiter und Arbeiterinnen in demselben Zeitraum um 9 Millionen 873 Tausend 687 jährlicher Arbeitsstunden verkürzt. Aber alle diese Erfolge konnten nur erzielt werden in den Orten, wo die Arbeiterchaft in ihrer überwiegenden Mehrheit fest und treu zur Organisation hält. Erfolge können nur im Kampfe geholt werden und im treuen Zusammenstehen aller Ausgebeuteten. Der Arbeiterchaft läßt der Kapitalismus keine andere Wahl. Entweder, sie organisiert sich, widersteht sich mit Hilfe ihrer Organisation dem immer größer werdenden Elend, oder aber sie sinkt immer tiefer und tiefer, bis ihr alle Kraft des Widerstandes schwindet und sie verurteilt ist, im Sumpfe des sozialen Elends zu erstickern.

Die Investitionsausgaben für die Staatsbahnen. Im Budget für das Jahr 1910 nehmen die Ausgaben für die Eisenbahnen diesmal einen hervorragenden Platz ein. Für die bauliche Ausgestaltung von Werkstätten werden 201 Millionen Kronen beantragt. Die fortgesetzte Vermehrung der Fahrzeugmittel sowie in der Steigerung des Verkehrs begründete Erhöhung der Fahrpartabildung bedingen eine fortschreitende Erhöhung der Intensität des Werkstättenbetriebes, eine Intensität, für welche die jetzt vorhandenen Werkstättenanlagen vielfach nicht ausreichen. Demgemäß ist für das kommende Jahr die Fortsetzung der schon begonnenen Herstellung einer Betriebswerkstätte in Floridsdorf, sowie die Durchführung von Erweiterungsbauten in verschiedenen Werkstätten, so insbesondere in St. Pölten, Linz, Laun, Leimbach, Struj und Simmering in Aussicht genommen. Das Erfordernis für die Ergänzungsbauten am Unterbau der kurrenten Strecke beträgt 813 Millionen Kronen. Eine dem Betrage nach sehr hohe, Post betrifft die Ergänzungsbauten am Oberbau: 1336 Millionen Kronen. Die fortgesetzte Steigerung der Zugbelastung und der Fahrgeschwindigkeit erfordern die Auswechslung der altartigen, den gesteigerten Verkehrsbedürfnissen nicht mehr genügenden Oberbauwerke sowie den Ersatz der Weichen älterer Konstruktion durch Einlegung neuer Weichen. In diesem Sinne wird für den gesamten Bereich der Staatsbahnerwaltung die Durchführung vollständiger Gleisrekonstruktionen im Umfange von mehr als 500 Kilo-

metern beabsichtigt. Für die Aufführung von Wohn- und Kaffengebäuden sowie Wächterhäusern sind 084 Millionen Kronen, für Anlagen zur Sicherung des Zugverkehrs, für Schwachstromeinrichtungen sind 107 Millionen Kronen, für bauliche Herstellungen geringeren Umfanges im selbständigen Wirkungsbereich der Direktionen 13 Millionen Kronen, für elektrische Anlagen, Starkstromeinrichtungen, ebenso wie für maschinelle Einrichtungen je 03 Millionen Kronen, für Vorarbeiten und Projektverfassung 055 Millionen Kronen, endlich für unvorhergesehene Bauserstellung, deren Notwendigkeit sich erst im Laufe des Budgetjahres herausstellt, wie auch zur Bedeckung etwaiger unvorhergesehener Mehrausgaben bei schon eingeleiteten Bauten 197 Millionen Kronen.

Weiters sind für die Beschaffung von Fahrzeugen 40 Millionen Kronen gewidmet. Hier von sollen 214 Millionen Kronen in planmäßiger Fortsetzung der schon vor mehreren Jahren in dieser Richtung eingeleiteten Aktion für die Beschaffung von 190 Lokomotiven nebst zugehörigen Tendern verwendet werden. Im Rahmen dieser vor allem als Vermehrung des Lokomotivparkes gedachten Beschaffung wird gegebenen Falles auch der Bedarf an Ersatzmaschinen für die im Jahre 1910 etwa zu kassierenden Lokomotiven zu decken sein. Zum Zweck einer weiteren Vermehrung, beziehungsweise einer angemessenen Erneuerung des Wagenparks der Staatsbahnen wird weiters für das Jahr 1910 die Anschaffung von 887 Personenwagen, 190 Dienstwagen und 1255 Güterwagen vorgeesehen. Hiervon sollen ungefähr 150 Personenwagen, 55 Dienstwagen und 895 Güterwagen, zusammen beiläufig 1100 Wagen im Werte von rund 885 Millionen Kronen, als Ersatz für die im Jahre 1910 zu kassierende Wagen beschafft werden. Das Gesamterfordernis beträgt 177 Millionen Kronen. Schließlich sei noch des Erfordernisses für die Ausrüstung von Fahrzeugen mit der Schnell- und Personenzüge mit der automatischen Vakuumbremse (09 Millionen Kronen) erwähnt.

Im eigenen Netze gefangen. In dem bekannten, von den Herren Abgeordneten Weidenhofer, Dr. Michel und Kroy seinerzeit eingebrachten Eisenbahnergesetzentwurf wird unter anderem in § 122, lit. 6 eine Strafe von 200 bis 2000 Kr. oder Arrest von zehn Tagen bis zu sechs Monaten für den angebroht, der irgendwie Protektion ausübt, sich um dieselbe bewirbt oder sie annimmt.

Herr Kroy kann also seinem Schicksal dankbar sein, daß sein Gesetzentwurf noch nicht Gesetz ist. Da läge er schon im eigenen Netze gefangen.

Schwere Niederlage der Christlichsozialen. Ein großer Wahlsieg wurde von unseren Genossen bei den Delegiertenwahlen der Staatsbahnen für die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der Oesterreichischen Eisenbahnen errungen. Trotz der heftigsten Agitation und der gewohnten Wahlpraktiken der Christlichsozialen und der Deutschnationalen erhielten die Genossen Ferdinand Majer als Delegierter und Eduard Lindner als Ersatzmann 10.254 Stimmen. Der unter den Eisenbahnern bekannte Christlichsoziale S. Teiser erhielt 2249 und der Deutschnationale Fischer 1715 Stimmen. Diese Herren könnten jetzt zur Einsicht kommen, daß bei den Eisenbahnern für sie nichts zu holen ist.

Rusland.

Der große Kampf in Schweden. Der Vollziehungsausfluß des sozialdemokratischen Parteivorstandes hat Ende der verfloffenen Woche einen Aufruf an das arbeitende Volk Schwedens veröffentlicht, in dem zu allgemeinem Volksprotest gegen die rückwärtslose Gewalttätigkeit der Kapitalistenklasse aufgefordert wird. Die Scharfmacher wollen den angesperrten Arbeitern das Koalitionsrecht rauben und denen, die die Arbeit aufgenommen, verbieten, ihre kämpfenden Arbeitsgenossen, selbst wenn es sich um die eigenen Eltern oder Kinder handelt, zu unterstützen. Die, die sich nicht fügen, werden gewaltsam aus den Wohnungen getrieben, eine bei der beginnenden Winterkälte doppelt brutale Maßregel. Gegen diese Tyrannei und offenbare Verhöhnung einfachster Bürger- und Menschenrechte soll im ganzen Lande unter Führung der Arbeiterkommunen durch große Volksversammlungen und Demonstrationen aufs schärfste protestiert werden.

Derartige Demonstrationsversammlungen haben bereits am Sonntag in Stockholm, Gdteborg, Eskilstuna und einer Reihe anderer Orte stattgefunden. Massenbesuch und einstimmige Protestresolutionen zeugten dafür, wie entschieden und scharf das arbeitende Volk das verderbliche und brutale Treiben des Unternehmertums verurteilt.

Ein Industrieverband der Transportarbeiter. In den Verbänden der deutschen Transportarbeiter, Hafenarbeiter und Seeleute ist die Frage der Vereinigung zu einer Einheitsorganisation sämtlicher Transportarbeiter Deutschlands seit einigen Jahren erwogen worden und die Verbandstage der drei Verbände haben sich im Prinzip für die Verschmelzung ausgesprochen. Die zu überwindenden Schwierigkeiten sind naturgemäß nicht geringfügig. Die Verschiedenheit der Organisationseinrichtungen wie der Arbeitsverhältnisse der einzelnen Gruppen der Transportarbeiter zu Wasser und zu Land sind allein schwerwiegend genug. Aus diesen Verhältnissen entstanden Differenzen, die im vorigen Jahr zum Abbruch der Verhandlungen über die Verschmelzungsfage führten.

Am 19. Oktober hat nun eine Konferenz der Vorstände der drei Verbände stattgefunden. Das Ergebnis dieser Konferenz war folgende einstimmig angenommene Vergleichserklärung:

Die Vorstände der Zentralverbände der Hafenarbeiter, Seeleute und Transportarbeiter erklärten:

- 1. Die Mehrheit der Konferenz der Kartellvorstände vom 25. März 1908 hielt sich gemäß den Grundsätzen, die der damalige Kartellvertrag formulierte, für berechtigt, zur Erledigung aktueller Grenzstreitigkeiten die Beschlüsse zu fassen, die seit dem 25. März 1908 den Gegenstand des prinzipiellen Streites zwischen den ehemaligen Kartellverbänden bildeten.
- 2. Die Minderheit der Konferenz vom 25. März ging von der Auffassung aus, daß die Konferenzmehrheit ihre Kompetenz überschritten habe, weshalb sie es ablehnte, die Konsequenzen aus diesen Mehrheitsbeschlüssen zu tragen.
- 3. Die Konferenz erkennt an, daß die Konferenzmehrheit vom 25. März 1908 die umstrittenen Beschlüsse in legaler Weise von den besten Absichten geleitet und nur ihrer Überzeugung

Leset und abonniert die „Arbeiter-Zeitung“.

folgend, sagte. Sie erkennt ferner an, daß die Konferenzminderheit glaubte, ausschließlich in Wahrung ihrer berechtigten Interessen zu handeln, als sie die Anerkennung jener Beschlüsse ablehnte.

4. Nach Feststellung dieser Tatsachen glaubt die heutige Konferenz der drei Verbände, der weiteren Förderung des im Prinzip bereits beschlossenen Zusammenschlusses dienlich zu sein, wenn sie die Frage, ob die Mehrheit oder Minderheit vom 25. März im Recht war, unentschieden läßt und die prinzipiellen neben den tatsächlichen Differenzen mit dieser Erklärung als beendet betrachtet.

5. Von einer Wiederaufhebung des bis zum 1. Februar 1909 gültigen allgemeinen Kartellvertrages wird Abstand genommen, jedoch sollen die in jenem Kartellvertrage ausgesprochenen Grundsätze über die Taktik und das organisatorische Zusammenwirken der drei Verbände bis zum definitiven Zusammenschluß der Transportarbeiter, Fabrikarbeiter und Seeleute als allgemein gültige Richtschnur dienen.

Der zwischen den Fabrikarbeitern und Seeleuten abgeschlossene Kartellvertrag bleibt bis dahin bestehen.

6. Die Wiederaufnahme der endgültigen Zusammenschlußverhandlungen erfolgt am Montag, 13. Dezember. Als Unterlage für diese Zusammenschlußverhandlungen dienen die Konferenzbeschlüsse vom 7. und 8. September 1906.

Zu diesen Zusammenschlußverhandlungen entsenden die drei Verbände je sieben Vertreter, wovon je vier Vertreter aus den Vorständen und die weiteren drei Vertreter aus den Kreisen der Mitglieder der drei Verbände zu bestimmen sind.

Diese Vergleichserklärung ebnet erfreulicherweise wieder den Weg zu erneuten Verhandlungen über den Zusammenschluß, die bereits am 13. Dezember aufgenommen werden sollen. Es steht zu erwarten, daß diese Verhandlungen das lang ersehnte Ergebnis zeitigen werden.

Aus dem Gerichtssaal.

Ein angeklagter Wächter. Am 17. März wurde kurz vor der Station Spitalwieslitz ein mit Holz beladener Wagen vom Personenzug überfahren, wobei der Kutscher schwer verletzt und der Wagen vollständig zertrümmert wurde. Der Kutscher ist nach zwei Tagen an den Verletzungen gestorben. Auf Grund dieses Unfalls hatte sich der Weichenwächter Blasius Herzog am 25. Oktober d. J. beim Landesgericht in Klagenfurt zu verantworten.

Der von Dr. Walter aus Klagenfurt verteidigte Angeklagte verantwortete sich dahin, daß er die Schranken rechtzeitig geschlossen habe, doch war es ihm nicht möglich, sich von der vollständigen Schließung zu überzeugen, da wegen einer starken Krümmung und allzu großer Enzierung jede Aussicht auf den Schranken unmöglich ist. Ueberdies darf er laut Instruktion seinen Posten beim Einfahrtswechsel nicht verlassen.

Als Sachverständiger wurde Herr Wlamert, Nebendirektor d. k. Staatsbahndirektion in Willach, beigezogen sowie nicht weniger als 16 Zeugen einvernommen. Der Staatsanwalt beantragt die Verurteilung des angeklagten Wächters, weil Herzog es unterlassen habe, sich von der vollständigen Schließung der Schranken zu überzeugen.

Der Verteidiger Dr. Walter vertrat den Standpunkt, daß an einer derart frequentierten Ueberziehung ein Wächter zu postieren sei. Allerdings sei bei der Unglücksstelle ein Wächterhaus, doch dieser Wächterposten wurde aufgelassen und das Wächterhäuschen dient gegenwärtig als Wohnung für einen Kanalarbeiter. Ein Zeichen, daß die Verwaltung der Südbahn die Bewachung dieser Ueberziehung für höchst notwendig befunden haben müsse. Weiters führte der Verteidiger Dr. Walter an, daß der Angeklagte seiner Pflicht vollständig nachgekommen sei, indem er den Schranken zeitgemäß geschlossen habe. Daß er sich separat noch von der Schließung überzeugen sollte, sei geradezu unmöglich, da er erstens durch versperrte Aussicht daran gehindert sei und er seinen Posten unter keinen Umständen verlassen darf. Wollte er sich von der Verschließung der Schranken überzeugen, so müßte er notgedrungen seinen anvertrauten Posten verlassen, und mittlerweile könnte während der Einfahrt oder Ausfahrt der Züge etwas passieren, wofür er abermals verantwortlich gemacht würde.

Nach der ausgezeichneten Rede des Verteidigers Dr. Walter zogen sich die Richter zur Beratung zurück und sprachen hierauf unjener Genossen Blasius Herzog frei.

Witwen- und Waisenrente. Am 21. November 1908 starb der Lokomotivführer der Staatsbahnen Karl Lehmann in Krankenhaus zu Innsbruck an den Folgen einer Operation, welcher er sich unterzog, um von seinem hartnäckigen Krampfadern befreit zu werden. Der Tod trat infolge Blutvergiftung ein. Lehmann hinterließ eine Witwe und drei Mädchen im Alter von 1 bis 6 Jahren.

Die Witwe Reszientia Lehmann in Feldkirch erhob nun durch ihren Anwalt Dr. Leopold Kay gegen die bezugsberechtigten Angehörigen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen beim Schiedsgericht in Wien eine Klage auf Zahlung einer Witwenrente, indem sie behauptete, daß der Tod ihres Mannes die Folge eines am 31. Jänner 1908 in der Station Feldkirch erlittenen Verkehrsunfalls sei. An jenem Tage war nämlich Lehmann von der Maschine des Zuges 488 beim Heruntersteigen ausgeglitten und schlug sich mit dem rechten Knie am Fußtritt der Lokomotive an. Er verrichtete noch kurze Zeit seinen Dienst und meldete sich nach zwei Tagen krank, konnte jedoch nach 14 Tagen wieder seinen Dienst antreten und fühlte sich erst Ende Oktober 1908 wieder dienstfähig, da ihm die an seinem Bein bestehenden Krampfadern besonders beschwerden bereiteten, die schließlich zu der mit so traurigem Resultat vollzogenen Operation führten.

Bei der am 20. Oktober 1909 stattgehabten Verhandlung mündete die beklagte Anstalt ein, daß der Tod Lehmanns nicht die Folge jenes Unfalls, sondern lediglich seines Krampfadereleidens war, wofür die Unfallversicherungsanstalt nicht zu haften habe. Aus der requirierten Krankengeschichte der Universitätsklinik Innsbruck wurde festgestellt, daß Lehmann tatsächlich schon seit seiner Jugend an hochgradigen Krampfadern an beiden Beinen litt. Der behandelnde Arzt Dr. Battliner gab als Zeuge an, daß Lehmann nach dem Unfall bedeutende Schmerzen am rechten Knie empfand und daß er dort eine Entzündung der Krampfadern erlitt. Trotzdem er schon zwölf Tage nach dem Unfall bis Ende Oktober seinen Dienst forsetzte, habe er sich doch im Sommer mehrmals wegen Schmerzen an der verletzten Stelle an den Arzt gewandt.

Die vernommenen Sachverständigen Dozent Dr. Erben und Ritter v. Strejskal erklärten, daß ein Zusammenhang zwischen dem Tode und dem Unfall zweifelhaft sei. Insbesondere hob Dr. v. Strejskal hervor, daß für die schließliche Operation doch nur das Krampfadereiden als solches, nicht so sehr die durch den Unfall herbeigeführte Entzündung bestimmend gewesen sei.

Der Klagenanwalt Dr. Kay führte aus, daß aus dem Beschieden über die Vorkrankheiten hervorgehe, daß Lehmann vor seinem Unfall seit dem Jahre 1901 14mal im Krankenhaus geführt wurde, jedoch niemals infolge seines Krampfadereleidens. Daraus gehe hervor, daß dieses Leiden bis zum Unfall nicht so heftig gewesen sein könne, daß Lehmann dadurch an der Verrichtung seines schwierigen Dienstes gehindert worden wäre. Erst nach dem Unfall habe er unter den Krampfadern derart gelitten, daß er durch eine Operation Abhilfe erlangen wollte. Der hierdurch herbeigeführte Tod sei demnach die Folge einer durch den Unfall herbeigeführten hochgradigen Verschlimmerung seines Leidens.

Der Vertreter der beklagten Anstalt beantragte dagegen die Abweisung der Klage.

Nach langer Beratung fällt das Schiedsgericht unter Vor-

sitz des Landesgerichtsrates Dr. Richter das Urteil, wonach festgestellt wurde, daß der Tod des Karl Lehmann eine Folge des geschiederten Unfalls sei.

Infolge dieses Urteils werden nunmehr der Witwe und den drei unmündigen Kindern die gesetzlichen Witwen- und Waisenrenten zukommen, welche zusammen jährlich zirka 1870 Kr. zu betragen haben werden.

Streiflichter.

Mandglossen zur Kroy-Affäre. Herr Eril, der Vorsitzende des „Reichsbundes“, hatte unlängst die große Güte, uns im „Deutschen Eisenbahner“ eine Reihe von Zitaten zur gefälligen Augenwendung zur Verfügung zu stellen. Da wir als höfliche Menschen nicht gerne lange in einer Schuld bleiben, sind wir so frei, uns jetzt, wo man im „Reichsbund“ allenfalls einige Zitate zur zeitgemäßen Würdigung von Kroys Fehlritten brauchen wird, zu revanchieren.

So zum Beispiel dürfte Herr Kroy, als er noch im engen Raum eines Bureaus der A. T. E. saß, sich in stillen Stunden mit Schillers „Jüngling am Bache“ gedacht haben:

„Ach, ich kann es nicht erreichen,
Und das Herz bleibt ungestillt!“

Und so ging er hin und handelte nach der Mahnung, die Schiller im „Wilhelm Tell“ ausspricht:

„Der kluge Mann hant vor.“

Denn schließlich hat ja auch schon E. A. Tiebge verkündet:

Der Mensch ist selbst sein Gott
Und sein Beruf ist: handeln.“

Und so wandte er sich erst an seinen Parteigenossen Haniich, damit er ein Avancement für ihn bei der A. T. E. erwirke, und später an Herrn Derschatta, denn:

„Der Mensch bedarf des Menschen sehr,
Zu seinem großen Ziele.“

wie wir uns gleichfalls mit Schiller in „Die Weltweisen klassisch auszudrücken pflegen.

Eine ideale Denkart hat Schiller allerdings ausgedrückt, wenn er in „Iphigenie in Aulis“ sagt:

„Die alte Denkart tauft kein Ehrenmann
Auf einen höheren Posten.“

allein:

„Die einzige
Ausbeute, die wir aus dem Kampf des Lebens
wegtragen, ist die Einsicht in das Nichts
Und herzliche Verachtung alles dessen,
Was uns erhaben scheint und wünschenswert.“

wie es weiterhin in der „Jungfrau von Orleans“ heißt. Man kann ein armer subaltern Beamter sein und braucht deshalb nicht zu verzagen, denn wie Wieland im „Oberon“ sagt:

„Ein einziger Augenblick kann alles umgestalten,
Nur muß man befolgen, was Goethe seinem „Faust“
sagen läßt:

„Doch der den Augenblick ergreift,
Das ist der rechte Mann.“

Und hat einer einmal die Erkenntnis, daß man als ein Abjunkt der A. T. E. Ursache hat, von jenem Gefühl durchdrungen zu sein, das Goethe so ausgedrückt hat:

„Es möchte kein Hund so länger leben!“

dann kommt die Erkenntnis schon von selbst, wo man weiter mit Schiller sagt:

„Es kommen Fälle vor im Menschenleben,
Wo's Weisheit ist, nicht allzu weise sein.“

Und dann greift man eben rasch nach der angebotenen Oberrevidentenstelle und spricht mit „Wallenstein“:

„Du hast's erreicht, Octavio!“

So, da hätten wir also einen Lebenslauf in Zitaten und Kleinlein. Zum Schluß nur noch ein paar Verse von dem gefürchteten Satiriker der Bierzigerjahre Adolf Laßhrensner, die sich vielleicht bei Reichsbundfestlichkeiten besonders gut zum Vortrag eignen dürften.

Zum Beispiel:

Die Raupe auf dem Baume saß
Und von der Kron' die Blätter fraß.
Sie war im bunten Kleide,
Als wie von Samt und Seide.

Ein Hochgestellter ging vorbei,
Der sah das Tier und rief: „Ei, ei!
Wie hast du's unternommen
Und bist so hoch gekommen?“

Und als die Raupe blieb nicht stumm,
Da ward er rot, und drehte um.
Die Raupe hat gesprochen:
„Mein Freund, ich bin gekrochen.“

Die alten Hofenträuer rufen aus! Für die Interessenvertretung des arbeitenden Volkes hat sich soeben eine neue mutig kämpfende Schar von Männern zusammengetan, unter deren ehernem Massentritt das Staatsgebäude erzittern wird. Der christliche „Verkehrsbund“ der Eisenbahner, die Wiener Hausmeister, die k. Veteranen, die k. Amtsdiener und die Personalsdiener haben nämlich zusammen einen Verband nichtpolitischer Vereine gegründet und am vorigen Sonntag eine „Massenversammlung“ im Rathaus abgehalten. Es muß ein erhabenes Bild von imponierendem Eindrud gewesen sein, die alten Sechsbundsechziger in Kraut gedünsteten — will sagen im Dienst ergrauten Krieger mit den „Verkehrsbundlern“ in edlem Grimm entflammt zu sehen. Die alten Herren, die als gute Soldaten, brave Bürger und nicht minder vorchristlichmäßige Bureaufakten ihr Leben hübsch ordentlich nach einem Formular geordnet haben, werden doch nicht etwa den Staat umstürzen wollen? Mit hoher obrigkeitlicher Genehmigung natürlich.

Die Arbeit der Christlichsozialen. Die Vertrauensmänner unserer Ortsgruppe Wien-Nordbahn wurden von einer Anzahl der Magazinsarbeiter erlucht, eine 2-Verammlung einzuberufen und die Magazinsarbeiter, die in ihrer Mehrzahl im christlichsozialen Verkehrsbund organisiert sind, einzuladen, damit sie die Ziele und die Tätigkeit der sozialdemokratischen Eisenbahnerorganisation kennen lernen. Unsere Genossen sind diesem Einladungsangebot freudig entgegengekommen, als sich dadurch die Möglichkeit ergab, einer Gruppe von Arbeitern, die fast zur Gänze in dem Banne der klerikalen Pflanzmacher steht, näher zu treten und sie mit den Aufgaben einer wirklichen gewerkschaftlichen Kampfsorganisation bekannt zu machen. Von diesem Gesichtspunkt ausgehend, beleuchtete auch der von der Zentrale entsandene Referent Genosse Dusel in der am 25. September d. J. in der Jaroschauer Bierhalle im k. k. Prater

tagenden Versammlung die Tätigkeit unserer Organisation seit ihrer Gründung bis auf die letzten Tage und besprach die Kämpfe, die dieselbe zu führen hatte, sowie ihre Erfolge. In dieser 1 1/2 Stunden dauernden Rede zeigte der Referent den Unterschied zwischen der Tätigkeit der sozialdemokratischen und der christlichsozialen Organisation.

Nach Genossen Dusel ergriff der Obmann der christlichsozialen Ortsgruppe Wien-Nordbahn, Herr Oberoffizial Ludikowsky, das Wort, um den Anwesenden mitzuteilen, was er seit 2 1/2 Jahren alles für die Magazinsarbeiter der Nordbahn getan hat und daß seine intensive Tätigkeit den großen Erfolg zeitigte, daß ein in dieser langen Zeit verfaßtes, die Wünsche der Magazinsarbeiter enthaltendes Memorandum dem Herrn Banhaus überreicht wurde und daß dieser die Deputation sehr freundlich empfing. Eine Erledigung, meinte Herr Ludikowsky, ist bis heute nicht erfolgt, nachdem aber jetzt die Arbeiterauschüsse einberufen werden, so hat der Herr Obmann Ludikowsky die Sozialdemokraten flehentlich, sich der armen verlassenen Magazinsarbeiter, die er durch 2 1/2 Jahre so „erfolgreich“ vertreten hat, anzunehmen; ja der Herr ging in seiner Grobmut so weit, daß er unserer Organisation die Waffenbruderschaft des Verkehrsverbundes anbot.

Die Genossen Somitsch und Dusel gaben dem Herrn die gebührende Antwort und verhielten sich sehr energisch, unsere Organisation, deren Schild rein und makellos ist, in Gemeinschaft mit einer solchen Gesellschaft, die im Verkehrsverbund vereint ist, zu bringen. Die Antwort wirkte so gründlich, daß Herr Ludikowsky, noch lange vor dem Schluß die Versammlung (noch während der Rede des Genossen Dusel), putterrot im Gesicht, verließ.

Diese gründliche Absfuhr schmerzte Herrn Ludikowsky derartig, daß er in dem „Nachblatt für Ablagerung des Unrates jeglicher Art“, Nr. 20 vom 15. Oktober eine Notiz unter der Spitzmarke: „Die Roten wollen einheimsen, was andere erarbeitet haben“, von sich gab, welche von, in einem christlichsozialen „Nachblatt“ selbstverständlich, Verberungen, Lügen und Verleumdungen strotzte. Daß Herr Ludikowsky die Ausführungen des Genossen Dusel nicht begriff, ist uns trotz seiner „Intelligenz“ und „Bildung“ verständlich, daß seine Ignoranz aber so weit geht, daß er die vom Referenten vorgelesenen Beschlüsse des Arbeiterauschusses des Direktionsbezirktes Wien, in welchen die Minimal- und Maximallohne für die Arbeiterchaft dieses Staatsbahnbezirktes fixiert werden, so mißbeutete, ist selbst für einen Obmann einer christlichsozialen Verkehrsverbundortsgruppe und einen „Oberoffizial“ dem doch zu viel. Die Verwunderung des Herrn Oberoffizials über die Unkenntnis des Genossen Dusel, der nicht einmal davon Kenntnis hat, welchen Lohn der Verkehrsverbund den Magazinsarbeitern bereits durchgesetzt hat, ist einfach lächerlich. Denn gerade weil Genosse Dusel und auch die übrigen Genossen der Nordbahn nicht geschlafen haben, so wissen sie, daß der Verkehrsverbund weder für die Medienketten noch für die Arbeiter überhaupt etwas durchgesetzt hat. Von einem Lohnkampf der Magazinsarbeiter weiß weder Genosse Dusel noch die übrigen Genossen der Nordbahn etwas, außer der Herr Ludikowsky versteht unter Lohnkampf das Antichambrieren und das Bugen der Türklinten bei den diversen Referenten in der Direktion; dann referiert haben die Magazinsarbeiter der Nordbahn in Wien unter Anführung ihres tapferen Obmannes, des Herrn Oberoffizials Ludikowsky durch 2 1/2 Jahre weder gekämpft; es ist wahrlich ebel von ihm, daß er seine schwarzen Lohnkampffleuren von seinen Anhängern einfordert. Eine unergängliche Tat wäre es aber, wenn Herr Ludikowsky in seinem Ebelmüte noch weiterginge und den armen Arbeitern die Beiträge, die sie dem Verkehrsverbund leisten samt den „Sterbefondsstellern“ zurückerratteten würde, denn die „Armen“ zahlen tatsächlich umsonst. Nun, daß der Herr Oberoffizial als wachsender Christlichsozialer seine Notiz nicht schleichen konnte, ohne sich eine kleine Gemeinheit zu leisten, ist bei der Charakteranlage dieser Sorte von Menschen erklärlich. Daß sich Dusel mit dem Herrn „Bundessekretär und Dichter“ Eschulitz befreundete und seine dichterischen Talente in gebührender Weise pries, ist ja doch kein Unflut und auch kein Verbrechen; daß er sich auch mit der erprobtesten und vom Bericht anerkannten Tätigkeit des Herrn Leifer befreundete, dient nur zur Charakterisierung der christlichen Vertreter und Vertrauensmänner; daß aber Genosse Dusel die Geschwulstigkeit begangen hätte, das Andenken eines Toten — und wenn er auch ein Gegner war — in irgend welcher Weise anzutafeln, ist einfach eine vom Herrn Ludikowsky erkonnene Lüge und Verleumdung! Ja, Genosse Dusel hat von Heberich gesprochen, von jenem Heberich, der für den Verkehrsverbund so viel gepöppelt und bei dessen Ableben der Verkehrsverbund nicht einmal so viel Platz in seinem Wlatte gefunden, um eine kurze Notiz zu veröffentlichen. Die Undankbarkeit der christlichen Herren, für die sich Heberich prostituiert hatte und die nicht einmal Zeit hatten, um an seinem Begräbnis teilzunehmen, war es, die Dusel charakterisierte. Und, Herr Ludikowsky, das ist eine Feigheit, bewußt eine Sache zu verdrehen und umzulügen. Warum haben Sie den Redner nicht gleich in der Versammlung zur Rede gestellt? Sie haben ja Zeit und Möglichkeit dazu gehabt. Sie sind davongeschlichen und fallen nun den Gegnern aus dem Hinterhalten an, wie jene hyperreligiösen Bewohner der Abzuzen, die, bevor sie einem Opfer den Dolch in die Brust stoßen, vor dem Madonnenbild den Segen für ihre Unternehmung erlesen.

Verkehrsverhältnisse in Kojetein. Die Station Kojetein liegt auf der Strecke Prerau-Brünn und ist als Dispositionsstation für die Strecke Kojetein-Vielitz sowie als Ausgangsstation der Lokalbahn Kojetein-Tobitschau von einer ziemlich bedeutenden Station — verkehren 14 Personenzüge, 4 reguläre Güterzüge und je nach Bedarf bis 2 Erforderniszüge, an Sonn- und Feiertagen noch 2 Personenzüge mehr. In der Lokalbahn Kojetein-Tobitschau verkehren täglich 10 regelmäßig gemischte Züge; in der Winterperiode verkehren 6 Neben- und je nach Bedarf 4 bis 6 Erforderniszüge mehr. Regelmäßig verkehren daher in der Station Kojetein 50 Züge innerhalb 24 Stunden, an Sonn- und Feiertagen 52, Erforderniszüge 8 bis 11 und nebstdem im Winter noch 6 Nebenzüge. Wenn man nur einen ganz minimalen Durchschnitt der Wagenbewegung berechnet, so ergibt sich (nach dem Wagenausweis) im Sommer 700 bis 800, im Winter 1200 bis 1300 Wagen. Man sieht aus dieser Darstellung, daß das Verkehrspersonal nicht gerade auf Hosen gebettet ist und tüchtig zugreifen muß, um überhaupt fertig zu werden.

Trotzdem will aber die k. k. Nordbahndirektion in wohlbedachter Sparsamkeit diese Disposition und Ausgangs-, beziehungsweise Endstation, auf welcher auch Schnellzüge verkehren, nicht als eine große Verkehrsstation anerkennen und der Mitte des Verkehrspersonals, um die Bewahrung des 12stündigen Dienstes mit darauffolgender 24stündiger Ruhepause nicht stattgeben, weil nach Ansicht der k. k. Direktion, beziehungsweise des Herrn Verkehrsinspektors J. J. J. J. J., die Station nicht auf der Hauptstrecke liegt und die Wagenfrequenz 600 Wagen täglich nicht überschreitet. Wir wollen die sachmännischen Fähigkeiten des Herrn Verkehrsinspektors gewiß nicht unterschätzen, aber bei der Feststellung des Wagenverkehrs in der Station Kojetein hat er sich entschieden und gewaltig geirrt.

Der Verkehrsdienst wird von 3 Verkehrspartien, 2 Verkehrsbeauftragten, 1 Oberverfahnder und 4 Verfahrern bewältigt, die sich in eine Süd- und eine Nordpartie teilen; bei der letzteren ist ein Verkehrsbeauftragter, bei der letzteren ein Oberverfahnder der Leiter, dem je zwei Verfahrern zugeteilt; un-

im Winter während der Kampagne ist ein Verschieber als Verstärkung bemittelt. Dem Verschieber oder dem Oberverschieber obliegt die Beaufsichtigung und Leitung der Verschiebmanipulation, die Ueberwachung der Ein- und Ausfahrten, Wechselstellung, Manipulation bei den Personenzügen (Umstellen des Signals, Dienst- und des Postwagens), die Unterbindung der aus der Zuckersfabrik kommenden und gehenden Wagen (Wagenrevisionsdienst), die Feststellung der Wagenmängel und das Schreiben der Wagenberechnungen und die Bezeichnung der Wagen mit denselben.

Der im Winter zur Aushilfe beigegebene Verschieber hat außer der Beteiligung an der Verschiebmanipulation und der damit verbundenen Arbeiten noch zu besorgen: Maschinen begreifen, Kanal und Heizhaus reinigen und auspugen, Batterieelemente reinigen und füllen, Maschinenumbauen, Wasser geben; bei den Sommer Zügen Leine spannen und Signale umstecken (im Sommer müssen die Verschieber diese Arbeit besorgen), ferner muß die Lokalbahn bedient und nach Preau als Meiere gefahren werden. Ein wahrer Kaufmann, dieser Aushilfe, der für den Sommer von einem Heizhausarbeiter für gewisse Arbeiten ersetzt wird, während für die anderen hier aufgeführten Verpflichtungen die übrigen Verschieber einspringen müssen. Das unter solchen Umständen der Aushilfeverschieber sich an der Verschiebmanipulation beteiligen kann, liegt auf der Hand und die wenigen Verschieber müssen die nicht zu unterschätzende Mehrarbeit selbst verrichten.

Wenn noch zu allem bekannt wird, daß die Station Kojetein vergrößert, die Gleisanlage bedeutend verlängert und vermehrt wird, so wird ein jeder Fachmann begreifen, daß es schier eine unmögliche zu leistende Arbeit ist, die man den Verschiebern zumutet.

Dazu gesellt sich ein Uebelstand, der gewöhnlich dazu beiträgt, daß Menschenleben hingemordet oder zu Krüppeln geschlagen werden; die Station Kojetein ist schlecht und ungenügend beleuchtet. Es muß ein wahres Wunder genannt werden, daß in dieser im Bau befindlichen, aufgeschütteten Station noch kein Menschenleben zugrundegegangen ist. Und dazu ist die ganz beim Bahnhof stehende Zuckersfabrik und die Stadt elektrisch beleuchtet!

Durch diesen — ohne Uebertreibung sei es gesagt — fürchterlichen Dienst gezwungen, hat das Verschiebpersonal bereits im Monat September 1908 ein diese Umstände schilderndes Memorandum bei der k. k. Nordbahndirektion hinterlegt und um die Einführung des 12stündigen Dienstes mit einer 24stündigen Ruhepause, wie es schon in anderen großen Stationen bereits eingeführt ist, ersucht. Bis jetzt ist noch keine Antwort da. Die Herren der Verkehrsabteilung studieren jetzt schon durch bereit 13 Monate krampfhaft die Frage, ob nicht durch die Vermehrung der Verschiebpartie auf sechs Mann das Eisenbahnnetz, zumindest aber die k. k. Nordbahndirektion zugrunde gehen oder Konkurs anfangen müssen. Es wäre wahrlich höchst an der Zeit, daß der Direktor der k. k. Nordbahn sich seine Ratgeber bei der Direktion etwas näher anschaut; wir sind dessen sicher, da würde so mancher von den noch übrigen Zeitweilens-Dusaren über die Klinge springen.

Das Personal ist durch diese Rücksichtslosigkeit empört. Diese Empörung kam in der am 17. Oktober in Kojetein stattgefundenen Versammlung, an der Genosse Dusak als Vertreter der Zentrale teilnahm, zum Durchbruch; in dieser Versammlung wurde auch eine Deputation gewählt, welche die Antwort auf die Bitten des Verschiebpersonals urgieren soll.

Wir hoffen, daß diesen berechtigten Wünschen des Verschiebpersonals Rechnung getragen wird, bevor noch einige zugrunde gegangene oder zu Krüppeln geschlagene Menschen die Wahrheit der sowohl im Memorandum als auch in dieser Notiz geschilderten Tatsachen bestätigen.

Aus der Bahnerhaltungsektion Mekk. Während allerorts über das Sparsystem bei den österr. Bahnen Klagen laut werden, haben die Arbeiter der Bahnerhaltungsektion Mekk in der Bahnmeisterkreise Koozdorf doppelt darunter zu leiden. So wurden den Arbeitern in dieser Strecke die Lohnzulagen bei Neulagen, die ein bis zwei Gehälter betragen und immer anstandslos gezahlt wurden, durch den Bahnmeister Reumann entzogen.

Der Herr Bahnmeister muß an den Arbeitern sparen, damit eine schöne Remuneration herauskommt. Zweitens sind die Arbeiter dieser Strecke zum Sparen gezwungen, damit sie sich durch einen Liter Feuerwasser die so notwendige Ruhe von dem Partieführer Oravogel erkaufen können.

Wiehe demjenigen Arbeiter, der sich von dieser unfreiwilligen Zahlung enthalten möchte, der hätte überhaupt die größten Schikanen und Verleumdungen von Seiten Oravogels zu erwarten.

Der Herr Bahnmeister Reumann weiß wohl von dieser Lumperei, doch dürfte er aus gewissen Gründen sich nicht trauen, gegen Oravogel die dienliche Anzeige bei der Bahnerhaltungsektion einzubringen. Er sagt einfach zu den Arbeitern: „Der etwas zahlt, ist selbst strafbar“ und schüchtert damit die um ihr schwer verdientes Geld gebracht Leute ein.

Wenn der Herr Bahnmeister die Dienstfragmatik genauer durchsehen würde, so könnte er finden, daß sich die Sache doch anders verhält. Dieser Schweinerei muß ein Ende gemacht werden. Denn dieses System ist bereits so weit eingerissen, daß die Arbeiter sozusagen gezwungen sind, dem Oravogel einen Liter zu zahlen, wenn man Ruhe haben will. Wenn ernsthaft Ordnung gemacht wird, dann werden solche Zusatzenstücke und peinliche Auftritte, wie solche sich am 13. Oktober d. J. abgespielt haben, endgültig verschwinden. Für diesmal genug. Sollte sich jedoch die Notwendigkeit ergeben, nochmals mit unserem Hülferuf in die Öffentlichkeit zu dringen, dann werden wir die Gurgelwascherei und das andere — alles — unbarmherzig aufdecken.

Die Wahrheitsliebe unserer Verkehrsbedienten. Man schreibt uns: In der „Verkehrs-Zeitung“ vom 15. Oktober 1909 war unter der Spitzmarke „Unsere roten Fechtbrüder“ ein Artikel erschienen, welcher die niedere Denkungsart unserer christlichen Eisenbahner wieder einmal zur Genüge beleuchtet. Es wird darin gegen Genossen Samminger die Beschuldigung erhoben, er habe sich den Zugführerposten in Bad Hall dadurch erlangt, daß er vom behandelnden Spitalarzt ein Zeugnis verlangte, daß sein Vorgänger auf diesem Zugführerposten nicht mehr genesen werde. Mit diesem Zeugnis sei Samminger zur Direktion gegangen und habe sich dort den Posten erlangt. Glaubt dem wirklich ein halbwegs vernünftig denkender Mensch, daß ein Arzt einem derartigen Ansinnen nachkommen und ein derartiges Zeugnis einer Privatperson ausstellen wird?

Samminger war ja nicht der einzige, der sich um diesen Posten beworben hat, sondern es war eine ganze Reihe von Bewerbern aller Parteilichkeiten bei der Direktion vorgemerkelt.

Daß gerade Samminger diesen Posten erhielt, wird ihm jeder rechtlich denkende Mensch gönnen, weil er ihm auch gebührt hat, nachdem er bei der ersten Postenausschreibung übergegangen wurde.

Schon bei der Ausschreibung hätte ihm ein Posten gebührt, weil schon acht jüngere Kollegen wie Samminger Oberfondaktüre sind, welche keine 3 1/2-jährige Referenzführerdienstzeit hinter sich haben, wie er. Ueberdies hat Samminger um einen Zugführerposten auf der Hauptlinie kompetiert, wurde aber bei der Besetzung übergangen.

Ueber nachträgliche Einsprache wurde Samminger als der berücksichtigungswürdigste Anwärter infolge seiner langen Referenzführerdienstzeit anerkannt, mit dem Vorbehalt, welches ja schon lange kein Geheimnis war, den ersten Posten, der frei wird, ohne Ausschreibung zu bekommen.

Die ganze Schreibweise unserer christlichen Kollegen ist nur auf die Denkschwärze ihrer eigenen Mitglieder gemünzt und steht mit den christlichen Grundsätzen arg in Widerspruch. Würde

man einen dieser Reider fragen, um was sie einem beneiden, könnten sie sicher keine Antwort geben. Das hat man noch nie gehört, daß ein Zugführer auf einer Lokalbahn, wo er Zugführer, Kondukteur, Verschieber, Wächter und Lampist in einer Person ist, um seine Arbeiten beneidet wurde, sonst würden derartige Posten mehr begehrt werden.

Warum wurde gegen die Besetzung des Zugführerpostens in Grein nicht Protest erhoben, welcher auch nicht ausgeschlossen wurde? Warum nicht wegen dem Zugführerposten in Saag a. S., welcher zwar ausgeschrieben wurde, bei der Besetzung aber zwei ältere Bewerber um diesen Posten übergangen wurden und ein Rangjüngerer, freilich ein strammer Verkehrsbedienter, diesen Posten erhalten hat?

Wir kennen diese Reider und ihre Charaktereigenschaften ganz genau; offen aufzutreten sind sie nach jesuitischer Art zu feige, so schienen sie aus dem sicheren Versteck der Redaktionsstube ihre vergifteten Pfeile auf die Ehre ihrer Mitmenschen ab, mit dem christlichen Grundsatz: Verleumde, was du verleumden kannst, etwas bleibt doch hängen!

Wir erklären die Verfasser des Verkehrsbedientenartikels insoweit als gemeine Lügner und ehrschmeichele Verleumder, bis sie nicht ihre Namen nennen, um im Gerichtsaal zum Wahrheitsbeweis gezwungen werden zu können.

Vom Lokomotivpersonal der k. k. Staatsbahndirektion in Linz. Alljährlich zu Beginn der kälteren Jahreszeit wird am Kohlenplatz anstatt besserer ein schlechtes Heizmaterial an die Maschinen abgegeben. Laut Zirkular muß jede Lastzuglokomotive 50 Prozent Traunkohle ablassen, dieses Quantum wurde jetzt auf 200 Kilogramm beschränkt.

Lampersdorfer Förderlothe darf jeder Führer lassen so viel er will, weil dieser Schund überhaupt nicht brennt. Bessere Kohlenforten wie Brügger Braunkohle gelangen fast gar nicht mehr zur Ausgabe. Diejenigen Herren Vorgesetzten, welche derartige Anordnungen herausgeben, sollten doch versuchsweise einmal probieren, einen Güterzug oder Güterzug anstandslos bei der Besetzung zu führen. Das gesamte Lokomotivpersonal würde diesen Herren nur dankbar sein. Neben den Klagen über schlechtes Heizmaterial steht die höchst wichtige Frage der Belastung. Mit guten Kohlen einer sehr guten Maschine und gutbelastetem Zug ist es ja mitunter möglich, die Maximallast zu nehmen. Doch bei schlechtbelasteten Zügen mit 60 Wagen und ungenügender Witterung ist dies meist unmöglich. Dies sollten jene Herren, welche alle Uebelstände dem Lokomotivpersonal aufwälzen, in erster Linie berücksichtigen. Wir wären sehr neugierig, was die fachmännisch gebildeten Herren von der Generalinspektion sagen würden, wenn sie nur eine Tour mit dem Zug 65 oder 69 in der Strecke Amstetten-Linz fahren würden und dazu eine Maschine Serie 47, 48 oder 56 beigelegt erhielten. Oder gar mit den Zügen 165, 765, 865, 169, 268, 68, 61 und 65. Doch möchten wir schon freundlichst bitten, bei Probefahrten sich jener Maschinen zu bedienen, mit denen die meisten Unfälle vorkommen, und nicht immer der Lokomotive 5623, die einen Zylinder, Rauchfang und Spiegel für derartige Probefahrten stets im tadellosen Zustand gehalten wird. Dann wird bei Probefahrten die beste Kohle beigegeben und dadurch den inspizierenden Organen die Augen ausgewischt.

Wir wundern uns nur, daß bei der heutigen schlechten Kohle (verwitterte Brügger Kohle, schlechte Gottscheer und Lampersdorfer Förderlothe und zwei Tonnen Traunkohle) noch keine Kesselexplosion stattgefunden hat.

Das hohe k. k. Eisenbahnministerium wird ersucht, Probefahrten über die Einhaltung von Fahrzeiten und Belastung vorzunehmen und gleichzeitig durch Fachmänner den wirklichen Heizwert der Traunkohle und Lampersdorfer Förderlothe konstatieren zu lassen.

Korrespondenzen.

Falkenau an der Eger. In das Nest unserer Reichsbundverkehrsbeamten hat eine Bombe eingeschlagen. Ein — Schmierfink? — oder waren es gar zwei? — haben da ein Liebes von der Durchführung des Verkehrsbedienten in Falkenau geplatzt und dabei die Ursache von dem am 7. Oktober stattgefundenen Zugzusammenstoß verraten. Das war ein Schrecken für unsere germanischen Leiter des Verkehrsbedienten. Ja, sehen Sie, Herr Adwigt, Sie sind halt noch ein wenig jung. Sie mühten halt noch nicht, daß Schmierfinken auch pfeifen können. Ja, ja, diese Schmierfinken, besonders die von Falkenau, die können oft gar schön pfeifen, viel schöner als die Gimpel, um deren Zucht Sie so besorgt sind. Und dann sind diese Schmierfinken nicht so bumm wie die anderen Vögel, die passen auf alles auf, lernen noch leichter als die Gimpel. Das dümmste an diesen Schmierfinkenleidern ist doch — nicht wahr, Herr Adwigt — daß ein solcher Kerl von einem Finken nach jedem Ersten im Monat seine paar Kreuzer bei der Kasse in Falkenau abholen darf, doch nicht für sein Pfeifen, nein, wissen Sie, Herr Adwigt. Dem ist einmal in Falkenau eine Lokomotive auf die Beine getreten, und da hat dieser Schmierfink ein Verbrechen gemacht, daß sogar der lange Franz von der Generaldirektion in Prag fürchterlich erschrocken ist. Falls es Ihnen jedoch nicht paßt, daß man derartigen Finken den Zutritt zum Bahnhof oder zur Kasse nicht schon lange verboten hat, so veranlassen Sie einfach, daß man diesem Finken sein Geld per Post sendet. Ob Sie dabei etwas profitieren, ist jedoch fraglich. Wenn ein solcher Schmierfink vernichtet wäre, würden halt andere trotzdem wieder pfeifen, daß beispielsweise die Kontrollwächter in Falkenau trotz des Zusammenstoßes immer noch am längsten in dem Dienstzimmer der Verkehrsbeamten beim Telephon stehen und die Station unbewacht lassen müssen.

Und wenn Sie hundertmal nachweisen wollten, der Schmierfink hätte gelogen, das ändert an der Tatsache nichts, daß der Schmierfink die Wahrheit gepfeifen.

Also, Herr Adwigt! Beschäftigen Sie sich ruhig weiter mit Ihren Gimpeln und lassen Sie den Schmierfinken in Ruhe, sonst, wenn der tatsächliche einmal über die diesseitigen Zustände in Falkenau pfeifen würde, könnte dies für einzelne Herren sehr unangenehm werden. Sch.-Zinl.

Lundenburg (Deutschnationale Gemeinheit.) In einer der letzten Folgen des „Deutschen Eisenbahner“ will ein Duertopf aus dem „Reichsbunde“ den in der Frachtenkangli in Lundenburg als „rote Beute“ von ihm benannten Beamten und Bediensteten etwas unterschreiben, was seine Kameraden selbst betreiben. Was die ganz gemeine Verleumdung anbelangt, daß die „roten Hunde“ nur saufen statt arbeiten, so ist es allgemein bekannt, daß die „Kameraden“ in puncto „Sausen“ Großartiges leisten, sie haben doch in ihrer Mitte den Kameraden Postlat, welcher mit noch einigen anderen „Kameraden“ in der Station Jellendorf der Schandfleck des gesamten Zugbegleitungspersonals geworden ist, es zählt auch der würdige Herr Donner zu den Kameraden und solche Leute werden von den Notizen allerdings angerempelt, schon wegen des unangenehmen Alkoholgeruchs.

Auch schreibt der ausschließlich mit Kohl gefütterte nationale Esel, daß die begünstigten Parteien kein Wagenhandgeld bezahlen, und hat dieser Mensch seine vollständige Unkenntnis im kommerziellen Dienst dokumentiert, sonst müßte er wissen, daß das Wagenhandgeld nur vom Expeditionsleiter ganz allein aufgerechnet wird, und in dieser Beziehung geht besonders der Herr Knie sehr genau vor. Wenn raten dem Herrn Expeditionsleiter, er möge sich bei diesem Dummkopf bedanken, denn der den Notizen vermeinte Hieb sitzt auf ihm und wenn er den Urheber finden will, so braucht er gar nicht weit zu gehen, nur einen Griff um sich und er hat sich schon die Hand mit nationalem Kot beschmutzt.

Weiters weiß der Berufsverleumder natürlich nichts davon, daß verschiedene Parteien seitens der Betriebsdirektion bevollmächtigt sind, Güter auch ohne vorherige Auslösung des Frachtenbriefes zu begeben, daher das Recht haben, das diensthabende Magazinsorgan um etwas zu fragen. Eine ganz gemeine Lüge

ist es, daß der Holzhändler Künstler, in den Berechnungsdokumenten herumgeschmiffelt hat, er hat diesbezüglich auch eine Bestätigung des diensthabenden Magazinsorgans, daß dies eine gemeine Lüge ist, wie überhaupt die nationale Stampsweise Zug und Trug ist.

In seiner Dummheit glaubt der deutsche Spornritter, daß bei zuvorkommender Vorgangsweise seitens der Bahnorgane den Parteien gegenüber, ohne Verletzung der Dienstordnung, immer eine Bestechung steckt.

In dem Artikel haben die Deutschen mit böhmischen Namen auch bestätigt, daß ihnen der Sängerbund „Freiheit“ sehr im Magen liegt, sie bezeichnen die vom „roten Sängerbund“ im ersten Halbjahr seines Bestehens unternommene Sängerschaft als „Saufahrt“, weil sie trotz des zehnjährigen Bestandes und zwanzigmaliger Tätigkeit Einstellung ihres Freß- und Saufereines nicht imstande waren, Sängerschaften zu unternehmen.

Für die nächste Zeit mag es ihnen besser gehen, denn sie haben in dem Herrn Karl Mann einen Obmann gefunden, der sich zeitweise eine Ehre daraus macht, wenn er ihre dürftigen Pfehlen und hungrigen Mägen anfüllen und einzelne mit Krautwatten und Kleidungsstücken beschenken kann.

Sie wagen von „Saufahrten“ zu sprechen und wir fragen, was war ihre Fahrt nach Mikolzburg am Sonntag den 10. Oktober, was das nicht eine regelrechte „Saufahrt“, haben sich nicht die bekannten Kostfänger an dem Herrn Mann angehängt, in der Hoffnung, daß er die Spenderhöfen anhat.

Wenn wir etwas unternehmen, so verfolgen wir edle Zwecke dabei und gehen unsere geraden Wege, wie hat aber die deutsche Gesellschaft an dem Sonntag bei der Rückfahrt von Mikolzburg ausgefallen? Hat man in Mikolzburg den Personenzug mit Bewilligung der Direktion dem Lastzug Nr. 690 beigegeben, oder ist es deshalb geschehen, damit die Reisenden bei dem nachkommenden Personenzug die verhoffenen Gesichter nicht sehen sollen? Wenn sich die „Noten“ erlauben würden, derartige Verstöße gegen die Sicherheitsvorschriften zu machen, wie es die Deutschen am 10. Oktober getan haben, daß sie sogar Zivilpersonen im Personenzug bei einem Lastzuge beförderten, welcher in Boitelsbrunn und Feldsberg zu verladen hat, dann würden die Schuldigen unmissverständlich zur Verantwortung gezogen werden und wie würde man mit einem Beamten verfahren, wenn er, um seine vollkommene „Kameraden“ nach Hause zu befördern, im Stundenpaß die Begründung der Beigabe des Personenzuges zu einem Lastzuge unfehllich vermerkt, damit die Kontrolle in Wien nicht dahinterkommt. Nun, Kameraden, es ist noch nicht aller Tage Abend, ihr werdet ganz gewiß im eigenen Kopf erfinden. Schon ist jeder ansässige Wirt froh, wenn ihr sein Gasthaus meidet, und darum ist es besser, wenn ihr eure Proben in Bahnhofsräumlichkeiten und Waschlügen abhätt und eure Tätigkeit als Schmarotzer bei Hochzeiten, Taufen, Namenstagen und anderen Gelegenheiten entwickelt; übrigens ist jetzt für euch eine sehr günstige Zeit, es beginnen die „Saufahrten“ in Privathäusern und da habt ihr ein reiches Feld zur Betätigung der deutschen Sache.

Wiener-Neustadt. Der Herr Stationschef in Wiener-Neustadt (Südbahn) hat die able Gewohnheit, Zurechtweisungen des Personals auf dem Perron vor den Passagieren vorzunehmen. Dabei macht sich die überlaute Sprachweise des Herrn Stationsvorstandes höchst unangenehm bemerkbar. Gewiß soll derjenige, der eine Mütze verdient, gewissenhaft damit befaßt werden, doch bitten wir in jener Form, wie selbe durch die Instruktion festgelegt wird. Uebrigens wäre es für unseren Herrn Vorstand, als auch dem gesamten Personal, vorteilhafter, wenn er den verschiedenen Schmarotzern und Obrenbläsern ganz energisch die Türe weisen möchte, oder sich zumindest in jedem Falle von der Wahrheit dieser Denunziationen überzeugen würde.

Waidhofen a. d. Ybbs. Schon dreimal wurden Deputationen zur Erbauung von Personalthäusern zum k. k. Eisenbahnministerium entsendet. Der Erfolg war, daß im Laufe des Jahres ein amtliches Organ zur Erhebung der Wohnungsnot nach Waidhofen kam, das jedoch seine Erfindungen bei den Dienstvorständen und jenen Leuten einzog, die unter der herrschenden Wohnungsnot keineswegs zu leiden haben. Der Bericht des Erhebungsorgans dürfte auch deshalb im befriedigenden Sinne für seine vorgelegte Dienststelle ausgefallen sein. Hätte sich der untersuchende Beamte an den Vorstand der Bahnerhaltungsektion, Herrn Jellinek gewendet, so hätte er zumindest eine wahrheitsgetreue Schilderung der bestehenden Wohnungsmisere der Bediensteten erhalten, da Herr Jellinek in seiner Eigenschaft als Gemeinderat auch auf diesem Gebiet sehr gut orientiert war. Ja, Wohnungen gibt es in Waidhofen a. d. Ybbs, doch nicht für die Wohnbedienten. Wohnungen eigens hergerichtet nur für Sommerparteien, Wohnungen geräumig und licht, doch der Mietzins beträgt 1000 bis 1200 Kr., dann finden wir Wohnungen, die nur an solche Parteien vermietet werden, die keine Kinder haben. Will der Eisenbahner eine entsprechende Wohnung ausfindig machen, so muß er wochenlang herumsuchen und wenn er eine passende gefunden hat, dann kann er verzichten sein, daß er gewiß um 10 bis 12 Prozent teurer zahlen muß, als der vorherige Mieter. Zu diesem Luxus ist aber das für Waidhofen berechnete Quartiergeld viel zu niedrig und deshalb ist die Erbauung von Personalthäusern höchst notwendig.

Wöllersdorf (k. k. Staatsbahn.) Für Herrn Vorstand Erdt wäre es schon höchste Zeit, wenn er den blauen Bogen erhalten würde. Denn diese Schikanen und Sektaturen des Personals übersteigen schon alle Grenzen. Dieser Herr ist nicht mehr für den Verkehrsbedienten. Die Personalität ist eine derartige, daß man nicht weiß, ist es im Überfließ nicht richtig oder liegt im Wein die Wahrheit. Seit Monaten bleibt kein Arbeiter mehr in dieser Station. Vom frühen Morgen bis spät abends fleißig Dienst machen und radern, keinen freien Tag, dafür mehr Sektatur.

Die Wächter sind schon seit Juni nicht frei gewesen und warum? Der Vorstand sagt: „Ich bin auch nicht frei.“ Er nimmt sich nicht einmal seinen Erholungsurlaub, um zu zeigen, daß es ohne Urlaub und freie Tage auch geht. Es geht kein Oberbauarbeiter mehr auf Substitution nach Wöllersdorf, früher verlangen sie ihr Arbeitsbuch.

Da aber unter solchen Verhältnissen immer Fernwürfnisse mit diesem nerösen Herrn sind, so münzt er alles auf das Personal und schreibt: „Kein Mensch hat diepekt; ich als Vorstand bin der Niemand. Die Zugbegleiter machen mit meine Arbeiter abwendig“ u. s. w.

Daß aber seine Leute täglich zwei- bis dreimal vor ihm in der Kängel antreten müssen und dort seinen Schikanen und Sektaturen preisgegeben sind, will Herr Vorstand nicht einsehen! Nicht an dem Personal liegt es, sondern an dem Vorstand.

Auch mit der Pietät dieses Herrn steht es sehr schlecht aus. Zu dem Reichenbegagnis des Herrn Vorstand in Ober-Pfeiffing durfte niemand gehen. Herr Erdt sagt: „Mit mir geht auch niemand, wenn ich einmal stirb.“ (Es ist schon möglich.)

Also weg mit den nerösen Launen, Herr Erdt. Die Station Wöllersdorf ist doch keine Verspottung?

Willach. Ein Wachregimentar von einem Kollegen und Vorgesetzten verspricht der angehende Beamte Colli ger in der Station Paternion-Festzug zu werden. Seine Schlampererei und Unfähigkeit bei der Ausübung dienstlicher Obliegenheiten sind unter dem Personal allgemein bekannt, doch verliert es dieses Bürgschaften, durch Kabbuckeln und Denunzieren seinen Vorgesetzten sowie dessen Gemahlin für sich zu gewinnen. Infolge der Protektion und Nachsicht des Stationschefs ist Herr Colli ger der Dienst Nebenache.

Hauptsache ist Frierchen und Denunzieren. Ganz besonders scharf hat es dieses Herrchen auf die Wächter der Haltestelle Markt Paternion abgesehen, wahrscheinlich düstet er nach Klady, da er dort schon zu wiederholten Malen wegen seines häßlichen Benehmens eine derbe Zurechtweisung einstecken mußte. Bei seiner Neigung zu verschiedenen Dummheiten und ausgeprägter Abneigung gegen allzu strenge Dienstobliegenheiten sollte der

Manch doch etwas dankbarer sein, denn sonst könnten die vermaledeiten Wächter denselben einmal in seiner Klemme sitzen lassen.

Es könnte sehr leicht vorkommen, daß Sie wieder einmal in einem erbärmlichen Zustand in unserer Station landen müßten, um vor den Passagieren auf der Bank mit herunterhängendem Kopfe ein Schnarchkonzert zum besten zu geben. Der Wächter könnte Sie dann, statt in den Zug, gang wo anders hinüberjagen, wo Sie in angenehmer Gesellschaft bald zur Besinnung kommen würden.

Also, Herr Schrankeninspektor, wenn Sie wollen, daß der Streckenbegehre Sie auch noch in Zukunft aufwecken soll und daß wir auch ferner Züge, die aus Ihrer Station ohne Signal abgehen, passieren lassen, dann empfehlen wir Ihnen dringend baldigste Besserung, denn zu Ihrem sonderbaren Eifer zum Bahndienst gehören jedenfalls sehr gutmütige Bedienstete.

Burkersdorf. Der Baukommissär Ingenieur Bliß der Bahnerhaltungsektion hält es für eine Frechheit, wenn die Bediensteten von ihm eine anständige Behandlung fordern. So wurde ein Arbeiter mit 2 Kr. bestraft, weil er sich am 6. Oktober gegen die allzu große „Intelligenz“ des Herrn Bliß verhalten mußte. Dieses System der Geldstrafen sollte denn doch bald abgeändert werden. Wenn schon durchaus gestraft sein soll oder muß, so doch in anderer Form. Gerade in unserem Falle wurde der betreffende Arbeiter grundlos bestraft und, was hauptsächlich ins Gewicht fällt, vollständig unschuldig, die Familie des Arbeiters, haben die Folgen der Strafe zu dulden. 2 Kr. spielen bei der heutigen Teuerung im Haushalt des armen Bahnarbeiters eine bedeutende Rolle. Um den Ausfall an Lohn hereinzubringen, muß irgendwo gehungert werden. Durch die vollständig grundlose Bestrafung muß der Arbeiter mit seiner Familie einige Tage darben, um den Abgang von 2 Kr. abzuwenden zu können. Darum weg mit diesem Hungerstrafsystem!

Wiener-Neustadt. Der Assistent Herr Böhler wird aufgefordert, im dienstlichen Verkehr mit den Bediensteten sich besserer Umgangsformen zu bedienen und seine Strafsausdrücke für sich zu behalten.

Ottach. Von dort wird uns geschrieben: In bedauerlicher Weise nimmt der Teufel Alkohol in unserer Gegend überhand und auch die Bahnarbeiter werden von diesem Uebel mitgenommen.

Welche Folgen das mit sich bringt, zeigt uns die Kauerlei des Bahnrichters Pöck mit dem Oberbauarbeiter Pöfer, die beide im volltrunkenen Zustand sich herumalagerten. Die Folge dieser Balgerei war die Entlassung des Arbeiters Pöfer, während der Bahnrichter frei ausging. Wären in dem angegebenen Falle sämtliche Arbeiter, die Zeugen dieser widerlichen Szene gewesen, befragt worden, so müßten beide, der Bahnrichter wie der Arbeiter, schuldig befunden werden. Durch eine strenge und unparteiische Untersuchung wäre herausgefunden, daß der Bahnrichter durch den Konsum ganz ansehnlicher Mengen von Alkohol die Trunkenheit unter den Arbeitern nur forcierte. Es wäre wünschenswert, wenn sich die Bahnerhaltungsektion die Mühe nehmen würde, dieser Sache nochmals nachzugehen, es wäre dies nur im Interesse aller Arbeiter, wenn endlich einmal die vielen schmutzigen Tatsachen an den Tag kommen würden.

Leoben. Wir haben hier einen Bahnmeister (Schmidt), der trotz seiner deutschnationalen Gesinnung die paar deutschen Arbeiter, die noch bei der Bahnerhaltungsektion Leoben übrig geblieben sind, hinauszuwerfen trachtet. Wie hoch das Deutschtum dieses „ehrenscheuen“ Teutonen einschlagen ist, beweist folgender Fall.

Ein Arbeiter, dem zufolge seiner langen Dienstzeit ein höherer Lohn gebührt, bittet Herrn Schmidt um den höheren Tagelohn. Sofort erinnert sich der Bahnmeister seines Deutschtums und sagt: „Wem der Lohn zu wenig ist, der soll sich's anders machen, ich bekomme der Kroaten genug.“ Ueberhaupt werden die Kroaten von Herrn Schmidt in jeder Beziehung bevorzugt.

So können die Kroaten sich ungeniert in der Bahnmeisterkanzlei herumtreiben und sich die nötigen Freifahrtscheine zur Fahrt in die kroatische Heimat selbst ausfertigen. Ja es wurde zu wiederholtenmalen bemerkt, daß die kroatischen Arbeiter, wenn sie aus der Heimat oftmals schwer bedrückt zurückkommen, sonderbarerweise immer mit Vorliebe die Wohnung des Herrn Bahnmeisters aufsuchen.

Damit das Herumschleichen der kroatischen Arbeiter um die Wohnung des Bahnmeisters nicht etwa falsch gedeutet und ebenso unrichtig ausgelegt werde, so konstatieren wir, daß uns nicht bekannt ist, daß Herr Schmidt von den Kroaten Geschenke annimmt, da den Deutschen nur durch Kroaten — pardon Deutsche geholfen werden kann. So sagt wenigstens unser Bahnmeister. Und daß es wirklich so ist, beweist die deutsche Arbeiterin, die im Haushalt des Herrn Bahnmeisters mithelfen muß. Diese Frau, die beim Oberbau beschäftigt ist, muß täglich bis 7 Uhr ohne jede Entschädigung im Haushalt des Bahnmeisters arbeiten.

Sonntags, wenn die anderen Arbeiter frei haben, muß die von der Bahnverwaltung bezahlte Frau der Frau Bahnmeisterin in der Hauswirtschaft mithelfen und erhält für den ganzen Sonntag den halben Tagelohn (80 P.) großmütig verrechnet. Natürlich zahlt den halben Tag nicht der Bahnmeister aus seiner Tasche, sondern dies geht auf Unkosten der Bahnverwaltung.

Beschwert sich diese Frau, so droht man ihr einfach mit der Entlassung oder man schlägt sie nach ehrenvoller, treudeutscher Seite, wie es tatsächlich am 2. September vorgekommen ist. Unser Deutschmann kann nur durch Deutsche geholfen werden.

Für heute genug. Wir verlangen, gestützt auf unser gutes Recht, eine gerechte und unparteiische Behandlung, denn sonst müßten wir nächstesmal deutlicher sprechen.

Die deutschen Kroaten.

Tirchnitz bei Eger. Abermals mußte ein junges, hoffnungsvolles Denkmalleben den Betriebsverhältnissen der B. E. W. zum Opfer fallen. Am 21. Oktober wurde hier der Verschleber Pitter beim Ueberstreifen eines Geleises von einer durchlaufenden Lokomotive erfaßt und getödtet. Pitter, der erst seit kurzer Zeit verheiratet ist, wurde ein Opfer der Sparwut der B. E. W. Gerade an einem Plage, der am meisten gefährdet ist, befindet sich keine Lampe. Es sind dort das Heizhaus, die Kohlenverladestelle, das Pumpenhaus, wo immer Personen beschäftigt sind, aber der Bahnverwaltung fällt es nicht ein, an dieser gefährlichen Stelle eine Lampe aufzustellen. Dies kann man recht deutlich auch auf den Stationen Chodau, Neusattl, Dahnitz, Bieditz und Königberg sehen. Beispielsweise in Dahnitz, wo an einem Abend 100 bis 120 Kohlenwagen aus den Schächten ausgegossen werden und rangiert werden müssen, ist bis jetzt noch keine Lampe aufgestellt. Die ganze Beleuchtung bilden die Handlaternen des Personals. In den übrigen oben erwähnten Stationen wird ebenfalls bis spät in die Nacht hinein und früh ab 3 bis 4 Uhr ebenfalls ohne jede Beleuchtung verkehrt, da können sich die Bediensteten die Köpfe einrennen oder überfahren werden, das geniert die Bahnverwaltung der reichen B. E. W. nicht. Hauptfrage ist: sparen und recht viel Reingewinn erzielen, das Personal kann aufgeben, wie es bei diesem Betriebssystem seine Knochen in Sicherheit bringt. Zum Dank dafür sollen sich die Bediensteten über Betreiben einzelner Beamten im deutschnationalen Reichsbund organisieren, einer Organisation, deren berufenste Führer die deutschen Freunde der Unternehmerr sowie der Minister und Exminister sind, die sich von Exminister Derichshausen vom Abjunkten zum Direktorstellvertreter einer Bahngesellschaft hinausmaßregeln lassen.

Ruffen. Wir haben in Nummer 26 unseres Fachblattes die Beschwerde des Verschubpersonals in der Station Ruffen niedergegeschrieben:

Wie wir erfahren, versuchte der Stationschef über diesen Notschrei auf eine originelle Weise Abhilfe zu schaffen, indem er anordnete, daß die Verschublokomotive jeden Tag um 1 Uhr nachts in das Heizhaus zu fahren habe und das Verschubpersonal bis 5 Uhr früh ruhen solle. Mit dieser Unterbrechung des Dienstes von 4 Stunden will er die 16 stündige Dienstzeit begründen! Diese Maßregel des streng christlich gesinnten Stationschefs ist nichts als eiller Flirt. Sie ist unbrauchbar, da die Verkehrsverhältnisse ihre Realisierung nicht gestatten. Nach 1 Uhr nachts geht eben Zug 121 von Ruffen ab, der logischerweise vorerst abgefertigt werden muß. Um 4 Uhr früh kommt Zug Nr. 8 an und Zug Nr. 25 geht wieder vor 5 Uhr morgens von Ruffen ab. Es ist klar, daß würde das Verschubpersonal bei diesen Zügen fehlen, sich bald große Katastrophen ereignen, was aus folgendem hervorgeht:

Schmid (seinerzeit in Marburg ein anständiger Vorgesetzter und jetzt ein christlich-konservativ gemischter Zuträger des Stationschefs) gab um 2 Uhr nachts den Befehl, die Mersvelokomotive ins Heizhaus zu stellen und den Verschub einzustellen. Der Verschubmeister machte Schmid aufmerksam, daß der Verschub noch nicht fertig sei; doch das änderte an der Sache nichts! Der Verschub mußte eingestellt werden. Die Folge davon war, daß am Morgen sich zwei Parteien (Berlmojer und Kraft) beschwerten, da sie ihre Wagen nicht rechtzeitig zum Verladen und Ausladen bekommen konnten und daher mit der Arbeit eingeklinkt wurden. Das gab Anlaß, daß der personalfeindliche Stationschef aufgeregt wurde und sagte: Ich werde euch Verschubmeister verfehen! Auch der anwesende Verkehrsinspektor Wahagel war dem Stationschef sehr behilflich und drohte ebenfalls mit Verfehung, wenn nicht besser gearbeitet werde.

Bemerk sei noch, daß der Herr Stationschef dem Verschubpersonal bei jeder geringfügigen Beschwerde mit Entlassung oder Verfehung droht und es mit allerlei wenig menschlichen Titulaturen bedient.

Offentlich tragen diese Zeilen zur Abhilfe bei. Das, was das Ruffener Verschubpersonal begehrt, ist wahrhaft gering, und es ist nicht einzusehen, warum dort nicht die Arbeitszeit der Stationen Innsbruck, Franzensfelde und Bogen, also die zwölfstündige Dienst- und Abständige Ruhezeit eingehalten werden kann.

Leifers. (Oesterreichische Nordwestbahn.) Als wir in Nummer 1 des „Eisenbahner“ vom 1. Jänner d. J. die haltlosen Zustände des hiesigen Heizhauses sowie das verwerfliche Schreiben des Maschinenmeisters Porstorfer ausführlich schilderten, war es als wenn man Feuer in ein Wespennest geworfen hätte; ganz Polen war auf. Der deutsche „Eisenbahner“ bezeichnete uns als eine rote Verleumdungsgesellschaft. Porstorfer erhielt damals faktisch eine 1 in Sitten vom Reichsbund ausgestellt. Fast diese Maßfizierung eine ungerechte war, wollen wir an dieser Stelle näher erörtern. Porstorfer fühlte sich — ob von der Direktion aufgefordert, das wissen wir nicht — gezwungen, unseren Redakteur Genossen Will wegen des oben erwähnten Artikels zu klagen, was sogar eine Hausdurchsuchung in der Redaktion zur Folge hatte. Wahrscheinlich wollte man dadurch des Einsenders habhaft werden um ihn der verdienten Strafe zuzuführen. Man vermutete denselben im Heizhaus und wurde auch auf die unferer Organisation Angehörigen das größte Augenmerk gerichtet.

Porstorfer konnte gar nicht den Augenblick erwarten, wo unser Redakteur an Händen und Füßen gefesselt in den Kerker manöviert würde. Er wartete gar keine Gerichtsverhandlung ab und brüstete sich mit zwei mittels Maschinenischit verfaßten Schreiben, worin sich unser Redakteur entbot, in unserem Fachblatt sowie im „Deutschen Eisenbahner“ öffentlich Abbitte zu leisten, die Kosten sowie 100 Kr. in die Reichsbundkasse zu zahlen. Porstorfer aber war damit nicht einverstanden, er forderte Verfehung. Daß ein derartiges Ansinnen von seiten unseres Redakteurs Genossen Will nicht gestellt wurde, ist selbstverständlich. Nach mehr als zehnmönatlicher Dauer fand endlich am 19. Oktober die Gerichtsverhandlung in Wien statt, wo Genosse Will nach erbrachttem Beweisverfahren freigesprochen, Porstorfer zur Tragung sämtlicher Prozesskosten verurteilt wurde. Man sind wir abermals in der Lage, die Ehrenhaftigkeit des Maschinenmeisters Porstorfer anzuzweifeln, wenn wir die jüngsten Ereignisse in Betracht ziehen.

Der Kaufmann Stäbeler in Leifers gezwungen war seine Forderung von Kr. 594.74 von Porstorfer gerichtlich einzutreiben. Er wurde vom Bezirksgericht Leifers verurteilt, binnen 14 Tagen die Schulden zu bezahlen. Dagegen ergriff er den Rekurs, wurde aber bei der darauf stattgefundenen Verhandlung vom Kreisgericht in Leitmeritz abermals verurteilt. Es blieb ihm nichts übrig, als einen Vorstoß zu nehmen und zu zahlen. Folgender Fall charakterisiert so recht die Bildung und deutsche Gesittung des Porstorfer.

Siegen da eines schönen Abends mehrere Gäste in einer deutschnationalen Bierstube in Leifers, um sich nach einem heißen Tage mit einigen kräftigen Bier zu stärken und zu politisieren. Darunter auch Bruder Porstorfer mit seinem besten Freunde und Sekretär Knirsch, seines Reichens Lokomotivführer und radebrechender Deutschnationaler. Knirsch ist dem Porstorfer so ans Herz gewachsen, daß letzterer einmal in derselben Bierstube bei einem Wortwechsel ausrief: Wer mir den Knirsch beleidigt, beleidigt mich. Obwohl Knirsch seinerzeit in Melnik dem „Sofolverein“ und der „Jednota“ angehört, wird er doch durch den Reichsbundler Porstorfer in alle deutschen Unterhaltungen als Deutscher eingeführt, ein neuerlicher Beweis, daß es dem Reichsbund nicht um die Nation bange ist, er sich vielmehr die Bekämpfung der Sozialdemokraten zu Aufgabe gestellt hat.

Nun zur Sache. Die beiden waren am genannten Tage bereits in bester Bierlaune und da kann man sich schon etwas erlauben. In der Gesellschaft befand sich auch ein junger anständiger Bildhauer und Reserveoffizierstellvertreter, welcher den beiden wahrscheinlich nicht deutsch genug war. Knirsch belästigte ihn auf alle erdenkliche Weise, worauf sich derselbe an einen anderen Tisch setzte. Knirsch ihm nach und schüttete ihm ein Glas Bier ins Gesicht und über die Kleider. Der Bildhauer verwarf sich dagegen und verbat sich derartiges, worauf Knirsch schrie: Das Gewand kann ich Ihnen noch hundertmal bezahlen. Da mißte sich Porstorfer in den Streit und sagte: Knirsch, mach' keine Beschichten mit diesem Bublen, worauf ihm der Bildhauer diese Beleidigung zurückschleuderte. Porstorfer aber als echter Germane haute ihm darauf ein paar Ohrfeigen herunter. Das Fazit war abermals eine Klage gegen diesen Rohling.

Nun fragen wir die Direktion, was sie endlich zu tun denkt, um Herrn Porstorfer zur Remedur zu bringen.

Wir sind, begierig ob Porstorfer abermals klagen wird. Wenn er in einem Jahre drei Prozesse verliert, kommt es schließlich auf den vierten auch nicht mehr an. Wers bezahlt, ist Lebensfrage.

Benzing. Ein russisches Urteil fällt vor kurzem in Vertretung des Herrn Inspektors von Benzing Herr Oberoffizial Popp. Die Ursache hierzu war folgende: Ein an Dienstjahren alter Verschleber vorgenannter Station, welcher zur Substitution für Oberverschleber verwendet wird, fühlte sich durch das fortwährende Substituieren für Verschleber von einer Partie zur anderen zurückgesetzt, indem überall und immer die Veplogenheit herrscht, daß an Dienstjahren junge Verschleber den Substitutionsdienst verrichten. Derselbe stellte deshalb an den Plammeister die Frage, ob denn keine jüngeren Verschleber zu dieser Dienstleistung vorhanden sind, worauf letzterer erklärte: Sie brauchen es nicht zu tun, ich werde Sie anzeigen, was auch prompt geschah. Die Folge davon war, daß der betreffende Verschleber von seiten des Herrn Oberoffizials zu einer Geldstrafe von 2 Kr. verurteilt, wobei letzteren bedeutet wurde, daß wenn er in dieser Angelegenheit den Herrn Oberoffizial nochmals belästige, er eine Strafe von 5 Kr. zu gewärtigen habe.

Nun fragen wir Verschleber: sind denn wir in Rußland? Manchen Vorgesetzten wäre das russische Strafsystem sehr erwünscht, damit aber die „goldenen“ Zeiten nicht mehr wiederkehren, darüber werden wir wachen. Wir verlangen in Hinblick von unserer Vorgesetzten nach Anhörung unserer Verteidigung gerecht beurteilt zu werden, und lassen uns diese Strafmaßgabe und das Verrammeln unserer Rechtswege auf keinen Fall länger gefallen.

Wir raten dem Plammeister Winkler, mit seinen grundlosen Anzeigen und Befehlungen des Personals zurückzuhalten, ansonsten wir uns gezwungen sehen, Tatsachen zu veröffentlichen, deren Folgen ihn in die gebührenden Schranken weisen werden.

Waffenhofen (Tirol). Nr. 28.553, 1904, Zirkular 196. Betreffs dienstfreier Tage der Bahnwächter! In alle Dienststellen!

Bezüglich der den Wächtern zu gewährenden dienstfreien Tagen werden den Herren Dienstvorständen die Bestimmungen des Zirkulars Nr. 37, B. 5, Band IV der Sammlung der für den Amtsbereich der k. k. österreichischen Staatsbahnen gültigen, bis Ende 1898 hinausgegebenen Zirkularverordnungen und Normalklassen in Erinnerung gebracht. Hierzu wird bemerkt, daß Wächtern, denen nach einer 16stündigen Dienstzeit eine 16stündige Ruhepause zukommt, gemäß den Bestimmungen des zitierten Zirkulars kein dienstfreier Tag gebührt. Ein vom Dienstvorstand gewählter dienstfreier Tag ist daher als Urlaub zu betrachten.

Innsbruck, 20. Oktober 1904.

Drahtschmidt m. p. Dieser Ukas wurde so ziemlich überall seiner Schlußbestimmung wegen ad acta gelegt. Nun scheint man denselben gegen unbequeme Wächter wieder auszugraben und im ungünstigsten Sinne zu deuten. Alkoholiker erhalten unbegrenzten Urlaub und freie Tage. Organisierten Wächtern werden die dienstfreien Tage als Urlaub im Sinne dieser obzitierten Bestimmungen angesehen und vom normierten Erholungsurlaub gestrichen. Diese Streichung ist einer brutalen Willkür und im Zirkular überhaupt nicht erwähnt. Diese Pöschwirtschaft soll durch die Veröffentlichung tiefer gehängt werden. Vielleicht bestimmen sich die Herren in der Lintenburg „gleiches Recht für alle“ zu stipulieren.

Eisenerz. Vor kurzer Zeit war im „Arbeiterwille“ das unhöfliche Benehmen des Herrn Bahnammeisters Nagelschmid gegenüber seinen Untergebenen besprochen. Ueber diese Notiz war Herr Nagelschmid sehr aufgeregt und äußerte sich, daß, wenn er den Einsender herausbekomme, dem würde er schon helfen. Wir wollen dem Herrn Bahnmeister verraten, daß er dem Einsender abhülft, weder schaden noch nützen könnte, da sich derselbe außer dem Kreise jener befindet, über welche der gestrenge Herr Nagelschmid nach Willkür verfügen kann. Doch wollen wir dem Herrn Bahnmeister den Rat geben, seine Untergebenen als Menschen zu betrachten und zu behandeln, dann bleibt ihm der Ärger über solche Artikel erspart und wir werden dann keine Ursache mehr haben, über sein brutales Vorgehen zu schreiben.

Wien. (Staatsbahngesellschaft.) Vom Frachtenbahnhof. Das definitiv als auch das provisorisch angestellte Personal hoffte immer, daß mit der Verstaatlichung der Staatsbahngesellschaft die übermäßig lange Arbeitszeit verschwinden und eine bessere Behandlung eintreten wird. Im Frachtenmagazin wird bereits tagtäglich noch 16 bis 17 Stunden gearbeitet und dafür Hungerlöhne von Kr. 2.40 bis 2.60 gezahlt. Nur einige ältere Bedienstete erhalten Kr. 2.60 bis 2.80 pro Tag. Insbesondere in den Magazinen II und III dauert die Arbeit bis halb 10 Uhr und noch später. Die Ladeschreiner sitzen stundenlang nach Magazinschluß in ihrem Kammerl, um die Ladefehne auszutragen und müssen von dem geringen Lohn noch das übliche Sperrgeld aus der eigenen Tasche zahlen. Doch auf solche Kleinigkeiten kommt es unserem Herrn Magazinschef, der den Titel eines Inspektors hat, nicht an, wenn die Leute nur fest schuften. Als kürzlich einige Mann beim Herrn Inspektor Pabst wegen Verkürzung der Arbeitszeit bittlich wurden und auf die Gefahren der überlangen Arbeitszeit aufmerksam machten, so trübte der Herr die Leute mit folgenden Worten: Wenigstens kommt ihr früher von der Eisenbahn weg. Wenn das Personal mit einer gerechten Bitte sich an den Vorgesetzten wendet und deshalb noch verhöht wird, so kann man ruhig an sibirische Zustände erinnern. Der neue Direktor Herr Dojat Trnka hat her am Frachtenbahnhof reichlich Gelegenheit, seine Fürsorge um das Personal beweisen zu können und wir hoffen, daß er diese unzeitgemäßen Uebelstände baldigst verschwinden lassen wird.

Mudig. (A. L. Staatsbahn.) Für gewöhnlich heißt es in den Gesichten, es war einmal. Unsere Geschichte beginnt mit: Es ist ein Herr Stationsvorstand Alois Westal in Kriegern, der sich durch seinen besonderen Charakter auszeichnet, wovon wir hier einiges erzählen wollen.

Herr Westal, ganz durchdrungen von seinem hohen Amte als Stationsvorstand, glaubt diese seine Würde nicht besser zu vertreten, als wenn er so viel als möglich seinen Untergebenen gegenüber den Herrn zeigt. Da basiert es ihm in der Hitze des Gefechtes mitunter, daß er zum Beispiel den Stationsdiener Josef Stefan für den diensthabenden Beamten und den Beamten für den Diener hält. Ein Beispiel zeigt folgendes:

Am 29. Juni war in Kriegern ein Sängerkonzert, zu welchem die Sänger von Judmann als Gäste kamen; am 28. Juni abends 7/9 Uhr kamen die Sänger an. Als es so nach 8 Uhr war, marschierte der Sängerverein von Kriegern mit Musik, begleitet von einer großen Menge Zuschauer auf den Perron des Bahnhofes, um die Gäste mit Gesang und Musik zu empfangen. Derartiges ist laut Vorschrift bloß gestattet, wenn vorher die Bewilligung vom Stationsvorstand eingeholt wurde. Ist diese Bewilligung gegeben und hat ein anderer Beamte Dienst, so hat Herr Vorstand diesen zu verständigen, damit durch Unkenntnis der Sachlage der diensthabende Beamte in vorchriftsmäßiger Ausübung seines Dienstes den Andrang der Leute nicht unterfagt. Leider war in diesem Falle der diensthabende Beamte von der Bewilligung nicht unterrichtet; schon wollte der Beamte das Herandrängen der Leute und den Lärm beanstanden. Bemerkte wird, daß Herr Vorstand nicht zuhause war, als der Stationsdiener Schull sagte, daß Herr Vorstand den Aufzug erlaubte. Der Diener war von Herrn Vorstand verständigt, der diensthabende Beamte nicht; das war eben eine Verwechselung der Dienststellungen von Herrn Stationsvorstand. Was hätten aber die Leute gesagt, wenn der diensthabende den Aufzug unterfagt hätte? Der Austritt zwischen dem Beamten und den Leuten wäre um so unangenehmer gewesen, da die nationale Spannung hier sehr groß ist und der Beamte ein Ljehede; wer hätte dafür die Verantwortung getragen?

Ein weiteres Stückchen erzählt von der Bildung des Herrn Westal folgendes: Am 2. Mai 1900 wurden die Passagiere am Perron in Kriegern in nächster Nähe der Stationskanzlei durch die überlaute Stimme des Vorstandes zum Durchgehen gelockt. Da vernahm man die zartesten Rosenamen, die Titel „Pachokok“, „Pausknecht“, kamen sehr geläufig aus dem Munde des Herrn Vorstandes und das gegenüber einem Beamten. Was müßten sich die Leute über das Vorgehen des Beamten denken, daß er in solcher Weise von seinem Vorgesetzten heruntergeputzt wurde? Wo bleibt die Autorität des Beamten gegenüber dem Publikum? Genig wird das Publikum gegebenenfalls den Anordnungen dieses Beamten nur Spott entgegenstellen. Aber das kümmert Herrn Vorstand wenig. Wenn nur vor ihm sich alles beugt. Dem letzten Diener in der Station gegenüber ist Herr Westal nicht berechtigt, solche Titel zu geben, um so weniger einem Beamten. Es was guter Wille des letzteren, daß er nicht über das unsatthafte Benehmen des Vorstandes bei der k. k. Staatsbahndirektion Beschwerde führte.

Herr Westal ist auch nicht froh, daß der Dienst seiner Untergebenen mit oft mehr Genauigkeit gemacht wird, als es die wohlwollende k. k. Staatsbahndirektion selbst verlangt und da

Herr Bestal beständig auf der Jagd, wo er einen erwünschten Vorrat zu bereiten. Herr Vorstand braucht die Vorschriften nicht zu beachten, wenn zum Beispiel der Schlepplzug am Industriegeleise von Kriegern in die Glasfabrik fährt. Der Zug soll vorchriftsmäßig vor dem Wechsel eine Minute halten. Herr Bestal ist häufig auf der Maschine, aber derselbe hält trotzdem nicht vor dem Wechsel und es passiert dann, daß der Sperrebaum durchgebrochen wird. Sonderbar; das Nichtanhalten des Zuges wird von Herrn Vorstand nicht beanstandet und den Sperrebaum sieht er auch nicht, aber so viel als möglich für die Befreiung anderer zu sorgen, das kann er vorzüglich. Je mehr Personen in Mitleidenschaft gezogen werden können, desto mehr Vergnügen macht es ihm; umgangen wird höchstens, der am meisten zuträgt und seiner Frau ein Dienstmädchen abgibt. Deshalb war der Weichwächter Josef Steininger so beliebt bei Herrn Vorstand, weil er alle möglichen Arbeiten bei der Frau Vorstand besorgte; aus Dankbarkeit durften drei Weichwächter von Kriegern zum Begräbnis nach Schaboglad fahren; Herr und Frau Bestal führen ebenfalls. Da wurde jedoch so vorgegangen, daß der Weichwächter Zirkel, welcher am Begräbnistag frei haben sollte und gerne gefahren wäre, nicht fahren durfte, weil Herr Vorstand diesen nicht gut gesinnt ist, da ja von Zirkel kein Wort für ihn kommt.

Zirkel wurde, statt frei zu haben, zum Dienst verurteilt und der, welcher Dienst haben sollte, bekam frei. Da traf sich am selben Abend das Malheur der Zugsentgleisung in Kriegern. In der Wochhütte, wo die Entgleisung am Wechsel geschah, hatte ein Substitut Dienst. Wäre Herr Vorstand gerecht vorgegangen und hätte Zirkel zum Begräbnis fahren lassen, so hätte das Malheur verhindert werden können, da in der Wochhütte, wo es geschah, ein geschulter Weichwächter Dienst gehabt hätte. Es ist daher in allererster Linie die Parteilichkeit des Vorstandes Schuld an dieser Entgleisung.

Harberg. Von Seiten der Bahnerhaltungssektion Fürstfeld wurde für die Oberbauarbeiter der Strecke Fehring-Fürstfeld und der Strecke Harberg-Friedberg ein Arbeitsurlaub herausgegeben, der bestimmt, daß die im Jahre 1908 aufgenommenen Arbeiter monatlich bloß zwölf Tage, die vom Jahre 1907 monatlich 15 Tage und die im Jahre 1906 aufgenommenen monatlich 21 Tage arbeiten dürfen. Die vor dem Jahre 1906 aufgenommenen Arbeiter können normal fortarbeiten. Diese Bestimmungen gelten für die Herbst- und Wintermonate.

Jetzt, nachdem die Leute den ganzen Sommer hindurch auf der Bahn gearbeitet haben, kommt man mit einem derartigen Erlaß heraus, um die Leute indirekt zu zwingen, aus dem Bahndienst auszutreten. Denn wie und von wem soll der Arbeiter mit seiner Familie leben, wenn er nur 12 oder 15 Tage im Monat arbeiten darf? Notabene selbst jene Arbeiter noch in den kümmerlichsten Verhältnissen leben, die das zweifelhafte Glück genießen, das ganze Jahr hindurch normal arbeiten zu können.

Welcher Unternehmer wird jetzt die Leute aufnehmen? Ein jeder wird sagen: Gehet nur dahin, wo ihr im Sommer gearbeitet habt! Doch untersuchen wir, ob ein derartiger Vorgang unbedingt notwendig ist, um die Oberbauarbeiter auf dieser Strecke schonungslos dem Glend preiszugeben. Würde diese Strecke nur ein einzigesmal gründlich untersucht werden, so würde man finden, daß eher zu wenig Arbeiter angestellt sind, um die verschiedenen großen Fehler zu beheben.

Von einer Reduzierung der Arbeitstage wäre keine Rede mehr. Auf so manchen Strecken in der Bahnerhaltungssektion Fürstfeld sind die Schwellen ganz morsch, da sie statt im Schotter im Kot eingebettet wurden. Die Schienenköpfe können oft mit den Fingern herausgezogen werden und die Rüge schaukeln an einigen Stellen, als ob das Geleise über ein regelrechtes Kartoffelfeld führen möchte.

Knapp vor dem Wechsel in der Station Dechantskirchen ist der Wagkörper in einer Länge von 100 Metern durch eine Erdrückung um 150 Zentimeter vertieft. Wenn ein längerer Zug diese schadhafte Stelle passiert, so besteht die Gefahr, daß er eines schönen Tages über den Bahndamm kollert. Ein schwerer Zug kann von der genannten Seite gar nicht auf das Magazingeleise fahren, weil er wegen der Steigerung nicht zurückziehen kann. Und wie in Dechantskirchen, so gibt es auf der Strecke Harberg-Friedberg noch mehrere solche schadhafte Stellen, die eine dringende Verbesserung sehr notwendig haben.

Uns mündert nur, daß weder der Herr Inspektor noch der Herr Streckenchef diese schadhafte Stellen nicht gesehen haben. Oder was ist es mit der um 20 Zentimeter zu tieferen Verladeampe in der Station Dechantskirchen? Die Oberbauarbeiter der genannten Strecke brauchen Arbeit und Brot für den Winter und wenden sich zu diesem Zwecke an das I. Eisenbahnministerium mit der dringenden nachdenklichen Winter Arbeit zu schaffen. Was soll aus uns Witte, diesen Hungererlaß zurückziehen und auch für den und unseren Familien werden, wenn wir zum langsamen Hungertod verurteilt werden?

Saaz. (Zwei verhängte Karambole.) In der Strecke Pilsen-Dug verkehrte am 16. Oktober ein Erforderniszug Nr. 1113, I. Teil. Die Reservemaschine mit einigen angehängten Wagen fuhr vom Geleise 14 auf die Strecke hinaus, um zu verschleppen.

Der Wochhüttenbedienter bemerkte dies noch rechtzeitig und gab sofort das Halbsignal. Doch war bereits die Weiche Nr. 4 durchschnitten und der Train wollte bis zur Weiche Nr. 1. Der Lokomotivführer der Reservemaschine schob sofort zurück und kaum daß die Grenze frei war, brauste schon der Erforderniszug durch den Einschnitt herein. Dieser verhängte Zusammenstoß sollte als Warnung dienen, daß auch für die Station die Anweisungen gelten, wo es heißt, daß vor Einfahrt des Personenzuges das Verschleppen zehn Minuten früher eingestellt werden muß.

Der zweite Fall spielte sich am selben Tage ab. Zug Nr. 1173 hat seine regelmäßige Einfahrt auf Geleise 3. Am 16. Oktober hatte Zug Nr. 1173 eine dreistündige Verspätung und wurde deshalb auf Geleise 9 eingelassen. Doch auf Geleise 9 standen acht beladene Wagen, die vom Zug 1190 a als Reberlast zurückgelassen waren. Auch in diesem Falle wurde durch die Aufmerksamkeit eines Bediensteten ein größeres Unglück verhindert. Zu bemerken wäre, daß sich weder der Stationsaufseher noch der Platzmeister in der Station Saaz überzeugte, ob das Geleise 9 frei sei, ebenso wurde der Lokomotivführer des Zuges Nr. 1173 in der Station Schaboglad nicht von der geänderten Einfahrt verständigt.

Klagenfurt. (Ein Skandal.) Der Stationschef Herr Agrég in der Station St. Lorenzen bei Marburg hat die Bediensteten einzeln in sein Bureau zu rufen, um dort den Leuten das Geld einzuhändigen. Wehe demjenigen, der sich etwa einfallen ließe, ohne Namensauftrag in der Kasse zu erscheinen, selbst dann, wenn er absichtlich vergessen wurde. Ein endloses Donnerwetter, geschickt mit allen edelsten Schimpfwörtern, wurde den Missetäter empfangen und Bestrafung oder Entlassung könnte das Ende vom Liede sein. So war es am 2. und 3. v. M. Herr Agrég zahlte wieder nach seiner bekannten Weise die Gelber aus und wurde diesmal der Stationsarbeiter Pračnig vergessen.

Um sich keine Grobheiten zu holen oder gar bei dem gestrengen Herrn Vorstand in Ungnade zu verfallen, verließ der Stationsarbeiter in zuwartender Stellung in der Hoffnung, daß er vielleicht des anderen Tages gerufen werde. Geduldig wartete der Arbeiter Tag für Tag auf seinen verdienten Lohn, und die Reue der Bediensteten sowie des durchfahrenden Zugspersonals steigerte sich immer mehr. Auf

eindringliches Zureden der anderen Bediensteten ließ sich nun der Arbeiter Pračnig herbei, nach 14tägigem Zuwarten den Herrn Stationschef um Auszahlung seines Lohnes zu bitten. Was nun die meisten befürchteten hatten, trat ein. Mit einer List von Schimpfwörtern empfangen, wurde er kurz abgewiesen mit der Behauptung, daß er seinen Lohn bereits erhalten habe und gleichzeitig erfolgte die Kündigung. Selbst die von der Bahnerhaltungssektion gemietete Wohnung wurde dem Arbeiter gekündigt, obwohl die Frau des Pračnig jeden Tag der Niederkunft entgegensteht. Diese Angelegenheit dürfte wohl noch ein gerichtliches Nachspiel mit sich bringen, denn einmal muß hier ein entscheidendes Wort gesprochen werden.

Auffallend ist es, daß die vorgeordnete Behörde des Herrn Stationsvorstandes noch niemals auf diesen Herrn aufmerksam wurde. Bekannt ist Herr Agrég doch schon hinreichend genügend. Am besten wäre es wohl für Herrn Agrég, wenn derselbe irgendwo als Verschlepper angestellt würde, da er zu diesem Dienst zweifellos eine besondere Eignung besitzt.

Oberleutensdorf. (Eine Antwort.) Am 1. Oktober haben die Herren vom Reichsbund deutscher Eisenbahner auf unsere Feststellungen über die skandalösen Korruptionsfälle in der Station Wiesa der Staatsbahn geantwortet. Sie taten es gewiß nur der Not gehorchend, nicht dem eigenen Triebe, um so mehr, als auf unsere Anklagen auch die Staatsbahndirektion in Prag aus der Rolle des passiven Zuschauers heraustreten mußte. Sie ließ am 24. September durch den Revidenten Wutsche und den Oberreferenten Pröfka ein Protokoll über das gegen Großmann und Konsorten seinerzeit Vorgebrachte aufnehmen. In den gesandten Personen merkt man das Bestreben der Prager Staatsbahndirektion, es möge sich nicht allzuviel von den Skandalen in dem Protokoll widerspiegeln, denn von Herrn Wutsche sagt man, daß seine Finger auch im Deutschen Volksrat sichtbar sind. Einen Tag hatten die Herren mit der Protokollaufnahme zu tun; es hätte länger gedauert, hätten sie alles Material verwertet, manches fiel aber unter den Tisch. Herr Großmann stritt den ganzen Tag gegen das wider ihn Vorgebrachte und in der „Freiheit“ wiederholt festgenagelte, bis ihm das Leugnen schließlich nichts mehr half. Und er hatte gute Helfer! Einige tschechische nationale Burival-Brüder konnten sich absolut an nichts erinnern, trotzdem sie dem Herrn Großmann zugeteilt waren. Die „net“ ausgelegt wurde, beweist die Äußerung eines dieser Herren: „Ja, wenn's kritisch wird, sagen wir es auch.“ Wie dankbar aber Großmann seinen tschechischen Helfern ist, beweist eine Bemerkung im Wagenschreibzimmer in Wiesa, als ihm ein tschechischer Kondukteur zugeteilt worden war: „Ich brauche keine Wöhlfaken in der Partie; ich will einen Deutschen haben.“ — Man weist uns Denunziation vor und will wissen, wer Anzeigen erstattete. Die Herren Großmann und Konsorten gestatten vielleicht, daß wir das mit uns selbst ausmachen; wir halten das einfach für ein sehr notwendiges Ausmisten eines Korruptionsherdes, der alles zu verpestern drohte. Aber die Herren sollten doch lieber nicht vom Denunzieren reden. Wer denunzierte im Frühjahr 1908 den Kondukteur G. bei der Staatsbahndirektion in Prag, daß er beim Paul-Schauste in Wiesa ein Stück altes, wertloses Holz mit nach Hause nahm? Ein nationaler Lehrer tat es im Auftrage eines nationalen bartlosen Reichsbündlers. Und solche Fälle gibt es die schwere Menge: den Fall R. noch und andere. Sollte da nicht auch der Anzeiger in dem vorliegenden Falle in den Reihen der Nationalen selbst zu suchen sein, da diese edle Partei doch Denunzianten systematisch züchtet? Wenn wir denunzieren wollten, da hätten wir immerhin noch ganz anderes Material. Wenn tschechische nationale bei Kohlenhändlern die elektrischen Lampen herausrauben und kleinere oder zerbrochene dafür einschrauben, so ist das mehr als eine Privatangelegenheit. Wenn sie dann zu Hause statt 16er die gestohlenen 22er Lampen brennen, beschummeln sie obendrein die Stadt um den elektrischen Strom. Andere dieser nationalen Herren fehlen wieder Zylinder für Lampen und Kohlen am Bahnhof. — Wenn aber die Nationalen partout etwas von „freier Liebe“ wissen wollen, können wir ja auch mitreden. Zum Beispiel fahren tschechische Ehemänner mit dem Zug 1052 nach Teplitz und holen sich in der Stadt zwei Freudenmädchen, nachdem sie vorher alle Teplitzer Wobels durchgestöbert haben. Diese Mädchen werden dann in die Kaserne mitgenommen, wo dann eine spaghenähnliche „freie Liebe“ anhebt. — Die Nazis haben auch in Komotau Material gegen uns gesucht. Wir wollen ihrem begnadigten Komotauer Berichterstatter raten, sich um seine von ihm in die Welt gesetzten Kinder zu kümmern, ehe er sich an andere Leute macht. Wir könnten ja noch auf andere Fälle hinweisen: auf den bezürsteten Schweinegill Hauschild, der in Sporitz Lehrer war und jetzt das Pilsener Zuchtshaus studiert. Oder auf einen Oberleutensdorfer Steuerbeamten, der im Jahre 1908 plötzlich verstorben wurde, weil er beim Schieflhaus sehr „lieb“ gegen 10 bis 14jährige Mädchen war. Schließlich auf einen Oberleutensdorfer Fuhrwerksbesitzer, der die „freie Liebe“ liebt. Also: hübsch brav sein, ihr Herren tschechische nationale!

Unsere Antwort auf die „Antwort“ der nationalen Herren ist hiermit gegeben. Wir erziehen die Beseitigung der mehrfach erwähnten unerhörten Korruption. Fritz sie weiter um sich, folgt eine Besprechung von Vorfällen am 2. Dezember 1908, am 4. Dezember 1908 anlässlich der „Galafest“ und in der Nacht vom 3. auf den 4. Februar 1909.

Znaim. Am 19. Oktober d. J. kam die Partie des Zuges 152 (ab Znaim 11 Uhr 10 Minuten vormittags) statt um 7 Uhr 16 Minuten um 8 Uhr 39 Minuten abends nach Wien und sollte turnusmäßig Zug 103 (ab Wien 2 Uhr nachts, ab Znaim 10 Uhr 5 Minuten vormittags) retourfahren. Da an und für sich schon die Mühseligkeit zwischen den beiden Zügen in Wien sehr beschränkt ist, wenn Zug 152 recht nach Wien kommt, so lehnte die Partie die Verantwortung für Zug 103 ab. Für das Znaimer Personal disponiert die Station Znaim. Um eine Pression auf das dienstübermüdete, die Verantwortung ablehnende Personal auszuüben, sowie auch seine Macht fühlen zu lassen, wurde vom

Diensthabenden in Znaim bestimmt: Partie des Zuges 152 fährt Zug 29 am 20. Oktober 1909 ab Wien 11 Uhr 50 Minuten nachmittags, Zug 124 fährt Zug 109. Zug 44 fährt Zug 103. Mit Zug 4 war eine Partie um Zug 101 gefahren. Mit Zug 6 kam eine Partie um Zug 111. Ursprünglich war Partie vom Zug 152 sogar für Zug 151 zu fahren bestimmt. Der Manipulant von Zug 152 mußte zur Strafe (weil er auch nicht mit Zug 103 fahren wollte) mit Zug 151 als Bremser fahren. Also wurde die Partie entweder durch Bosheit oder Unfähigkeit der Kommandierung um 6 1/2 Stunden Inzersetzung in der Domizilstation gebracht und zweitens hatten dieselben die Auslagen für das Mittagessen, da die Frauen zu Hause mit dem Essen vergeblich warteten.

In Fällen, wo Zug 152 verspätet in Wien anlangte, führte die Partie stets Zug 111 oder fährt mit Zug 7 nach Hause. Diesmal mußte eine Ausnahme gemacht werden. Grund hierzu war keiner vorhanden. Zug 152 hätte Zug 109, 111, 101, Zug 124 hätte Zug 101, Regiepartie von Zug 4 hätte Zug 103 fahren können. Mit Zug 6 war eine Partie um Zug 111 gekommen. Das wäre die ganze Kunst der Kommandierung gewesen und hätte dies jeder ältere Zugsbegleiter zustande gebracht, ohne erst Natura studiert zu haben. Doch in puncto Personalkommandierung nimmt Znaim den ersten Rang ein und wurden schon viele Böde geschossen. Es wurden zum Beispiel oft Leute abisiert, die gar nicht zu Hause waren. Nachdem der Zugsführer des Zuges 152 nach Hause gekommen, hatte er mit den Herren einen erregten Wortwechsel über diese famose Kommandierung. Charakteristisch sind die Worte des Herrn Vorgesetzten, indem derselbe anhub zu sprechen: „Wenn Sie Ihre Ruhezeit haben, so müssen Sie fahren, zu was Sie kommandiert werden. Sie wollen nur recht viel fahren, damit Sie die Millionen in die Tasche stecken können.“ „Gernach, werter Herr, auf Ihre erste Äußerung hin brauchten wir dann überhaupt keinen Lurus.“ Und diese ewigen Kilometergelder, die dem Zugpersonal bei jeder Gelegenheit vorgehalten werden und welche gewiß sauer verdient und größtenteils auf der Strecke aufgebraucht werden, sind nicht so hoch, daß damit ein Prajerleben geführt werden kann. Die Bahnverwaltung schenkt keinem etwas. Ebenso gut können wir auf die Nachtdienstzulage hinweisen, die sich so mancher Beamte am Divan verdient und die auch nur das exekutive Personal für dieselben erkaufte hat. Zum Schlusse möchten wir den Herren A. und B. empfehlen, eine etwas höflichere Umgangsform dem Personal gegenüber anzunehmen. Von uns verlangt man Höflichkeit, folglich verlangen wir sie auch, denn wir fühlen uns als Menschen.

Dem daß die Kommandierung der Zugsbegleiter in der Station Znaim einer Reform bedarf, beweist uns die Reserve, wo die armen Leusel von Aushilfskondukteuren oft in der unsinnigsten Weise zu den einzelnen Zügen bestimmt werden. Bei den Aushilfskondukteuren, die in der Reserve fahren, wird nicht die geringste Rücksicht genommen, ob und welche Dienstleistung der Bedienstete hinter sich hat, ob der Mann ausgeruht ist oder nicht, er wird einfach kommandiert. Da heißt es oft mit Eilzugsgeschwindigkeit schlafen und essen, um schnell wieder zum nächsten Zug zu kommen. In den meisten Fällen sind diese Leute ermüdet, da man denselben die so notwendige Zeit zur vollständigen Erholung nicht gewährt. Die Folge davon, daß der Mann infolge körperlicher Erschöpfung auf seiner Bremse einschläft. Und was das für die Sicherheit des Verkehrs und der Personen bedeutet, kann nur derjenige beurteilen, der die Gefahren des Zugsdienstes kennt.

Wie oft wird so ein Reservekondukteur um sein langes Essen betrogen, wenn er sich zu jedem Zug in der Station melden muß, bis ihm schließlich die wenigen mitgenommenen Lebensmittel in der Tasche verdorben sind. Wenn so mancher der Herren Beamten nur ein bißchen Gefühl für Menschlichkeit mit sprechen ließe, so würde sich das dienstliche Verhältnis dieser Eisenbahnknechte bedeutend verbessern. Wahrhaftig, für den geringen Lohn leisten die Aushilfskondukteure in Znaim genügend Dienst und es ist durchaus nicht am Plage, diese Leute noch zu schikanieren.

Um die hohe Direktion richten wir die Bitte, auf die Kommandierungen etwas mehr Einfluß zu nehmen, damit solche Uebergriffe nicht stattfinden, die geeignet sind, das Personal nur in unnötige Aufregung zu bringen.

Den der Organisation noch Fernstehenden rufen wir aber zu: Organisiert euch ohne Unterschied, erfüllt eure Pflicht und fordert eure Rechte. In eurer Einigkeit und Geschlossenheit liegt die Kraft, welche euch nicht nur die wirtschaftliche Lage, sondern auch die Dienstverhältnisse bessert, und kein Vorgesetzter wird es ferner wagen, mit Brutalität euch entgegenzutreten.

Versammlungsberichte.

Eine Versammlungstour auf der Tauerbahn. In Mallnitz, Badgasteln, Vockstein, Schwarza, St. Weit im Bongau und Spital a. b. Drau fand in der Zeit vom 31. Oktober bis zum 4. November eine Reihe von Versammlungen statt, in welchen Genosse Dusek aus Wien über die Durchführung der Zugeländnisse auf den I. I. österreichischen Staatsbahnen referierte. Die Versammlungen waren sehr gut besucht und die anwesenden Eisenbahner hörten die sachlichen Ausführungen des Referenten mit gespanntester Aufmerksamkeit an. Der Redner nahm auch Gelegenheit, die korrupte Tätigkeit der Führer des „Reichsbundes deutscher Eisenbahner“ ins richtige Licht zu stellen und den Eisenbahnediensteten aufzuzeigen, in wessen Interesse diese Wauhelden arbeiten.

Ober-Gerspit. Am 31. Oktober 1909 fand hier eine gut besuchte Vereinsversammlung statt, in welcher die Genossen Moutka und Geider über die Durchführung der Lohnregulierung bei der I. I. Nordbahn referierten.

Leipzig in Mähren. Sonntag den 31. Oktober 1909 fand hier eine Versammlung statt, in welcher der Bericht des Arbeiterausschusses entgegengenommen wurde.

Wied im Innkreis. Am 31. Oktober 1909 fand hier eine Vereinsversammlung statt, in welcher Genosse Priesner den Bericht über den Direktionsarbeitersauschuß erstattete.

Wrean I. Am 28. Oktober 1909 fand hier eine gut besuchte Versammlung der Zugsbegleiter statt, in welcher die Genossen Müller und Brobecky über „Die Regelung der Fahrgebühren und Turnusangelegenheiten“ sprachen.

 <p>Photogr. Apparate Stativ- u. Handkameras neueste Typen zu bill. Preisen gegen bequeme</p>	 <p>Goerz' Trüder-Binocles für Reise, Sport, Jagd, Theater, Militär, Marine usw. gegen bequeme</p>	 <p>Grammophone und Schallplatten, nur prima Fabrikate, Automaten usw. gegen ger.</p>	 <p>Zithern aller Systeme, Violinen nach alten Meistermod., Celli, Mandolinen, Gitarren gegen geringe</p>	 <p>Waffen Doppellint., Drillings, Scheibenschn., Revolver usw. geg. bequeme</p>
<p>Monatsraten von 3 Kr. an. Illustr. Katalog gratis u. frei. Postkarte genügt.</p> <p>Bial & Freund Wien VI/50</p>	<p>Monatsraten Andere Gläserm. beeter Paris. Opt. zu all. Preis. Ill. Gläserkatalog. gr. u. fr.</p> <p>Bial & Freund Wien VI/50</p>	<p>Monatsraten von 3 Kr. an. Illustr. Katalog gratis u. fr. Postkarte genügt.</p> <p>Bial & Freund Wien VI/50</p>	<p>Monatsraten v. 3 Kr. an. Ill. Katalog über Saiteninstrumente gratis u. fr. Postkarte genügt.</p> <p>Bial & Freund Wien VI/50</p>	<p>Monatsraten Fadennm. Leitung, Ill. Waffen-Katalog gratis u. frei. Postkarte genügt.</p> <p>Bial & Freund Wien VI/50</p>

Mudenz. Am 2. November 1909 fand hier eine freie Vereinsversammlung statt, in welcher die Genossen Bruggeller und Jdi über „Die neue Automatik und die Zugeständnisse des k. k. Eisenbahnministeriums“ referierten. Die beiden Redner ernteten für ihre Ausführungen lebhaften Beifall und wurde eine auf die Tagesordnung bezugnehmende Resolution einstimmig angenommen.

Penzing. Die Ortsgruppe hielt am 28. Oktober 1909 eine Versammlung ab, wo die Genossen Sommerfeld und Partl den Bericht über die Personalkommission brachten.

Aus den Organisationen.

Krima-Neudorf. Bei der am 24. Oktober 1909 stattgefundenen konstituierenden Versammlung der Ortsgruppe wurden folgende Genossen gewählt: Hermann Klunger, Obmann, Albalbert Goltzsch, Stellvertreter; Adolf Barth, Kasser, Franz Schloffe, Stellvertreter; Franz Fahl, Schriftführer, Ludwig Wlach, Stellvertreter; Franz Brusa, Emil Adsnitzer, Revisoren; Hermann John I, Josef Kreckl, Karl Kriz und Josef Pfeifer, Ausschüsse; Albert Pransky, Bibliothekar.

Kriegsbühel. (Todesfall.) Am 1. November 1909 starb unser Genosse Franz Andrich, Oberbauarbeiter und Mitglied des Arbeiterlotaritätsausschusses für den Direktionsbezirk Innsbruck. Der Verstorbene war ein wackerer Kämpfer für unsere Sache. Ehre seinem Andenken.

Literatur.

Gelegenheitskauf. Durch die Wiener Volkshandlung Jgnaz Brand u. Komp. sind, solange die Vorräte reichen, folgende Bücher zu sehr herabgesetzten Preisen zu beziehen: Carpenter, Wenn die Menschen reif zur Liebe werden. Eine Reihe von Aufsätzen über das Verhältnis der beiden Geschlechter. 322 Seiten. Gebunden statt Kr. 2.60 nur Kr. 1.20. — Das goldene Wiener Herz. Von Max Winter, Redakteur der „Arbeiter-Zeitung“. 95 Seiten. Statt Kr. 1.20 nur 40 S. — Im unterirdischen Wien. Von Max Winter. 78 Seiten. Statt Kr. 1.20 nur 40 S. — Im dunkelsten Wien. Von Max Winter. 152 Seiten. Statt Kr. 1.20 nur 50 S. — Ich suche meine Mutter. Von Max Winter. Jugendgeschichte eines Findelkindes. Diefem nach erzählt. 110 Seiten. Preis Kr. 1.20. Wir empfehlen unseren Lesern, diese preiswerten Bücher möglichst umgehend bei der Parteibuchhandlung, Wien, 6. Bezirk, Gumpendorferstraße 18, zu bestellen.

Eingefendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Dankfagung.

Ueber Initiative des Genossen Scheibin haben die Eisenbahnerorganisationen (Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein) in Tirol der Witwe des Bahnwärters Heinrich Mutinelli namhafte Unterstützungsbeträge gespendet; wir werden ersucht, nachfolgender Dankfagung Raum zu geben:

Die gelehrte Adele Mutinelli, Gattin des verstorbenen Eisenbahnbediensteten Heinrich Mutinelli, fühlt sich verpflichtet, den unten angeführten Ortsgruppen des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich, bei dem er Mitglied war, für die große materielle und moralische Unterstützung, die sie während der Zeit der Not und des Kummer, wie sie eben das Schicksal den Proletarierfamilien bringt, wärmstens zu danken.

Adele Mutinelli, Rovereto.
Spenden liefen ein von nachstehenden Ortsgruppen: Innsbruck, Ortsgruppe I, Kr. 20.—, Bandel 10.—, Bienz 11.—, Aufstern 10.—, Wörgl 13.—, Franzensfeste 14.20, Wogen 69.62, Rovereto Kr. 10.—.

Mitteilungen der Zentrale.

Verwaltungs-Komiteefitzung am 27. Oktober 1909. Es liegen 116 Unterstützungsanfragen vor; für 94 Fälle werden Unterstützungen im Gesamtbetrage von 2800 Kr. bewilligt; 15 Fälle abgewiesen; 7 Fälle an die Ortsgruppen rückgeleitet. — Der Rechtsschutz wird für 88 Fälle bewilligt. — Zur Begleichung von 45 Expensnoten wird ein Betrag von Kr. 3463.40 angewiesen. — Erledigung der vorliegenden Zuschriften. — Berichte über den bisherigen Abgang des deutschen und des polnischen Eisenbahnerkalenders. Beschlussfassung über die Herausgabe der am 1. Dezember 1909 erscheinenden Nummer des „Eisenbahner“ als Agitationsnummer.

Sprechsaal.

An die Ortsgruppen und Zahlstellen im Direktionsbezirk Linz!

Die Ortsgruppe Linz beruft für Sonntag den 21. November, präzis 9 Uhr vormittags, eine Konferenz sämtlicher Ortsgruppen und Zahlstellen des Linzer Direktionsverbandes im Gasthaus „zum wilden Mann“, Linz, Goethestraße; ein zufolge der äußerst wichtigen Tagesordnung ist es Pflicht, daß jede Ortsgruppe und Zahlstelle zumindest durch einen Delegierten vertreten ist.

Die Ortsgruppenleitung Linz.

An die Genossen der Aufsig-Teplitzer Eisenbahn.

Wir suchen den ehemaligen Lokomotivführer der A. T. G. Herrn Franz Saderer, zuletzt in Turn bei Teplitz wohnhaft. Wer den Aufenthalt oder die genaue Adresse des Betreffenden weiß, wird ersucht, diese an die Redaktion des „Eisenbahner“, Wien, V., Bentagasse 6, bekanntzugeben. Die Redaktion.

Offene Anfragen.

An die Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen!

Durch die Zulassung von Zivilpersonen zum Rayon des Frachtenbahnhofs in Bruck a. d. M. wird die Sicherheit der Personen, als auch des Verkehrs im höchsten Grade gefährdet. Da weder ein Verbot noch eine Warnungstafel irgendwo angebracht ist, so tummeln sich gewöhnlich Nicht-Eisenbahner in und um den Frachtenbahnhof herum, so daß die dortselbst angestellten Bediensteten Gefahr laufen, wenn jemand von diesen Unberufenen ein Unglück zustößen sollte, das Personal zur Verantwortung gezogen und bestraft werde. Im Interesse für die strikte Einhaltung der Sicherheitsvorschriften für das Bahnpersonal wird die k. k. Generalinspektion der österreichischen Eisenbahnen gebeten, diesen Unfug ehestens abzustellen.

An die k. k. Bahnerhaltungssektion Spittal-Wilfstättersee!

Die Wächter, Partieführer und Bahnerhaltungsarbeiter der genannten Strecke ersuchen höflich, die k. k. Bahnerhaltungssektion möge die Herren Bahnwächter anweisen, daß diese die Amtsblätter

den unterstehenden Bediensteten zur Einsicht übergeben. Ferner wäre es angezeigt, wenn für den Bahnwächter bei der Poststelle Bockstein eine ordentliche Diensthütte aufgestellt würde.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Villach!

In der k. k. Bahnerhaltungssektion Klagenfurt werden vielfach Klagen laut, daß den Wächtern und Oberbauarbeitern der jährliche Urlaub sowie die dienstfreien Tage durch Nichtbestellung von Substituten entzogen werden. Will sich ein geschädigter Wächter diesbezüglich bei der k. k. Direktion beschweren, so wird derselbe von Herrn Inspektor Lernet mit 1 bis 5 Kr. bestraft. Um Abhilfe wird gebeten.

An das k. k. Eisenbahnministerium!

Die Streckenwächter der Lauererbahn erhalten noch immer keine Schnellzugprämien. Weiters werden bei den Gehaltszahlungen keine Gehaltszettel ausgefolgt, insofern die Wächter niemals wissen können, wie viel dieselben nach den diversen Abzügen eigentlich erhalten sollten. Um baldige Abhilfe wird gebeten.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Ortsgruppe Döbling. Achtung, Mitglieder! Dienstag, den 16. November l. J., abends, Einzählung im Vereinslokal.

Samstag, den 20. November l. J., abends halb 8 Uhr, im Gartenjaal öffentliche Vereinsversammlung. Vortrag von Genossen Dr. Otto Bauer. Thema: „Nationale und soziale Revolutionen“.

Genossen und Kollegen, erscheint zahlreich in dieser Versammlung. Gäste willkommen.

Ortsgruppe Attnang. Die Vereinsabende werden jeden ersten Sonntag im Monat, die Diskussionsabende jeden dritten Sonntag im Monat abgehalten.

Gleichzeitig werden die restierenden Mitglieder ersucht, ihre Monatsbeiträge ehestens nachzuzahlen, da wir sonst gezwungen sind, nach den Statuten vorzugehen.

Ferner erwarten wir, daß die Genossen sich an den Versammlungen besser beteiligen.

Ortsgruppe Auffsrein. Die Ortsgruppe Auffsrein gibt ihren Mitgliedern bekannt, daß von nun an jeden ersten und dritten Samstag im Monat im Vereinslokal, Gasthof „zur Gräfin“, von 7 bis 8 Uhr abends aus ihrer Bibliothek Bücher ausgeliehen und rückgestellt werden können.

Ortsgruppe Linz. Montag den 15. November findet im Vereinslokal „zum wilden Mann“, Linz, Goethestraße, um 2 Uhr nachmittags eine Konferenz der Wagenschreiber des Direktionsbezirktes statt.

Da wichtige Beschlüsse gefaßt werden sollen, ist es Pflicht der Genossen und Kollegen, zahlreich zu erscheinen.

Ortsgruppe Komotau. Es wird den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis gebracht, daß die Monatsversammlung am Sonntag den 21. November, 2 Uhr nachmittags, im „Volkshaus“ in Komotau, Glodengasse, abgehalten wird. Bis dahin sind sämtliche entliehene Bibliotheksbücher behufs Revision bestimmt abzuführen. Werte Genossen! Wir stellen an euch das Ersuchen, die Monatsversammlungen fleißiger als bisher zu besuchen sowie dem Verlangen der Ortsgruppenleitung bezüglich der Bücherabgabe bestimmt nachzukommen.

Ortsgruppe Braunau am Inn. Es diene den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis, daß von der bis jetzt den Genossen frei zur Verfügung gestellten Monatschrift „Der Kampf“ nachfolgende Hefte fehlen, respektive von den Genossen nicht mehr ins Vereinslokal zurückgestellt wurden:

1. Heft I, II. Jahrgang, Oktober 1908. 2. Heft 7, II. Jahrgang, April 1909. 3. Heft 9, II. Jahrgang, Juni 1909.
Mit Rücksicht darauf, daß diese wichtige Monatschrift, nach Jahrgängen gebunden, in die Bibliothek der Ortsgruppe einverleibt wird, werden diejenigen Genossen, welche noch im Besitze obiger Hefte sind, ersucht, dieselben so bald als möglich dem Leiter der Ortsgruppe zu übergeben.

Zahlstelle Furtch im Walde. Am 14. November 1909, um 1/8 Uhr abends, hält die Zahlstelle im Vereinslokal „zum Postgarten“ eine Eisenbahnerversammlung mit wichtiger Tagesordnung ab, zu welcher ein Referent aus Prag kommen wird. Zahlreiches Erscheinen notwendig. Ferner werden die Mitglieder aufgefordert, die Monatsbeiträge an den Zahlstellenleiter Genossen Krumpfhansl regelmäßig abzuführen.

Ortsgruppe Saalfelden. Die diesjährige Generalversammlung findet Sonntag den 21. November, um 2 Uhr nachmittags, in Denga Gasthaus statt. Referent aus Wien. Vollzähliger Besuch notwendig.

Ortsgruppe Brunn II. Laut Beschluß der Ausschussitzung finden die Monatsversammlungen von nun an jeden 4. im Monat, um 9 Uhr vormittags (Seite Nr. 15) statt, wo gleichzeitig Einzählungen entgegengenommen und Bücher aus der Bibliothek entliehen werden. Außergewöhnliche Versammlungen werden separat bekanntgegeben.

Ortsgruppe St. Valentin. Es wurde die Wahrnehmung gemacht, daß die Bibliotheksordnung vielfach nicht beachtet und Bücher oft monatelang nicht zurückgestellt werden. Zum Zwecke einer gründlichen Revision werden die Mitglieder freundlichst ersucht, alle entliehene Bücher ehestens abzugeben. Ferner werden jene Mitglieder, die sich mit ihren Beiträgen im Rückstand befinden, aufgefordert, nachzuzahlen, ansonsten dieselben als ausgetreten behandelt werden.

Ortsgruppe Linz. Samstag den 13. November, um 1/7 Uhr abends, findet im Salon des Herrn Wipplinger, Wiener Reichsstraße, eine öffentliche Vereinsversammlung mit wichtiger Tagesordnung statt. Vollzähliges Erscheinen notwendig.

Ortsgruppe Hötelsdorf. Es diene den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis, daß das Vereinslokal ab 1. November in Herrn Karl Brunners Gasthaus verlegt wurde, und wird zugleich die dringende Aufforderung an jeden organisierten Genossen gerichtet, nur in diesem Gasthaus zu verkehren. Ferner werden die Mitglieder ersucht, bis 1. Dezember die Mitgliedsbücher samt Solidaritätskarten an den Kassier und die Bibliotheksbücher an den Bibliothekar behufs Abstempelung und Kontrolle abzugeben.

Zugleich diene zur Kenntnis, daß Montag den 15. November, 3 Uhr nachmittags, in Karl Brunners Gasthaus, Hötelsdorf, eine Volksversammlung mit der Tagesordnung: Die Feuerung, das arbeitende Volk und das Parlament stattfindet, in welcher ein Abgeordneter referieren wird. Die geehrten Genossen werden aufgefordert, für einen Massenbesuch zu agitieren.

Zahlstelle Triesen. Den werten Genossen der Zahlstelle Triesen diene hiermit zur Kenntnis, daß laut Ausschussitzungsbeschluss vom 31. Oktober 1909 jeden ersten Sonntag im Monat in Herrn Reismanns Gasthaus in Triesen ein Diskussionsabend abgehalten wird, wozu die Genossen zu reger Anteilnahme aufgefordert werden.

Für Monat November unterbleibt dieser Diskussionsabend und wird dafür am Sonntag den 14. November in obigem Gasthaus eine 2-Versammlung abgehalten, in welcher Genosse Schweiger einen Vortrag über „unsere Wohlfühlige Leitensinstitute“ bringen wird. Zahlreiches Erscheinen notwendig.

Freie Eisenbahnerversammlungen.

Steyring-Wehrnbahn. Sonntag den 14. November d. J. um 1 Uhr nachmittags findet in der Bahnrestauration eine Versammlung statt, in welcher Genosse Weiser aus Linz über die Lohnaufbesserung referieren wird.

Gmünd. Die Eisenbahner von Gmünd und Umgebung werden zu der am 21. November d. J. in Forstere's Gasthaus in Gmünd, um 3 Uhr nachmittags stattfindenden Eisenbahnerversammlung freundlichst eingeladen. Zu dieser wichtigen Versammlung wird ein Referent aus Linz kommen und ist es erwünscht, wenn sich die Kollegen mit ihren Frauen zahlreich einfinden.

Sammelingsausweis.

Für die im Streit gestandenen Oberbauarbeiter der Strecke Sankt Michael-Nevo sind uns noch weitere Streikunterstützungen zugekommen. Vom Genossen Josef Schwab, Wien D. N. D. Nr. 5—, Von den Eisenbahnern aus Vorderberg 20.—, Summe Kr. 25.—, wonach bis zum heutigen Tage Kr. 1218.21 bei uns eingelaufen sind.

Briefkasten der Redaktion.

Zur Beachtung.

Die Berichte über die stattgefundenen Reichskonferenzen der Wagazinsdiener, Ladefreischreiber, Wagenschreiber, Portiere und Empfenner konnten wegen Raum-mangel in dieser Nummer nicht mehr aufgenommen werden und erscheinen dieselben daher in der nächsten Nummer unseres Blattes.

Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung.	Inserate	Für den Inhalt der Inserate übernimmt die Redaktion und Administration keine Verantwortung.
---	-----------------	---

Unterbeamten-Mantel, fast neu, Flottenrock, Gilet, neu, große, schlanke Figur, billig zu verkaufen.
Verkopff, Baden, Palfshaus 30.

Beste böhmische Bezugsquelle Billige Bettfedern!



1 kg große, gute, gefüllene K 2.—
 2 kg große, gute, gefüllene K 3.—
 3 kg große, gute, gefüllene K 4.—
 4 kg große, gute, gefüllene K 5.—
 5 kg große, gute, gefüllene K 6.—
 6 kg große, gute, gefüllene K 7.—
 7 kg große, gute, gefüllene K 8.—
 8 kg große, gute, gefüllene K 9.—
 9 kg große, gute, gefüllene K 10.—
 10 kg große, gute, gefüllene K 11.—
 11 kg große, gute, gefüllene K 12.—

Fertige Betten

Bei Abnahme von 5 kg franko aus dichtem g m roten, blauen, weißen oder gelben Stoff, 1 Zucht, 180 cm lang, 110 cm breit, mit samt 2 Koffissen, jedes 80 cm lang, 55 cm breit, gefüllt mit neuen, sau u. sehr sauberen, sauberen Bettfedern K 18.—, Halbdaunen K 22.—, Daunen K 24.—; einzelne Zuchtstücken K 10.—, K 12.—, K 14.—, K 16.—; Koffissen K 8.—, K 10.—, K 12.—, Koffissen, 90 cm lang, 70 cm breit, K 4.50, K 5.50, K 6.50; Unterbetten, Kinderbetten, Heberzüge, Decken und Matratzen zu billigem Preise. Versand gegen Abnahme von K 12.— an franko. Um auch über die nähere freunde gefaßt. Für Nichtpassendes Geld bei ur Unzufriedenheit Preisfreie gratis und franko. S. Bonisch in Döbholzt Nr. 158, Wöhrerwald.

Dankfagung. Allen jenen Freunden, Bekannten, Angehörigen und es nachfolgenden T. G. unseres lieben Gatten, Vaters und Bruders, des Herrn Jgnaz Trödel, passiert, der Streckenwächter der St. G. W., uns in legend einer Weise ihre Anteilnahme bezeugen und hilfreich zur Seite standen, sei an dieser Stelle der aufrichtigste Dank ausgesprochen. Außerstande, allen speziell zu danken, verbleiben wir, daß jedes Trostwort und jede gute Tat uns zeitweilig unersetzlich bleiben werden. Frau-Doppegarten bei Wobersdorf, im Oktober 1909.
Die Trauernden Unterbestenben.

Hall!



RESTE

von Herren- und Damenstoffen, welche sich im Verkauf der Saison angehäuft haben, gebe ich, solange der Vorrat reicht, zu tief herabgesetzten Preisen ab. Rufen Sie sich diesen Gelegenheitskauf nicht entgehen und verlangen Sie mittels Korrespondenzliste vollständige Verzeichnisse.

Tuch-Versandhaus
FRANZ SCHMIDT
Jägerndorf 76 (Oest.-Schles.)

Dankfagung. Die Geseftigte spricht hiermit auf diesem Wege allen Leidtragenden die in so großer Anzahl an dem Leidenbegangnis meines teuren Gatten Franz Solzer teilnahmen, sowie für die vielen Kranzspenden den herzlichsten Dank aus.
Maria Solzer.

Dankfagung. Für die zahlreiche Beteiligung an dem Leidenbegangnis meines unvergesslichen Gatten Josef Lina sowie für die vielen Kranzspenden seitens der Frauen und Kollegen sage ich meinen innigsten Dank.
Ernst Böhner
Kondukteur-Führer der Südbahn.

Rasiermesser

prima ausgefuchte und ausprobierte Ware, das Stück 7 Kronen, versendet
Josef Bokorny,
Amstetten, Bahnhofstraße 24 e.

Ansonst.

Kausleute, Papierzähler, Krämer, Kantinere, Trafikanten

= welche viel Geld verdienen wollen =

Eine Million

Weihnachts- und Neujahrs-Postkarten zu Fabrikpreisen.

Luxuspapierfabrik Adler, Beisel & Co.

Wien, II. Praterstrasse 66.
100 Stück von Nr. 1.90 anwärts.

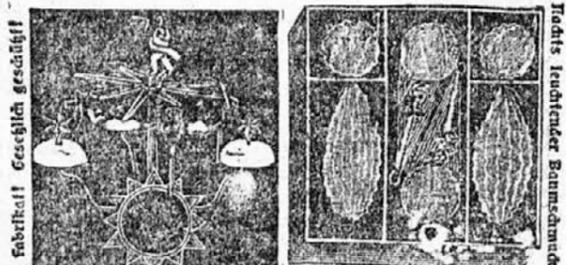
FLEISCH! FLEISCH!

Verfende konserviertes Kalbfleisch vom Schlegel, zehn Tage haltbar, unverderblich, 5 Kilogramm Kr. 5.20, Rindfleisch, hinteres 5 Kilogramm Kr. 5.40, Futtergänse 5 Kilogramm Kr. 6.—, franko gegen Nachnahme, zur vollsten Zufriedenheit. Letzte Garantie.
Ludwig Gerschlowitz, Lieferant, Rator, Galizien.

OMEGA

Präzisions-Uhren
In Gold, Silber und Metall von K 18— aufwärts.
MAX BÖHNEL, WIEN
VI., Margarethenstr. 27/9. O.
Kataloge franko.

Das Grossartigste für den Weihnachtsbaum.



Christbaum-Glockengeläute
Engelreigen mit der Geburt Christi, ca. 30 cm hoch, garant. funktionierend per Stok. K 1,17. Bei Abnahme von 10 Stück auf einmal 1 Stück gratis. Der Zoll beträgt lt. Tarif für 1 Mio. Glaschmuck im Werte von ca. K 7,— nur 28 h. für Wiederverkäufer u. bei Sammelauftrag, hohe Vergünstigung.

A. O. Wagner, Christbaumschmuck-Industrie, Lauscha (S.-M.) No. 216.
Reichillust. Weihnachts-Preisliste auf Wunsch kostenlos an jede m.

Billige böhmische Bettfedern!
5 Mio neue, gefüllte Str. 5-03, bessere 12 Str., weiche baumwollene, gefüllte 18 und 24 Str., schneeweiße baumwollene, gefüllte 30 und 36 Str. Versand franco per Nachnahme. Inland und Ausland gegen Porto-Verhältnis gestattet.

Benedikt Sachtel, Lobes Nr. 170 bei Filzen (Böhmen).

Diesen neuesten **Petroleum-Heiz- und Kochofen**

mit Zierplatte
wenn er als Holzofen benützt u. mit Kochplatte für 3 Töpfe, wenn er als Kochofen benützt werden soll, liefert ich einschliesslich Zier- u. Kochplatte für nur **K 23,—** gegen 3 Monate Ziel.

Ganz enorme Heizkraft! Einfachste Bedienung! Kein Russ und kein Rauch! Absolut geruchlos! Geringster Petroleumverbrauch! Angenehm und billig als Kochofen im Sommer und als Heizofen im Winter. — Der Ofen heizt das grösste Zimmer! Petroleumverbrauch ganz gering.

Staubenerregende Erfindung! — Lieferung direkt an Private
Schreiben Sie sofort an: **PAUL ALFRED GOEBEL, INNSBRUCK.**

leiden und ihre Heilung. — Schrift hierüber mit 100 amtlich beglaubigten Dankschreiben v. Geistlichen beider Konfessionen, Juristen etc. vollständig umsonst durch

W. Stroop, A. Stroop, 2. Lubus
Neuenkirchen Nr. 806, Kreis Wiedenbrück, Westfalen.

betrifft auch Wucherungen und Geschwülste jeder Art, Ansteckung und Vererbung von Krebs, Zusammenhang von Gallenstein und Krebs, Skrofulose, Hämorrhoiden, Beifress, Lupus und besondere Blutreinigung.

Wilhelm Bock & Söhne

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

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

ZENTRALWARENHAUS: WIEN, VII. 1, Langgasse Nr. 1. FABRIK: WIEN, VI. 2, Hirschgasse Nr. 25.

FILIALEN:
SARAJEVO u. BUDAPEST, INNSBRUCK, Burggraben 21. LEMBERG, Waiowa II etc. etc.

Preiskataloge und Massenleitungen gratis. — Provinzaufträge werden sofort effektiert.

Hüten Sie sich

vor der Vernachlässigung entwicklungsfähiger Krankheitserscheinungen. Wenn Sie husten, heiser, verschleimt, verschneit und appetitlos sind, wenn Sie ein Abnehmen Ihres Körpergewichtes merken, wenn Sie nachts schwitzen, sich schwach, erschöpft fühlen, so bestellen Sie sofort Örkénys Lindenhonig (Sirup) und verhindern Sie das Weitergreifen des Uebels. Probeflasche K 3,—, Grosse Flasche K 5,—, 3 Flaschen franko K 15,— per Nachnahme nur durch Örkénys Apostel-Apotheke, Budapest, Josefsring 64, Depot 11.

MÖBEL

Auftrag an die Herren Eisenbahner!

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

Fünfhäuser Möbelniederlage

M. Eisenhammer 142
Wien, XV., Mariahilferstrasse Nr. 142
(neben der Löwendrogarie Schawarda)

politierte Zimmereinrichtungen à Str. 130, 150, 170, 200 u. 240. Kücheneinrichtungen von Str. 34 aufwärts. — Komplette Schlaf- und Speisezimmer von Str. 280. — Moderne Kücheneinrichtungen, grau, weiss, grün, à Str. 70. — Einzelne Gegenstände billiger in großer Auswahl. Keine Preisliste für die Provinz gratis. Großer Möbel-Katalog gegen 60 Heller beizuführen franco.

Bestellungsbestellungen streng reell wie bei persönlicher Auswahl.

Zufuhr zu allen Bahnhöfen und Bezirken Wiens kostenfrei.

Warnung! Um meine B. Z. Kunden vor Schaden durch Verführung zu bewahren achte Sie genau auf meine Firma Fünfhäuser Möbelniederlage, da eine Konturierung meine Hausnummer als Preis misbraucht, um meine p. l. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftsorte!

Regist. Schutzmarke „Eisenbahnerunter“ in Lebensgröße in Bahnkonduktur.

Gerechter Herr Eisenhammer! Geben Sie bekannt, daß ich mit den von Ihnen gelieferten Möbeln sehr zufrieden bin; gleichzeitig erlaube ich Sie, mir einen großen illustrierten Preis-Katalog zu senden, um mir einen Dekorationsentwurf auszusuchen zu können; auch will ich jemand, den ich Ihnen rekommandiert habe, eine Einrichtung bestellen.

Unter-Schlichte bei Salzburg. Franz Vertanil, Konduktor.

Unter-Schicht bei Wien. Herr Bockstetter! Ich gebe Ihnen bekannt, daß ich die Möbel erhalten habe und bin damit sehr zufrieden, wofür ich Ihnen meinen besten Dank sende.

Bestenfalls. Martin Dörfel, Weichensteller.

Bestenfalls. Herr! Die Möbel sind in bester Ordnung angekommen und sind mir sehr zufrieden; wenn wir wieder etwas brauchen, kommen wir nur zu Ihnen.

Bestenfalls. Gerechter Herr Eisenhammer! Ich habe die Möbel am 10. Juli 1909 richtig und in gutem Zustand erhalten und bin mit denselben sehr zufrieden.

Bestenfalls. Gustav Kremschmid, Konduktor-Büchsenführer.

Pichler's
patent, zusammenklappbare Uniformkappe.

Wiederstandsfähig gegen Druck, Fall, Stoss, Schlag u. Wetter, geeignet für den Transport, luftdurchlässig, daher nicht gesundheitsschädlich, leicht und preiswert. Wo nicht erhältlich, direkt durch die Fabrik **Gebrüder Pichler, Krinsdorf-Klostergrab I. B.** zu beziehen.

Postentausch.

Ein Bahnrichter der Bahnerhaltungssektion Braunau am Inn, Strecke Winning-Altheim, wünscht mit einem Kollegen des Direktionsbezirktes Hing seinen Posten zu tauschen.

Anfragen sind an den Ortsgruppenleiter der Ortsgruppe Braunau am Inn, Josef Kieninger, Bergschneidgasse 21, zu richten.

Dankagung.

Der Gefertigte erlaubt sich auf diesem Wege der Zentrale und der geehrten Ortsgruppenleitung Leoben des Allgemeinen Arbeitsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich und sämtlichen Genossen, Genossinnen, Kollegen, Freunden und Bekannten von Leoben und Donawitz für die namhafte finanzielle Unterstützung sowie für die unzähligen Bemühungen brüderlicher Solidarität, die mir anlässlich meines 35jährigen Dienstjubiläums in überraschender und großartiger Weise zuteil wurden, den herzlichsten und innigsten Dank auszusprechen.

Leoben, am 8. November 1909.
Franz Heuberger.

2 K per Stück

— prächtige Leintücher —

150 x 200 cm gross, aus Lederleinen.
Leintücher aus prächtiger, echter Flachleinen, sehr dauerhaft, bekannt besser als alle von der Konkurrenz angebotenen.

1 Stück 150 x 200 cm lang K 2 20
1 Stück 150 x 225 cm lang 2 40
extralicht 1 Stück 150 x 225 cm lang 2 70

Mindestabgabe 6 Stück per Nachnahme. — Nichtpassendes wird zurückgenommen. — 40jähriges Firmenannomee.

Mechanische Weberei und Leinenfabrik
JOS. KRAUS, Nachod VII., Böhmen
Musterkollektion jeder Art gediegener Leinen für Haushalt und Ausstattung gratis.

Billiger und besser
als überall kaufen Sie bei
Carl Meyer
Uhren- und Juwelenerport
Wlasing Nr. 129 (Böhmen.)

Größtes und ältestes Versandhaus der Monarchie für Uhren, Gold- und Silberwaren nur besserer Qualitäten.

Verlangen Sie meinen Preis-Katalog gratis und franko.

Tausende Anerkennungs-schreiben aus allen Ländern. — 3 Jahre Garantie, Umtausch gestattet oder Geld retour, daher kein Risiko!
Mein Katalog ist präzis und deutlich.

Meine Waren besitzen den besten Wert, sind stets in großer Auswahl, sondern überreichen alle, selbst die höchsten Erwartungen. Versand nur per Nachnahme. Die mit Doppelst. K 12.—, Nr. 229. oder Vorkaufzahlung des Gehr. Hb. Damen-Rem.-Uhr K 8 90.

Nr. 109. Hb.-Kloster-Uhr-Klein-Rem.-Uhr. K 3.—, Nr. 101. Hb.-Kloster-Uhr-Klein-Rem.-Uhr. K 4 50. Nr. 106. Hb.-Kloster-Uhr-Klein-Rem.-Uhr. K 4 50. Nr. 107. Hb.-Kloster-Uhr-Klein-Rem.-Uhr. K 4 50. Nr. 108. Hb.-Kloster-Uhr-Klein-Rem.-Uhr. K 4 50. Nr. 109. Hb.-Kloster-Uhr-Klein-Rem.-Uhr. K 4 50.

Baumwoll- u. Schafwollstrickgarne

für Hand- und Maschinenstrickerei
kauft man am besten und billigsten in der
Ersten Strickgarnefabrik **Brosche & Co., Reichenberg i. B.**
Niederlage: Wien, VII., Schottenfeldgasse 21. Musterkarten gratis

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

Günstiger Gelegenheitskauf

für Händler und Hausierer mit Schnittwaren; sende auch an Private:
40—45 Meter à K 15.—

fortiert. Stoffe auf Wollen, 75 Ztm. breit, feine neuartige Woll-Deffins, Hemden- und Hosen-Repis, vorzügliche rohe Hemdenleinen, Kaneros, Weltzeug, Orjori auf Männerhemden, Frauenkleidstoffe, Genescher, Blausätze auf Schürzen und Hauskleider, hübsche moderne Dessins.

Best-Restlänge 6—10 Meter.

Garantiert ohne jeden Fehler und schaffbar, nur in prima Qualität. Für Nichtaufkäufer sende ich sofort das Geld retour. Mindestabnahme: 1 Portfolio, 40—45 Meter gegen Nachnahme franko.

Leinenweberei KARL KOHN, Nachod, Böhmen.

Kaufen Sie keine Wanne

bevor Sie nicht meine Broschüre gelesen

Wanne mit Gasheizung. Glänzende Zeugnisse.
Wanne mit Gasheizung von K 50.— an.
Wanne mit Schwitzeinrichtung, Schaukel- und Wiegensbäder etc.

Garantie: Anstandslose Zurücknahme.

Wannen, System Krauss, haben keine gelöteten Nähte, sondern sind geschweisst und im Vollbad im ganzen verzinkt. Gelötte Wannen bedeutend billiger. oo Broschüre gratis. oo Versand franko.

Bernh. Hähner
Fischern bei Karlsbad Nr. 237
Vertreter gesucht. Vertreter gesucht.

PHOTOS 350 Miniatur, 30 Visit u. Kabinett K 1 30 (Brosch.)
O. Schladitz & Co., Berlin W. 57/21.

TUCH

und Modewaren f. Herrenkleider kauft man am besten u. billigsten bei **M. Kretschmer**
WIEN I, Postfach.
Kompl. Herrenanzug Cheviot 12, 15, 18 K. Kompl. Herrenanzug Kammgarn 9, 11, 13 K. Winterrock, glatt od. gemustert 10, 15, 20 K.
Prompt per Nachnahme. Muster zur Auswahl franko.

Eausch.
Magazinsaufseher der k. k. Nordwestbahn in Wien möchte tauschen auf die Strecke nach Böhmen. Anträge unter Angabe der Stations- und Ortverhältnissen an die Redaktion des Blattes.

Zur Herbst- u. Wintersaison

empfehlen wir unsere Neuheiten in Woll- und Halbwoollstoffen, Kleiderbarthaute, Blusenbarthaute, Wäschebarthaute, Tiroler Loden, Grosses Lager in Gott-Stoppecken, Garnituren, Teppichen, Vorhängen und alle Sorten Leinwandwaren. Herrenwäsche, fertige, blaue Schlosseranzüge zu bekannt billigsten Fabrikspreisen.

„Zum Bischof“
Hedzet & Koritnik, Görz
Via Corso Verdi Nr. 3.
Filiale: Via Ardescovado.
Auf Verlangen Muster und Beträge über K 20.— per Nachnahme, franko.

Pathophon-Sprechapparate ohne Nadelwechsel

sind von Fachmännern bezüglich Tonreinheit und wunderbarer Klangfülle als die anerkannt besten gefunden worden. Jeder Genosse verusche daher, bevor er sich von marktüblichen Schleudern Schundwaren anhängen läßt, ein Pathophon für die Familie anzuschaffen. Geelegene Ausstattung der Apparate von 45, 65, 90 bis zu 50 Str. Platten ohne Nadelwechsel (spielbar, völlig unabhängig, zu Str. 2 50 und 4 50. — Grammophone, Platten, Nadeln, Dämon-Dauernadel, 200mal zu spielen. — Lautsprecher, Bugelbühnen, Telephonartikel, Schneefächer, feine Feuerzeuge, erlicht beim Umstürzen, alle Eisenbahnreize, Kappen etc. und diverse Sportartikel zu den billigsten Preisen bei **L. M. Galle, Mürzzuschlag, Bahnstrasse 302.**
Kataloge gratis! — Man wende sich an Genossen Galle, Mürzzuschlag, der jede Auskunft gern erteilt.

Druckarbeiten jeder Art

verfertigt die
Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“
Svoboda & Co.
Druckerei des „Eisenbahner“ und vieler anderer sozialdemokratischen Blätter, vieler Arbeiterorganisationen und Vereine
Wien, VI., Mariahilferstrasse 89A.
Zur gef. Beachtung! Neben Samstag von 12 Uhr Mittags an geschlossen!

Herausgeber **Josef Tomshil**. — Verantwortlicher Redakteur **Franz Eil.**
Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Svoboda & Co.
Wien, VI., Mariahilferstrasse 89A.