Telephon Nr. 2325. Scheckkonto 38.415.

Der Eisenbahner

Zentralorgan des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionsschluß: Zwei Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

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

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

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

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

Nr. 2. Wien, den 10. Jänner 1911. 19. Jahrg.

Anfangs Februar l. J. erscheint als einmalige Ausgabe in unserem Verlage:

„Der Faschings-Kurier."

Konfuses Zentralorgan der österreichischen Eisenbahner.

Der „Faschings-Kurier" kommt aus dem Reiche des Spottes und der Satire. Als Richtschnur gilt für ihn die Devise:

Die kranke Welt gesund zu machen,
Sieht man viel Aerzte sich bemüh'n.
Gleichgültigkeit, den Alltagsdrachen,
Will man mit Fliedertee verbrüh'n!
Doch sind umsonst die ganzen Sachen,
Nichts will helfen, Blasen zieh'n!
Was soll man mit dem Untier machen?
Gebt ihm die letzte Medizin,
Das letzte Pulver:
Laßt uns lachen!

Einsendungen, die für das Witzblatt bestimmt sind, müssen bis zum 21. Jänner l. J. in unseren Händen sein. Ebenso bitten wir die **Anzahl der bestellten Exemplare bekanntzugeben,** damit wir die Höhe der Auflage festsetzen können.

Die Redaktion.

Enttäuschte Komödianten.

So hat also die Komödie, die die in der sogenannten „neuen Koalition" vereinigten Drahtzieher des nationalen Demagogentums mit ihrer mit so viel Reklame inszenierten „Aktion" aufführten, wirklich ihr an solche Possen immerhin gewöhntes Publikum enttäuscht! Das sehr gemischte Publikum, das diesmal außer den deutschösterreichischen Beamtenvereinlern aus den dem „Reichsbund" der konationalen „Zemska Jednota" und noch einigen kleinen Vereinchen angehörenden Eisenbahnern bestand, scheint nämlich früher als wir glaubten, die plumpe Regie gemerkt zu haben, und hält jetzt aus Gründen, die begreiflich genug sind, mit dem Beifall zurück. Die einzig Befriedigten sind natürlich die Beamten, die teilweise wenigstens auf ihre Rechnung kommen, indem sie als Preis für die Nationalisierung ihrer Organisation die Automatik erhielten, und die denn auch, wieder fromm und zahm, den hohlen Scheinradikalismus zum späteren Gebrauch am Eise frisch aufbewahren.

Die übrigen Bediensteten, die den nationalen Klopffechtern Gefolgschaft leisteten, befinden sich freilich in einer anderen Stimmung. Sie sehen sich schnöde um einen versprochenen Erfolg betrogen und fühlen nur zu deutlich, daß ihre Solidarität mißbraucht wurde, die sie unter der heiligen Versicherung für die Forderung der Beamtenschaft einsetzten, daß diese unter allen Umständen bereit sein werden, auch für die Gesamtheit die angestrebte Quartiergelderhöhung erkämpfen zu helfen.

Nun freilich merken die armen Teufel, die im guten Vertrauen auf die Ehrlichkeit ihrer nationalen Führer sich zu bloßen Vorspanndiensten gebrauchen ließen, daß die nationale Gemeinbürgschaft wieder einmal versagt hat, wie sie eben immer versagt, wenn es sich darum handelt, auch für die Interessen der unteren Kategorien mit Nachdruck einzutreten. Diese Lehre freilich werden die Eisenbahner, die da glauben, in den tschechisch- oder deutschnationalen Vereinen eine wirklich aufrichtige Vertretung zu finden, noch oft genug empfangen können, falls sie es nicht schon früher vorziehen, aus dem Verrat die einzig vernünftigen Konsequenzen zu ziehen. Das offenbar ist auch der Gedanke, den die nationalen Führer heute schon nicht los werden können, und der in einem Artikel des „Deutschen Eisenbahner" vom 1. d. M. in nicht zu verkennender Art recht ängstlichst zum Ausdruck kommt. Es klingt nämlich wie eine Selbstanklage, wenn es dort gleich in den einleitenden Sätzen heißt: „So manche Aeußerungen und verkündete Anschauungen von Bediensteten und Kategorien, die nicht dem Beamtenstande angehören, verraten, daß ganz unrichtige und unzutreffende Folgerungen aus der letzten Beamtenbewegung gezogen wurden."

Darnach gibt es also auch schon im „Reichsbund" Leute, denen die mit den Beamten gemeinsam unternommene Aktion nicht recht geheuer vorkommt, und die der ihnen zuteil gewordene „Aufsitzer" offenbar zu recht intensivem Nachdenken veranlaßt hat. In dieser Situation, die auch den reichsbündlerisch organisierten Bediensteten das Nachdenken lehrt, ist nun dem „Deutschen Eisenbahner" aus „Julius Cäsar" eingefallen, daß „solche Leute gefährlich" werden können, und so beeilt er sich denn rasch, „die Beweggründe, welche zur Bewegung führten, kurz klarzulegen".

Ob freilich die deutschen Eisenbahner mit dieser „Klarlegung" sich befriedigt erklären werden, das ist jetzt die Frage. Was nämlich der „Deutsche Eisenbahner" zur „Klarlegung" anzuführen hat, das klingt eher wie ein verschämt vorgebrachtes Schuldbekenntnis denn als eine wohlbegründete Motivierung der eingeleiteten Aktion. Was man nämlich aus dem Artikel des „Deutschen Eisenbahner" erfährt, ist, daß „der Erfolg der ganzen Aktion leider ein sehr karger war" und daß sich nur erreichen ließ, „was unbedingt gegeben werden mußte". Wenn wir jetzt ebenso boshaft demagogisch manövrieren wollten, als das sonst von den „Reichsbündlern" uns gegenüber zu geschehen pflegt, so wäre es billig, zu fragen, warum denn nicht mehr erreicht wurde, wo doch die Herren den Mund vorher so gewaltig voll nahmen und der Regierung mit den schärfsten Repressalien gedroht hatten? Aber nicht um diesen von den Nationalen uns gegenüber stets angewendeten Kniff ist es zu tun, sondern um die einfache Feststellung einer Tatsache, die beweist, wie leichtfertig die Nationalen diesmal die Bediensteten hinters Licht geführt und in der unverantwortlichsten Weise genarrt haben.

Die Forderung nach einer allgemeinen Regelung der Quartiergeldfrage ist, wie wir bereits früher erklärten, bekanntermaßen wie vieles, was die Nationalen mit so viel Reklame für sich aufgriffen, eine alte sozialdemokratische Forderung. Das wissen nicht bloß unsere Genossen, die alle unsere Aktionen, Konferenzen und Beschlüsse verfolgt haben, das ist auch für die Nationalen, die ja sonst alle unsere geheimsten Lebensäußerungen sehr genau verfolgen, kein Geheimnis. Wenn also die Herren jetzt auf einmal so genau wissen, daß die Quartiergeldregelung nicht zu erreichen war, so gehört jedenfalls sehr viel Naivität dazu, der Welt glauben zu machen, daß man das nicht ebenfalls schon vorher wissen konnte, wo zumindest jeder halbwegs denkende Eisenbahner wußte, daß die sozialdemokratische Organisation diesen Kampf mit aller Zähigkeit seit Jahren führt. Dieses Geständnis beweist eben nur, daß es grobe Täuschung war, als man die Quartiergeldfrage mit der Automatik der Beamten verquickte, unternommen zu dem Zweck, um die Wünsche der Beamten durch die Mithilfe der Bediensteten zu realisieren. Und nun fragt der „Deutsche Eisenbahner" in kindlicher Einfalt:

„Haben nun die deutschen Bediensteten, welche nicht dem Beamtenstand angehören, ein Interesse an dem Erfolg, den die Beamtenschaft errang?

Gewiß, ja.

Und zwar aus folgenden Gründen: Der Beamtenschaft wurde bewiesen, daß ihr durch den Zusammenschluß in nationalen Organisationen mehr Vorteile erwachsen, als ihr früher durch ihr internationales Bündnis erwachsen konnten. Der nationalsoziale Gedanke muß also in der Beamtenschaft gestärkt werden. Das wird aber auch die Beamtenschaft dazu führen, das in letzter Zeit ja ohnehin stärker gewordene Solidaritätsgefühl gegenüber den anderen Bediensteten noch zu erweitern, so daß wohl erwartet werden darf, daß die Mehrheit der Beamtenschaft künftighin selbst gegen so ungeschickte Beschlüsse auftritt, wie solche in letzter Zeit in zwei alpenländischen Versammlungen gegen die Beamtenernennung der Unterbeamten gefaßt wurden. Die Erreichung der Automatik war für die Beamtenschaft der letzte spezifische Wunsch, den sie bei den Staatsbahnen zu äußern hatte. Der ist nun erfüllt und die Staatsbahnbeamtenschaft wird daher schon gezwungen sein, das Einvernehmen mit den übrigen Bediensteten zu suchen und zu erhalten. Durch die gleichartige Weltanschauung wird nun gerade gegenüber den in nationalen Organisationen stehenden Bediensteten anderer Kategorien der Bündnisgedanke bei der Beamtenschaft gekräftigt und wenn jetzt auch bei der momentan aufgetauchten Frage das Bündnis der nationalen Organisationen nur Erfolge für die Beamtenschaft und hoffentlich auch für die Unterbeamtenschaft herauszubringen vermochte, so kann man doch damit rechnen, daß in weiterer Verfolgung der gemeinsamen Wünsche auf die anderen Erfolge jetzt sicherer gerechnet werden kann."

Ei zum Teufel noch einmal, wenn schon die „gleichartige Weltanschauung", die sich jetzt auf einmal die Beamten zurechtgelegt haben, gemeinsame wirtschaftliche Interessen erzeugen soll, wie kommt es denn dann, daß es jetzt, wo die Beamten ihren Happen erreicht haben, auf einmal so still über den Gewässern geworden ist und auch der „Reichsbund" gar nichts mehr von der angedrohten passiven Resistenz wissen will? Die Gelegenheit, Solidarität gegenüber den Bediensteten zu üben, wäre ja doch gerade jetzt für die Beamten gegeben, die jetzt, wo ihnen Bedienstete zu ihrer Automatik verholfen haben, zeigen müßten, daß man nicht ruhig als der Gesättigte heimzieht, wenn die „Bundesgenossen" leer ausgehen. Warum also wird der Beweis, den der „Deutsche Eisenbahner" zum Schlusse androht — „daß die Meinung des Eisenbahnministeriums und der Privatbahnverwaltungen, die Sozialdemokratie umfasse die Mehrheit der Bediensteten, eine irrige sei" — nicht jetzt, wo man das Gefühl der Enttäuschung nicht los wird, unternommen?

Gut ist es, daß zur besseren Beantwortung dieser Frage der „Deutsche Eisenbahner" selbst noch einmal an die traurige Haltung der nationalen Beamtenorganisation anläßlich der Beamtenernennung von Unterbeamten erinnert. Der schmähliche Schimpf und der den niedrigsten Instinkten entsprungene Neid, der durch ein paar Wochen in dem Organ der Beamten gegen die Unterbeamten ausgeschleimt wurde, zeigt vielleicht besser als alles, was Unterbeamte, Diener und Arbeiter von der Solidarität jener Leute zu erwarten haben, denen sie jetzt zu einem Erfolg verhalfen. Die Bediensteten in den nationalen Organisationen sind jetzt zwar um eine Hoffnung ärmer, aber um eine Erfahrung reicher!

Streitfragen im christlichen Gewerkschaftslager.

I.

Im Deutschen Reich, wo neben den modernen Gewerkschaften auch die christlichen Gewerkvereine eine ganz andere Rolle spielen als bei uns, rumort es seit einigen Wochen in dem Lager der letzteren ganz bedenklich. Bekanntlich zerfällt die reichsdeutsche christliche Arbeiterbewegung in zwei Richtungen, von der die eine, die die sogenannten katholischen Fachabteilungen umfaßt, ausgesprochen im reaktionär-klerikalen Fahrwasser segelt, während die Partei der sogenannten München-Gladbacher, wenn auch nur scheinbar interkonfessionell, doch mehr fortschrittlichen Tendenzen huldigt. Wiewohl nun auch beide Richtungen, sowohl vom katholischen Zentrum wie von den protestantischen Pastoren warm unterstützt und als Gegenströmung gegen die „kirchenfeindlichen" Tendenzen der sozialdemokratischen Gewerkschaften ins Leben gerufen wurden, blieb auf die Dauer den kirchlichen Würdenträgern und ihren kapitalistischen Freun-

den manche bittere Enttäuschung, die sie mit den sogenannten „freien" christlichen Gewerkschaften machten, nicht erspart. Der einfache Umstand, daß man sich in den Berufsgewerkschaften — wollte man überhaupt mit den Arbeitern als Mitglieder rechnen — notgedrungen auch dann und wann mit Arbeiterfragen beschäftigen und dazu Stellung nehmen mußte, brachte es mit sich, daß hie und da Stimmungen und Tendenzen durchsickerten, die vom kapitalistisch-staatserhaltenden Standpunkt nicht mehr als einwandfrei angesehen und für die weitere friedliche Entwicklung als gefahrdrohend angesehen wurden. Es war eben nur zu natürlich, daß Arbeiter, wie sehr sie auch sonst mit Geist der kirchlichen Frömmigkeit und des christlichen Gehorsams durchtränkt wurden, doch nicht vollständig ihren eigenen Klasseninteressen entfremdet werden konnten, die sich dann und wann empörten, wenn ihnen allzustarke Verräterstücke zugemutet wurden. Dabei ist daran zu erinnern, daß dieser immer mehr wahrnehmbaren Strömung nach links, auf dem vor wenigen Jahren in Zürich stattgefundenen christlichen Gewerkschaftskongreß ein hervorragender Führer der christlichen Gewerkschaften, Herr Giesberts, dadurch Rechnung trug, daß er in einer ziemlich freien Rede sich gegen die Bevormundung der christlichen Gewerkschaften durch die Bischöfe verwahrte, was freilich schon damals starken Widerspruch in der katholischen Zentrumspresse hervorrief.

Seit dieser Zeit ist der Riß im Lager der christlichen Arbeiterbewegung noch beträchtlich tiefer geworden, und es ist vor allem bemerkenswert, daß dazu in den letzten Wochen auch das Wiener Organ der klerikalen Würdenträger, die „Wiener Politische Korrespondenz", in einer sehr deutlichen Erklärung Stellung nimmt. Vertieft ist der Streit, der auf rein wirtschaftliche Ursachen zurückzuführen ist, zunächst dadurch geworden, daß während Kardinal Fischer den „interkonfessionellen" christlichen Gewerkschaften das Wort redet, Kardinal Kopp, Breslau, sich allein auf die rein konfessionellen katholischen Fachabteilungen stützt und nur diese befürwortet. Die Erklärung für diese beiderseitige Auffassung liegt einfach darin, daß Kardinal Kopp Oberschlesien, ein Gebiet vor sich, wo die industrielle Entwicklung noch schwach und es der Klerikalismus mit einem noch tieferen Kulturniveau der zumeist katholischen Bevölkerung zu tun hat, während hingegen sein Amtsbruder Fischer das industriell entwickelte Deutschland im Auge hat, wo die Aufklärung weiter vorgeschritten und die Arbeiterschaft zum größten Teil auch formell der protestantischen Kirche angehört. Es sind also rein taktische Motive, in der wirtschaftlichen Natur begründet, von denen als schlaue Strategen die beiden Kirchenfürsten ausgehen. Zu diesem Streit hat nun, wie erwähnt, das Organ der österreichischen Kirchenfürsten, die „Wiener Politische Korrespondenz", das Wort ergriffen, das sich, wie folgt, vernehmen läßt:

„Die Sympathien des Papstes stehen hinsichtlich der Arbeitervereine auf der Seite derjenigen Vereinigungen dieser Art, die einen offenkundig katholischen und konfessionellen Charakter tragen. In Italien hat Papst Pius X. die Arbeitervereine, die nichtkatholische Mitglieder zugelassen haben, verurteilt. Desgleichen gibt der Papst auch in Deutschland den konfessionellen Arbeitervereinen den Vorzug, immerhin duldet er aber dort in Anbetracht der Verschiedenheit der Lage im Vergleich zu Italien auch die gemischten Vereine, die insbesondere in den westlichen Provinzen Deutschlands bestehen, wo Katholiken und Protestanten nebeneinander leben. Der Kardinal Fischer hat in seinen Unterredungen mit dem Papst auch die Frage der christlichen Arbeitervereine in Deutschland besprochen, und den Geist von demselben sich erfüllt zeigen, gekennzeichnet. Der Papst nahm diese Darlegungen wohlwollend entgegen, ohne jedoch seinen Standpunkt in dieser Angelegenheit zu ändern, welchem gemäß er, wie bereits betont wurde, die gemischten Arbeitersyndikate, wo sie eine Notwendigkeit sind, wohl duldet, die konfessionellen Syndikate jedoch überall, wo solche möglich sind, vorzieht. Der Aufenthalt des Kardinals Fischer in Rom hat somit im Stande dieser Angelegenheit keine Aenderung bewirkt."

Für die christlichen Gewerkschaftler enthält diese nicht mißzuverstehende Erklärung eine recht bittere Tatsache. Klar und bündig sagt das Amtsblatt des katholischen Klerus, daß die christlichen Gewerkschaften einfach vom Papst geduldet sind, dem es sonach auch jederzeit in die Hand gegeben ist, seine allergnädigste Duldung zurückzuziehen und kraft seiner „unfehlbaren" Autorität die ganze christliche Gewerkschaftsbewegung zu verbieten. Eine sehr feine Witterung für die bewegenden Triebkräfte, die dem Streite im christlichen Gewerkschaftslager innewohnen, hat übrigens auch diesmal das bekannte deutsche Scharfmacherorgan „Die Post", die ganz offen heraussagt, daß die Kirche nicht mehr länger jenen Tendenzen zusehen konnte, die immer offenkundiger in der christlichen Gewerkschaftsbewegung hervortreten. „Jahrelang," heißt es in einem Artikel, „ist sie (die christliche Gewerkschaftsbewegung) unter dem Drucke der sozialdemokratischen Konkurrenz in immer demokratisch-radikaleres Fahrwasser hineingeraten, so daß sie schließlich von sozialdemokratisch freien Gewerkschaften durch eigentlich nichts mehr politisch-sozial unterschied als durch den Namen — nachdem sie übrigens die agitatorischen Methoden der Massenbewegung, die Verhetzung gegen die Unternehmer und die bestehende Gesellschaftsordnung in weiten Kreisen des westlichen Industriebezirkes zuerst eingeführt hatte." Und so begrüßt das Hauptorgan der Unternehmer verständnisinnig „die starke Gegenströmung positiv-konfessioneller und monarchisch-konservativer Richtung, die sich im Katholikenlager bemerkbar macht", und die darauf zurückzuführen ist, daß man im Lager der Katholiken erkannte, „daß man zu weit gegangen sei, daß die Macht des Katholizismus in der unbedingten Festhaltung des konservativen und aristokratischen Prinzips in der Kirche von jeher beruht habe und noch heute beruhe, und daß eine immer schrankenlosere Entwicklung in der freiheitlichen Richtung auf kulturellem und sozialpolitischem Gebiete mit dieser aristokratisch-konservativen Fundierung des kirchlichen Lebens auf die Dauer nicht vereinbar sei".

Gewiß, so geht es nicht weiter mit den lästigen Geistern, die man rief und die man nicht mehr los wird. Und so wird man im Lager der Scharfmacher, denen die zahmen Lämmer der „Christlichen" schon viel zu radikal geworden sind, wohl freudigst begrüßen, daß ihnen eine kirchliche Autorität, P. Josef Biederlack, Professor der Moraltheologie an der Universität Innsbruck, zu Hilfe kommt, der sich in einem kleinen Büchlein: „Theologische Fragen über die gewerkschaftliche Bewegung" wie folgt vernehmen läßt:

„Darum besitzt die kirchliche Autorität unbedingt das Recht wie die Pflicht, für die gewerkschaftlichen Bestrebungen allgemeine Verhaltungsmaßregeln behufs Einhaltung der Sittenvorschriften zu erlassen, und falls etwas gegen das christliche Sittengesetz geplant oder geschehen sein sollte, die Bewegung wieder auf den richtigen Weg zurückzuführen. Daher muß man der kirchlichen Autorität, dem Papst und den Bischöfen, vor allem einmal das Recht und die Pflicht zuerkennen, die gesamte gewerkschaftliche Bewegung im Auge zu behalten. Aber noch mehr. Sollten die Träger dieser Bewegung Ziele anweisen, welchen mit dem christlichen Sittengesetz sich nicht vereinbaren lassen, zum Beispiel ungerecht hohe Arbeitslöhne oder sonstige ungerechte Arbeitsbedingungen fordern, oder sollten sie auch behufs Erreichung sittlich erlaubter Ziele zu Mitteln ihre Zuflucht nehmen, welche das christliche Sittengesetz untersagt, zum Beispiel zu ungerechter oder wenigstens die christliche Liebe verletzender Boykottierung von Geschäften oder einzelner Personen, so muß jeder Katholik nicht nur grundsätzlich der kirchlichen Autorität das Recht zuerkennen, gegen solche Verletzungen des Sittengesetzes ihre Stimme zu erheben, sondern auch auf diese Stimme hören und ihr Gehorsam leisten."

Liegt in diesen Ausführungen des katholischen Theologieprofessors und in den scharfmacherischen Auslassungen des zitierten Unternehmerblattes „Die Post" nicht eine geradezu harmonische Uebereinstimmung? Hier wie dort die feste Erkenntnis, daß die Kirche sich der gewerkschaftlichen Bewegung gegenüber nicht indifferent verhalten und zusehen dürfe, wie das „konservativ-aristokratische Prinzip" immer weiter von den demokratischen Tendenzen verdrängt werde. Das christliche Sittengesetz, das von der kirchlichen Autorität, vom Papst und den Bischöfen, abhängt, sei daher der einzige Maßstab für die Erlaubtheit der Gewerkschaften. Für die Naturgeschichte der christlichen Arbeitergewerkschaften sind diese Geständnisse so wertvoll, daß man sie zum bleibenden Gedächtnis festhalten muß. Es ist das Kommando Roms zum Abmarsch in das Lager der Arbeiterfeinde und der Reaktion!

Fr. L.

Der französische Streikgesetzentwurf gegen die Eisenbahner.

Wie bereits berichtet, hat die französische Regierung einen Gesetzentwurf im Parlament eingebracht, mittels welchem dem Streikrecht der Eisenbahner der Garaus gemacht werden soll. Der Entwurf zerfällt in zwei Teile. Er richtet sich zunächst gegen jede Art von Dienstverweigerung und enthält insbesondere scharfe Strafbestimmungen für die Fälle sogenannter Sabotage. Der zweite Teil beschäftigt sich sodann mit dem schiedsgerichtlichen Verfahren in den Fällen von Streitfragen. Dieser Teil des Gesetzes ist eigentlich nur vorbildlichen Bestimmungen in verschiedenen anderen Staaten nachgebildet.

Schon im Jahre 1888 haben die Vereinigten Staaten von Bundes wegen ein (1898 abgeändertes) Gesetz über das Schiedsgerichtswesen für die Verkehrsunternehmungen mit dreifachem Instanzenzuge und gerichtlichen Untersuchungsbefugnissen, allerdings ohne Zwangsvollstreckung, erlassen. In den berühmten Neuseeländer Schiedsgerichtsgesetzen hat Minister Reeves bereits 1894 den Gedanken des Zwangsschiedsgerichtes für Streitigkeiten aus industrial agreements zwischen Eisenbahnministerium und Eisenbahnergewerkschaften verwirklicht, und andere australische Staaten sind dieser Spur gefolgt, bis im Jahre 1904 das Commonwealth of Australia die Zuständigkeit der bundesstaatlichen Gerichte auf die Streitfälle der Eisenbahner ausdehnte. Im Jahre 1903 hat Kanada ebenfalls von Bundes wegen ein Gesetz in gleichem Sinne erlassen, bei dem aber die rechtlichen Mittel zur geplanten Zwangsvollstreckung der Schiedssprüche völlig unzulänglich waren. Kanada ist darum im Jahre 1907 in seiner neuen Industrial Disputes Investigation Act, die nicht bloß für Eisenbahnen, sondern für alle Unternehmungen von öffentlichem Interesse gilt, von diesem Zwangsschiedsgedanken zurückgekommen und hat sich auf den gesetzlichen Zwang zu Einigungsverhandlungen bei Arbeitsstreitigkeiten in den gemeinnützigen Versorgungsgewerben beschränkt; es sind also Streiks und Aussperrungen nur während einer 30tägigen Anmeldefrist und des Ganges der Einigungsverhandlungen verboten, während die letzte Zuflucht zu dem offenen Kampfe nachher freisteht.

Feuilleton.

Mutzi, mach' heihei!

Frei nach dem Französischen des A. Tillier.

„Plick! Plack!" sagten die großen Holzpantoffel. „Plick! Plack!" Und sie stampften fest auf die gefrorene Erde. „Plick! Plack! Plick! Plack!"

Aber ihr Herr blieb stehen und horchte auf ein anderes Geräusch, welches näherzukommen schien.

„Plom! Plom!" anworteten vier wuchtige Gendarmenstiefel durch die klare kalte Winternacht.

„Plom! Plom!"

Aber als die vier Stiefel an Ort und Stelle waren, wo waren da die Holzpantoffel? Was war doch dieser Touton für ein elender Hund! Hatte er sie nicht von den Füßen gezogen, damit er beim Wegrennen keinen Lärm macht? Na, aber Freude wird er daran keine erleben!

Also: In einer kleinen Stadt in Charolais lebte unter vielen anderen armen Familien eine arme Familie. Sie lebte nach einem eingebürgerten Brauch vom Hunger und umfaßte nebst Vater und Mutter fünf Kinder, die vom Vater und Mutter in gleichmäßiger Eintracht gehegt und gepflegt, das heißt geprügelt wurden.

Außer dieser nahrhaften Kost, die sie redlich miteinander teilten, bekamen sie hie und da noch Kartoffeln, die ihr Vater vom nächsten Acker „holte", wie er sich euphemistisch auszudrücken pflegte. Bei dieser Beschäftigung halfen ihm seit einem Jahre die beiden Aeltesten, die bisher ihre Tage idyllisch mit Nägelbeißen und Stollenspielen verbracht hatten, während das nächste eine außergewöhnliche Neigung und ein nicht gewöhnliches Talent für das Nasenbohren an den Tag legte.

Und noch eine Nahrungsquelle hatten die Leutchen, die Milch, die ihnen zwei Ziegen, die selbst den höchstgeschraubten Anforderungen an Schlankheit genügt hätten, lieferten.

Der Vater, das war Touton, ein ehemaliger Fuhrmann, der brotlos geworden war, als die Eisenbahn — aber das ist eine böse Geschichte; es ist besser, wir reden nicht weiter davon.

Jetzt nährte er sich redlich vom Erdäpfelstehlen und wenn er konnte, so schmuggelte er in der Nacht den Pächtern die Schweine über die Verzehrungssteuerlinie.

Und die Nachbarn billigten die zweite Beschäftigung weit mehr als die erste und darum schwiegen sie.

Aber etwas muß doch herausgekommen sein und so geschah es, daß er eines Nachts, als er ein geschlachtetes Spanferkel in die Stadt schmuggeln wollte, vor zwei ihn verfolgenden Augen des Gesetzes die Flucht ergreifen mußte. Und seither waren sie ihm auf den Fersen. Mit rührender Teilnahme beobachteten sie jeden seiner Schritte und endlich kriegten sie es heraus: In zwei Tagen wird er ein Schwein abstechen und wird es bei sich zu Hause ausweiden.

Als der liebe Gott, der, wie schon sein Name sagt, bekanntlich sehr lieb ist, das sah, rieb er sich seine Hände und sagte:

„Die Dummköpfe werden schön aufsitzen."

Und richtig: als sie in der Nacht bei ihm eintraten, saß er, die Pfeife im Munde, ruhig im Zimmer und schaukelte eine zerbrochene Wiege, in der sein Kleinstes lag. Die Vorhänge der Wiege waren zugezogen und das Kind lag anscheinend im Schlafe.

„Was, Hundling! Haben wir dich jetzt?" fragte der Aeltere mit der allen Polizeiangehörigen eigenen gewinnenden Liebenswürdigkeit. „So, und jetzt führe uns im Hause herum; wir werden das Vieh schon finden."

„Pst," sagte der glückliche Vater, „wenn der Fratz jetzt aufwacht, schreit er eine halbe Stunde in einem Atem."

„Schon gut," sagte der andere, „also laß ihn in Gottes Namen da liegen und komm schon einmal! Wenn wir alles nachgeschaut haben, gehen wir wieder."

„Von mir aus, ich geh; aber dann muß sich einer von euch an meinen Platz setzen, denn er merkt's gleich, wenn er nicht gewiegt wird."

Und dabei blieb es. Der eine von den Aufrechterhaltern der öffentlichen Ordnung setzte sich graziös an die Wiege und begann mit Todesverachtung zu schaukeln.

„Mutzi", ermahnte Vater Touton seinen Sprößling noch sanft, „mach schön heihei und ärgere den Herrn Gendarmen nicht," und dann ging er mit.

Der Boden und der Keller und der Schuppen, das Klosett, alles wurde umgedreht. Der Gendarm fluchte, daß es eine Passion war. Aber es half nichts. Und so mußten sie endlich abziehen.

Und als Vater Touton sich überzeugt hatte, daß sie wirklich fort waren, zog er die Vorhänge der Wiege zurück und zog ein wunderschönes, dickes rosa Spanferkel heraus, das er zärtlich betrachtete. Und dann führte er eine Art Indianertanz auf und sang:

„Mutzi, mach' heihei .... Mutzi, mach' heihei."

Am anderen Morgen aber stahl Touton, der sehr fromm und gottesfürchtig war, dem älteren der beiden Gendarmen eine Muttergottesfigur und stiftete sie zum ewigen Angedenken der Kirche.

Besucht nur Lokale, in welchen der „Eisenbahner" aufliegt!

Es erübrigt sich, auf die gleichzielenden gesetzgeberischen Schöpfungen oder Versuche in Argentinien, Transvaal, der Türkei oder auf die sinnverwandten neueren Gesetzentwürfe Italiens und des Kantons Basel, die die Arbeiter- und Beamtenstellung in den öffentlichen Betrieben unter ausdrücklichem Ausschluß des Streikrechtes regeln wollen, hier näher einzugehen.

Das Briandsche Gesetzeswerk, das im folgenden genauer, zum Teil im Wortlaut dargestellt werden soll, läßt, wie eingangs erwähnt, der Hauptvorlage über das Einigungs- und Schiedswesen zwei kleinere polizeilich-strafrechtliche Novellen vorangehen. Demgemäß ergibt sich folgendes Bild der wichtigen Aufgaben, die nunmehr das französische Parlament beschäftigen sollen:

Gesetzentwurf zur Abänderung des Artikels 20 des Gesetzes vom 15 Juli 1845 über die Polizei auf den Eisenbahnen.

Der erste Entwurf beantragt folgenden Zusatz zum Gesetz über die Bahnpolizei: „Jeder Zug- oder Maschinenführer, jeder Bremser oder jener andere Angestellte, der den Auftrag hat, einen Eisenbahnzug zu führen, und der während des Dienstes seinen Posten verläßt, sowie jeder Angestellte, der in regelmäßiger Weise zur Ablösung eines mit der Führung eines Zuges beauftragten Angestellten bestimmt, seinen Posten ohne Entschuldigung nicht angetreten hat, wird mit Gefängnis von sechs Monaten bis zu zwei Jahren bestraft. Dieselbe Strafe ist anwendbar, wenn ein Weichensteller oder ein Signalwärter oder irgend ein anderer Angestellter auf der Strecke, der einen für die Sicherheit der Eisenbahnzüge nötigen Dienst auszuführen hat, seinen Posten verläßt oder seinen Dienst nachlässig versieht oder ohne gültige Entschuldigung dem Dienste fernbleibt.“

Gesetzentwurf über die Verfolgung von Handlungen, die als Sabotage bezeichnet zu werden pflegen.

Das Gesetz über die Sabotage enthält vier Artikel. Der erste Artikel lautet: „Wer absichtlich Instrumente und andere Gegenstände zerstört oder unbrauchbar macht, in der Absicht, das Funktionieren des öffentlichen Dienstes oder die Ausbeutung eines industriellen oder kommerziellen Unternehmens zu verhindern oder zu zerstören, wird mit Gefängnis von einem Monat bis zu zwei Jahren und mit einer Geldstrafe von 50 Frcs. bis zu 1000 Frcs. bestraft. Wenn das Vergehen von einem Arbeiter oder Angestellten des öffentlichen Dienstes oder einer industriellen oder kommerziellen Unternehmung begangen ist, tritt eine Gefängnisstrafe von zwei bis zu fünf Jahren und eine Geldstrafe von 200 Frcs. bis zu 1000 Frcs. ein. Der Versuch wird in der gleichen Weise bestraft.“

Artikel 2: Die nämlichen Strafen treffen diejenigen, welche 1. unter den Voraussetzungen des Artikels 60 des Strafgesetzbuches als Helfershelfer bei den im voraufgegangenen Artikel aufgeführten Handlungen aufgetreten sind, 2. diejenigen, welche durch andere Mittel als solche, welche im Preßgesetz vom 29. Juli 1881 vorgesehen sind, direkt zu den erwähnten Handlungen aufgefordert haben, selbst, wenn diese Aufforderung wirkungslos geblieben ist.

Artikel 3: Die Aufforderungen zur Sabotage, die durch die Presse begangen werden, werden nach den Bestimmungen des Preßgesetzes verfolgt, doch wird die Strafe auf das im Artikel 1 festgesetzte Maß erhöht. Der Artikel 4 ordnet einige Besonderheiten und sieht die Zulässigkeit der mildernden Umstände und der entsprechenden Strafminderung vor.

Gesetzentwurf über die Angestelltenordnung auf den Eisenbahnen allgemeinen Interesses und über die friedliche Regelung von Kollektivzwistigkeiten über Berufsinteressen der Angestellten.

Dieser Gesetzentwurf über die friedliche Regelung der Arbeitszwiste und die Einschränkung des Streikrechtes umfaßt 24 Artikel. Der Artikel 1 bestimmt: Die Verwaltungen der Eisenbahnen allgemeinen Interesses müssen innerhalb sechs Monaten nach Vollzug des vorliegenden Gesetzes der Billigung des Ministers der öffentlichen Arbeiten Verordnungen unterbreiten in Bezug auf die Aufrückungs- und Verabschiedungsbedingungen sowie auf das Disziplinarverhältnis der verschiedenen Klassen ihres Eisenbahnpersonals. Wenn die Billigung des Ministers von Aenderungen oder Zusätzen abhängig gemacht wird, welche die Verwaltung der Eisenbahnen nicht annimmt, so entscheidet der Minister durch Dekret nach Einholung der Ansicht des Staatsrates.

Artikel 2: Die Verwaltungen der Eisenbahnnetze allgemeinen Interesses sind verpflichtet, in den verschiedenen Bezirken und Unterbezirken ihres Gebietes Sitzungen zu veranstalten, zu denen gewählte Vertreter des Personals jeder Dienstgattung berufen werden, um in regelmäßiger Folge — aber mindestens zweimal im Jahre — mit den Vertretern der Verwaltungen diejenigen Fragen zu besprechen, die sich auf die beruflichen, kollektiven oder individuellen Interessen der angestellten Arbeiter beziehen.

Artikel 3: Die Verwaltungen der Eisenbahnnetze sind ferner verpflichtet, in den verschiedenen Bezirken und Unterbezirken ihres Gebietes Ausschüsse einzurichten, in die die gewählten Vertreter jeder Klasse des Dienstpersonals auf Verlangen der Beteiligten oder des Ministers der öffentlichen Arbeiten berufen werden können, um mit den Vertretern der Verwaltungen die Streitfälle kollektiver Art zu prüfen, welche sich auf die beruflichen Interessen der Angestellten und Arbeiter beziehen.

Artikel 4: Auf jedem Eisenbahnnetz ist eine Haupteinigungsstelle einzurichten, welche außer den Vertretern der Verwaltung wenigstens zwei erwählte Vertreter des Personals für jede Dienstgattung und einen technischen Aufsichtsbeamten umfassen muß.

Artikel 5: In einem Zeitraum von sechs Monaten nach dem Inkrafttreten des gegenwärtigen Gesetzes müssen die Eisenbahnverwaltungen dem Minister der öffentlichen Arbeiten die Verordnungen unterbreiten zur Wahl der Arbeitervertreter und der Einrichtung der in den vorausgegangenen Artikeln vorgesehenen Ausschüsse. Sollte die Billigung des Ministers von Bedingungen oder Zusätzen abhängig gemacht werden, welche die Eisenbahnverwaltung nicht annehmen will, so entscheidet der Minister durch Dekret nach Einholung der Ansicht des Staatsrates.

Artikel 6: Falls ein Zwist kollektiver Art nicht durch die verschiedenen örtlichen Ausschüsse befriedigend geregelt werden kann, so wird der Zwist der Haupteinigungsstelle entweder durch die Eisenbahnverwaltung oder durch die Mehrheit der Arbeitervertreter oder durch den Minister der öffentlichen Arbeiten unterbreitet. Die Hauptstelle kann aber auch unmittelbar zur Aburteilung von Streitfällen berufen werden, welche die Gesamtheit der Angestellten einer oder mehrerer Dienstklassen des nämlichen Gebietes betreffen.

Artikel 7: Die beiden Parteien müssen der Hauptstelle alle urkundlichen Belege, deren es zur Aufklärung bedarf, liefern. Die Hauptstelle kann jede Untersuchung, Ortsbesichtigung oder Nachprüfung vornehmen, die ihr nützlich erscheint.

Artikel 8: Die Hauptstelle muß ihren Spruch in einem Zeitraum von höchstens zwei Monaten fällen.

Artikel 9: Wenn die Hauptstelle sich über die Bedingungen der Versöhnung geeinigt hat, so werden dieselben schriftlich festgesetzt und dem Minister der öffentlichen Arbeiten mitgeteilt, der sie im „Journal Officiel“ veröffentlichen läßt.

Das Schiedsgericht.

Artikel 10: Wenn der Versuch einer Versöhnung mißlingt, so wird der Zwist dem Schiedsrichter unterworfen.

Artikel 11: Die Mitglieder der Haupteinigungsstelle der beteiligten Dienstklassen bezeichnen zwei Schiedsrichter. Sind an dem Zwiste mehrere Dienstklassen beteiligt, so geschieht die Bezeichnung der Schiedsrichter durch die Abgeordneten der verschiedenen Dienstklassen nach den Voraussetzungen der im letzten Artikel des vorliegenden Gesetzes vorgesehenen Verwaltungsordnung. Die Verwaltung des Eisenbahnnetzes bezeichnet ihrerseits ebenfalls zwei Schiedsrichter.

Artikel 12: Diese vier Schiedsrichter ernennen durch eine einstimmige Entscheidung entweder einen oder drei weitere Schiedsrichter. Können sie sich über die Wahl eines einzigen oder von drei Mitschiedsrichtern nicht einigen, so wählen sie einen Schiedsrichter aus der vom Senat und der Deputiertenkammer auf Grund des nachstehenden Artikel 13 aufgestellten Liste. Die zwei von der Eisenbahnverwaltung bezeichneten Schiedsrichter wählen ihrerseits einen weiteren Schiedsrichter aus derselben Liste. Die beiden auf diese Weise ernannten Mitschiedsrichter ernennen ihrerseits einen siebenten Schiedsrichter. Gelingt es nicht, die Schiedsrichter des ersten Grades zu bezeichnen, so werden alle Schiedsrichter aus der Liste des Senats und der Deputiertenkammer ausgelost.

Artikel 13: Alle drei Jahre werden im Laufe des Monats Jänner im Senat fünf und in der Deputiertenkammer zehn Personen gewählt, welche berufen werden können, das Amt von beigeordneten Schiedsrichtern in Streitfällen zwischen den Eisenbahnverwaltungen und ihrem Personal zu übernehmen. Die Wahl erfolgt in geheimer Abstimmung. Es können gewählt werden der Vizepräsident des Staatsrates, die Präsidenten der Abteilungen des Staatsrates, die Staatsräte im ordentlichen Dienste, der erste Vorsitzende des Kassationshofes sowie die Kammervorsitzenden und Räte des Kassationshofes, die gegenwärtigen und ehemaligen französischen Mitglieder des Schiedsgerichtes im Haag, die Mitglieder der Akademie der Wissenschaften und der Akademie der moralischen und politischen Wissenschaften, der Präsident und die Kammerpräsidenten des Pariser Appellgerichtes, der Präsident des Pariser Zivilgerichtes, die Dekane der juristischen Fakultäten und die ehemaligen Vizepräsidenten des obersten Arbeitsrates.

Artikel 14: Die nach den vorausgehenden Bestimmungen bezeichneten Schiedsrichter vereinigen sich im Ministerium der öffentlichen Arbeiten. Sie können aber ihre Sitzungen und Beratungen auch anderswohin verlegen.

Artikel 15: Die Schiedsrichter können jede Untersuchung, Ortsbesichtigung oder Feststellung vornehmen, die ihnen nützlich erscheint.

Artikel 16: Die Beratungen der Schiedsrichter sind nur gültig, wenn sie alle anwesend sind. Wenn der eine oder andere von ihnen auf die Ausführung seiner Aufgabe verzichten muß, so wird sein Stellvertreter sofort ernannt unter den nämlichen Verhältnissen wie er selbst.

Artikel 17: Der Spruch des Schiedsrichters wird in öffentlicher Sitzung mitgeteilt und im „Journal Officiel“ bekanntgegeben.

Artikel 18: Der Schiedsspruch muß den Tag festsetzen, bis zu dem seine Bestimmungen vollzogen werden müssen, und die Zeit, in der sie rechtskräftig bleiben. Ein Schiedsspruch jedoch, welcher die Finanzen des Staates in Anspruch nimmt, wird erst vollziehbar, wenn er durch eine Abstimmung der beiden Kammern des Parlaments bestätigt worden ist.

Artikel 19: Wenn die von den Schiedsrichtern angenommene Lösung die Folge hat, dem Eisenbahnnetz neue finanzielle Lasten aufzuerlegen, so muß der Schiedsspruch die Erklärung enthalten, daß eine Schadloshaltung notwendig ist, und es muß angezeigt werden, ob diese Schadloshaltung in Form einer Erhöhung der Tarife oder in irgend einer anderen Weise zu gewähren ist. Wenn die Verwaltung des Eisenbahnnetzes innerhalb drei Monaten nach Erlaß des Schiedsspruches die in ihm angegebene Entschädigung oder eine gleichwertige Schadloshaltung nicht erlangt hat, so kann sie vor dem zuständigen Gericht eine entsprechende Entschädigung geltend machen. In keinem Falle kann sie aber auf eine über die Abschätzung der Schiedsrichter hinausgehende Entschädigung Anspruch erheben.

Artikel 20: Jede Eisenbahnverwaltung ist verpflichtet, den Schiedsspruch in der festgesetzten Frist zu vollziehen. Entspricht die Verwaltung den Bedingungen des Schiedsspruches nicht oder nur teilweise, so verfügt der Minister der öffentlichen Arbeiten auf Kosten der Eisenbahnverwaltung den Vollzug des Urteils. Außerdem können die Bestimmungen des Artikels 21 des Gesetzes vom 15. Juli 1845 Anwendung finden, unter Vorbehalt der Bestimmungen des Konzessionsvertrages.

Artikel 21: Das Personal der Eisenbahnen, von dem in dem vorliegenden Gesetze die Rede ist, ist ebenfalls verpflichtet, die Bestimmungen des Schiedsgerichtes in der angegebenen Frist zu vollziehen. Wenn ein Angestellter oder ein Arbeiter die Arbeit nicht unter den durch den Schiedsspruch festgesetzten Bedingungen fortsetzt, so kann er in seiner Dienstleistung sofort ersetzt werden, ohne Rücksicht auf die durch die bestehenden Reglements festgesetzten Formvorschriften. Die Verwaltung der Eisenbahn kann ihn absetzen oder beurlauben oder seinen Posten einziehen.

Artikel 22: Es ist jedem anerkannten oder nicht anerkannten Verein oder Gewerkverein und jedem Vereins- oder Gewerkschaftsverbande verboten, Angestellte und Arbeiter der Eisenbahnnetze zum Ausstand aufzufordern, den Ausstand vorzubereiten und zu organisieren.

Strafbestimmungen.

Artikel 23: Jede Uebertretung der Bestimmung des Artikels 22 wird verfolgt, und zwar sind dafür verantwortlich diejenigen Mitglieder des Vereines oder der Gewerkschaft oder des Vereins- oder des Gewerkschaftsverbandes, welche unter irgend einem Titel an der Leitung oder Verwaltung des Vereins oder des Verbandes teilgenommen haben. Die Uebertretung wird bestraft mit einer Geldstrafe von 50 bis 200 Frcs. und mit Gefängnis von 14 Tagen bis zu drei Monaten oder mit einer der beiden Strafen allein. Ist die Uebertretung begangen worden während eines Zwists, der durch Versöhnung mit Spruch des Schiedsgerichtes im Sinne des vorliegenden Gesetzes geregelt werden kann, bevor diese Regelung eingetreten ist, so tritt eine Geldstrafe von 100 bis 300 Frcs. und eine Gefängnisstrafe von zwei Monaten bis zu einem Jahr oder eine der beiden Strafen allein ein. Der Artikel 463 des Strafgesetzes ist anwendbar, das heißt mildernde Umstände sind zulässig. Im Wiederholungsfall dagegen können die in den voranstehenden Paragraphen enthaltenen Strafen verdoppelt werden. Im Falle einer Verurteilung auf Grund des gegenwärtigen Artikels finden die Bestimmungen des Vereinsgesetzes von 1901 Anwendung, soweit sie sich auf die Auflösung des Vereins beziehen.

Artikel 24. Ein öffentliches Verwaltungsreglement wird die Maßregeln zur Sicherung der Ausführung des gegenwärtigen Gesetzes festlegen.

Es braucht wohl nicht erst betont zu werden, daß der Entwurf die jubelnde Zustimmung bei der gesamten bürgerlichen Presse findet. Aber es muß trotzdem noch abgewartet werden, ob das Gesetz vom Parlament so glatt erledigt werden wird.

Führer und Massen.

Beim letzten Parteitag der reichsdeutschen Sozialdemokratie in Magdeburg forderte August Bebel die Arbeiterschaft auf, ihren Führern mit dem allergrößten demokratischen Mißtrauen entgegenzukommen. Es gab wohl niemand, der auch nur im entferntesten im Zweifel darüber sein konnte, was der in Treue bewährte Vorkämpfer der Arbeiterklasse damit gemeint hat. Und doch haben diese Worte gerade dort, wohin sie wahrlich nicht gerichtet waren, weil dazu kein Grund vorlag, sie dahin zu richten, eine ausgedehnte Diskussion hervorgerufen: in den Reihen der deutschen Gewerkschaftsbewegung.

Diese Angelegenheit hat aber weit über die Grenzen Deutschlands Bedeutung, ja außerhalb Deutschlands vielleicht noch größere als in Deutschland selbst, wo die Arbeiterschaft eine erfreuliche gewerkschaftliche Reife erreicht hat. Gewerkschaftsorganisation und Mißtrauen zu den Führern, das ist eine sehr böse Nachbarschaft, und eine bedenkliche. Die Stellung eines Vertrauensmannes in der Arbeiterbewegung ist gewiß eine hervorragende Ehrenstellung, gleichgültig in welchem Teile der proletarischen Bewegung sie bekleidet wird. Aber die schwierigste Verantwortung trägt ja doch der gewerkschaftliche Vertrauensmann, sei er Vertrauensmann in der Werkstätte und Fabrik oder stehe er an leitender Stelle in der Organisation. Ihm ist vielfach ganz unmittelbar das Interesse zahlreicher Arbeitsgenossen anvertraut und seine Aufgabe ist es, diese Interessen, diese greifbaren, materiellen Interessen auch mit dem größten Nachdruck zu vertreten.

Die wachsenden und immer komplizierteren Notwendigkeiten des Gewerkschaftskampfes haben es mit sich gebracht, daß in den Arbeiterorganisationen verschiedentliche Vertrauensfunktionen zu besetzen und zu versehen sind. In allen aber gilt es, wichtige Interessen der Arbeiterschaft zu schützen. Da ist es nun nur zu begreiflich, daß alle diese Aufgaben um so besser und zweckentsprechender durchgeführt werden, je ausgeprägter das Vertrauensverhältnis zwischen den Vertrauensleuten und der Masse der Mitgliedschaft ist. Das gilt besonders von den angestellten Vertrauensmännern der Organisationen, von denen, welche die bloßen Kanzleiarbeiten der Gewerkschaft zu verrichten haben, welchen die Agitation durch Wort und Presse obliegt, mehr aber noch denen, welche die wirtschaftlichen Kämpfe und die daran sich knüpfenden und damit zusammenhängenden Verhandlungen zu leiten haben.

Gewiß, unsere Gewerkschaftsorganisationen sind ausgesprochen demokratische Gebilde; etwas anderes ist gar nicht denkbar. Ihre Demokratie äußert sich nicht bloß in der Gleichstellung der Mitglieder in ihren Ansprüchen auf Schutz durch die Organisation, auf die Gleichheit in der Wahrung ihrer Interessen bei Kämpfen um Besserung ihrer wirtschaftlichen Verhältnisse, sondern auch und besonders in der Möglichkeit, die jedem Mitglied eingeräumt ist, an der Organisation Kritik zu üben und auf die Leitung der Organisation Einfluß zu nehmen. Die Gewerkschaftsdemokratie wird aber nicht im geringsten eingeengt oder bedroht, wenn im Namen oder in Vertretung der Organisation ihre Führer, berufen und getragen von dem Vertrauen der Mitgliedschaft, als Anwälte und Sprecher der Arbeiter auftreten.

Anderseits aber bringt gerade das den Organisationsangehörigen unzweifelhafte Vorteile. Der Wandel im wirtschaftlichen Leben, der durch den organisatorischen Zusammenschluß der Unternehmer vor sich ging, hat auch den Kämpfen der Arbeiterschaft ein anderes Aussehen gegeben. Die Verhandlungen, die früher noch ein bloßes Parlamentieren mit dem einzelnen, durch einen Streik in die Enge getriebenen Unternehmer waren, sind heute ein arbeitsreiches und viel Aufmerksamkeit und Erfahrung heischendes Unternehmen, dem wohl nur der gewachsen sein kann, der neben genügender Unabhängigkeit von den Unternehmern auch über die notwendige Erfahrung und Sicherheit im Auftreten verfügt, die man sich durch öftere Teilnahme an solchen Verhandlungen erwerben kann. Uebrigens geschieht doch nichts bei diesen Verhandlungen ohne Wissen und Zustimmung der Mitgliedschaft. Zu den Verhandlungen werden ja neben den angestellten Vertrauenspersonen auch die Betriebsvertrauensmänner herangezogen. Für irgend ein Mißtrauen bleibt da also tatsächlich auch nicht der mindeste Anlaß.

Und doch ist es geboten, darüber zu reden, daß dieses Vertrauensverhältnis zwischen Beamten oder Führern der Organisation und den Mitgliedern nicht getrübt werden soll und darf. Denn die Arbeiterschaft ist von Natur aus mißtrauisch, wie das bei einer unterdrückten Klasse nur zu erklärlich ist. Sie läßt sich leicht zu Mißtrauenskundgebungen gegen ihre Vertrauensmänner hinreißen, auch wenn ihr selbst daraus Unannehmlichkeiten oder Schaden drohen. Denn jede Trübung des Vertrauensverhältnisses ist auch eine Gefährdung der Stoßkraft der Organisation, ist eine Schwächung der Organisation. Auf diese Weise raubt man den Wortführern der eigenen Sache die Ruhe der Ueberlegung und die Sicherheit. So sehen wir auch, daß alle Gegner der Gewerkschaftsorganisation und der Arbeiterbewegung bei ihrem Kampfe gegen die Befreiungsbestrebungen der Arbeiterschaft vorerst mit allen erdenklichen Mitteln Mißtrauen gegen die Leiter der Organisation auszustreuen trachten. Der ganze Kampf, den die verschiedenen gelben Organisationen aus den verschiedenen nationalen und konfessionellen Lagern gegen unsere Organisationen führen, gipfelt in der Verunglimpfung der Or-

Sorget dafür, daß der „Eisenbahner“ auch vom reisenden Publikum gelesen werde!

ganisationsleiter oder in der Aufstachelung zu Mißtrauen gegen sie und Mißachtung ihrer organisatorischen Anordnungen. Sie halten dies Mittel für das zuverlässigste zur Erreichung ihres Zweckes, der Schwächung der Gewerkschaften zum Nutzen ihrer Auftraggeber, der Ausbeuter.

Leider wissen wir aus der Geschichte der Arbeiterbewegung der verschiedenen Länder, daß ihnen dies hie und da, sehr zum Schaden für die Arbeiterschaft, gelungen ist. Nicht einmal die auch in Bezug auf gewerkschaftliche Erziehung und Demokratie vorbildliche englische Gewerkschaftsbewegung ist von solchen Erschütterungen verschont geblieben. Wir in Oesterreich erleben es zu unserer großen Betrübnis in den letzten Monaten vielfach, daß man sogar von sozialdemokratischer Seite dieses Mittel im Kampfe gegen die einheitliche Gewerkschaftsorganisation in Anwendung bringt. Denn es ist nichts anderes, wenn man Gewerkschaftssekretäre verächtlich als „bezahlte Agenten" hinstellt, oder sie für unwürdig erklärt, Parteigenossen zu sein, um sie der Vertrauenswürdigkeit bei den Arbeitern zu berauben. Das bringt — von allem anderen abgesehen — eine unabsehbare Schwächung der Position unserer Gewerkschaften mit sich.

Es scheint als ob wir auch in dieser Richtung noch vieles von den herrschenden Mächten zu lernen hätten. Warum werden sich die Unternehmer wohl solange und entschieden gegen Verhandlungen durch Vermittlung der Angestellten der Arbeiterorganisationen gewehrt haben? Gewiß doch nur, weil sie richtig erfaßt haben, was es für die Verhandlungen bedeutet, wenn auf seiten der Arbeiter gewiegte Männer das Wort führen. Zweck- und grundlos ziehen die Unternehmerorganisationen nicht ihre Sekretäre und juristischen Berater zu den Verhandlungen heran. Das Mißtrauen, das den Wortführern der Arbeiterschaft von seiten der Unternehmer entgegengebracht wird, sollte die stärkste Quelle des Vertrauens auf seiten der Arbeiterschaft sein.

Man betrachte zum Beispiel den Widerstand, den jetzt in Deutschland bei Beratung des Arbeitskammerngesetzes der Zentralverband der Industriellen und in Ausführung seines Auftrages die Regierung der Wahlfähigkeit der Organisationsbeamten entgegengesetzt hat. Die Regierung ist entschlossen, das ganze Gesetz wiederum fallen zu lassen, nur um die Gewerkschaftsbeamten nicht zulassen zu müssen. Und doch ist es auch eine Regierung Wilhelm II., der in seinem bekannten Februarerlaß von 1890 den Wunsch ausgesprochen hat, es seien gesetzliche Bestimmungen in Aussicht zu nehmen, in denen die Arbeiter durch Vertreter, die ihr Vertrauen besitzen, an der Erledigung gemeinsamer Angelegenheiten mitarbeiten können und befähigt werden, frei ihre Wünsche und Beschwerden auszusprechen. Was nützt es, daß auch der Reichstag mit großer Majorität die Wahlfähigkeit der Arbeitssekretäre aussprach? Der Zentralverband hat eben andere Erfahrungen.

Auch das belehrt uns darüber, wie schädlich eine falsche Auffassung der Bebelschen Warnung in der Gewerkschaftsbewegung sein könnte. In ihr stehen Führer und Massen in einem wesentlich anderen Verhältnis zu einander. Hier bedeuten Angriffe auf Personen in der Regel auch gleichzeitig Angriffe und Schädigung für die Bewegung. Um so vorsichtiger muß man da mit der Kritik sein. Gewiß ist es in jeder demokratischen Organisation geboten, Kritik an den Führern zu üben, sie einer steten, aber aufrichtigen und zweckdienlichen Kritik zu unterziehen. Anders geartetes Mißtrauen vermag wohl den gewerkschaftlichen Leitern das Leben zu verekeln, aber auch — und das ist viel bedenklicher — die Aktionsfähigkeit der Gewerkschaften selbst zu unterbinden. Daran soll kein Kritiker vergessen. Kritisieren wir, aber übersehen wir nicht, wie weit wir gehen dürfen, ohne die Gewerkschaften zu schädigen. A.

Ergebnisse der Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1909.

Seitens des Eisenbahnministeriums gelangt soeben der „Bericht über die Ergebnisse der k. k. Staatseisenbahnverwaltung für das Jahr 1909" zur Versendung.

Der dem Berichte vorangeschickten Vorbemerkung zufolge erscheinen in demselben die Betriebsergebnisse der rückwirkend mit 1. Jänner 1908 vom Staate erworbenen Linien der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft, der k. k. priv. Oesterreichischen Nordwestbahn und der k. k. priv. Südnorddeutschen Verbindungsbahn, deren Betrieb bis zum 15. Oktober 1909 von den genannten Aktiengesellschaften für Rechnung des Staates geführt und erst von diesem Zeitpunkte an vom Staate übernommen wurde, nicht einbezogen und werden diese Betriebsergebnisse gesondert zur Veröffentlichung gelangen.

Weiters wurden auch die Betriebsergebnisse der Böhmischen Kommerzialbahnen (mit Ausnahme der Linie Nezvěstic-Miröschau-Rokycan) nicht in den vorliegenden, sondern in den dem Vorstehenden zufolge gesondert zur Veröffentlichung gelangenden Bericht über die Betriebsergebnisse der verstaatlichten Linien der priv. Oesterreichisch-Ungarischen Staatseisenbahngesellschaft einbezogen.

Hingegen wurden die Betriebsergebnisse der mit 1. Jänner 1908 in das Eigentum des Staates übergegangenen Böhmischen Nordbahn, deren Betrieb bereits mit 15. November 1908 vom Staate übernommen wurde, in den vorliegenden Bericht neu aufgenommen.

Im Vergleich zu dem analogen Berichte des Vorjahres weist der vorliegende Verwaltungsbericht in seiner Systematik keine wesentlichen Aenderungen auf. Vielfach vorgebrachten Wünschen entsprechend fand jedoch in demselben zum erstenmal auch eine in bilanzartiger Form zusammengefaßte Darstellung der finanziellen Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes Aufnahme.

Im Nachstehenden seien die markantesten Daten des Berichtes hervorgehoben.

Das im vorjährigen Verwaltungsberichte mit 15.247·113 Kilometer ausgewiesene, im staatlichen Betriebe stehende Bahnnetz erfuhr im Jahre 1909 ohne Berücksichtigung der in Vorstehendem angeführten, in den vorliegenden Berichte nicht aufgenommenen Bahnlinien einen Zuwachs von 758·838 Kilometer oder 4·98 Prozent.

Es traten zu dem im Vorjahrsberichte behandelten staatlichen Betriebsnetze hinzu: die Linien der Böhmischen Nordbahn, die Lokalbahn Rokycan-Miröschau-Nezvěstic der Böhmischen Kommerzialbahnen, die Reststrecke Bad Gastein-Spittal-Millstättersee der Tauernbahn samt der Tauernbahnkurve und der der k. k. priv. Südbahngesellschaft gehörigen Peagestrecke Spittal-Millstättersee-Villach (Südbahnhof), sowie folgende für Rechnung der Eigentümer betriebene Bahnen, und zwar: die Lokalbahnen Böhmisch-Leipa-Steinschönau, Czeitsch-Steinitz, Trient-Malé (Nonstalbahn) und Krems-Grein, die Fortsetzung der als Lokalbahn umgebauten Schleppbahn Berhometh am Sereth-Mezybrody bis Lopuszna, schließlich die Teilstrecken Kurowice-Wolkow und Wolkow-Podhajce der Lokalbahn Lemberg-Podhajce sowie die Teilstrecke Werenczanka-Jurkoutz der Lokalbahn Werenczanka-Okna, während die Auspitzer Lokalbahn infolge Uebernahme des Betriebes seitens des Konzessionärs in Abfall kam.

Das staatliche Betriebsnetz umfaßte somit am Schlusse des Jahres 1909, exklusive der der k. k. Nordwestbahndirektion, der k. k. Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft unterstellten Linien und der Böhmischen Kommerzialbahnen, jedoch inklusive der den letzteren gehörigen Lokalbahn Rokycan-Miröschau-Nezvěstic, eine Gesamtlänge von rund 16.006 Kilometer.

Hiervon entfielen 10.458 Kilometer auf Bahnen im Eigentume und Betriebe des Staates, 732 Kilometer auf für Rechnung des Staates betriebene Privatbahnen und 4816 Kilometer auf für Rechnung der Eigentümer betriebene Privatbahnen.

Das Anlagekapital der im Berichte behandelten k. k. Staatsbahnen und der vom Staate auf eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen bezifferte sich mit Ende 1909 auf 4.182,967.941 Kr. und erhöhte sich gegenüber dem Vorjahre um 264.362.496 = 6·75 Prozent. Dieses Anlagekapital setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

Baukosten für die vom Staat gebauten Bahnen	787,661.330 Kr.
Bei der Erwerbung von Bahnen übernommene Emissionsschulden	1.649,741.745 „
Darlehensschulden	32,195,141 „
Kaufpreis für angekaufte Bahnen	34,818.181 „
Kapitalswerte von Jahresrenten, welche für die Erwerbung oder für die Inbetriebnahme von Bahnen auf eigene Rechnung zu entrichten sind	874,338.150 „
Nachträgliche Investitionen	750,479.115 „
Sonstige Kapitalaufwendungen	53,734.279 „
Zusammen . . .	4.182,967.941 Kr.

An Fahrbetriebsmitteln standen im Berichtsjahre für das vorbezeichnete Netz der Staatseisenbahnverwaltung 4562 Lokomotiven (gegen 1908 + 8·93 Prozent), 9076 Personenwagen (+ 7·15 Prozent), 91.057 Güterwagen (+ 4·72 Prozent), 3274 Post- und Dienstwagen (+ 15·57 Prozent), ferner 3583 Tender, 1798 Schneepflüge, 32 Wasserwagen und 31 Motorwagen zur Verfügung.

Die Beschaffungskosten sämtlicher Fahrbetriebsmittel stellten sich mit Ende des Jahres 1909 auf 789,223.599 Kr. (+ 10·23 Prozent).

Was die Leistungen der Fahrbetriebsmittel betrifft, ist zu erwähnen, daß im Jahre 1909 auf dem gedachten staatlichen Betriebsnetze 116,181.587 Zugskilometer zurückgelegt wurden; gegenüber dem Jahre 1908 entspricht dies einer Mehrleistung von 6,000.001 Zugskilometern = 5·45 Prozent.

Die Gesamtleistung der Züge betrug 30.939 Millionen Bruttotonnenkilometer (1543 Millionen oder 5·25 Prozent mehr als im Vorjahre). Auf ein Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge entfallen im Gegenstandsjahre 7365 (+ 0·78 Prozent) Zugskilometer und 1,961.126 (+ 0·58 Prozent) Bruttotonnenkilometer.

Der Verkehr auf den vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen, welche den Gegenstand des vorliegenden Berichtes bilden, gestaltete sich im Berichtsjahre folgendermaßen:

Die Anzahl der beförderten Personen belief sich auf 93,014.733 (+ 9,652.770 = 11·58 Prozent); Personenkilometer wurden 4143 Millionen (+ 8·97 Prozent) zurückgelegt.

Das Gesamtgewicht des abgefertigten Reisegepäcks betrug 138.047 Tonnen (+ 7·06 Prozent).

Die Beförderung von Eilgut betrug 703.740 Tonnen (+ 7·77 Prozent), jene von Frachtgut 62,522.077 Tonnen (+ 7·27 Prozent).

Eine Steigerung der Transportmengen war im Betriebsjahre namentlich bei verschiedenen Steinen, Erden, Zement, Gips und Kalk, mineralischen Leuchtstoffen, Steinkohlen, verschiedenen Feld-, Garten- und Walderzeugnissen, Braunkohlen, Getreide, Düngmitteln, Mühlenfabrikaten sowie bei Bau-, Werk- und Nutzholz zu verzeichnen; bedeutendere Ausfälle ergaben sich bei Steinen, roh und bearbeitet.

Auf den für Rechnung der Eigentümer betriebenen Bahnen wurden außerdem befördert: Personen 52,442.817 (hierunter Wiener Stadtbahn 34,360.016, gegen 1908 + 7·15 Prozent), Reisegepäck 27.091 Tonnen = + 6·74 Prozent, Eilgüter 130.540 Tonnen = + 7·01 Prozent und Frachtgüter 10,591.076 Tonnen = + 1·58 Prozent.

Die ordentlichen Einnahmen bezifferten sich auf 548,967.384 Kr., somit um 6·99 Prozent mehr als im Vorjahre.

Von den angegebenen Einnahmen entfallen auf die Transporteinnahmen der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen 482,570.038 Kr. (gegen 1908 + 32,143.982 Kr. = 7·14 Prozent) und die sonstigen Einnahmen 63,491.341 Kr. (+ 3,376.995 Kr. = 5·62 Prozent), während der Restbetrag aus verschiedenen anderen Eingängen resultiert.

Von den ausgewiesenen Transporteinnahmen entfallen auf die Einnahmen aus der Beförderung von Personen 114,383.934 Kr. (+ 7·74 Prozent), von Reisegepäck 5,461.201 Kr. (+ 11·43 Prozent), von Eilgütern 17,509.345 (+ 12·42 Prozent) und von Frachtgütern 345,215.558 Kr. (+ 6·62 Prozent).

Auf ein Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge berechnet betrugen die Transporteinnahmen 43.477 Kr. (+ 2·64 Prozent).

Die ordentlichen Ausgaben des im Berichte dargestellten Staatsbahnbetriebes betrugen im Berichtsjahre 455,786.062 Kr. und erhöhten sich gegenüber dem Vorjahre um 13·04 Prozent.

Diese wesentliche Steigerung der Ausgaben wurde hauptsächlich bewirkt durch Mehrerfordernisse für den Stations- und Fahrdienst (+ 13,710.963 Kr.), den Zugförderungsdienst (+ 8,502.322 Kr.), die Bahnaufsicht und Bahnerhaltung (+ 7,095.656 Kr.), den Werkstättendienst und die Erhaltung der Fahrbetriebsmittel (+ 6,830.833 Kr.), die Steuern und Umlagen (+ 6,107.052 Kr.) und für die sonstigen Betriebsausgaben (+ 5,183.963 Kr.).

Behufs Ermittlung des Betriebsüberschusses des gesamten im Berichte behandelten Staatsbahnbetriebes müssen zu den oben angegebenen ordentlichen Einnahmen, beziehungsweise zu den ordentlichen Ausgaben die auf den Betriebsüberschuß wirkenden außerordentlichen Einnahmen per 850.528 Kr. rücksichtlich die analogen Ausgaben per 25,177.969 Kr. hinzugeschlagen werden, wonach sich sodann für das Jahr 1909 ein solcher Ueberschuß von 68,853.881 Kr., das ist per Kilometer Betriebslänge von 6180 Kr. ergibt. Für das Jahr 1908 stellt sich der auf gleiche Weise gebildete Betriebsüberschuß auf 95,853.914 Kr., beziehungsweise 9014 Kr.

Die ordentlichen und die auf den Betriebsüberschuß wirkenden außerordentlichen Ausgaben betrugen im Verhältnis zu den analogen Einnahmen im Jahre 1909 87·48 Prozent gegen 81·03 Prozent im Jahre 1908.

Das früher ausgewiesene Anlagekapital der den Gegenstand des Berichtes bildenden k. k. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen wurde im Jahre 1909 durch den Betriebsüberschuß mit 1·65 Prozent verzinst; für das Jahr 1908 stellte sich die analoge Verzinsung auf 2·45 Prozent.

Die Ermittlung des im Jahre 1909 für die mehrbezeichneten Staatsbahnen erforderlichen Staatszuschusses ergibt nachstehende Berechnung:

Die Jahreslast, welche der Staatsverwaltung im Jahre 1909 für das mit 4.182,967.941 Kr. angegebene Anlagekapital der in den Bericht einbezogenen k. k. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen erwachsen ist, setzt sich zusammen aus der

Verzinsung und Rückzahlung von Emissions- und Darlehensschulden per	125,564.643 Kr.
und aus der Verzinsung zu 4 Prozent jenes Aufwandes, welchen der Staat durch Rentenbegebung oder aus Kassenbeständen bestritten hat, per	57,945.099 „
Zusammen . . .	183,509.742 Kr.
Im Entgegenhalte zum Betriebsüberschuß des Jahres 1909 per	68,853.881 Kr.
ergibt sich daher bezüglich der im Bericht dargestellten Bahnen (also ohne Berücksichtigung der im Jahre 1909 verstaatlichten Bahnnetze) ein rechnungsmäßiger Staatszuschuß von .	114,655.861 „

Für das Vorjahr 1908 hat sich bei Vornahme der gleichen Berechnung ein erforderlicher Staatszuschuß von 78,063.836 Kr. ergeben.

Dem Staatszuschusse für das Jahr 1909 ist entgegenzuhalten ein Betrag von 23,887.571 Kr. für die Amortisation von Emissions- und Darlehensschulden sowie weiters ein Betrag von 14,959.700 Kr. für von der Staatsbahnverwaltung bezahlte staatliche Steuern (das ist ausschließlich der nichtärarischen Zuschläge).

Der Vergleich der Ergebnisse des im Berichte zur Darstellung gebrachten Staatsbahnbetriebes im Jahre 1909 mit dem Staatsvoranschlag ergibt im Ordinarium bei den Ausgaben ein ungünstigeres Resultat um 33,945.605 Kr. und bei den Einnahmen ein ungünstigeres Ergebnis um 13,010.925 Kr., mithin ein ungünstigeres Nettoergebnis um 46,956.530 Kr. Das Nettoergebnis im Ordinarium für den gesamten Etat des Eisenbahnministeriums stellt sich dem Staatsvoranschlag gegenüber ungünstiger um 49,110.180 Kr. (Erfordernis ungünstiger um 35,898.380 Kr., Bedeckung ungünstiger um 13,211.806 Kr.).

Die Extraordinarialgebarung war in ihrem Endergebnis bei den Einnahmen und Ausgaben im ganzen um 10,718.385 Kr. günstiger.

Aus den vorgebrachten Angaben, welche, wie früher erwähnt, die im Berichtsjahre neu verstaatlichten Bahnnetze nicht umfassen, geht hervor, daß das finanzielle Ergebnis des Staatsbahnbetriebes sich im Jahre 1909 minder günstig gestaltete. Die Ursache hiervon liegt in dem auch schon im Vorjahre in die Erscheinung getretenen bedeutenden Anschwellen der Ausgaben, welches die im allgemeinen nicht ungünstige Entwicklung der Einnahmen wesentlich übertraf. Während nämlich die ordentlichen und die auf den Betriebsüberschuß wirkenden außerordentlichen Einnahmen gegenüber dem vorhergehenden Jahre die nicht unbeträchtliche Steigerung um 8·82 Prozent (im Jahre 1908 5·42 Prozent) erkennen lassen, erhöhten sich die analogen Ausgaben um 17·48 Prozent (im Jahre 1908 12·50 Prozent); demgemäß erfuhren auch der Betriebsüberschuß und das Verzinsungsprozent des Anlagekapitals die oben angegebene Verminderung und der kalkulierte Staatszuschuß die entsprechende Erhöhung.

Welttrust in Fleisch.

Die nordamerikanische Standard Oil Company hat den Weg gebahnt zu einem die halbe Welt umspannenden Privatmonopol in Petroleum. Vom Bananentrust in den Vereinigten Staaten sind die Erzeuger aller zur Ausfuhr gelangenden Bananen abhängig geworden. Der Gummitrust hat sich an den Versuch gewagt, zwischen Brasilien, Peru und Ekuador im oberen Amazonasgebiet eine neue Republik, die Acre-Republik, zu gründen. Der amerikanische Kalitrust streckt seinen Arm nach Deutschland aus, um für den Einfuhrhandel, den er in den Vereinigten Staaten monopolisiert, eigene deutsche Kaliberg-

werke zu gewinnen. Der Versuch Morgans, den nordatlantischen Dampferverkehr unter seine alleinige Gewalt zu bringen, ist vorläufig noch fehlgeschlagen. Vorläufig!

Die ganze industrielle Produktion der Vereinigten Staaten ist vom Trustwesen überwuchert; dazu auch das Telegraphenwesen, die Paketpost, die meisten Zweige des Eisenbahnwesens, die Schiffahrt auf dem Mississippi und seinen Nebenflüssen; ebenso in der Landwirtschaft der Vieh- und Fleischhandel.

Seit längerer Zeit spricht man bereits auch von einem internationalen Fleischtrust. Der amerikanische Trust hat schon mehrmals in Europa sondiert, wie hier die Verhältnisse liegen. In diesem Jahre hat er Versuche unternommen, sich mit den Viehzüchtern, Händlern, Ausfuhrschlächtereien Argentiniens zu vereinigen. Auch nach Australien und Neuseeland streckt er zu gleichem Behufe seine Fühler aus. Das wären nur die Länder, die dem Welthandel die Ware liefern; es ist aber nicht ausgeschlossen, daß er auch in den Vieh- und Fleischhandel der Einfuhr- und Verbrauchsländer einzugreifen sucht, um sich als entscheidendes Zwischenglied zwischen Erzeuger und Verbraucher einzuschieben.

Der nordamerikanische Fleischtrust ist entstanden, als infolge der Maiskultur im Westen die Schweinezucht eine bedeutende Ausdehnung gewann. Schmalz, Speck, Schinken, Pökelfleisch wurden in ungeheuren Mengen nach Europa ausgeführt. Die Großschlächtereien und Großpackereien in Chicago, in geringerem Maßstab auch in Cincinnati, erlangten mehr und mehr das Uebergewicht in der Fleischindustrie wie auch im Ausfuhrhandel und wurden dadurch die entscheidenden Käufer auf den Viehmärkten. Wenn die Großschlächtereien nicht kauften, konnten die Farmer so wenig loswerden, daß sie den größten Teil der aufgetriebenen Tiere wieder mit nach Hause nehmen mußten. Wenn sie kauften, entnahmen sie dem Markt so viel, daß sich die kleineren Schlächtereien nicht versorgen konnten.

Bald gingen sie dazu über, kleineren Schlächtereien vertragsmäßig das Vieh und den Fleischläden das Fleisch zu liefern. Diese kamen so zu einer einigermaßen sicheren Existenz, gerieten aber in vollständige Abhängigkeit vom Trust, der ihnen genau vorschrieb, zu welchen Preisen sie im Kleinhandel verkaufen sollten. Womöglich war der Trust der Inhaber des Geschäftslokals und konnte so jeden widerspenstigen Schlächter augenblicklich an die Luft setzen. Tat sich in einer vom Trust beherrschten Stadt eine unabhängige Schlächterei auf, so verkaufte die vom Trust abhängige Konkurrenz so lange zu Spottpreisen, bis jene zugrunde gerichtet war und den Kampf aufgeben mußte.

Nicht besser erging es den Farmern. Wenn sie mit ihrem Vieh auf den Markt kamen, so mußten sie die Preise nehmen, die ihnen der Trust vorschrieb. Weigerten sie sich, so fanden sie meist keine anderen Käufer. Denn wenn sich andere Bewerber einstellten, dann bot plötzlich der Trust selbst so viel Vieh zu weit billigeren Preisen aus, daß der Farmer nicht verkaufen konnte. Entschloß sich der Farmer, das Vieh wieder auf die Eisenbahn zu bringen (was mit erheblichen Kosten verknüpft ist), um einen anderen Markt aufzusuchen, so traf es sich „zufällig“, daß auch dort der Trust Verkäufer zu billigen Preisen war. Wohin die Farmer kamen, lagen überall schon telegraphische Aufträge des Trusts an seine Vertreter vor, widerspenstigen Viehzüchtern entsprechend zuzusetzen. Und nach solchen Erfahrungen leckten die Farmer nicht mehr wider den Stachel, ob sie nun durch Verträge gebunden waren oder nicht.

Diese Gewaltpolitik des Fleischtrusts nahm von Chicago aus ihren Anfang und von Jahr zu Jahr erweiterte sich der Bereich seiner Herrschaft. Jetzt gehen jeden Tag Hunderte von Eisenbahnzügen mit geschlachtetem Vieh durch die ganzen Vereinigten Staaten. Wo kein Bedarf an auswärtigem Vieh und Fleisch vorhanden ist, hat der Trust mehr oder weniger die Schlächtereien am Orte selbst in der Hand. Seine Stellung ist so unangreifbar geworden, daß er Monopolpreise diktieren kann. Seit zwei Jahren hat er seine Preise aufs empfindlichste erhöht und der Verbraucher hat sich nicht dagegen wehren können. Alles das hat bei den letzten Wahlen zum Sturze der trustfreundlichen republikanischen Partei sehr wesentlich beigetragen.

Nach diesen Erfahrungen kann man es als selbstverständlich ansehen, daß der Trust auch in Europa ein ähnliches Treiben beginnt. Die Fleisch- und Viehzölle sowie die sonstigen Einfuhrerschwerungen nützen nichts dagegen. Wenn das amerikanische Riesenkapital dahinter steckt, so kann sich ein solcher Trust aus den inneren Verhältnissen entwickeln; Einfuhr vom Ausland ist dazu gar nicht erforderlich.

Vorläufig sprechen die Depeschen allerdings nur von Argentinien, Australien und Neuseeland. Dort liegen die Verhältnisse für den ersten Einbruch am günstigsten, weil dort die Viehzucht und auch die Ausfuhrschlächterei mitsamt den Kühlanstalten Großbetriebe in den Händen verhältnismäßig weniger Kapitalisten sind. Gelingt es, die Unternehmer unter einen Hut zu bringen, so ist der Trust im Weltfleischhandel fertig. Dann kann der Trust auch hier seine Monopolpreise erheben und die wichtigsten Quellen für billiges Fleisch verstopfen. Es handelt sich um außerordentlich große Mengen und Werte. Argentinien allein führte im letzten Jahre für 18,081.000 Golddollar (= 73 Millionen Mark) gefrorenes Fleisch aus, fast ausnahmlos nach England. Und mit dem Fleischmonopol käme auch das Monopol in Häuten. Und wer das Viehabnahmemonopol hat, der hat auch die größte Uebermacht im Handel mit ländlichem Grundbesitz.

So wächst also der Kapitalismus ins Ungemessene, und legt um alle Zweige der Produktion die Krallen des Monopols. Und die Regierunge? Die sind die Gefangenen dieser mächtigen Ringen und Kartelle, gegen die nichts hilft als der internationale Weltbund der Arbeiter!

Gelesene Nummern des „Eisenbahner“ wirft man nicht weg, sondern gibt sie an Gegner und Indifferente weiter.

Kreuz und quer unter den deutschen Eisenbahnern.

(Eigenbericht des „Eisenbahner.“)

III.

(Rückblick. — Lohnzulagen für die Eisenbahnarbeiter in Preußen. — Forderungen christlichnationaler Eisenbahner in Mecklenburg. — Nochmals die freie Fahrt der Eisenbahner in Preußen. — Hygienische Reinigung der Eisenbahnwagen.)

Was hat uns das vergangene Jahr gebracht? Diese Frage ist bald beantwortet, denn wirkliche Verbesserungen sind bei der bekannten Sparmethode in den staatlichen Betrieben nur wenige zu verzeichnen. Das wenige, was wirklich den Eisenbahnern gegeben wurde, wird vollständig in den Hintergrund gedrängt durch die Tatsache, daß die Steuerpolitik des Jahres 1909 schwer auf dem deutschen Volk lastet. Große Bevölkerungskreise sind erbittert und geben ihrem Unmut auf mancherlei Art und Weise zu erkennen. Auch bei den Eisenbahnern, besonders bei den Arbeitern und unteren Beamten, macht sich eine steigende Unzufriedenheit bemerkbar, die aber durch das straffe militärische System, durch die unerbittliche Knebelung der privaten und öffentlichrechtlichen Selbständigkeit, die nun einmal im Eisenbahnbetrieb ausgeübt wird, vollständig niedergehalten wird, bis — na, bis es auch einmal der Eisenbahnerschaft über wird, sich wie eine Kuliherde plattwalzen zu lassen. Leider ist der Solidaritätsgedanke, wie er in den freien Gewerkschaften Deutschlands zu finden ist, bei den Eisenbahnern noch wenig entwickelt. Die schöne Eigenschaft der Brüderlichkeit und Solidarität muß ihnen noch eingebläut werden. Heute sieht man unter den Eisenbahnern überall erbitterte Interessenkämpfe und jede Gruppe sucht sich auf Kosten der anderen Gruppen und der Allgemeinheit besondere Vorteile zu verschaffen, die, wie es vorgekommen ist, oft in nichts weiterem als einer silbernen oder goldenen Litze, eines Titels oder eines Ordens bestehen. Das ist beschämend! Einen ernstlichen Kampf um die Verbesserung der allgemeinen Lebenshaltung wagte keiner der sogenannten Standesvereine zu führen, von denen es in Deutschland unter den Eisenbahnern so viele gibt, wie in Oesterreich, der Schweiz, Italien, Frankreich, Belgien, Holland und England zusammengenommen. Ganz richtig schreibt der „Weckruf“ von ihnen, daß sie von wirtschaftlichen Errungenschaften überhaupt nicht sprechen können, weil sie durch die, infolge Verzichtleistung auf ein freies Koalitionsrecht, an sich begangene Selbstkastrierung zur Sisyphusarbeit verurteilt sind. Gewerkschaftliche Eunuchen, eine Schutzgarde kapitalistischer Interessen, aber nicht gewerkschaftliche Organisationen zur Vertretung von Arbeiterinteressen, das sind die Standesvereine. Die Staatsarbeiterkartelle, das Berliner wie das christlichnationale, wozu der Berlin-Trierer und der Elberfelder Verband gehören, sind nichts weiter als Bollwerke der Reaktion und der kapitalistischen Ausbeutung. In ihren Versammlungen wird jetzt in einer Weise kritisiert, die früher stets von ihnen als unpassend zurückgewiesen wurde, aber — diese Wandlung besagt nicht viel. Schon hat der Minister Breitenbach mit dem Zeigefinger gedroht, und prompt trat der Vorsitzende Severin aus „Gesundheitsrücksichten“ von seinem Amt zurück. Nicht viel besser wie die Trier-Berliner sind die „christlichen“ Demagogen vom Elberfelder Verband. Ihnen schließt sich der bayrische Eisenbahnerverband mit seiner maßlosen Zentrumshetze gegen den Süddeutschen Eisenbahnerverband würdig an. Die Hetze wurde so stark, daß selbst der Minister v. Frauendorfer nicht geschont wurde, als er in mannhafter Weise dem Süddeutschen Eisenbahnerverband Gerechtigkeit widerfahren ließ und dabei ins Gedränge kam. Auch in Baden kam es zwischen dem Süddeutschen Verband und dem Badischen Eisenbahnerverband zu einem Geplänkel, welches von letzterem eingeleitet und von den Hintermännern des Zentrums provoziert worden war. Dagegen gab es im Württembergischen Verband, der unter der Leitung des „berühmten“ Herrn Roth steht, eine kleine Revolution, die zur Spaltung des Verbandes führte. Als letzte dürfen wir die Hirsch-Dunckersche Gruppe nicht vergessen. Diese Leutchen kommen aus der Harmoniedusel nicht heraus. Von den Beamtengruppen schlossen sich die mittleren zu einem Kartell zusammen. Aus diesem traten die Eisenbahnassistenten aber bald wieder aus. Ferner kam es zu einem Zusammenschluß aller deutschen Lokomotivführer zu einem Reichsverband und zum Zusammenschluß der lokalen und Bezirksverbände der Weichensteller, Bahn- und Brückenwärter zu einer losen Föderation. Damit wollen wir unsere Kollegen von den Standesvereinen verlassen und uns ihren „Erfolgen“ in Preußen zuwenden. Die Aufbesserung der Beamtengehälter im Jahre 1908 brachte für die einen eine Zeit der Ruhe, für die anderen entmutigende Resignation, je nachdem sie besser oder schlechter abgeschnitten hatten. Die große Mehrheit ist bitter enttäuscht und hat deshalb eine große Unzufriedenheit mit in das neue Jahr hinübergenommen. Es ist aber auch offenkundig, daß die letzte Gehaltsaufbesserung in keinem Verhältnis zu der bestehenden hohen Lebensverteuerung stand, zu deren Ausgleich sie gegeben und bestimmt war. Darüber half auch eine andere Regelung der Wohnungsgeldzuschüsse nicht hinweg. Die Nebengeldreform harrt noch ihrer Erledigung. Sodann hat die Anrechnung der Militärzeit auf das Besoldungsdienstalter eine kleine Verbesserung gebracht. Der Erholungsurlaub an Beamte soll bei Erreichung des 50. Lebensjahres eine Verlängerung erfahren und auch den noch im Arbeiterverhältnis stehenden Bediensteten soll in Zukunft ein Erholungsurlaub ohne Lohnabzug gewährt werden. Eine Abschätzung der Dienstwohnungen nach dem ortsüblichen Mietswert hängt noch in der Schwebe. Weiter brachte das verflossene Jahr eine partielle Lohnerhöhung für Arbeiter und Hilfsbeamte bis zu 20 Pf. per Tag und ebenso eine Erhöhung der Leistungen in Abteilung B der Arbeiterpensionskasse, die allerdings durch eine Erhöhung der Beiträge nahezu wieder wettgemacht wird. Als „größte“ sozialpolitische Tat im vergangenen Jahre ist wohl die Sicherstellung der Vertrauensmänner der Eisenbahner in den Arbeiterausschüssen und Versicherungseinrichtungen anzusehen. Daß dieses geschehen mußte, läßt immerhin tief blicken und kennzeichnet so recht den „arbeiterfreundlichen“ Geist in der preußischen Eisenbahnverwaltung. Obgleich Maßregelungen, Koalitions- und Presseverbote im verflossenen Jahre mehr wie vorher gegen die freie gewerkschaftliche Organisation der Eisenbahner erfolgt sind, ist es dem Minister von Breitenbach nicht gelungen, den unbequemen Mahner zu beseitigen. „Hei lew't immer noch“ und er wird leben, allen reaktionären Widersachern zum Trotz, bereit zu neuen Kämpfen im neuen Jahre.

Die Reichstagswahlen in Deutschland rücken näher und näher. Es beginnen die bürgerlichen Parteien, um die Gunst der Eisenbahnarbeiter zu buhlen. Von Zeit zu Zeit tauchte in bürgerlichen Blättern die Nachricht über eine beabsichtigte Lohnzulage auf. Ein Direktionsbezirk nach dem anderen erklärte jedoch einfach, nichts davon zu wissen, so daß es erklärlich ist, wenn die Erregung unter den Eisenbahnern steigt. Tatsächlich ist nun den Eisenbahnern im Direktionsbezirk Mainz als Weihnachtsgeschenk eine Lohnzulage bewilligt worden, die, obgleich es eine Lohnerhöhung darstellen soll, in den weitesten Kreisen der Arbeiterschaft berechtigte Enttäuschung hervorgerufen hat. Zunächst wurden die Orte unter Berücksichtigung der Teuerungsverhältnisse und des ortsüblichen Taglohnes nach Klassen abgestuft. Während man seither sieben Klassen hatte, gibt es jetzt deren neun. Man erhöhte nun die Löhne der einzelnen Klassen nicht unerheblich; diese Erhöhung wird aber sofort dadurch völlig illusorisch gemacht, daß man die meisten Orte in niedere Klasse versetzte und den Arbeitern die seit dem 1. Dezember 1906 gewährte Teuerungszulage von 10 Pfennig für hessische und 20 Pf. für badische Orte wieder entzog. So wurde eine Anzahl Industrieorte von der I. in die III. Klasse versetzt, und es erhalten in diesen Orten am Main und Rhein 24 Prozent der Arbeiter eine Zulage von 20 Pf., 50 Prozent von 10 Pf. und 26 Prozent keine Zulage. Es muß eigentümlich berühren, so wird der „Frankfurter Zeitung“ geschrieben, daß nur die badischem Orte Friedrichsfeld, Schwetzingen, Heidelberg Mannheim, Waldhof und Käserthal in der I. Serviskklasse geblieben sind. Daraus ersieht man, daß die Direktion in den auf badischem Gebiete liegenden Orten nicht hinter den Löhnen der badischen Bahn zurückbleiben wollte. In der Arbeiterschaft erwartete man eine Lohnzulage von 10 Prozent ohne Abzug der Teuerungszulage, zumal die Beamtengehälter um 16 und mehr Prozent erhöht wurden. Es ist unmöglich, daß ein Rottenarbeiter (Strecken-) mit fünf Kindern nach acht Dienstjahren in einem Orte der III. Klasse nach Abzügen für Kranken- und Pensionskasse mit Mk. 77·20 monatlich auskommen kann. Mit 69 und 72 Mk. monatlichem Lohn können Arbeiter in den Industrieorten nur ein Hungerdasein fristen. Trotzdem hört man immer vom Ministertisch die hohen Lohnsätze preisen.

In dem mit Junkern reich gesegneten Lande des Ochsenkopfes *, Mecklenburg, hat sich die christlichnationale Richtung unter den Eisenbahnern, wie sie in den Zentralverband deutscher Eisenbahnhandwerker und -Arbeiter (Sitz: Elberfeld) vertreten wird, seit einiger Zeit ihr Tätigkeitsfeld ausgesucht. Die genannte Organisation hat nun eine Bitt- und Denkschrift an die Generaldirektion der Großherzoglich Mecklenburgischen Eisenbahnverwaltung und an den mecklenburgischen Landtag gerichtet. In der Begründung befinden sich vergleichende Hinweise auf die Lohnverhältnisse in Preußen und den Reichslanden (Elsaß-Lothringen) mit der Forderung um zeitgemäße Aufbesserung der wirtschaftlichen Verhältnisse, höhere Zuschüsse zur Uniformbeschaffung, zur Wohnungsversorgung, zur Deckung von Arzt- und Apothekerverrechnung, Familienkrankenkassen, Erholungsheime, kürzere Dienstzeit, vier Ruhetage im Monat, besser geordnete Gehälter, angemessene Amtsbezeichnungen. Die Eisenbahnhandwerker und -Arbeiter schließen sich diesen Wünschen an, unter denen Arbeiterausschüsse (es existieren noch keine), Stellungssicherung nach zehnjähriger Beschäftigung, höhere Pensionsgelder obenan stehen. Es wird wenig oder gar nichts bei dieser Bitt- und Denkschrift herauskommen. Die Ritter im mecklenburgischem Landtag, welche über die Bittschrift zu beschließen haben, wachen eifersüchtig darüber, daß ihnen die Eisenbahn mit höheren Löhnen keine Konkurrenz macht. Darnach handeln die Ritter und hüten sich ängstlich, die Begehrlichkeit ihrer Arbeiter dadurch zu wecken, daß sie die Löhne der Eisenbahner erhöhen. Der zentrumschristliche Verband deutscher Eisenbahnhandwerker und -Arbeiter (Sitz: Berlin) hat in einer Statistik, die den Mitgliedern des preußischen Landtages und der Eisenbahnverwaltung zugegangen ist, nachgewiesen, daß eine Taglöhnerfamilie des Freiherrn v. Wangenheim in den agrarischen Gefilden des preußischen Ostens an barem Geld und Viktualien jährlich 2000 Mk. verdient hat (natürlich müssen sich Mann, Frau und Kinder dafür ganz in den freiherrlichen Dienst stellen); die Streckenarbeiter in dortiger Gegend verdienen dagegen nur 600 Mark. Hier wie in Mecklenburg passen also die Junker schon auf, daß die Eisenbahnverwaltung mit ihren Löhnen der Landwirtschaft keine Konkurrenz macht, sondern immer ein beträchtliches Stück unter dem Lohnniveau der Landwirtschaft bleibt. Da die christlichnationale Organisation zu denen gehört, wie sie anfangs geschildert sind, so wird es bei dem Bitten und Flehen sein Bewenden haben, denn zu einem mannhaften Auftreten werden sich ihre Mitglieder nicht entschließen können.

Die neuen Bestimmungen über das Freifahrtwesen der Eisenbahnangestellten sind doch nicht ganz so schlimm ausgefallen, wie wir sie in letzter Nummer geschildert haben. Die mittleren Beamten erhalten ab 1. Jänner jährlich noch fünfmal freie Fahrt, die unteren Beamten dreimal jährlich. Die ihnen zustehenden Wagenklassen sind genau wir vorher geblieben. Die Anzahl der bewilligten freien Fahrten ist allerdings gegen früher herabgesetzt worden. Wie es mit den Arbeitern und Hilfs-

*) Mecklenburg führt einen Ochsenkopf in seinem Wappen, der die Zunge ausstreckt, als Symbol der dort herrschenden agrarischen Unverschämtheit.

beamten steht, ob diese wirklich in die vierte Wagenklasse abgeschoben werden sollen, darüber hat die Oeffentlichkeit noch nichts erfahren. Aber die Tatsache, daß die Eisenbahnerfachblätter aller Grade die Verschlechterung der freien Fahrt kritisch besprachen und an diese ernstlich glaubten, kennzeichnet so recht ihre Meinung über den hohen Grad der „sozialpolitischen Einsicht", den nun einmal die Eisenbahner bei der Verwaltung bei allen ihren Reformen und Maßnahmen voraussetzen.

Im vorigen Jahr gelangte auf Anordnung des preußischen Eisenbahnministers in einigen Direktionsbezirken die hygienische Reinigung der Eisenbahnwagen versuchsweise in Anwendung. Nunmehr sind die Versuche abgeschlossen, und zwar mit einem sehr zufriedenstellenden Resultat. Während früher das Reinigen der Wagen durch Ausklopfen und Bürsten der Polster, Auskehren u. s. w. bewerkstelligt wurde, geschieht die Reinigung nunmehr durchwegs durch Staubsaugeapparate, um der Gefahr, ansteckende Krankheiten durch die Eisenbahnwagen zu verbreiten, wirksam entgegentreten zu können. Diese Einrichtung sollte auch bei den Eisenbahnen anderer Länder eingeführt werden.

Cheminot (Berlin).

Zum Eisenbahnunglück in Villach.

Abgeordneter Riese schreibt der „Arbeiter-Zeitung" unterm 6. d.:

Die Mitteilungen des „Arbeiterwillen" über die Einvernahme des schwerverletzten Oberkondukteurs Schmidt haben allenthalben die lebhafteste Entrüstung über die Rücksichtslosigkeit der bahnamtlichen Erhebungsorgane hervorgerufen. Und in der Tat verdient ihre noch dazu ganz zwecklose Barbarei die allerschärfste moralische Verurteilung. Am vierten Tage nach der Katastrophe erschienen sie bei dem Schwerverletzten, von dem man damals noch nicht wußte, ob er mit dem Leben davonkommen werde und der überdies ganz außerstande war, verläßliche Angaben zu machen, und unterzogen ihn einem peinlichen zweistündigen Verhör. Was Wunder, daß der Kranke danach in die quälendsten Phantasien verfiel. Welchen Wert will man diesem Protokoll beimessen? Es ist ja doch nur ein Dokument zur Qualifikation der verhörenden Beamten.

Als ich Schmidt besuchte, der sich schon ein gutes Stück auf dem Wege der Besserung befindet, schilderte er mir seine Wahrnehmungen bei der Katastrophe. Viel hatte er nicht zu berichten. Als er das Achtungssignal hörte, wollte er beim Fenster im Kammerlwagen hinaussehen und hielt sich mit einer Hand an der Türverschlußstange fest. Schon im nächsten Augenblick gab es einen gewaltigen Krach und er fühlte seine Füße festgepreßt. Es kam wer, dem er zurief, er solle ihn losmachen. Dann verließ ihn sein Bewußtsein gänzlich und als er wieder zu sich kam, befand er sich im Spitalbett. In den Betten neben ihm lagen der verunglückte Kondukteur Hofmann, der einen Rippenbruch links und Kontusionen an den Beinen erlitten hatte, und der Lokomotivführer Türk mit stumpfen Kontusionen am Kopfe, der einen Tag lang die Sprache verloren hatte. Beide konnten schon Ende voriger Woche in häusliche Pflege übergeben werden; Hofmann nach Klagenfurt, Türk nach Marburg. Schmidt fühlte gar keine Schmerzen, als er eingeklemmt in den Wagentrümmern lag. Der Wagenkasten war so zersplittert worden, daß es ein Wunder ist, wie Schmidt überhaupt lebend davonkommen konnte.

Seine Verletzungen waren sehr arge. Er erlitt einen Bruch der Schädelbasis, eine große Lappenwunde am Schädeldach, eine Rißquetschwunde an der Stirn, eine Rißwunde am Schläfenbein neben dem äußeren Augenlid, eine Fraktur des dritten Mittelhandknochens links und Kontusionen und Hautabschürfungen am ganzen Körper. Die Aerzte bemühten sich sehr um ihn und er befindet sich auch bereits, wie schon erwähnt, ein gutes Stück auf dem Wege der Besserung.

Aber damals, als die Kommission kam, es war am 28. Dezember, stand es noch schlimm mit ihm. Noch Tags zuvor hatte ihn niemand besuchen dürfen. Man kann sich seinen Zustand, der durch den erlittenen Nervenchok verschlimmert wurde, lebhaft vorstellen. Vom Bahnhof aus war telephonisch angefragt worden, ob die Kommission kommen könne. Man erteilte die Erlaubnis zu einem **kurzen** Besuch. Daraufhin erschienen um 9 Uhr Vormittags der Oberinspektor Markl vom Klagenfurter Betriebsinspektorat und der Verkehrsreferent Inspektor Penkl, gleichfalls von Klagenfurt, mit dem Verkehrskontrollor Revidenten Supersberger, der als Schriftführer fungierte. Sie begannen die Einvernahmen mit Hofmann und Türk, mit denen sie in einer Stunde fertig waren, und zogen dann Schmidt ins Verhör, den sie von 10 bis 12 Uhr mit ihren Fragen und Vorhalten quälten. Selbst wenn sie ganz vergessen oder überhört haben sollten, daß sie nur zu einer kurzen Rücksprache berechtigt waren, so hätten sie den Zustand des Schwerverletzten doch selbst erkennen und sich sagen müssen, daß er zu einer amtlichen Einvernahme gar nicht fähig ist. Ein böser Zufall wollte es, daß die Aerzte um dieselbe Zeit mit einer schweren Operation bis nach 12 Uhr beschäftigt waren und also nicht dazwischentreten konnten. Und so fiel Schmidt den Beamten durch zwei Stunden zum Opfer. Sie hielten ihm zunächst ein Zirkular vor, das aus Anlaß des Rottenmanner Unglücksfalls herausgegeben wurde und das das Personal zur besonderen Vorsicht verpflichtet. Ob er es kenne? Ob er es nicht auch unterschrieben habe? Dann holten sie ihn darüber aus, ob er genau alle vorgeschriebenen Formalitäten bei der Zugsabfertigung erfüllt habe. Schmidt gab zu, daß er den diensthabenden Beamten nicht auf den fälligen Zug Nr. 455 aufmerksam gemacht habe. Man hielt ihm vor, daß er dadurch die Vorschriften nicht eingehalten habe, wodurch er noch mehr konfus wurde. Nebenbei sei bemerkt, daß sich die beiden diensthabenden Beamten, wie verlautet, über diesen Zug telephonisch verständigt haben und daß Schmidt auf eine an den Beamten gerichtete Frage gar keine Antwort erhielt. Auf diesen Vorhalt hin hielt sich Schmidt an dem Zusammenstoß für mitschuldig, was ihn natürlich in eine zunehmende Aufregung versetzte. Als die Herren ihr Protokoll geschlossen hatten und gingen, sagte ihm Oberinspektor Markl tröstend, es werde nicht so schlimm ausfallen. Dieser zweifelhafte Trost bewirkte gerade das Gegenteil. Bei Schmidt stand es nun fest, daß er angeklagt und verurteilt werde. Er begann zu weinen und als ihn Nachmittags seine Frau aufsuchte, erzählte er ihr ganz aufgeregt von seiner Einvernahme und daß er nun eingesperrt und von der Bahn entlassen werde und seine Familie — er hat sieben Kinder — hungern müsse. Am nächsten Tage war der Zustand des Bedauernswerten derart verschlimmert, daß er nicht einmal seine Angehörigen kannte und sich vor jedem fürchtete. Er phantasierte von einer Gerichtsverhandlung und sah sich und den Beamten schon verurteilt.

Als er mir von der Protokollaufnahme erzählte, traten ihm wieder die Tränen in die Augen und er konnte die Worte kaum hervorbringen. Er glaubt noch immer, mit dem Protokoll sein Urteil unterfertigt zu haben. Ich ließ ihn nicht zu Ende erzählen und beruhigte ihn. Kurz vor mir hatte ihn Genosse Beer von Mürzzuschlag besucht. Auch ihm hatte er sein Verhör unter Tränen geschildert und auch Genosse Beer stellte fest, wie sehr der Kranke heute noch unter dem deprimierenden Gefühl leidet, das die Einvernahme bei ihm zurückgelassen. Dabei aber ist es die Ueberzeugung aller Eisenbahner, daß Schmidt absolut kein Verschulden an dem Zusammenstoß trifft.

War die Einvernahme nicht eine ganz unverantwortliche Quälerei? Als ob es etwas verschlagen hätte, wenn die Herren ein paar Tage später gekommen wären, und als ob sie die Aufnahmen, die sie mit Schmidt gemacht, überhaupt verwenden könnten! Ihr jedem Menschlichkeitsgefühl hohnsprechendes Verhalten fordert den schärfsten Protest heraus.

Dieselben Herren fanden sich auch bei dem verunglückten Lokomotivführer des Personenzuges, Genossen Ruzicka, ein, den sie mit mehr Einsicht behandelten. Auch mit ihm wollten sie ein Protokoll aufnehmen; aber er lehnte es ab, auf einzelne Fragen zu antworten, und schilderte den Hergang in einer zusammenhängenden Darstellung, aus der sie das für sie Wesentliche entnehmen konnten. Sie hielten sich deshalb nicht allzu lange bei ihm auf. Dennoch zeitigte auch bei ihm die Einvernahme schlimme Aufregungszustände. Auch er befindet sich bereits auf dem Wege der Besserung. Er hat Rißquetschwunden am Kopfe und Brandwunden zweiten Grades oberhalb des rechten Knies erlitten sowie Kontusionen am ganzen Körper. Sein Lokomotivheizer Stern wird am Montag bereits wieder Dienst machen.

Eine sittliche Pflicht

ist der Anschluß an die Organisation.

Organisation: das Zauberwort der neuen Zeit, der mächtigste Hebel des Kulturfortschritts. Organisation bedeutet in unserer Zeit der Massenbegriffe alles. Ohne planmäßige Organisation ist die menschliche Tätigkeit auf keinem Gebiete mehr denkbar. Der Zusammenschluß Gleichgesinnter, Gleichstrebender und vor allem Gleichbedrückter ist zu einer Lebensnotwendigkeit geworden.

So rat- und machtlos, wie der Mensch ursprünglich den entfesselten Naturkräften gegenüberstand, so voller Ohnmacht schwimmt er in dem brandenden und brausenden Strome des Lebens. Auch der stärkste Wille des einzelnen knickt einem Strohhalm gleich vor der Macht der Verhältnisse zusammen. Die Naturkräfte meisterte der Mensch durch die Technik; das Leben und seine Bedingungen kann er nur durch die Organisation nach seinem Willen gestalten.

Die tiefeinschneidendste Bedeutung hat die Organisation für die Lösung der sozialen Frage gewonnen. Die Lösung der sozialen Frage, das ist die Lösung der Widersprüche unserer Wirtschaftsordnung. Der klaffendste Widerspruch dieser so viel gepriesenen Wirtschaftsordnung besteht bekanntlich darin, daß in den Kulturländern neun Zehntel der Menschen trotz emsiger, bis zur Erschöpfung gesteigerter Arbeit, als Gegenleistung nicht mehr erhalten, als zu einer kümmerlichen Existenz hinreicht, während diejenigen, in deren Diensten jene neun Zehntel stehen, in ihrer Gesamtheit, als Klasse der Besitzenden, einen ins Märchenhafte wachsenden Reichtum ansammeln. Muß das so sein? Ist das nicht Widersinn? Haben wir nicht ein Recht, ja die Pflicht, uns dagegen aufzubäumen?

Das Ziel aller, die nichts besitzen als ihre Arbeitskraft, als ihre Kenntnisse und Fähigkeiten, muß deshalb dahin gehen, einen größeren Anteil an diesem Reichtum, den sie mitgeschaffen haben, zu erlangen, und es muß dahin gehen, neben ihrer Arbeit auch Zeit zu haben, diesen größeren Anteil am gesellschaftlichen Reichtum zu genießen. Der Arbeiter, der Angestellte, der Beamte, er muß dieses Streben haben, wenn er als einzelner, wenn sein Beruf, sein Stand, seine Klasse nicht verelenden soll. Die frei wirkenden wirtschaftlichen Kräfte müßten zur sozialen Verelendung führen, wenn nicht Gegenkräfte mobil gemacht würden. Die Gegenkräfte der sozialen Verelendung liegen verankert in der fortschreitenden sozialen Gesetzgebung und in der wirtschaftlichen Organisation der Arbeitnehmer, der Gewerkschaft.

Die gewerkschaftliche Organisation muß ihren Mitgliedern in langem zähen Kampfe den Anteil an den Kulturgütern vergrößern und die soziale Gesetzgebung vorantreiben zum Schutze der wirtschaftlich Schwachen. Die Hoffnung, daß der einzelne, besonders Begünstigte, ganz aus eigener Kraft zu Reichtum und Ansehen gelangen könne, ist trügerisch. Selbst wenn es einzelnen gelingt, was ist damit den übrigen geholfen? Wenn die große Masse der Besitzlosen nicht wäre, könnte die kleine Schar der Reichen nicht sein.

Die Selbständigkeit, die sie als einzelne im Wirtschaftsleben nicht mehr erringen können, erreichen sie erst wieder als Glied ihres Berufes in der Berufsorganisation. Die kompakte Masse der organisierten Arbeitnehmer ist, wenn sie will, dem einzelnen Arbeitgeber gegenüber stets der Stärkere. Wenn die Organisation den Willen hat, im Interesse ihrer Mitglieder diese Macht auch anzuwenden, und diesen Willen hat allein die gewerkschaftliche Organisation, dann wird es ihr auch gelingen, die Existenzbedingungen ihrer Mitglieder besser zu gestalten, ihren Anteil an dem Ertrage ihrer Arbeit zu vergrößern.

Das Bindeglied, das den einzelnen Berufsgenossen mit seiner Organisation verknüpft, ist die wirtschaftliche Interessengemeinschaft aller Berufsangehörigen. Ihr Streben ist dasselbe, und die Mittel, ihr Ziel zu erreichen, sind die gleichen. Auf dem Boden dieser Gemeinsamkeit erwächst die Solidarität. Der einzelne ordnet sich dem Gesamtinteresse unter und die Gesamtheit tritt für ihn ein. Je stärker entwickelt das Gefühl der Solidarität ist, um so stärker ist der Einfluß der Organisation. Es bedarf keiner Erörterung, warum die Organisation um so stärker ist, je zahlreicher die Berufsgenossen ihr angehören. Das ist so klar, wie zwei mal zwei vier ist. Wer sich außerhalb der gewerkschaftlichen Organisation seines Berufes stellt, der schädigt nicht nur sich selbst, er schädigt jeden seiner Mitkollegen, er schädigt die Gesamtheit. Er sympathisiert wahrscheinlich mit dem Streben der Organisationen, aber er erklärt sich mit seinen Berufsgenossen nicht solidarisch, er wird nicht Mitglied der Organisation. Er möchte die Früchte der Arbeit der anderen genießen, ohne sich selbst zu rühren. Das ist wenig ehrenvoll und es ist sehr kurzsichtig. Denn wieviel mehr könnte erreicht werden, wenn alle jene, die draußen stehen, mithelfen würden. Ja, meist wird nur darum nichts erreicht, weil jene aus Egoismus oder Furcht sich fern halten. Deshalb präge sich jeder unorganisierte Kollege, jede unorganisierte Kollegin die Worte des Professors v. Gizyki ein:

Der Anschluß an eine Organisation ist eine sittliche Pflicht!

Zur Bewegung der Signalmeister.

Die Sitzung des Aktionsausschusses der organisierten Signalmeister in Prag am 3. Dezember 1910 gestaltete sich zu einer allgemeinen Versammlung der Signalmeister, so zahlreich war die Beteiligung derselben. Der rege Besuch dieser regelmäßigen Versammlungen ist ein erfreuliches Zeichen, daß die Organisation der Signalmeister Wurzel und Boden gefaßt hat. Es dürfte kaum eine zweite Kategorie von Eisenbahnbediensteten geben, welche so unterschätzt, gleichzeitig aber mit Arbeiten und Funktionen derart überbürdet wird, als jene der Signalmeister. Obwohl denselben vor nicht langer Zeit durch Zusammenlegung der Funktionen der Block- und Telegraphenmeister der Dienst bedeutend erschwert wurde, wird nun abermals eine weitere Belastung derselben in Aussicht gestellt. Die Kategorie der Signalmeister besteht, wie bekannt, erst seit dem Vorjahre, bis zu welcher Zeit die Erhaltung der Sicherungsanlagen, der Streckenblocks, Telegraphen- und Telephonanlagen 2c. den Block- und Telegraphenmeistern zugewiesen wurde. Bis zu dieser Zeit war die Ausübung des Dienstes und die allgemeinen Dienstverhältnisse der Block- und Telegraphenmeister der k. k. Staatsbahnen anders als bei den Privatbahnen. Mit Rücksicht auf die Forderung der Block- und Telegraphenmeister nach Besserung ihrer Dienstverhältnisse, Erhöhung des Reisepauschales und Kürzung der zugewiesenen Strecken, mit Rücksicht auf die Verstaatlichung der Privatbahnen reorganisierte das Eisenbahnministerium den Dienst der Block- und Telegraphenmeister durch Zusammenlegung beider Dienstzweige und Einführung der Kategorie der Signalmeister. Grundsätzlich wäre die Ausübung des vereinigten Dienstes nicht ohne Vorteil, wenn auch bei allen Direktionen der gleiche Vorgang eingehalten und im Sinne der erlassenen Instruktionen vorgegangen würde. Es ist vielleicht begründet, daß der verwandte Dienst der Block- und Telegraphenmeister durch einen Signalmeister ausgeübt wird, aber ebenso begründet ist es, daß die einem Signalmeister zugewiesene Strecke derart gekürzt wird, daß ihm die Ausführung aller mit der Erhaltung der Einrichtungen verbundenen Arbeiten ermöglicht wird. Dies ist jedoch nicht geschehen. Es wurden den Signalmeistern die Strecken etwas gekürzt, durch Zusammenlegung des Dienstes sind jedoch die dienstlichen Obliegenheiten und Verantwortung um 100 Prozent gestiegen, abgesehen von der Anhäufung der schriftlichen Arbeiten. Die Signalmeister haben trotzdem die Ausübung des vereinigten Dienstes übernommen und bemühten sich nach Kräften, den an sie gestellten Anforderungen zu entsprechen, obwohl sie gezwungen waren, sich die fachlichen Kenntnisse des einen oder des anderen Dienstzweiges anzueignen. Sie taten dies in der sicheren Erwartung, daß diese Mühe auch anerkannt und ihre Dienstleistung gerecht beurteilt und abgeschätzt wird. In diser Erwartung wurden sie aber gründlich getäuscht. Obwohl der Umfang der dienstlichen Obliegenheiten immer größer wird, so werden den Signalmeistern Funktionen zugewiesen, welche ihnen instruktionsgemäß nicht zustehen und für welche ihnen die fachlichen Kenntnisse fehlen. So wurde zum Beispiel bei der verstaatlichten St. E. G. den Signalmeistern die Erhaltung der Wegabsperrschranken (auch Neubauten), außerdem Erhaltung der Petroleumglühlichtlampen und in letzter Zeit sogar auch die Reparatur der Brückenwagen zugewiesen. Nicht genug an dem, man trägt sich sogar mit der Absicht, den Signalmeistern eine weitere Funktion, und zwar Reparaturen der Krampen und der übrigen Oberbauwerkzeuge zu übertragen. Ob es überhaupt möglich und den fachlichen Kenntnissen der Signalmeister angemessen ist, alles Vorangeführte neben den nicht geringen Arbeiten, welche ihnen bei Erhaltung der bestehenden und Montage der neuen Einrichtungen ihres eigenen Dienstzweiges erwachsen, zu versehen, wird jeder Laie beurteilen können. Die Signalmeister sehen mit Besorgnis der Zukunft entgegen. Es ist schon im Interesse der Verkehrssicherheit geboten, daß dieser systematischen Ueberbürdung der Signalmeister ein Ziel gesetzt wird. Während vom Signalmeister die klaglose Instandhaltung der ihm zugewiesenen Signal-, Sicherungs- und Telegraphenanlagen verlangt wird, wird er gleichzeitig mit anderen, ihm nicht zustehenden Funktionen betraut, welche es ihm unmöglich machen, sich der instruktionsgemäßen Obliegenheiten voll und ganz zu widmen und die ihn derart in Anspruch nehmen, daß er sein eigentliches Fach vernachlässigen muß. In Erwägung dieser Verhältnisse haben die anwesenden Signalmeister einmütig erklärt, unter den geschilderten Verhältnissen kaum noch

die ihnen auferlegte Verantwortung tragen zu können. Behufs Erweiterung und Kräftigung der Organisation der Signalmeister wurde beschlossen, in jenen Orten, wo mehrere Signalmeister beisammen sind, Bezirksversammlungen abzuhalten und die Einberufung einer Reichskonferenz der Signalmeister in nächster Zeit anzustreben. Letztere hätte sich nicht mit Aufstellung irgend welcher neuer Forderungen zu befassen, sondern auf Erfüllung der alten, bis heute unberücksichtigten Wünsche einzuwirken, die gegenwärtige Lage der Signalmeister zu erwägen und Mittel und Wege zu suchen, die Existenz der Signalmeister erträglicher zu gestalten. Es wurden auch die Schwierigkeiten besprochen, welche den Signalmeistern aus ihrer Zuweisung der Bahnerhaltungssektionen erwachsen. Obwohl das Dienstverhältnis der Signalmeister zu den Sektionen und der Fachgruppe instruktionsgemäß festgesetzt ist, verlangen doch einige Sektionsvorstände vom Signalmeister Vorlage von Tagesberichten und Meldungen, wohin er sich behufs Ausübung seines Dienstes begeben will und erteilen ihm auch dienstliche Aufträge, obwohl dies nur der Fachgruppe allein zusteht. Im Interesse des Dienstes wäre es Sache der betreffenden Fachgruppe, sich gegen derartige Eingriffe in ihre Rechte zu verwahren. Nach Erledigung der laufenden Angelegenheiten wurde die nächste Sitzung des Aktionsausschusses für den 7. Jänner 1911 angesetzt, und werden die Genossen Signalmeister zur zahlreichen Beteiligung eingeladen.

Die Kanzleigehilfen der österreichischen Eisenbahnen.

Man schreibt uns: Obwohl der Bestand der Kanzleigehilfenkategorie ein noch kurzer ist, hat dennoch die Bahnverwaltung an derselben ihre weitestgehende Ausbeutung schon geübt, denn nur die Profitsucht war Vater des Gedankens, an Stelle früherer Unterbeamten schlechter bezahlte Diener zu verwenden.

Es ist oft vorgekommen, daß frühere Dienerposten als Unterbeamtenposten systemisiert wurden, daß man aber aus früheren Beamtenposten später Unterbeamtenposten und seit der Zeit, als die Kategorie „Kanzleigehilfen" geschaffen wurde, Dienerposten machte, war ausnahmslos nur bei den Kanzleigehilfen der Fall.

Man möge aber ja nicht glauben, daß etwa auch die verlangte Dienstleistung dementsprechend verringert wurde, im Gegenteil, man verlangt von den nunmehrigen „Kanzleigehilfen" nicht nur ganz dieselbe Dienstleistung als früher von den diesen Dienst verrichtenden Unterbeamten beziehungsweise Beamten, sondern mitunter sogar eine noch bessere und überdies auch eine weit bessere Vorbildung und mehr Kenntnisse und Fähigkeiten, als dazumal von den Beamten respektive Unterbeamten.

Daß dies Tatsache und nicht bloße Behauptung ist, können alle Unterbeamten und Beamten dieses Dienstzweiges bestätigen. Selbst das k. k. Eisenbahnministerium hat dies anerkannt. Also nicht unwissentlich, sondern mit voller Absicht behandelt uns das Eisenbahnministerium rücksichtslos. Es ist dem k. k. Eisenbahnministerium wohl bekannt, daß die Kanzleigehilfen durchwegs zu Unterbeamten, ja vielfach zu Beamtendiensten verwendet werden, es macht sich aber gar kein Gewissen daraus, sie als Diener zu verwenden. Und dies aus dem Grunde, um einerseits billige Arbeitskräfte zu haben, anderseits dafür zu sorgen, daß sich die Kanzleigehilfen als Offizianten nicht etwa noch dazu erkühnen, die Wiederzugänglichmachung der solchen Bediensteten einst offen gestandenen Beamtenkarriere zu fordern, indem es denselben den ihnen zufolge ihrer Vorbildung und qualifizierten Dienstleistung mit Recht gebührenden Anspruch auf Unterbeamtenrang erst nach acht- bis zwölf- und mehrjähriger Dienstzeit und selbst da sehr unbestimmt gewährt. Die Offizianten (Unterbeamten im Kanzleidienste) streben schon seit längerer Zeit die Wiedererreichung der ihnen einst offen gestandenen Beamtenkarriere an. Diese seitens des Eisenbahnministeriums schon zu wiederholtenmalen als gerechtfertigt anerkannte Forderung soll nun demnächst unter Zugrundelegung verschiedener Voraussetzungen zur Durchführung gelangen.

Die Kanzleigehilfen haben bereits im September 1910 dem Eisenbahnministerium die Forderung überreicht: Ernennung zu Offizianten nach fünfjähriger Dienstzeit. Diese mit Rücksicht auf die von den Kanzleigehilfen zu leistenden Arbeiten wohl bescheiden zu nennende Forderung wurde jedoch vom Eisenbahnministerium unter dem Vorwand der tristen finanziellen Lage der Staatsbahnen prinzipiell abgelehnt. Es ist ja Tatsache, daß ein Defizit besteht und daß sich dasselbe jährlich steigert, doch daran kann die Kanzleigehilfen, die jahrelang für einen Hungerlohn im Dienste stehen, nicht das geringste Verschulden treffen, wohl aber das Eisenbahnministerium selbst. Man braucht nur stiller Beobachter der Dinge sein, zum Beispiel die rasche Beförderung der dortselbst verwendeten Juristen beobachten. Ist es nicht schmählich, auf Kosten dieser armen Kanzleigehilfen die ohnehin glänzenden Avancementsverhältnisse der Juristen noch günstiger zu gestalten?

Aus dem Verhalten des Eisenbahnministeriums müssen die Kanzleigehilfen ihre Konsequenzen ziehen. Wer nicht blindlings und gleichgültig seinem Geschicke gegenübersteht und nur halbwegs über einen gesunden Menschenverstand verfügt, muß doch aus diesem unqualifizierbaren Verhalten des Eisenbahnministeriums indirekt den Wink verstehen, daß es sehr darauf ankommt, die Kanzleigehilfen weiterhin und unbekümmert in ihrer trostlosen Lage zu belassen, wie sich **dieselben** dazu verhalten. Stehen sie ihrem Geschicke untätig und gleichgültig gegenüber, so wird es dem hohen Eisenbahnministerium selbst dann nicht einfallen, das Los der Kanzleigehilfen etwas erträglicher zu machen, wenn demselben die reichlichsten Geldmittel zur Verfügung stünden.

Es gibt gewiß viele selbstbewußte Kanzleigehilfen, die dieses frivole Spiel, welches das Eisenbahnministerium mit ihnen treibt, zur Genüge erkennen, die bereit und entschlossen sind, für ihr vorenthaltenes Recht zu kämpfen. Aber was nützt es diesen einigen, wenn ihnen die große Mehrzahl der Kanzleigehilfen ihre Mithilfe versagt. Solche Elemente sind entweder geistig nicht so weit entwickelt, um die Mithilfe an der Verbesserung ihrer Lage als ihre Pflicht zu erachten, oder sie sind ehrund charakterlos.

Welchen Weg sollen nun die Kanzleigehilfen betreten, der sie zum Ziele führt? Etwa Gründung von eigenen Vereinen oder Veranstaltung von Bittgängen ins Ministerium ihren Vorgesetzten gegenüber tiefste Ergebenheit und Unterwürfigkeit heucheln? Wer die Hartnäckigkeit kennt, mit welcher uns das k. k. Eisenbahnministerium gegenübersteht, bedarf hierüber keiner weiteren Aufklärung. Im übrigen ist Schreiber dieser Zeilen der Ansicht, daß es erstens unter unserer Würde wäre, um unser verdientes Recht am Bauche liegend zu bitten, und zweitens pflegen sich nur solche darauf zu verlegen, die sich aus ihrem tiefsten Innern heraus schwach und unbeholfen fühlen, die sich in Bezug auf Arbeitsleistung und Fähigkeiten von den übrigen überholt sehen.

Es mag auch solche geben, deren Devise lautet: „Nur mit meinen Volksgenossen und für dieselben will ich kämpfen." Diesen sei die Frage aufgeworfen, wie sie sich denn so einen Erfolg vorstellen können. Ist es möglich, daß nur der Lohn oder Gehalt von nur deutschen oder nur tschechischen u. s. w. Kollegen aufgebessert werden kann, währenddem alle anderen leer ausgehen sollen? Wer sich mit solchen Illusionen noch befassen mag, ist wahrhaft ein Feind seiner Kategorie, gleichwohl, ob bewußt oder unbewußt. Mögen nun die bisher ihrem Geschicke interesselos gegenübergestandenen Kollegen diese Worte beherzigen; tun sie dies, so wird es sie keiner großen Mühe bedürfen, zu erkennen, wie und auf welche Art und Weise sie eine Verbesserung ihrer Lage zu erzielen vermögen.

Die Bewertung der Wächterhäuser der Südbahn.

Wie wir bereits berichtet haben, hat die Südbahnverwaltung mit dem Zirkular 465 A vom 29. Oktober 1910 folgendes Zugeständnis gemacht:

Die Bewertung der Wächterhäuser wird nach den für die gesellschaftlichen Wohngebäude geltenden Mietzinsnormen und unter Berücksichtigung der örtlichen Verhältnisse bis 1. Jänner 1911 durchgeführt werden.

Auf Grund der Ergebnisse dieser Bewertung werden die Quartiergeldzulagen der Wächter, Blocksignaldiener und Bahnrichter, welchen Naturalwohnungen in einem Wächterhause zugewiesen sind, individuell unter Rücksichtnahme auf die ihrer Gehaltstufe entsprechenden Quartiergelder mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1911 fixiert werden, wobei eine Herabsetzung der bisherigen Quartiergeldzulagen in keinem Falle stattfinden darf.

In analoger Weise werden die Quartiergeldzulagen für jene Wächter, Blocksignaldiener und Bahnrichter ermittelt, welchen Naturalwohnungen außerhalb eines Wächterhauses zugewiesen sind.

Die für die gesellschaftlichen Wohngebäude geltenden Mietzinsnormen sind in folgendem Zirkular enthalten.

Seit der mit Zirkulare Nr. 16 ddo. 20. Februar 1899 (Exh. Nr. 276/P. A. ex 1899) stattgehabten Mietzinsregulierung für Wohnungen in gesellschaftlichen Gebäuden ist die Kronenwährung obligatorisch zur Einführung gelangt, weshalb es geboten erscheint, die bezüglichen Einheitspreise in dieser Währung zu verlautbaren und wird bei diesem Anlaß das bereits zitierte Zirkulare vollinhaltlich reproduziert.

Die bisherige Berechnung der Mietzinse für Wohnungen in den gesellschaftlichen Gebäuden beruht teils auf Einheitssätzen, welche vor vielen Jahren den damaligen Verhältnissen und Quartiergeldklassen entsprechend normiert wurden und seither trotz der Vorrückung vieler Stationen in höhere Quartiergeldkategorien ungeändert geblieben sind, teils auf den vor einigen Jahren für die Dienerwohnungen eingeführten Einheitssätzen, welche bedeutend höher als diejenigen für die Beamtenwohnungen sind.

Es hat sich hieraus zwischen den Mietzinsen für Beamtenwohnungen in den Stationen, welche in höhere Quartiergeldkategorien eingereiht wurden und denjenigen, welche in den ursprünglichen Kategorien verblieben, ganz besonders aber zwischen den Mietzinsen für Beamtenwohnungen und denjenigen für Dienerwohnungen und zwar zu Ungunsten der letzteren ein Mißverhältnis gebildet, welches dringend der Abstellung bedarf.

Um dieses Mißverhältnis zu beseitigen und eine gleichmäßige und gerechte Grundlage der Mietzinsberechnung für das gesamte in gesellschaftlichen Gebäuden wohnende Personale zu schaffen, wurden eingehende Erhebungen gepflogen und auf Grund derselben die Einheitspreise per Quadratmeter der benützten Wohnfläche dem Range des Stockwerkes und der Quartiergeldklasse entsprechend, wie aus der nachstehenden Tabelle ersichtlich, festgestellt.

Tabelle der Einheitspreise per Quadratmeter für die Wohnungsmiete in gesellschaftlichen Gebäuden in Kronen berechnet.

Stockwerk	Quartiergeld-Kategorie				
	I	Triest	II	III	IV
1. Stock	6·40	5·76	5·12	4·20	3·20
2. Stock Ebener Erde	5·76	5·18	4·60	3·78	2·88
3. Stock Halbstock	5·12	4·60	4·10	3·36	2·56
Souterrain Dachstock	3·20	2·88	2·56	2·10	1·60

Für isolierte Stationen und Gebäude, daß sind solche, welche entweder vom nächsten Orte weit entfernt gelegen oder aber durch Geleiseanlagen vom Ortsverkehr getrennt sind, dann für einzelne vermöge ihrer Beschaffenheit als besonders minderwertig klassifizierte Wohnungen werden die obigen Einheitspreise um 20 Prozent ermäßigt.

Der Mietzinsberechnung werden jene Wohnflächen zugrunde gelegt, welche sich nach Abzug der Grundflächen für Abort, Speise und Gang (soferne letzterer nicht als Vorzimmer anzusehen, das heißt abgeschlossen und absperrbar ist) ergeben, wobei jedoch Wohnungspiècen, welche für sich mehr als 25 Quadratmeter Flächenraum besitzen, bei der Mietzinsberechnung nur für eine Fläche von 25 Quadratmetern in Anrechnung gebracht werden.

Für die im Genusse von Naturalwohnungen stehenden Bahn- und Weichenwächter bleiben auch fernerhin die bestehenden Normen in Kraft.

Der neue Mietzins hat sofort für alle jene Wohnungen zur Einhebung zu gelangen, bei welchen eine Mietzinsverminderung Platz greift, während Mietzinserhöhungen, sofern sie nicht ganz geringfügige Beträge betreffen, nur für jene Wohnungen sofort in Kraft treten, welche Beamte in der Gehaltsstufe von 4400 Kr. und aufwärts innehaben.

Für alle übrigen Wohnungen werden die nach der Neuregelung sich ergebenden erhöhten Mietzinse erst bei eintretendem Wechsel in der Person des Wohnungsinhabers, bei dessen künftiger Vorrückung in eine Gehaltsstufe, mit welcher ein höherer Quartiergeldbezug verbunden ist, bei eventuellen Umbauten gesellschaftlicher Gebäude sowie endlich in dem Falle zur Einhebung gelangen, als eine Station beziehungsweise Strecke für die Folge in eine höhere Quartiergeldklasse eingereiht werden sollte.

Sowohl die sofort in Anrechnung kommenden als auch die in den vorgedachten Fällen erst künftig anzurechnenden neuen Mietzinse werden behufs Einbehaltung von den Bezügen der betreffenden Bediensteten in zwölf gleiche Monatsraten, und zwar in der Weise geteilt, daß bei der einzelnen Monatsrate sich ergebende Teilbeträge unter 10 h. zugunsten des Wohnungsinhabers fallen gelassen werden und ein Zinsausgleich im Monat Dezember nicht mehr stattzufinden hat.

Wien, am 13. Juni 1901.

Der Generaldirektor:
Eger m. p.

Vom Zentralarbeiterausschuß der k. k. Staatsbahnen.

Wie wir bereits in den vorigen Nummern aufmerksam gemacht haben, fanden am 24., 25. und 28. November 1910 die Sitzungen des Arbeiterzentralausschusses statt. Dem unergründlichen Ratschluß des Eisenbahnministeriums zufolge tagte der Zentralarbeiterausschuß nicht wie früher gemeinsam, sondern getrennt nach Sektionen.

Wir bringen nun im nachstehenden die von den Zentralarbeiterausschußmitgliedern eingebrachten Anträge und anschließend das Protokoll jeder Sitzung. Vorläufig sind wir nur in der Lage, das Protokoll von der Sitzung der Sektion: Bahnerhaltung, zu bringen, weil uns die Protokolle von den anderen Sitzungen noch nicht zugekommen sind.

Wir bringen in dieser Nummer die im allgemeinen alle Kategorien betreffenden Anträge und die, welche die Bahnerhaltungsarbeiter speziell betreffen.

In den Berichten über die anderen Sitzungen werden wir daher die ersteren, das heißt die alle Kategorien gemeinsam betreffenden Anträge nicht mehr bringen, sondern nur mehr die der betreffenden Sektion, und mögen deshalb die Arbeiter der beiden anderen Sektionen auf diese Nummer achten und sie aufheben.

Im nachstehenden die Anträge und das Protokoll:

An den Herrn Vorsitzenden des Arbeiterzentralausschusses der k. k. Staatsbahnen

in

Wien.

Initiativanträge der Arbeiterzentralausschußmitglieder.

1. Der Arbeiterzentralausschuß soll nicht getrennt nach Gruppen, sondern immer zu gemeinsamen Sitzungen einberufen werden.

2. Neuerliche Erhebung der örtlichen Verhältnisse unter Beiziehung der zunächst wohnenden Arbeiterausschußmitglieder und neuerliche Regulierung der Löhne nach dieser Erhebung.

3. Die Lohnregulierungen sollen nicht als im Sinne von Lohnvorrückungen aufgefaßt werden, sondern sollen die Lohnvorrückungen ungeachtet der Lohnregulierungen am Tage des Ablaufes des Termines von der letzten Lohnvorrückung an gerechnet, erfolgen. Wo das nicht geschehen ist, sollen die betreffenden Arbeiter die Fehlbeträge nachbezahlt erhalten.

4. Gleichstellung aller Arbeiter in der Lohnvorrückung nach jener, welche im Amtsblatt Nr. 29 vom 8. Juli 1910 der k. k. Staatsbahndirektion Villach enthalten ist, und zwar überall dort, wo eine mindere Lohnvorrückung besteht; Erstellung von Grundanfangslöhnen für alle Werkstätten- und Heizhausarbeiter, sowie einer Lohnvorrückung für dieselben nach dem Schema, nach welchem im Wiener Direktionsbezirk die Lohnregulierung dieser Arbeiter vorgenommen wurde. Die Altersgrenze für Lohnvorrückungen im Direktionsbezirk Pilsen und überall, wo festgesetzt ist, soll eliminiert werden.

5. Einführung von Arbeitsordnungen für alle Arbeiterkategorien mit dem Inhalt:

a) Beibehaltung der gegenwärtigen Normatage mit Bezahlung des Lohnes und Festsetzung, daß, wenn an solchen Tagen gearbeitet wird, die volle gearbeitete Zeit außer dem vorerwähnten Lohn bezahlt wird.

b) 52½stündige wöchentliche Arbeitszeit für alle Werkstättenarbeiter ohne Unterschied des Betriebes sowie für alle Arbeiter in den Materialdepots.

c) 54stündige wöchentliche Normalarbeitszeit für alle nicht im Wechselturnusablösedienst beschäftigten Arbeiter.

d) 40 Prozent Dienst- und 60 Prozent Ruhezeit als Normalarbeitszeit für alle im Wechselturnusablösedienst beschäftigten Arbeiter, soferne solchen nicht schon ein Besseres zuteil ist, beziehungsweise zuteil werden soll.

e) Einführung des 12/24stündigen Dienstes für die Kohlenarbeiter, ohne einen Verlust am gegenwärtigen Verdienst herbeizuführen.

f) Anderthalbfache Bezahlung der Ueberstunden und zweifache Bezahlung der Sonn-, Feiertags- und Nachtarbeiten. Als Ueberstunden gelten alle im Dienst zugebrachten Stunden von 6 Uhr früh bis zum Beginn der normalen Arbeitszeit, die Mittagsstunden und die Stunden vom Schluß der normalen Arbeitszeit bis 8 Uhr abends; als Nachtstunden alle in der Zeit von 8 Uhr abends bis 6 Uhr früh.

Die im Wechseldienst stehenden Arbeiter sind die über die festgesetzte Normalarbeitszeit geleisteten Stunden ebenfalls als Ueberstunden, beziehungsweise als Nachtstunden zu entlohnen.

6. Erteilung von Erholungsurlauben an die Arbeiter im selben Ausmaße, wie solche den Dienern nach § 59 der Dienstordnung zustehen.

7. Aenderung der Instruktion VIII dahingehend, daß alle Arbeiter, welche über ein Jahr ununterbrochen im Dienst stehen, zum Bezug von Brennmaterial zum Regiepreis berechtigt sind.

8. Stabilisierung aller Arbeiter nach zweijähriger ununterbrochener Verwendung, wobei der Grundsatz gelten soll, daß, wenn das 300-, beziehungsweise 365fache des zuletzt bezogenen Lohnes den Anfangsgehalt und das Quartiergeld überschreitet, ohne Anrechnung der Dienstkleider die Stabilisierung in jener Gehalts-, beziehungsweise Quartiergeldstufe zu erfolgen hat, die dem 300- beziehungsweise 365fachen des zuletzt bezogenen Lohnes nächst höher gelegen ist.

9. Genaue Fixierung des Begriffes ständige Arbeiter in der Weise, daß jeder Arbeiter nach einjähriger ununter-

brochener Verwendung als ständiger Arbeiter betrachtet und behandelt wird.

10. Ausfolgung von Regiefahrlegitimationen (mit Photographie) mit Gültigkeit für die Linien der k. k. Staatsbahnen an alle ständigen Arbeiter (im Sinne des Antrages 9) und deren Familienangehörigen bis zur Erreichung der im Fahrbegünstigungsübereinkommen festgesetzten Bedingungen.

11. Anerkennung der lokalen Vertrauensmänner, die notwendig geworden ist, durch die Auflassung der lokalen Arbeiterausschüsse.

12. Einführung von Lohnzetteln, besser der Lohnkuverts, bei allen jenen Arbeiterkategorien, bei welchen das noch nicht geschehen ist.

13. Aufnahme aller Arbeiter, welche ununterbrochen ein Jahr im Dienst stehen, in den Provisionsfonds.

14. Aufnahme aller Arbeiter als Mitglieder des Lebensmittelmagazins, welche sich hierzu melden und Ausfolgung von Lebensmittelfreifahrscheinen an alle Arbeiter.

15. Jene Arbeiter, welche zu einer Militärdienstleistung einrücken, sind bei ihrer Rückkunft von derselben wieder in den Dienst aufzunehmen, und zwar mit mindestens jenem Lohn, welchen sie vor dem Einrücken bezogen haben und möglichst wieder in jenen Dienst, in welchem sie vor dem Einrücken gestanden sind.

16. Jene Arbeiter, welche zur Waffenübung einrücken, sollen während der Dauer der dadurch bedingten Abwesenheit den vollen Lohn weiterbeziehen, wenn sie sich verpflichten, nach ihrer Rückkehr den Dienst wieder aufzunehmen.

17. In allen jenen k. k. Staatsbahndirektionen, in welchen es noch nicht geschehen ist, sollen, wie im Amtsblatte Nr. 29, 1910, der k. k. Direktion Villach, die Grundlöhne, die Lohnvorrückung und die dazu gehörigen Bestimmungen, und zwar geltend für alle Arbeiterkategorien, inklusive der weiblichen Arbeiter, im Amtsblatte zum Abdruck und zur Kundmachung gelangen. In jenen Direktionen, wo dies nicht so ausführlich geschehen ist, wie im vorgenannten Amtsblatte, soll dies ebenso umfassend geschehen und die Bestimmungen auf die Werkstätten- und Heizhausarbeiter ausgedehnt werden.

18. Veröffentlichung der in jeder k. k. Staatsbahndirektion jeweils in Geltung stehenden Lohntarife, Lohnvorrückungen und deren Bestimmungen sowie aller anderen die Arbeiter betreffenden Verfügungen in den Amtsblättern, Mitteilung derselben an die Arbeiter und Ausfolgung dieser Amtsblätter an alle Arbeiterausschußmitglieder. Dies soll nicht nur für die Amtsblätter der k. k. Direktionen, sondern auch die diesbezüglichen des k. k. Eisenbahnministeriums gelten.

19. Sammlung aller auf die Arbeiter bezughabenden Normen, wie Lohntarife, Lohnvorrückungen mit den bezüglichen Bestimmungen, Fahrbegünstigungen, Urlaube, Bezug von Brennmaterial und dergleichen anderem durch das k. k. Eisenbahnministerium, Veröffentlichung derselben in einem eigenen Amtsblatte des k. k. Eisenbahnministeriums und Ausfolgung derselben an alle Arbeiterausschußmitglieder.

20. Freigabe des 1. Mai.

E. Sonstige Anträge und Beschwerden.

1. Nachdem die Arbeiterausschußmitglieder nicht überall von den Sitzungen die Protokolle erhalten, möge das hohe k. k. Eisenbahnministerium an alle k. k. Staatsbahndirektionen eine Verfügung erlassen, daß jedem Ausschußmitglied eine Abschrift vom Protokoll jeder Sitzung ausgefolgt wird und daß diese Abschriften nicht nur oberflächliche, sondern ausführlichere Auszüge aus den Protokollen sein sollen.

2. Alle k. k. Staatsbahndirektionen lehnen die Behandlung der meisten Anträge unter dem Hinweis ab, daß dieselben vor den Arbeiterzentralausschuß gehören. Sie begründen dies damit, daß Anträge, deren Durchführung Mittel erfordern, dem Arbeiterzentralausschuß zugewiesen werden müssen.

Der Arbeiterzentralausschuß ersucht das k. k. Eisenbahnministerium, an alle k. k. Direktionen die Weisung ergehen zu lassen, daß alle Anträge, welche in Kompetenz der Direktionen erledigt werden können, in den Arbeiterausschußsitzungen zu behandeln sind. Sollten Bedenken gegen die Durchführung in eigener Kompetenz obwalten, sollen die Direktionen die Anträge mit den Berichten dem k. k. Eisenbahnministerium zur Entscheidung unterbreiten. Jene Anträge dieser Art, deren Durchführung das k. k. Eisenbahnministerium teilweise oder gänzlich untersagt, sollen in den Arbeiterzentralausschußsitzungen behandelt werden.

Das sind die Anträge, die wir in den nächsten Berichten nicht mehr bringen werden, auf die daher bei den nächsten Berichten zu achten ist.

An den Herrn Vorsitzenden des Arbeiterzentralausschusses
der k. k. Staatsbahnen
in
Wien.

Initiativanträge des Arbeiterausschußmitgliedes . . . . . der Gruppe Bau- und Bahnerhaltung.

1. Wenn Professionisten zu einer anderen als ihrer Professionistenarbeit verwendet werden, soll ihnen ihr Professionistenlohn ungekürzt weiterbelassen werden.

2. Ausfolgung von Werkzeugen oder Bezahlung eines Pauschales von monatlich 6 Kr. für die Abnützung und den Ersatz der eigenen Werkzeuge an die Professionisten.

3. Erstellung von transportablen Hütten — Schutzhütten — mit Einrichtungen zum Trocknen und Aufbewahren der Kleider, Herrichten mitgebrachter Speisen und Waschvorrichtungen.

4. Einrechnung der Wegleistung in die Arbeitszeit.

5. Die Wächterposten sollen nur aus dem Stande der ständigen Arbeiter der Bahnerhaltung besetzt werden.

6. Einführung der 14tägigen Lohnauszahlungen in allen Direktionsbezirken.

7. An Regentagen soll den Arbeitern der Lohn nicht eingestellt, sondern soll weiterbezahlt werden und die Arbeiter dafür in irgendeiner Verwendung bleiben.

Protokoll

über die am 24. November 1910 im k. k. Eisenbahnministerium stattgehabte Sitzung des Arbeiterzentralausschusses der k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen (Gruppe der Arbeiter des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes).

Anwesend:

Der Vorsitzende: k. k. Sektionsrat Dr. Hermann Boeß.

Als Referent seitens des Departements 4: k. k. Ministerialsekretär Dr. Josef Winter.

Als Referent seitens des Departements 19: Inspektor Erwin v. Wouwermans.

Als Delegierte:

1. Johann Freischlag, Arbeiter, Bahnerhaltungssektion Linz;
2. Ferdinand Schneider, Maurer, Bahnerhaltungssektion Wien III;
3. Ludwig Heyda, Schlosser, Bahnerhaltungssektion Jaslo;
4. Josef Sticha, Arbeiter, Bahnerhaltungssektion Prag I;
5. Franz Humer, Oberbauarbeiter, Bahnerhaltungssektion Linz;
6. Josef Nejedly, Oberbauarbeiter, Bahnerhaltungssektion Prag (St. E. G.).

Als Schriftführer:

Dr. Karl v. Riebler, Bahnkonzipist.

Der Vorsitzende eröffnet zur festgesetzten Zeit die Sitzung, stellt die Vollzähligkeit der erschienenen Mitglieder fest und betraut mit der Funktion eines Schriftführers den Bahnkonzipisten Dr. Karl v. Riebler.

Als Verifikator der Verhandlungsschrift wird das Mitglied Schneider namhaft gemacht.

Hierauf geht der Vorsitzende zur Erläuterung der vom Eisenbahnministerium festgelegten Tagesordnung über und führt aus, daß die mit Erlaß vom 19. April 1909, Z. 8321 (E. M. Amtsblatt, XXII. Stück, 1909), neueingeführten Bestimmungen für den Arbeiterzentralausschuß die Einbringung von Initiativanträgen seitens der Arbeiterzentralausschußmitglieder nicht vorgesehen; die trotzdem eingebrachten Initiativanträge finden jedoch dadurch Berücksichtigung, daß die Tagesordnung derart erstellt wurde, daß die in den Anträgen enthaltenen Fragen zur Erörterung gebracht werden können.

Es gelangen sodann Punkt 1 und 2 der Tagesordnung gemeinsam zur Beratung.

1. Aufnahmsbedingungen von Arbeitern und Stabilisierung.

2. Normierung von Dienerposten.

Mitglied Freischlag führt Klage, daß bei den meisten Staatsbahndirektionen die Aufnahmsbestimmungen allzu streng gehandhabt werden, und insbesondere die Staatsbahndirektionen Wien und Linz Arbeiter, trotzdem sie eine mehr als zehnjährige klaglose und zufriedenstellende Dienstleistung bei der Eisenbahnverwaltung aufweisen können, wegen irgendeiner einst in jugendlichem Leichtsinn verübten Tat nicht der Stabilisierung zuführen. Mitglied Humer vertritt die Anschauung, daß die Staatsbahndirektionen nicht härter vorgehen sollen, als das Strafgesetz, welches auch nach Ablauf einer bestimmten Zeit die Straffolgen nachsieht.

Die Mitglieder Schneider und Freischlag verlangen, daß wenigstens bei Strafen wegen politischer Delikte keine Straffolgen eintreten sollen.

Ministerialsekretär Dr. Winter erörtert die Normen des § 7 der Dienstordnung bezüglich des Erfordernisses des ehrenhaften Vorlebens und stellt fest, daß sub a) nur „jene Personen von der Aufnahme ausgeschlossen erscheinen, die durch strafgerichtliche Verurteilung wegen eines Verbrechens oder wegen einer aus Gewinnsucht begangenen oder die Sittlichkeit verletzenden strafbaren Handlung bemakelt sind"; auch könne den Direktionen, in deren alleinigen Wirkungsbereich die Anstellung der Arbeiter fällt, bei dem gegenwärtigen Andrange von Arbeitern um definitive Anstellung die Vornahme einer gewissen Auslese nicht verwehrt werden.

Ferners verlangt Mitglied Schneider, daß jene Arbeiter, welche zu einer Militärdienstleistung einrücken, bei ihrer Rückkunft von derselben wieder in den Dienst aufzunehmen sind und mit mindestens jenem Lohne, welchen sie vor dem Einrücken bezogen hatten.

In Betreff der Stabilisierungsfrage verlangt Mitglied Humer — ernannt —, daß alle Oberbauarbeiter nach ununterbrochener zehnjähriger Dienstzeit, die Professionisten im Bau- und Bahnerhaltungsdienste bereits nach ununterbrochener fünfjähriger Dienstzeit stabilisiert werden sollen. Er führt zur Begründung an, daß fast alle übrigen Kategorien von Arbeitern der Bahnverwaltung früher der Stabilisierung zugeführt werden, während die Oberbauarbeiter, die gerade als die Pioniere der Bahnverwaltung zu gelten haben, in diesem Belange anders behandelt werden. Er gibt eine Schilderung der mannigfaltigen, allen Witterungsunbilden unterworfenen Dienstes und betont, daß insbesondere die aus dem Zertifikatistenstande hervorgehenden Bahnmeister völlig den Professionisten ausgeliefert und auf deren Sachkenntnis und Erfahrung angewiesen sind, schon deshalb wäre die Stabilisierung der Professionisten nach ununterbrochener fünfjähriger Dienstzeit begründet.

Inspektor v. Wouwermans erwidert hierauf, daß die Arbeiter des Bau- und Bahnerhaltungsdienstes bei Vorhandensein entsprechender Kenntnisse und Fähigkeiten von der Stabilisierung keineswegs ausgeschlossen seien. Er verweist insbesondere auf die Stellen der Bahnrichter, aber auch in anderen Dienstzweigen finden Oberbauarbeiter ein zur Stabilisierung führendes Unterkommen.

Im Prinzip stehe das Eisenbahnministerium der Stabilisierung der Arbeiter des Bahnerhaltungsdienstes freundlich gegenüber.

Das ganz eigenartige Wesen des Bahnerhaltungsdienstes, der zu sehr von äußeren Umständen abhängig ist, bringe es jedoch mit sich, daß man von einer Stabilität der Arbeit nicht in dem Maße sprechen könne, wie es zum Beispiel in den Werkstätten der Fall ist. So treten oft Fälle plötzlich ein, wo man Arbeiter benötigt und sie ebenso bald wieder vollkommen entraten kann, selbst eine ununterbrochene mehrjährige Arbeitszeit könne unter Umständen noch nicht zu einer ständigen Verwendung führen, da es im Bau- und Bahnerhaltungsdienste auch größere Arbeiten von mehrjähriger Dauer gibt, die nach ihrer Bewältigung ihren vollkommenen Abschluß finden. Immerhin weise aber die Stabilisierung auch beim Bau- und Bahnerhaltungsdienste eine fortschreitende Verbesserung auf, wozu der Vorsitzende noch bemerkt, daß durch die Normierungsaktion im Jahre 1909 allein über 650 Bahnrichterstellen und über 50 Brückenschlosserposten geschaffen wurden.

Mitglied Sticha verlangt ebenfalls Garantien dafür, daß Arbeiter, die bereits während des Sommers und Winters im Bahnerhaltungsdienste gearbeitet haben, nicht mehr entlassen werden.

Mitglied Heyda schließt sich den Ausführungen des Vorredners an und klagt insbesondere über die schlechte Lage der Professionisten, die durch die Zertifikatisten in ihrem Weiterkommen behindert werden.

Mitglied Heyda unterstützt den Antrag auf ehestc Stabilisierung der Professionisten im Bahnerhaltungsdienste und hebt hervor, daß dieselben zumeist viel selbständiger arbeiten müssen, als die Professionisten in den Werkstätten.

Mitglied Humer spricht sich dafür aus, daß jedem neueintretenden Arbeiter sofort bei seiner Aufnahme gesagt werde, wie lange annäherungsweise seine Verwendung dauern dürfte, damit der Arbeiter sich keinen falschen Hoffnungen hingebe und rechtzeitig um einen anderen Arbeitsposten umsehen könne.

Mitglied Freischlag verlangt die Hinausgabe einer Weisung, wonach alle Bahnmeister die Arbeiter auf ihre vorübergehende Beschäftigung bei der Aufnahme aufmerksam zu machen hätten.

Zu Punkt 2 der Tagesordnung, der in die Beratung einbezogen wird, spricht Mitglied Schneider und fordert die Vermehrung der Dienerposten im Bahnerhaltungsdienste, damit vornehmlich die Professionisten dieses Dienstzweiges rascher der Stabilisierung zugeführt werden und so den Zertifikatisten ein Gegengewicht in diesem Fache zu bieten vermögen.

Der Vorsitzende kennzeichnet im allgemeinen den Standpunkt des Eisenbahnministeriums in der Stabilisierungsfrage und bemerkt, daß die mit der Stabilisierung gemachten Erfahrungen nicht immer als günstige bezeichnet werden können; er erwähnt auch, daß den Oberbauarbeitern das große Anstellungsgebiet der Wächter offen steht und daß Oberbauarbeiter auch in andere Dienstzweige übernommen werden und dort die definitive Anstellung finden können.

Die zu den Punkten 1 und 2 abgegebenen Gutachten werden von den Zentralausschußmitgliedern folgendermaßen zusammengefaßt:

Ad Punkt 1: A. Eine gerichtliche Vorstrafe soll bei der definitiven Anstellung kein Hinderns bilden:

a) wenn bei Verbrechen seit der Abbüßung der Strafe zehn Jahre oder

b) wenn bei Vergehen seit der Abbüßung der Strafe fünf Jahre vergangen sind.

1. B. Die Oberbauarbeiter sollen nach ununterbrochener zehnjähriger Dienstzeit, die Professionisten im Bau- und Bahnerhaltungsdienste nach fünfjähriger ununterbrochener Dienstzeit stabilisiert werden.

ad Punkt 2. Die Dienerposten sollen entsprechend vermehrt und alle Arbeiter zu den Dienstprüfungen unter besonderer Berücksichtigung der mehr als zehn Jahre dienenden Arbeiter zugelassen werden.

Hierauf wird zur Besprechung des Punktes 3 der Tagesordnung geschritten, in welche über Antrag der Zentralausschußmitglieder die Punkte 4, 5 und 6 einbezogen werden.

3. Herausgabe einer Arbeitsordnung für die Bahnerhaltungsarbeiter.

4. Gewährung von Urlauben.

5. Feststellung der Arbeitszeiten.

6. Ueberstundenentlohnung.

Der Vorsitzende teilt eingangs mit, daß die Arbeitsordnung für den Bau- und Bahnerhaltungsdienst in den Grundzügen aufgestellt ist und daß durch die vorliegenden Punkte der Tagesordnung den Mitgliedern des Arbeiterzentralausschusses Gelegenheit gegeben ist, ihre Wünsche in diesem Belange vorzubringen.

Mitglied Freischlag bezeichnet die Herausgabe der Arbeitsordnung als äußert notwendig und dringlich, damit auch die Oberbauarbeiter ihre Rechte und Pflichten genau kennen lernen; er bittet die für die Arbeiter wichtige Frage der Erholungsurlaube in der Arbeitsordnung zu regeln, da sich diesem Wunsch die k. k. Eisenbahnverwaltung auf die Dauer nicht wird verschließen können, zumal die privilegierte Südbahn und die jüngst verstaatlichten Bahnen bereits Erholungsurlaube ihren Arbeitern gewähren.

Für die Dauer der Erholungsurlaube der Arbeiter hätten die für die Diener im § 59 der Dienstordnung festgesetzten Ausmaße sinngemäß Anwendung zu finden.

Hinsichtlich der Freigabe des 18. August beschwert sich der Redner über das ungleichmäßige Vorgehen einzelner Dienstesstellen, die zwar dem Arbeiter den Tag vollbezahlt freigeben, im Falle der Arbeiter aber Dienst verrichten muß, die Arbeitszeit nicht doppelt, sondern nur in Bruchteilen vergüten.

Mitglied Humer ernannt — befürwortet ebenfalls die Gewährung von Erholungsurlauben und möchte als vorläufiges Ausmaß die Dauer der Erholungsurlaube nach dem Muster der Südbahn in Vorschlag bringen.

Mitglied Schneider ergeht sich in Ausfällen wegen Verzögerung der Arbeitsordnung und fordert die obligate Freigabe des 1. Mai.

Der Vorsitzende weist die Ausführungen des Mitgliedes Schneider zurück und macht nachdrücklich auf die lediglich begutachtende Funktion des Arbeiterzentralausschusses aufmerksam.

Mitglied Freischlag verlangt für die Oberbauarbeiter eine wöchentliche 54stündige Normalarbeitszeit für Sommer und Winter mit einer anderthalbstündigen Mittagspause.

Die anderthalbstündige Mittagspause begründet er damit, daß eine ganze Zahl von Arbeitern von der Strecke nach Hause möchte, um eine warme Mahlzeit einnehmen zu können, weiters schließt sich der Forderung nach Freigabe des 1. Mai an.

Mitglied Heyda bemerkt, daß die Ueberstundenentlohnung für die Bahnerhaltungsarbeiter zwar durch mehrere Erlässe festgesetzt worden ist, jedoch zeigt sich das Bestreben, die Oberbauarbeiter immer ungünstiger zu stellen, beispielsweise haben Oberbauarbeiter, die in einem fremden, nachbarlichen Rayon zur Arbeit herangezogen worden waren, nunmehr werde diese Zulage nur gewährt, wenn die Arbeit im zweitnächsten Bezirk auszuführen ist.

Mitglied Schneider möchte auch die nachstehenden Bestimmungen in die Arbeitsordnung aufgenommen wissen. Bei der Aufnahme muß jeder Arbeiter das 18. Lebensjahr bereits und das 40. Lebensjahr noch nicht erreicht haben; es wäre denn, daß der Aufzunehmende bereits früher durch zehn Jahre ununterbrochen im Dienste der Bahnverwaltung gestanden ist. Frauen dürfen erst nach vollendetem 20. Lebensjahre aufgenommen werden, ferner soll die Arbeitsordnung genaue Bestimmungen enthalten, im Falle die angestellten Frauen ins Wochenbett kommen. Jedem Arbeiter wäre zugleich mie der Arbeitsordnung ein Zettel auszufolgen, in dem ersichtlich zu machen wäre, ob das Arbeitsverhältnis ein provisorisches oder dauerndes ist.

Hinsichtlich der Arbeitszeit wäre noch festzulegen, daß der Beginn der Arbeit von dem Zeitpunkt des Eintreffens der Arbeiter an einem jeweils zu bestimmenden Sammelplatz zu rechnen ist.

Auch ersucht er, bei Erstellung des Lohnes auf die Qualität der zu verrichtenden Arbeiten Rücksicht zu nehmen; so wären Arbeiten in Schlamm, Kehricht, Senkgruben mit Zulagen zu vergüten. Für Tunnelarbeiter soll eine sechsstündige Arbeitszeit und Gewährung einer Zulage von 40 H. festgesetzt werden.

Der Referent Inspektor Wouwermans klärt den Antragsteller dahin auf, daß derzeit bereits solche qualifizierte Arbeiten, die in der Instruktion für den Bau- und Bahnerhaltungsdienst (XLII) angeführt sind, mit einem höheren Lohn verrechnet werden.

Mitglied Humer verlangt die Abschaffung der Entlassung und des zeitweisen Aussetzens bei denjenigen Oberbauarbeitern, die mehr als ein Jahr bei der Bahnverwaltung beschäftigt waren. Nach seinem Gutachten sollten die Bahnerhaltungssektionen mehr haushälterisch und rationell vorgehen, damit sie mit dem vorhandenen Kredit die Arbeit über das ganze Jahr verteilen könnten, um nicht den Arbeiter, der ihnen zur Sommerzeit treu gedient hat, im Winter der Kälte und Not preisgegeben, entlassen zu müssen.

Mitglied Nejedly verlangt hinsichtlich der Bau- und Bahnerhaltungsarbeiter der Direktion für die Linien der Staatseisenbahngesellschaft, bei welcher 70 Prozent der gesamten Arbeiter dieses Dienstzweiges ständig beschäftigt sind und die Ueberstunden zweifach entlohnt werden, daß keine Aenderung zum Schlechten vorgenommen werde.

Der Vorsitzende bemerkt, daß nach den Statuten des Arbeiterzentralausschusses die Delegierten lediglich Gutachten abzugeben hätten und daß bei den Sitzungen keine Entscheidungen über die Durchführung einzelner Maßnahmen getroffen werden können.

Mitglied Sticha bittet um eine entsprechende Entschädigung für jene Arbeiten, die infolge ihrer Dringlichkeit zu den normalen Ruhezeiten ausgeführt werden müssen.

Mitglied Humer sagt, daß der Standpunkt der Arbeiter dahin gehe, daß an Sonn- und Feiertagen überhaupt nicht gearbeitet werden soll. Wenn aber wegen unaufschiebbarer Arbeiten an diesen Tagen trotzdem gearbeitet werden

müsse, dann soll die Arbeitsleistung an diesen Tagen doppelt entlohnt werden.

Die Anregungen der Arbeiterzentralausschußmitglieder werden somit in folgender Weise zusammengefaßt:

Ad Punkt 3. Die Arbeitsordnungen für die Bau- und Bahnerhaltungsarbeiter sollen ehestens herausgegeben werden.

Entlassungen sollen bei Oberbauarbeitern, die bereits mehr als ein Jahr bei der Bahnverwaltung beschäftigt sind, vermieden werden.

Als ständiger Arbeiter soll daher jener Arbeiter gelten, der über ein Jahr in ununterbrochener Verwendung steht.

Ad Punkt 4. Erholungsurlaube sollen an die Arbeiter im selben Ausmaß, wie solche den Dienern nach § 59 der Dienstordnung zustehen, erteilt werden.

Ad Punkt 5. Die wöchentliche Normalarbeitszeit soll für Sommer und Winter 54 Stunden betragen und soll eine anderthalbstündige Mittagspause gewährt werden.

Die Samstagnachmittage sollen bei voller Bezahlung, ebenso der 1. Mai und der 18. August freigegeben und bei Arbeitsleistung an diesen beiden letzten Tagen der doppelte Taglohn gezahlt werden.

Die Wegleistung soll in die Arbeitszeit bei einer Entfernung von über 1 Kilometer vom Stationierungs- oder Sammelplatz eingerechnet; die Regentage sollen bezahlt und eine sechsstündige Arbeitszeit für Tunnelarbeiter bei Gewährung einer Zulage von 40 H. festgesetzt werden.

AdPunkt 6. Die Ueberstunden sollen anderthalbfach, die Sonn-, Feiertags- und Nachtarbeiten doppelt bezahlt werden. Als Ueberstunden sollen alle im Dienste zugebrachten Stunden von 6 Uhr früh bis zum Beginn der normalen Arbeitszeit, die Mittagsstunden und die Stunden vom Schluß der normalen Arbeitszeit bis 8 Uhr abends gelten, als Nachtstunden alle in der Zeit von 8 Uhr abends bis 6 Uhr früh.

Bei Verwendung außerhalb des Bahnmeisterrayons sollen die Professionisten in der gleichen Weise, wie dies für die Werkstättenarbeiter in der Arbeitsordnung geregelt erscheint, durch Zehrgelder entlohnt werden.

7. Entlohnung.

Vor dem Eingehen in die Beratung des Punktes 7 der Tagesordnung betreffend Entlohnung macht der Vorsitzende aufmerksam, daß die Behandlung der Frage der Entlohnung der Arbeiter vornehmlich und in erster Linie in die Arbeiterausschüsse bei den Staatsbahndirektionen gehöre und daß diese Angelegenheiten, weil sie sich nach den örtlichen Verhältnissen richten, nicht Gegenstand allgemeiner Verfügungen bilden können.

Mitglied Freischlag vertritt die Ansicht, daß die örtlichen Verhältnisse wohl für die Bestimmung der Grundlöhne ausschlaggebend sein sollen, daß aber die Lohnvorrückungen einheitlich festzulegen wären, wogegen der Referent Dr. Winter bemerkt, daß sich auch die Lohnvorrückungen nach den ortsüblichen Verhältnissen richten müssen.

Die Mitglieder Schneider, Freischlag und Sticha beklagen sich über die Unzukömmlichkeiten bei der Festlegung der Löhne, die meist auf völlig unrichtige Angaben von seiten der Behörden, Gemeinden und Privatunternehmungen ohne Hinzuziehung von Vertretern der Arbeiterausschüsse gebildet werden; daher komme es dann, daß Orte, die ganz nahe aneinander gelegen, aber verschiedenen Staatsbahndirektionen angehören, verschieden eingeschätzt werden und stark divergierende Grundlöhne aufweisen.

Mitglied Sticha berichtet über die Unzulänglichkeit der gegenwärtigen Taglöhne der Oberbauarbeiter in den Städten Prag und Pilsen und fragt an, wie es möglich sei, daß in Prag jeder der dort stationierten drei Bahnerhaltungssektionen einen anderen Grundlohn aufgestellt habe, obwohl die Lebenshaltung doch für die Arbeiter aller drei Sektionen die gleiche sei.

Der Vorsitzende weist das Mitglied Sticha an, derartige Angelegenheiten beim Arbeiterausschuß vorzubringen.

8. Bezug von Brennstoff.

Bei Beratung betreffend die Regelung der Bezugsrechte von Brennstoff macht der Referent Inspektor v. Wouwermans die einleitende Mitteilung, daß die Angelegenheit des Brennstoffbezuges, soweit die ständigen Arbeiter in Betracht kommen, im Eisenbahnministerium bereits in Behandlung stehe und daß in absehbarer Zeit in diesem Belang eine Entscheidung erfolgen dürfte.

Mitglied Freischlag wünscht die Ausdehnung dieser Begünstigung auf alle mehr als ein Jahr im Eisenbahndienst stehenden Arbeiter, gleichgültig, ob sie dem Provisionsfonds angehören oder nicht, ferner auf die im Ruhestand befindlichen Arbeiter, die von der Bahnverwaltung ein Gnadengehalt beziehen, wobei er die Notwendigkeit einer strengen Kontrolle hervorhebt.

Die Mitglieder sprechen sich dahin aus, daß die Instruktion VIII dahingehend zu ändern wäre, daß alle Arbeiter, welche über ein Jahr ununterbrochen im Dienste stehen, zum Bezug von Brennmaterial zum Regiepreis berechtigt werden; ferner sollen vom Bezug des Brennstoffes die von der Bahnverwaltung ein Gnadengehalt erhaltenden Arbeiter nicht ausgeschlossen sein.

Nach Erledigung der Tagesordnung bringt Mitglied Humer den Wunsch vor auf Ausfolgung von Regiefahrlegitimationen (mit Photographie) mit Gültigkeit für die Linien der k. k. Staatsbahnen an alle ständigen Arbeiter, ferner sollen den provisionierten Arbeitern die Regiefahrlegitimationen belassen werden.

Mitglied Freischlag bringt sodann noch einige Anregungen vor, hinsichtlich welcher derselbe jedoch vom Vorsitzenden auf die diesbezüglichen Ausschüsse der Krankenkasse und des Provisionsfonds verwiesen wird.

Die Mitglieder Freischlag und Schneider ersuchen nochmals um die baldige Herausgabe der Arbeitsordnungen und Vorlage derselben an den Arbeiterzentralausschuß, worauf der Vorsitzende mit einigen kurzen Bemerkungen die Sitzung um 2 Uhr nachmittags schließt.

Der Vorsitzende:
Dr. Boeß m. p.

Der Verifikator: Ferdinand Schneider m. p.
Der Schriftführer: Dr. Riebler m. p.

Die Sitzung währte von 10 Uhr vormittags bis 2 Uhr nachmittags. Die Arbeiterausschußmitglieder bemühten sich, mit allem, was ihnen zu Gebote stand, die Notwendigkeit der Durchführung aller gestellten Anträge den Vertretern des Ministeriums nahezulegen. Das Protokoll ist daher nur ein Auszug aus dem ganzen Gang der Sitzung und enthält darum nicht alle Ausführungen. Befremdend ist, daß das Eisenbahnministerium zu der von ihm selbst erstellten Tagesordnung und zu keinem einzigen Punkte derselben irgendwelche Vorschläge oder Pläne brachte.

Abonnieret die „Arbeiter-Zeitung".

Inland.

Das neue Ministerium Bienerth. Nach den verschiedenartigen Kombinationen, die dem Rücktritt des Ministeriums Bienerth gefolgt waren, ist nunmehr die neue Kabinettsbildung abgeschlossen. Die Zusammensetzung der Regierung ist folgende:

Ministerpräsident: Freiherr v. Bienerth.
Minister des Innern: Graf Max Wickenburg. Sektionschef im Arbeitsministerium.
Landesverteidigungsminister: FML. v. Georgi.
Eisenbahnminister: Dr. Glombinski.
Handelsminister: Dr. Weiskirchner.
Finanzminister: Dr. Robert Mayer.
Justizminister: Dr. v. Hochenburger.
Ackerbauminister: Freiherr v. Widmann.
Unterrichtsminister: Graf Stürgkh.
Arbeitsminister: Sektionschef Marek.
Galizischer Landsmannminister: Doktor v. Zaleski.

Genosse Michael Kolleger in den steiermärkischen Landtag gewählt. Am 5. d. M. fand in dem zweiten Wahlkreis der Arbeiterkurie des steiermärkischen Landtages die Ersatzwahl für das durch den Rücktritt des Genossen Jodlbauer erledigte Mandat statt. Das vorigemal hatten die Sozialdemokraten mit 4154 gegen 3055 gegnerische Stimmen, die sich auf einen christlichsozialen und einen deutschnationalen Kandidaten aufteilten, gesiegt. Die Deutschnationalen machten sich diesmal Hoffnung auf das Mandat, da die Christlichsozialen keinen eigenen Kandidaten aufgestellt und insgeheim sogar beschlossen hatten, den deutschnationalen Kandidaten zu unterstützen. Da die Sozialdemokraten einen Eisenbahner, den bewährten Genossen Michael Kolleger, als Kandidaten aufgestellt hatten, kandidierten auch die Deutschnationalen einen Eisenbahner, den Südbahnexpedienten Burgstaller. Sie hofften damit die Stimmen vieler indifferenten Eisenbahner zu gewinnen.

Die Agitation der Deutschnationalen war diesmal über alle Maßen infam. Das berüchtigte Lügenflugblatt über den Cihula-Prozeß in Wiener-Neustadt, worin behauptet wird, daß der „sozialdemokratische" Anwalt Bersil die deutsche Nation beschimpft habe, wurde in Massen verbreitet. Eine eigene deutschnationale Wahlzeitung sorgte für die Verbreitung der deutschnationalen Lügen im ganzen Wahlkreis. So sehr hatten die Deutschnationalen auf einen Sieg gerechnet, daß sogar die Grazer „Tagespost", die sich sonst als anständiges Blatt drapiert, mit den „starken Bataillonen" ging und die Sozialdemokraten beschimpfte. Die Klerikalen, die das vorigemal 1887 Stimmen aufgebracht hatten, agitierten und stimmten fleißig für die Deutschnationalen, was an den Resultaten in den klerikalen Orten klar bewiesen werden kann.

Trotz aller Machinationen der Deutschnationalen siegten die Sozialdemokraten diesmal mit Zweidrittelmehrheit. Genosse Kolleger erhielt 3334, der deutschnationale Mischmaschkandidat Burgstaller 1780 Stimmen.

Wir beglückwünschen unseren Genossen Kolleger und die steirischen Genossen zu ihrem Siege auf das herzlichste!

Der „Aufschwung" der deutschnationalen Gewerkschaften. In dem Bericht über die „Arbeitseinstellungen und Aussperrungen in Oesterreich während des Jahres 1909" ist ein Bericht der Zentralkommission deutscher Arbeiterorganisationen über die „deutschvölkische Arbeiterbewegung in Oesterreich" enthalten, dem eine sehr belustigende Statistik angehängt ist. Ende 1908 zählt der deutsche Glasarbeiterverband in zwei Ortsgruppen 1000 Mitglieder (? wenn's nur auch wahr wäre! D. R.); Ende 1909 in sechs Ortsgruppen nur 320 Mitglieder; Ende 1908 zählte der Gewerkverein deutscher Bauarbeiter in elf Ortsgruppen 3100 Mitglieder (?), Ende 1909 in fünfzehn Ortsgruppen nur 1500 Mitglieder; Ende 1908 zählte der Reichsbund deutscher Holzarbeiter in sechs Ortsgruppen 1900 Mitglieder, Ende 1909 in acht Ortsgruppen nur noch 700 Mitglieder; Ende 1908 zählte der Reichsverband deutscher Tabakarbeiter in zwei Ortsgruppen 800 Mitglieder. Ende 1908 in drei Ortsgruppen nur mehr 670 Mitglieder. — Aus der Statistik ergibt sich, daß zwei Ortsorganisationen überhaupt zugrunde gegangen sind, die anderen haben fast alle, und auch beträchtlich, Mitglieder verloren. Das alles in einem Jahr! Außerdem werden in der famosen Statistik die meisten Mitglieder zweimal gezählt, und zwar einmal in der „Gewerkschaft" und das zweitemal in den verschiedenen Gau- oder Bezirksverbänden. Daß in der ganzen Statistik von Einnahmen, Ausgaben und Kassenbeständen keine Rede ist, ist eigentlich nur selbstverständlich. — Und so was prophezeit der Sozialdemokratie den Untergang!

Die wichtigsten Lebensmittelzölle. Oesterreich hebt von jedem Kilo der nachstehenden Konsumartikel folgenden Zoll ein:

Butter	35	Heller
Schweinefett	45	„
Margarine	35	„
Brot	15	„
Teigwaren (Nudeln u. s. w.)	40	„
Fleisch, frisch	30	„
Fleisch, geräuchert	45	„
Fleischwürste	100	„
Tafelkäse	60	„
Andere Käse	50	„
Heringe	7	„
Fische, geräuchert	30	„
Fische, mariniert oder in Oel	60	„
Kakao und Schokolade	200	„
Kaffee, roh	35	„
Kaffee, gebrannt	120	„
Zucker	26	„
Weizen	7·5	„
Roggen (Korn)	7	„

Diese Zölle kommen natürlich durchwegs in den Verkaufspreisen zum Ausdruck, weil die inländischen Produzenten und Großhändler die Preise der Inlandsprodukte nach den Preisen richten, welche die Produkte des Auslandes mit Zuschlag von Fracht und Zoll auf unseren Märkten erreichen. Das gilt besonders von jenen Produkten, die im Inland nicht genügend produziert werden, nämlich von Mehl, Fleisch, Fischen u. s. w. Bei einer Reihe von Artikeln, die bei uns überhaupt nicht erzeugt und gebaut werden, wie Kaffee, Reis, Tee, Kakao, Schokolade, wirkt der Zoll als Steuer. Er muß bis auf den Heller von den Konsumenten getragen werden. Beim Zucker hat der Zoll zu einem Kartell geführt, das unter Ausnützung des Zollsatzes das Produkt enorm über den Weltmarktpreis hinaufschraubt, eine noch weitere Verteuerung besorgt der Staat, der für ein Kilogramm Zucker 38 Heller Steuern einhebt.

Diese Zölle laufen 1917 ab. Bei der nächsten Reichsratswahl wird das Volk also schon entscheiden, ob der Zollwucher durchbrochen werden kann.

Die Regierung will kein billiges Fleisch. Argentinien ist nicht der einzige Staat, der in der Lage wäre, uns mit überseeischem Fleisch zu versorgen. Auch Uruguay bemüht sich lebhaft, ein Absatzgebiet für seine Fleischproduktion zu gewinnen. Vor kurzem sollten aus diesem Staate 1000 Kilogramm gefrorenen Fleisches in Fiume eingeführt werden, und zwar sollte diese Sendung unentgeltlich an die Armen verteilt werden. Die ungarische Regierung verbot die Einfuhr, und nunmehr ist, wie der Triester „Piccolo" meldet, auch in Oesterreich ein derartiges Verbot erflossen. Ein uruguayisches Konsortium für den Export von gefrornem Fleisch hatte der Stadt Triest durch Vermittlung des uruguayischen Konsulats in Fiume eine Sendung von 900 Kilogramm gefrornem Hammelfleisch unentgeltlich zur Verfügung gestellt, welche die Stadt Triest für die Ausspeisung im Armenhause bestimmte. Alsbald traf jedoch aus Wien die Meldung ein, daß die Einfuhr dieser Fleischsendung nicht gestattet werde. Der Sachverhalt ist nun folgender: Obwohl das Abgeordnetenhaus die unbeschränkte Einfuhr überseeischen Fleisches aus Argentinien für die „Zeit des Bedarfes" beschlossen hatte, zeigt die Regierung so wenig Entgegenkommen, daß nur „Kostproben" aus Argentinien zu uns gelangen können. Die geringere Möglichkeit, entsprechende Massen von Fleisch bei uns einzuführen, bleibt nicht ohne ungünstige Rückwirkung auf die Preisbildung des eingeführten Fleisches. Nun findet sich ein anderer Staat, der mit uns Geschäfte machen will und durch seine Konkurrenz die Preise von argentinischem Fleisch beeinflussen könnte. Er gibt auf die denkbar vorsichtigste Weise sozusagen seine Visitkarte ab: Er sendet eine größere Fleischmenge als ein Geschenk für die — Armen. Fleisch ist aber heute ein Luxusartikel für jedermann, und die Regierung befürchtet offenbar, daß auch minder Bemittelte dem Fleisch aus Uruguay Geschmack abgewinnen könnten. Flugs ist sie also mit einem Verbot bei der Hand und wirft den Geschenkgeber zur Tür hinaus. So sieht die Förderung der Einfuhr überseeischen Fleisches durch die Regierung aus!

Ausland.

Ein Erfolg der schweizerischen Eisenbahner. Die Generaldirektion hat die Kreisdirektionen zur Vornahme der Ueberführung von Taglohnpersonal in das definitive Anstellungsverhältnis angewiesen. Diese Anordnung bedeutet ein Zugeständnis auf die wiederholten, energischen Vorstellungen von seiten der Personalverbände.

Nachklänge zum französischen Eisenbahnerstreik. Die Untersuchung gegen die anläßlich des Eisenbahnerstreiks verfolgten Agitatoren ist abgeschlossen worden. Gegen 15 derselben, darunter den bekannten Sekretär des Syndikats der Elektriker, Pataud, wurde das weitere strafrechtliche Verfahren eingestellt. Gegen die übrigen 14 wird die Anklage wegen Mitschuld an dem Verbrechen der Störung des Eisenbahnverkehrs erhoben werden.

Generalstreik der italienischen Eisenbahner? Das Blatt „Conquista", das Organ der italienischen Eisenbahner, veröffentlicht einen heftigen Artikel, in welchem mitgeteilt wird, daß die Feier des 50. Jahrestages der Unabhängigkeit Italiens dadurch verhindert werden soll, daß die Eisenbahner einen Generalstreik in die Wege zu leiten beabsichtigen. Dieser Generalstreik werde im richtigen Moment verkündet und nicht durch telegraphische Anweisungen, sondern auf ein verabredetes Zeichen in Kraft treten.

Große Diebstähle bei der sibirischen Eisenbahn. Ein großer Diebstahl wurde bei der sibirischen Bahn entdeckt. Dem Senator Glischinski gingen eine ungeheure Anzahl von Klagen und Mißbräuchen zu, die zu einer Revision führten. Die Revision konnte feststellen, daß die höheren Beamten häufig Frachten ohne Dokumente beförderten, aber die Gebühren dafür erhoben, Distanzchefs stellten tote Seelen als Arbeiter ein. In Tomsk, wo das Zentrum der Bahnverwaltung lag, waren die Mißbräuche am schlimmsten. Dort kam es vor, daß der Stationschef, der Distanzchef und der Kontrollor sich die besten Waren einfach aneigneten. Schließlich deckte die Revision umfangreiche systematische Fälschungen von Frachtduplikaten auf, die die Bahn viele Millionen jährlich kosteten. Auch aktive Marineoffiziere werden unter Anklage gestellt, darunter Baron Rhodin, der Kommandant des Kreuzers „Askold", der 200.000 Mk. verschleudert haben soll. Gegen elf Kommandanten von Minenbooten und Transportschiffen wurde bereits ein gerichtliches Strafverfahren eingeleitet. Einige von ihnen, die wegen ihrer Trunkenheit eine große Schuldenlast besaßen, ließen große Posten Zucker für die Marine durch einen Kommissär verschreiben und verkauften ihn an Chinesen. 200.000 Mk. wurden daran verdient. Der Kommandant des Transportschiffes „Kolgin" hat 15.000 Mark eingesteckt, die für die Expedition Rjabuschinski eingestellt waren. Er ist ebenfalls gerichtlich belangt. So haben diese „echt russischen Leute" und Stützen des Zarenthrones 20 Millionen gestohlen. Die ehrlichen Leute hängt man in Rußland, die Gauner bleiben in Amt und Würden und stehlen wie die Raben. Der Bauer und der Arbeiter müssen zahlen, bis sie selbst nichts mehr haben und Hungers sterben.

Ein Angriff auf den finnischen Eisenbahnerverband. Die finnischen Eisenbahner haben gegenwärtig mit den schwierigsten Verhältnissen zu kämpfen. Wie bekannt, geht die russische Politik dahin, die Selbstregierung Finnlands zu vernichten und diese Politik kommt tatsächlich in verschiedener Weise zur Anwendung. Unter

anderem sind auch die höchsten Stellen auf den finnischen Eisenbahnen von Russen besetzt. Was aber die größte Beunruhigung in den Reihen der Eisenbahner hervorgerufen hat, ist folgendes: Am 13. Juni ereignete sich auf der Station Sockenbacka der Staatseisenbahn ein Zusammenstoß, bei dem vier Personen getötet und zirka zehn Personen verwundet wurden. Auf Grund der angestellten Ermittlungen ist das Unglück auf eine „Lap-Order" zurückzuführen. Die Leute dieser Kategorie gehören der Organisation nicht an. Dennoch hat der Generalgouverneur dem Senat folgendes Schreiben übersandt: „Verschiedene Umstände weisen bereits darauf hin, daß der Zusammenstoß, der sich am 13. Juni ereignete, kein gelegentlicher Unglücksfall war, sondern auf verkehrte Ausübung und vielleicht verbrecherische Nachlässigkeit auf seiten gewisser Eisenbahnangestellten zurückzuführen ist. Ich ersuche daher den Senat, die energischesten Vorsichtsmaßregeln zu ergreifen, damit alle Umstände, die mit diesem bedauerlichen Ereignis zusammenhängen, eingehend untersucht werden können und damit festgestellt werden kann, worauf das Unglück zurückzuführen ist, ob auf die Nachlässigkeit der Angestellten oder auf Mangel an Ordnung in der Eisenbahnverwaltung, auf die mangelnde Disziplin in den unteren Kategorien und Mangel an Autorität auf seiten der Vorgesetzten ihren Untergebenen gegenüber. Die beiden letztgenannten Umstände sind zum großen Teil zurückzuführen auf die Existenz und den Einfluß solcher gefährlicher Organisationen, wie zum Beispiel der finnische Eisenbahnerverband. Auch möchte ich davon in Kenntnis gesetzt werden, welche Personen der Senat mit besagter Untersuchung beauftragen wird. Auch von den Resultaten möchte ich so bald wie möglich benachrichtigt werden und ebenfalls von den Maßnahmen, die der Senat zu unternehmen gedenkt, um die besagten schlechten Verhältnisse zu beseitigen und die Ordnung auf den finnischen Eisenbahnen zu sichern u. s. w." Solches Dazwischentreten seitens eines der höchsten Beamten des Landes zeigt klar die Meinung. Die Eisenbahner sehen die Sache sehr ernst an, und es gibt kaum noch jemand, der in diesen Tagen seine Meinung auszusprechen wagt. Auch sind die Beamten bemüht festzustellen, wer von dem Personal der Organisation angehört. Dies in Verbindung mit den früheren Haussuchungen, Gefängnisstrafen 2c. zeigt deutlich, daß die Situation eine sehr ernste ist. Unsere finnischen Kameraden verdienen alle Sympathie und Aufmunterung, die ihnen während dieser trüben Tage gegeben werden kann.

Wahlerfolg in Schweden. Genosse Winberg in Stockholm, der Redakteur von „Signalen", Organ des schwedischen Eisenbahnerverbandes, wurde mit 2489 Stimmen als Abgeordneter des dritten Wahlkreises Stockholms in den Reichstag gewählt. Damit ist der erste Repräsentant der unteren Eisenbahnergruppen ins schwedische Parlament eingezogen.

Ein Kartell sämtlicher organisierten Eisenbahner der Vereinigten Staaten ist im Oktober 1910 von den Vertretern der bestehenden Verbände, die über 300.000 Mitglieder umfassen, abgeschlossen worden.

Aus dem Gerichtssaal.

Die Gefahren des einsamen Wächterhauses. Aus Pilsen wird uns berichtet: Im Wächterhaus 279 bei Krzimitz war am 12. Dezember v. J., abends, die Frau des Bahnwächters, Anna Rzezanka, mit ihrem 18jährigen Sohne allein zu Hause. Gegen 8 Uhr erschienen zwei Zigeuner und verlangten von ihr fünf Gulden. „Geben Sie fünf Gulden her," sagten sie, „wir brauchen sie nach Blowitz!" Die Frau, über den Besuch ziemlich erschrocken, wies die Leute ab, sie habe kein Geld. „Gut, so nehmen wir uns halt die Betten!" erklärten sie. Sofort waren die zwei Männer im Nebenzimmer und ergriffen ein Federbett nebst zwei Polstern. Da erschien der Bahnwächter Johann Rzezanka, den der 13jährige Sohn eilends von der Strecke zu Hilfe gerufen. Rzezanka wollte die zwei Unbekannten zur Rede stellen — unterdessen ertönte das Signal, daß der Zug naht. „Die Pflicht geht vor allem," sagte der Wächter, „reg' dich nicht auf, sollen sie machen, was sie wollen, ich werd' schon auch mich um etwas kümmern!" Mit diesen Worten verließ Rzezanka seine Wohnung und seine Leute und ging, seinem Dienst gemäß, zum Zug. Die Zigeuner packten indessen die Betten zusammen. Die Bahnwächtersfrau eilte zwar mit Geschrei den Dieben nach. Zwei Leute zeigten sich auch und kamen näher; aber wer wird sich so leicht mit Zigeunern in ein Renkontre in dieser Situation einlassen? Die braunen Gesellen verschwanden mit ihrer Beute im Dunkel der Nacht.

Sie hatten die Rechnung ohne den Wirt gemacht. Der Bahnwächter hatte vom Block aus telephonisch die Gendarmerie verständigt; noch in derselben Nacht nahmen die Gendarmeriepostenführer Josef Chrastecky und Matthias Kaschik des Postens Pilsen die Verfolgung der Zigeuner auf und machten sie auch in einer einsamen Schäferei bei Ratschitz samt den Betten dingfest. Bei der stattgehabten Verhandlung (Vorsitz Landesgerichtsrat Smutny) wurden Johann Janeczek und Robert Horaczek des Verbrechens des Diebstahls schuldig erkannt und Johann Janeczek zu vier Monaten schweren Kerkers, verschärft mit einem Fasttage monatlich, und Robert Horaczek zu fünf Monaten schweren Kerkers, verschärft mit einem Festtage monatlich, verurteilt.

Streiflichter.

Größenwahn! Es ist ja auf jeden Fall ein Unglück, wenn irgendein harmloser armer Teufel plötzlich auf den Einfall kommt, er sei zum Mittelpunkt der Welt geworden. Aber trotz alles Mitleides, das solche pathologische Zustände verdienen, muß man doch auch wieder unwillkürlich lachen, wenn so ein armer Narr über die Gasse rennt und behauptet steif und fest, er sei der Kaiser von China. Seit ein paar Wochen befindet sich nun Herr König vom „Reichsverein österreichischer Eisenbahner" am besten Wege, in die gleiche pathologische Verfassung zu verfallen. Er läßt nämlich unaufhörlich rote Zettel drucken, auf welchen es in fetten Lettern ruft: „Sozialdemokratische Gewerkschaft, wo bist du? Die Zettel enthalten dann gewöhnlich eine konfuse Aufforderung an die Gewerkschaft und an den Abgeordneten Genossen Tomschik, sie mögen in irgend einer sogenannten Versammlung, die Herr König mit seinen Skatfreunden darstellt, die „sozialdemokratische Schwindelpolitik in der Teuerungsfrage" verantworten. Nachdem aber sowohl die Gewerkschaft als auch Abgeordneter Genosse Tomschik etwas Besseres zu tun haben, als auf den Reinbübleinruf: „Wo bist du?" mit Herrn König Katz' und Maus zu spielen, so bleibt natürlich Herr König mit seinen Skatfreunden regelmäßig ungestört. Das ärgert natürlich Herrn König furchtbar. Er will absolut nicht in der Dunkelheit des Nichts weitervegetieren. Und so kam er jüngst auf den Einfall, eine solche sogenannte Versammlung in Liesing, im Wahlkreis des Genossen Tomschik einzuberufen, und sandte das „Wo bist du?" dem Genossen Tomschik rekommandiert ins Haus. Nun befand sich Abgeordneter Tomschik zu dieser Zeit (am 5. d. M.) allerdings bereits in Tirol auf einer Versammlungstour. Aber zur Beruhigung des Herrn König diene es, daß sein heißes Sehnen auch dann ungestillt geblieben wäre, wenn Genosse Tomschik zu Hause gewesen wäre. Im Ernst geredet: Es ist einfach zu albern und geht über das Maß landläufiger Dummheit hinaus, wenn man die Sozialdemokratie, die im Parlament ein Dutzend Anträge einbrachte, beschuldigt, sie habe nichts gegen die Teuerung unternommen. Und Herr König wird doch nicht im Ernst meinen, daß Genosse Tomschik oder die Gewerkschaft sofort feierliche Rechenschaft ablegen, wenn er irgendwo sein „kuckuck, da bin ich!" aus der Versenkung ruft. Der „Reichsverein österreichischer Eisenbahner" sollte sich einmal dagegen verwahren, daß seine paar Kreuzer für die Unterhaltung des Herrn König versplittert werden!

Die stiefmütterliche Behandlung der Südbahnportiere. Die Zurücksetzung der Portiere seitens der Südbahnverwaltung gegenüber den anderen Kategorien veranlassen dieselben, in der Oeffentlichkeit Schutz und Hilfe zu suchen. Zur näheren Aufklärung diene folgendes: Bei der Betriebseröffnung konnten in dieser Kategorie nur besonders beliebte und auserwählte Protektionskinder Platz finden, da dies für die damaligen Portiere, mit Rücksicht auf die unter Umständen sehr bedeutenden Nebeneinkünfte durch Zeitungs-, Bücher-, Tabak- und Zigarrenverschleiß, Gepäckaufbewahrung 2c., ganz abgesehen von dem Benützungsrecht der Naturalwohnung mit Gärten, ein sogenannter „fetter Posten" war. Zudem sind die Portiere mit ihrem Gehalt trotzdem mit der ersten Dienerkategorie gleich gestanden. Heute haben sich die oberwähnten Verhältnisse gewaltig geändert. Dort, wo früher ein, im strengsten Falle zwei Portiere den Dienst versahen, erfordern die heutigen Verhältnisse acht bis zehn. Zeitungs- und Bücherverschleiß wurden an jüdische Unternehmer verkauft, Tabak- und Zigarrenverschleiß an Witwen, für die eigentlich die Südbahngesellschaft die Pflicht hätte, diese ohne jedwede Ausnützung zu versorgen, vergeben. Die Garderobe verwaltet bis heute die Südbahngesellschaft selbst und gibt den Portieren von dem Erlös einen minimalen Prozentsatz, während gewissen sogenannten Aufsichtsorganen, wie: Stationschefs sowie diversen anderen Stationsbeamten, Reisekommissären, Direktionskontrolloren, abgesehen von ihren hohen Gehältern und Diäten für ihr fortwährendes Schnüffeln und Schikanieren, der Löwenanteil zufällt; angliedernd an dieses ein kleines Beispiel von der „Ausübung der Revision" von seiten einzelner oberwähnter Organe.

Ein mit markanten Gesichtszügen ausgestatteter Herr, welchem man seinen Dienstcharakter als „Südbahndirektionskontrollor" schon von weitem ankennt, betritt in einer Station die Garderobe, vermutet selbstredend in jedem darin anwesenden Portier einen Schelm und Dieb, entfernt von dem ihm nächstliegenden Gepäckstücke einen darauf befindlichen, mit Fliegendreck gezierten Garderobezettel und stellt ohneweiters gegenüber dem Herrn Stationschef die Behauptung auf, derselbe sei zufolge dieser Fliegenschisse, die er kraft seines Amtes als „Nadelstiche" konstatiert (Hör- und Sehvermögen???), von den Portieren zu wiederholtenmalen verwendet worden, wodurch die Gesellschaft einen eminenten Schaden erlitt, ohne jedoch dabei zu berücksichtigen, daß in den heute noch bestehenden Löchern, die man Garderoben schimpft, bei einer stärkeren Personenfrequenz für das aufzunehmende Gepäck ein derartiger Platzmangel herrscht, daß die Gepäckstücke fünf- bis sechsmal, wenn nicht öfter, der Ordnung wegen überstellt werden müssen, wodurch die so kritisierten „verdächtigen Nadelstiche" faktisch entstehen, abgesehen von den blinden Löchern, die von den Fliegen erzeugt werden.

Ein zweiter dieser Herren „Direktionskontrollore" vertritt von vornherein schon einen derartigen hartnäckigen Standpunkt, der jede, wenn auch noch so gerechtfertigte Erwiderung von seiten der Betroffenen illusorisch hinstellt, sie mit unnützen Protokollen überhäuft und zum Schlusse trotz allem, ob schuldig oder nichtschuldig, mit empfindlichen Geldstrafen belegt.

Um aber diesen erwähnten Sekkaturen und Schikanen einerseits ein möglichst rasches Ende zu bereiten, anderseits aber die pekuniäre Lage zumindestens teilweise zu verbessern, wird es den Portieren an das Herz gelegt, sich ihre alten Rechte zu sichern und mit aller Energie dafür einzutreten, daß die Garderoben nur an Portiere, nicht aber an jüdische Unternehmer verpachtet werden. Entschieden verlangen die Portiere die Einreihung in den Unterbeamtenstatus und fordern das gesamte Personal auf, die Portiere mit allen zu Gebote stehenden Mitteln in ihren berechtigten Forderungen tatkräftigst zu unterstützen.

Von den Magazinsmeistern und -Aufsehern der k. k. Staatsbahnen. Am 19. Dezember war's, als es sich ereignete. An diesem Tage bekam das Personal des Materialmagazins am Westbahnhof seine Jahresremuneration. Bitte nicht zu lachen! Die Beamten bekamen 40 Kr., die Unterbeamten 25 Kr. und die Magazinsaufseher sage und schreibe: zehn Kronen gegen Abzug von 14 H. Stempelgebühr. Diese Jahresremuneration, auf die das betreffende Personal eigentlich obligatorisch gar keinen Anspruch hat, ist für besondere Dienstleistungen während des laufenden Jahres; ist also so eine Art Gnadengabe der k. k. Staatsbahnverwaltung. Da sollte dieses Personal ja eigentlich dem Eisenbahnministerium dafür dankbar sein, wenn es nicht eine brüske Verhöhnung wäre, einem Bediensteten einen derartigen Pappenstiel als Jahresremuneration in die Hand zu drücken. Wenn man den Krempel der Auszahlung am Westbahnhof addiert, so dürfte es für 22 Bedienstete (inklusive Vorstand und Stellvertreter) zirka 860 Kr. ausmachen. Zur Gegenüberstellung dessen nehme man nur einmal die alte, oft bekritielte Tantiemenwirtschaft. Da gibt man einem Werkmeister als Tantieme per Jahr zirka 1600 Kronen, also 64mal so viel als einem Magazinsmeister und 160mal so viel als einem Magazinsaufseher. Sapienti sat! Das Eisenbahnministerium hat im Vorjahre das Einsehen gehabt, daß es mit einer Lächerlichkeit von 15 Kr. nicht abgetan sein kann und bewilligte einen Nachtrag. Was wird es diesmal bei der Jahresremuneration von 10 Kr. tun? Wir wollen dem Eisenbahnministerium keinen Vorwurf machen, aber wir halten es für eine Unklugheit, die Langmütigkeit einer Bedienstetenkategorie so unerhört auszunützen. Daß das Eisenbahnministerium den Wert des Materialdienstes nicht kennt, ist einmal klar, sonst könnte es sich nicht zu solcher Ignoranz entschließen. Ein genaues Studium dieses Ressorts würde dem hohen Eisenbahnministerium gar nicht schaden, zumindest käme es dann zur Einsicht, daß der Dienst eines Magazinsmeisters oder -Aufsehers ein verantwortungsvoller ist, der viel Gewissenhaftigkeit und vollkommene Kenntnis aller kaufmännischen Usancen erfordert. Wir wollen hierbei nicht unerwähnt lassen, daß das Magazinspersonal zu denjenigen Bediensteten zählt, die auf ihren mageren Gehalt angewiesen sind und daß sie bis heute bei jeder Verbesserung ausgeschaltet wurden. Es ist unverantwortlich, einem Familienvater mit 10- bis 20jähriger Dienstzeit einen monatlichen Bezug von 60 bis 80 Kr. zu geben, während man dem anderen bis 1600 Kr. als Nebenbezug zuerkennt. Wie leicht irrt ein Mensch, dem es unmöglich wird, bei der heutigen Teuerung mit diesen Einkünften sich und seine Familie zu ernähren, vom richtigen Wege ab. Ist dann die Staatsbahnverwaltung hierbei von der Mitschuld loszusprechen? Das ernannte Personalkommissionsmitglied Landtagsabgeordneter Georg Pischitz, der sich taxfrei den Titel eines Zentralobmannes beigelegt hat und der die Magazinsmeister und geprüften -Aufseher in seinen Magazinsmeisterverein locken will, rühmt sich, ungeheuer viel für seine Standeskollegen geleistet zu haben, doch ist das Resultat seiner Tätigkeit gleich Null. Die Magazinsmeister werden gut daran tun, Herrn Pischitz die Gefolgschaft vollends zu kündigen und die Vertretung ihrer Standesinteressen nicht christlichsozialen Händen anzuvertrauen, sondern diese energisch in der allgemeinen Organisation aller Bediensteten zu betreiben. Kann man einzelnen Bediensteten fette Tantiemen zuweisen, obwohl die Ersparnisse nicht von einzelnen, sondern von der Masse der Bediensteten des betreffenden Dienstzweiges erzielt werden, wird man auch darüber nicht hinweg können, die Magazinsmeister und Magazinsaufseher der Wichtigkeit ihres Dienstes entsprechend zu entlohnen.

Staatseisenbahngesellschaft. Im Jahre 1911 werden auf den verstaatlichten Linien der Staatseisenbahngesellschaft weitere acht Stationen mit Vorfahrgeleisen ausgestattet und die begonnene Herstellung der Vorfahrgeleiseanlagen in Schönpriesen vollendet werden. Weiters soll die Ausführung der Streckenblockiereinrichtung auf der Hauptstrecke begonnen werden, eine Arbeit, die dann im Jahre 1912 fertiggestellt sein wird. Außerdem ist die Erweiterung einer Reihe mittlerer Stationen geplant.

Von der niederösterreichisch-steirischen Alpenbahn. Der niederösterreichische Landesausschuß hat an den Millionenüberschreitungen bei den Landesbahnen zu würgen, und Professor Sturm verkündet in Versammlungen, daß durch seine Amtsführung Tausende beim Material und beim Personal erspart worden. Das Personal hat herumgelungert und die Landesbahnen wären zugrunde gegangen, wenn er nicht als rettender Engel erschienen wäre. In Wirklichkeit verhält sich die Sache so, daß nach wie vor auf den Landesbahnen ein Teil des Personals bevorrechtete Protektionskinder sind, und daß die Ersparnisse nur auf Kosten der niedrigen Bediensteten, die man in echt christlicher Nächstenliebe bis aufs Markt ausnützt, erzielt werden. Hier einige Beispiele: Das Zugbegleitungspersonal fährt mit dem Lastzug von Sankt Pölten den einen Tag bis Mariazell, um den anderen Tag die Fahrt zurück zu machen. Für diese Dienstleistung erhält es, Stundengelder sind nicht eingeführt, nur 1 Kr. Kilometergeld bezahlt. Eine dienstfreie Zeit kennt dieses Personal überhaupt nicht. Die Ruhe auswärts wird diesem als dienstfreie Zeit angerechnet und es hat in der Station, wenn es nicht fährt, Reserve zu halten. Die Reserve wird zum Schulhalten benützt und das Zugbegleitungspersonal hat während derselben beim Verschieben auszuhelfen. Ist ein Bremser in der Reserve genug herumgelaufen, darf er wieder um 1 Kr. nach Mariazell fahren. Die Verschieber haben 16 Stunden Dienst und 16 Stunden frei. Wie diese von ihrem Dienst mitgenommen werden, zeigt folgender Fall: Ein vom Dienst ganz ausgemergelter Verschieber mußte sich krank melden. Der Arzt erkannte sein Leiden und gab ihm humanerweise 3 Kr., damit er sich Fleisch kaufen und sich kräftigen könne. Die Wächter dieser Bahn sind auch keineswegs zu beneiden. Drei Wächter müssen auf zwei Blockstellen Dienst machen, der Turnus ist folgender: Den ersten Tag von 4 Uhr früh bis 10 Uhr nachts Blockdienst, dann sind sämtliche Lichter an den Signalen zu verlöschen, was eine halbe Stunde in Anspruch nimmt. Jetzt kann endlich der glückliche Wächter nach Hause schlafen gehen. Sein Schlaf darf aber nicht zu lange dauern, denn am zweiten Tag beginnt der Dienst um 5 Uhr früh und dauert bis 10 Uhr nachts. Der dritte Tag ist frei. Zur Erholung muß der Wächter am freien Tag sich um 12 Uhr mittags zum Wechselputzen melden. Es sind 48 bis 50 Wechsel zu reinigen. Um 6 Uhr abends kann er nach Hause gehen, um den nächsten Tag wiederum um 4 Uhr früh zu beginnen. So will die Direktion dieser unter „christlichsozialer Verwaltung" stehenden Bahn die Bediensteten aller Kategorien bis zur äußersten Kraftanstrengung Dienst machen lassen. Der weise Inspektor Fieber sieht schon eine Verschwendung darin, daß Kolli bezettelt werden. Wenn für mehrere Parteien Mehlsendungen in einem Waggon verladen werden, dürfen die Säcke nicht bezettelt werden, obwohl dann viel Zeit beim Ausladen verschwendet wird, wenn die Säcke verschiedener Mehlqualitäten herausgesucht werden müssen. Wie Inspektor Fieber die Landesbahnen durch das Ersparen von Zetteln retten will, will Direktorstellvertreter Poly wiederum bei den Kappen Ersparnisse erzielen, wenn die Silberborte an den Kappen durch eine Ledereinfassung ersetzt würde, was eine Ersparnis von 40 H. per Kappe ergibt. Von diesen Zuständen könnten wir noch viel mehr schreiben, wollen es aber für heute genug sein lassen. Es wäre Aufgabe des Verkehrsbundes, dem jeder Landesbahner, der nicht entlassen werden will, angehören muß, hier Wandel zu schaffen. Aber die Direktion weiß, mit was für Leuten sie es bei den Verkehrsbündlern zu tun hat, sie verhandelt nicht einmal mit Vertretern derselben. Direktor Kleiner sagte dem Obmann der St. Pöltener Ortsgruppe des Verkehrsbundes: „Was kümmert mich der Verkehrsbund!" Die Zustände auf den Landesbahnen sind bezeichnend für die christlichsoziale Bedienstetenfürsorge, und die Bediensteten der niederösterreichischen Landesbahnen beginnen einzusehen, daß sie von den Christlichsozialen und ihrem Verkehrsbund keine Hilfe zu erwarten haben. Auch hier wird nur die sozialdemokratische Organisation Besserung bringen können. Das christlichsoziale Joch abzuschütteln, wird keine kleine Arbeit sein, aber sie muß gelingen.

Die Stationsdiener der Wiener Stadtbahn. Der Herr Verkehrskontrollor Segulla der Wiener Stadtbahn hat mit Dienstbefehl vom 18. November 1910 angeordnet, daß das Kohlenzutragen zu den Kassen, Türsteherräumen und Vestibüls durch die Stationsdiener nach Schluß des Verkehres zu besorgen sei. Daß das Kohlenzutragen während des Zugsverkehres unmöglich ist, wird jeder, der die Zugsintervalle betrachtet, einsehen. Von 6 Uhr früh bis 12 Uhr nachts sind alle Zugsintervalle kürzer als 10 Minuten und der Stationsdiener hat bei jedem Zuge am Platze zu sein. Es ist aber ebensowenig von einem Stationsdiener, der von 6 Uhr früh bis halb 1 Uhr nachts ununterbrochen im Dienste gestanden ist, dem die Füße schon vor Müdigkeit den Dienst zu versagen drohen und der schon die Minuten zählt, die Schuhe von den Füßen zu bekommen und sich ausruhen zu können, zu verlangen, daß er nach Schluß des Verkehres die Kohlen zutrage. Das wird der Herr Verkehrskontrollor Segulla einsehen müssen, wenn er darauf hält, daß seine Dienstbefehle tatsächlich durchführbare sind. Man kann dem Stationsdiener unmöglich zumuten, daß er während der vierstündigen Nachtruhe die Schneeabräumung, das Sandstreuen, das Kohlenzutragen und Perronkehren besorge. Die Ersparnis an Ueberstunden, die man dadurch erzielt, daß man zum Schneeabräumen und zur Beseitigung des Glatteises keine Leute kommandiert, oder sie nicht vor Beginn des Zugsverkehres arbeiten läßt, kann sich leicht empfindlich durch einen Unfall rächen, der dann gewiß mehr Geld verschlingen wird, als man je ersparte, und die Stationsdiener der Wiener Stadtbahn haben ein Recht darauf, als Menschen behandelt zu werden. Warum hält man dieser Kategorie den Dienstturnus mit 12 Stunden Dienst und 24 Stunden Ruhezeit vor, obwohl dieser für andere Bedienstete dieser Bahn Geltung hat? Daß wir diesen nicht wollen, ist eine Ausrede, der gegenüber wir erklären, daß die Stationsdiener der Wiener Stadtbahn den 12/24stündigen Dienstturnus fordern, weil sie sich als Menschen behandelt wissen wollen, und da man das, was man der einen Kategorie gewährt, der anderen nicht verweigern kann. Wo man Pflichten aufbürdet, muß man auch Rechte einräumen, und dies muß auch auf der Wiener Stadtbahn für die Stationsdiener gelten!

Großes Eisenbahnunglück in Bludenz. Am Neujahrstag ereignete sich in der Station Bludenz ein gräßliches Eisenbahnunglück. Infolge des Schneewetters sollte zur Freimachung der Bahn über den Arlberg der Marinsche Schneeräumer von Bludenz bis Langen fahren. Dieser Schneepflug läuft auf einem Kader, soll von der Maschine gezogen werden und erfordert ein Bedienungspersonal von sechs bis zehn Mann. Der Standort desselben war eine eigens hierzu eingerichtete Remise im Heizhause. Er mußte also von dort auf das Abfahrtsgeleise der Station überstellt werden. Die Bedienung des Schneepfluges besorgten zur Zeit Bahnrichter Lenz von Braz, Vorarbeiter Fidel Dressel von Nüziders, Wilhelm Lorünser von Radin und die Arbeiter Capello, Tiso und Linherr von Bludenz. Aus dem Heizhausrayon wurde der Schneeräumer durch eine Lokomotive, welche Lokomotivführeranwärter Eduard Winkler von Bludenz bediente, geschoben.

Während dem Zurückschieben entgleiste der Schneepflug, vermutlich bei einer Schienenkreuzung am Ende der Station gegen Thüringen-Ludesch. Den Schneepflug warf es infolgedessen auf die Seite über die Böschung, der Tender der Lokomotive entgleiste; das Bedienungspersonal des Schneeräumers wurde teils unter den Schneepflug, teils unter den Tender geschleudert. Der Anblick war schauerlich, herzzerreißend. Jedem, der bei der ersten Hilfsaktion teilnahm, preßte es Tränen aus den Augen. Der Arbeiter Linherr stand einzig noch auf dem Schneepflug und frug verstört nach den übrigen, dann sah er Lenz an den Füßen und am Unterleibe eingeklemmt, lief ihm zu Hilfe und hielt dessen Oberkörper. Inzwischen war schon, alarmiert durch die Lokomotive, mehr Personal sowie Arbeiter aus der Brauerei Fohrenburg zur Hilfe herbeigeeilt. Linherr fing dann zu weinen an und entfernte sich. Tagsüber war er geistesgestört und beklagte sich erst gegen Abend über Unterleibs- und Schenkelschmerzen. Er dürfte jedoch nicht allzuschwer verletzt sein. Bahnrichter Lenz bat die Helfenden, ihn doch frei zu machen, während es ihn stark fieberte. Nach zirka einer halben Stunde konnte er geborgen werden. Im Laufe des Nachmittags verschied er an den erlittenen Verletzungen im städtischen Spitale. Nachdem der Schneepflug etwas gehoben war, sah man die verstümmelte Leiche des Lorünser darunter liegen. Noch schrecklicher als die Personen unter dem Schneepflug, waren die unter dem Tender zugerichtet. Arbeiter Cappello wurde zwar gleich geborgen, starb aber schon gegen Mittag im Spitale. Vorarbeiter Dressel und Arbeiter Tiso lagen tot mit verstümmeltem Körper unter dem Tender.

Die Leichname der Verunglückten wurden erst am Bahnhofe aufbewahrt, dann in die Totenkammer des städtischen Spitals überführt. Tiso war ledig, hinterläßt Eltern und Geschwister, die übrigen waren verheiratet und hinterlassen Witwen und Waisen. Mitleidsvoll teilen wir den tiefen Schmerz der Hinterbliebenen und bedauern die Opfer des Schlachtfeldes der Eisenbahn!

Aus Wächterkreisen der k. k. Nordbahndirektion. Von seiten der Bahnabteilung Wien ist folgendes Zirkular an die Bahnerhaltungssektionen erschienen:

„An die k. k. Bahnerhaltungssektion N. N.

Die Bahnerhaltungssektionen werden angewiesen, sämtliche unterstehenden Bediensteten auf die Bestimmung des § 28 der Dienstordnung aufmerksam zu machen. Nach diesen Bestimmungen darf auch ein beurlaubter Bediensteter nicht ohne Vorwissen und Genehmigung seines Dienstvorstandes den Dienstort verlassen. Jeder Bedienstete, der den Stationsort verläßt, muß vielmehr seinem Dienstvorstand jene Adressen angeben, unter welchen er nötigenfalls zum sofortigen Dienstantritte aufgefordert werden könnte, da nach § 60 der Dienstordnung der beurlaubte Bedienstete den Urlaub unterbrechen muß, wenn es im dienstlichen Interesse geboten erscheint.

Der Bahnabteilungsvorstand:
Baumgartner m. p."

Zu diesem Zirkular muß betont werden, daß § 60 folgendermaßen lautet: Der Urlaub kann durch die zuständige Behörde jederzeit zurückgenommen werden, wenn es im dienstlichen Interesse geboten ist. Nach unserer Ansicht sagt § 60, daß der bereits bewilligte Urlaubsantritt widerrufen werden kann, wenn es die Notwendigkeit erheischt, ist aber nirgends vorgeschrieben, daß ein bereits angetretener Urlaub zurückberufen werden muß oder kann. Herr Bahnabteilungsvorstand, das beste wäre, wenn sie jedem Untergebenen bei Antritt des Erholungsurlaubes zugleich eine Marschroute einhändigen und die Behörde davon in Kenntnis setzen möchten, um jeden Bediesteten zu beobachten, damit selber nicht vom vorgeschriebenen Wege abkommt. Es muß die Frage aufgeworfen werden, ob jeder Bedienstete bei Antritt seines Erholungsurlaubes in der Lage ist, genaue Adressen anzugeben, wo selber sich beabsichtigt aufzuhalten während seiner Urlaubsreise. Dies ist ein deutlicher Beweis, mit welchem Wohlwollen man den Bediensteten entgegenkommt, wenn die Interpretation einzelner Paragraphe von einzelnen Vorgesetzten viel schärfer zugespitzt werden, als sie tatsächlich in der Dienstordnung niedergelegt sind. Am härtesten trifft er die Wächter auf den Naturalwohnungen, welche ohnehin vom menschlichen Verkehr wie Verbrecher abgesondert sind. Daß man einem Bediensteten nicht einmal diese kleine Freiheit unbeschränkt gewährt, das übersteigt alle Grenzen. Wenn Herr Baumgartner tatsächlich auf seiner Interpretierung des § 60 bestehen bleiben sollte, dann werden wir es als Pflicht erachten, sich mit den Verhältnissen dieses Herrn und seiner Untergebenen näher und eingehender zu befassen und der Oeffentlichkeit ein klares Bild vor Augen führen, wie sich die Interpretation der Dienstordnungsparagraphen und jene der zugestandenen Begünstigungen und Rechte der Wächter gegenseitig widersprechen.

Aus den Amtsblättern.

Zirkular Nr. 268. Ersatzleistung für Verdienstentgang an verletzte Bedienstete anläßlich ärztlicher Untersuchungen. An alle Dienstesstellen. Verletzte Bedienstete haben sich mitunter über Veranlassung der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen zu einem Zeitpunkt, in welchem sie bereits wieder Dienst versehen, einer ärztlichen Untersuchung zu unterziehen. Diese Untersuchungen lassen sich nicht immer außerhalb der normalen Arbeitszeit durchführen, so daß der betreffende Verletzte, falls er im Taglohn steht, infolge des Ausbleibens von der Arbeit den ganzen oder halben Taglohn verliert oder, falls er stabiler Bediensteter ist, aus demselben Anlaß eventuell einen Entgang an variablen Bezügen erleidet.

Ein solcher Verdienstentgang wird für den Fall, als der Verletzte in der Lage ist, sich durch eine an ihn ergangene Zuschrift der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt, die Vorladung des betreffenden Arztes oder derjenigen Behörde, durch deren Amtsarzt er untersucht werden soll, auszuweisen und der Ersatz des Verdienstentganges für nicht mehr als einen Tag beansprucht wird, von der genannten Anstalt ersetzt. In jedem derartigen Falle sowie auch dann, wenn es nicht sicher feststeht, von wem die ärztliche Untersuchung veranlaßt wurde, oder wenn ein Verdienstentgang für mehr als einen Tag in Frage kommt, ist unter Angabe des Ersatzbetrages sofort an die k. k. Staatsbahndirektion zu berichten.

Wien, am 30. November 1910.

(Z. 3872—I.)

Für den k. k. Staatsbahndirektor:
Schmitz.

Zirkular Nr. 262. Vorrückung der Diener. An alle Dienstesstellen. Das k. k. Eisenbahnministerium hat nachstehenden Erlaß anher gerichtet:

In Erledigung des Berichtes der k. k. Staatsbahndirektion Villach vom 9. Oktober 1910, Z. 1384/1/I, wird der k. k. Staatsbahndirektion eröffnet, daß den Bestimmungen des Erlasses vom 20. September 1909, Z. 43.318, die Erwägung zugrunde lag, jene Bediensteten, welche in der Uebergangsperiode (Punkt 12 des Erlasses vom 8. Juli 1909, Z. 14.535) auch bei Nichteinführung des neuen Gehaltsschemas in Berücksichtigung ihres höheren Taglohnbezuges mit dem Gehalt von 900 Kr. beziehungsweise 1000 Kr. stabilisiert worden wären und nach den bestandenen Normen die Gehaltsstufe von 1000 Kr. beziehungsweise 1100 Kr. nach Absolvierung einer zwei- beziehungsweise dreijährigen Vorrückungsfrist erreicht haben würden, durch Umgangnahme von den Uebergangsbestimmungen vor einer Benachteiligung zu bewahren.

Dem Vorstehenden gemäß ist daher während der ganzen Uebergangszeit rücksichtlich der Vorrückung von 900 Kr. auf 1000 Kr. zu unterscheiden, ob ein Bediensteter schon zufolge seines höheren Lohnbezuges in die Gehaltsstufe von 900 Kr. einzureihen war oder ob seine Stabilisierung mit dem Anfangsgehalt von 900 Kr. lediglich eine Folge der Einführung des neuen Gehaltsschemas war.

Für den letzteren Fall gelten die in den Uebergangsbestimmungen festgesetzten verlängerten Vorrückungsfristen, während im ersteren Falle die regelmäßige Vorrückungsfrist Anwendung zu finden hat.

Bei den eventuell in den Anfangsgehalt von 1000 Kr. erfolgten Stabilisierungen sind, wenn diese Stabilisierungen in Konsequenz des früher bezogenen höheren Lohnes in die gedachte Gehaltsstufe erfolgten, gleichfalls die regelmäßigen Vorrückungsfristen anzuwenden.

Wien, am 23. November 1910.

(Z. 3627/2/I.)

Der k. k. Staatsbahndirektor:
Kolisko.

Zirkular Nr. 276. Frachtbegünstigung für Sendungen der bei den k. k. Oesterreichischen Staatsbahnen bestehenden Lebensmittelmagazine. An alle Dienstesstellen. Mit Tarifvorschrift Nr. 94 vom 2. März 1905 wurde für die nachfolgend angeführten Sendungen der Lebensmittelmagazine für die Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung der frachtfreie Transport innerhalb des Direktionsbezirkes, in dem das betreffende Lebensmittelmagazin seinen Sitz hat, bewilligt, und zwar:

1. Für die im Artikel 19 der Instruktion Nr. V. genannten Artikel, welche von den Lebensmittelmagazinen an die auf der Strecke domizilierenden, im Artikel 19 der genannten Instruktion näher bezeichneten Bediensteten der Staatseisenbahnverwaltung, Witwen und Waisen derselben, sowie Arbeiter gesendet werden.

2. Für leere Emballagen, welche von den genannten Mitgliedern der Lebensmittelmagazine an diese zur Füllung, beziehungsweise Verpackung oder nach erfolgtem Bezug der Lebensmittel hin- beziehungsweise rückgesendet werden, ferner für jene neuen Emballagen, welche von den Mitgliedern der Lebensmittelmagazine entweder direkt oder in ihrem Auftrag durch die Erzeuger vom Fabrikationsort an die Lebensmittelmagazine zur Verpackung der für die Mitglieder bestimmten Lebensmittel zur Versendung gelangen.

Die Bestimmungen dieser Tarifvorschriften sind den beteiligten Organen in Erinnerung zu bringen und genau einzuhalten.

Wien, am 6. Dezember 1910.

(Z. 597/1/VI.)

Der k. k. Staatsbahndirektor:
Kolisko.

Korrespondenzen.

Leoben. (Südbahn.) In Leoben gibt es eine Aufräumerin und einen Stationsvorstand, welches von den beiden mehr Rechte hat, ist schwer zu unterscheiden. Eher die Aufräumerin als der Stationsvorstand, denn der Herr Vorstand ist gegen diese Person ganz machtlos. So zum Beispiel kommt die Aufräumerin erst um 8 oder 9 Uhr in die Station und dann muß sie erst in der Staatsbahnerkaserne die verschiedenen Zeitungen lesen. Da die Beamten aber um 7 Uhr früh vor dem Dienstwechsel die Kanzleien aufgeräumt haben wollen, so müssen die Magazinsarbeiter auf Anordnung des Vorstandes die Kanzleien aufräumen, ebenso müssen die Kasernen von den Magazinsarbeitern gereinigt werden. Wenn die Kanzleien gerieben werden, so müssen wieder die Magazinsarbeiter der gnädigen Aufräumerin das ganze Wasser tragen, und somit wird auf Konto des Akkords der Aufräumerin mit 116 Kr. Verdienst ihre Faulheit unterstützt. Da sie eine unverträgliche Person ist und alle Monat übersiedeln muß, so darf sie sich die Magazinsarbeiter zum Uebersiedeln nehmen und ihre Möbeln im Magazin einlagern, welche jetzt schon drei Monate eingelagert sind, wo ohnehin das Magazin zu klein ist, aber für diese Person muß immer Platz sein. Früher hat sie sich in der Reservegarnitur ihre Wohnung aufgeschlagen und darin geschlafen. Der Stationsvorstand ist überhaupt ein sehr guter Mann für gewisse Landsleute, solche haben wir leider mehr in der Station. Da kann man sich alles erlauben, was den anderen nicht bewilligt wird.

Leoben. (Südbahn.) Der Bahnmeisteraspirant Kurz wird hiermit aufgefordert, mit den unterstellten Arbeitern in angemessener Form zu verkehren und die Lohnlisten genauer zu führen, damit nicht immer Beschwerden über grobe Behandlung und Rechenfehler zum Schaden der Arbeiter vorkommen.

Bischofshofen. Der hiesige Portier Richard Hall sucht stets Anlaß, seinem Kollegen, der gleichfalls Portier ist, Unannehmlichkeiten zu bereiten.

In letzter Zeit versucht er sich sogar im Denunzieren, was er dadurch bewies, daß er dem Herrn Inspektor hinterbrachte, er sei vom erwähnten Portier ausgespötelt worden, weil er Schnee vom Perron kehrte.

Welchen Nutzen er von diesem Denunzieren hat, ist uns nicht bekannt, sicher ist aber, daß, wenn Herr Hall die Reibereien und das Denunzieren nicht läßt, der Angegriffene auch gezwungen wird sich zu verteidigen und zu reden.

Ob dem Herrn Hall die Folgen angenehm sein werden, wird sich dann zeigen. Gewarnt ist er.

Spalato. (Vom Heizhaus.) Die Arbeiter der k. k. Staatsbahnen in Dalmatien haben unter unerfreulichen Verhältnissen zu leiden; sie sollen auf die paarheller Lohn warten, bis es den Herren vom grünen Tisch gefällig ist, diesen gnädigst auszuzahlen. Am 31. Dezember des verflossenen Jahres erhielten sie den ihnen gebührenden Lohn nicht ausbezahlt und mußten bis zum 2. Jänner auf ihr schwerverdientes Geld warten. Ob die Direktion der Staatsbahnen oder die Heizhausdirektion schuld sind, wissen wir nicht. Der Arbeiter hat am Samstag, wenn der Lohn fällig ist, verschiedene Verpflichtungen einzuhalten, er hat keine Geldvorräte und kann nicht auf das Geld, das er doch verdienen mußte, warten. Die Arbeitsordnung, die den Samstag als Lohntag festsetzt, hängt doch wohl nicht zwecklos in der Werkstätte und muß auch von der Bahnverwaltung respektiert werden.

Linz an der Donau. Seit Herr Oberinspektor Thüringer Bahnamtsvorstand von Linz ist, wird bei den Güterzugspartien kein Turnus mehr eingehalten. Es vergeht kein Tag, wo nicht in Salzburg und Amstetten der ganze Turnus durch „Partien vorschieben" verworfen wird. Bei Erstellung der Turnusse hat doch die k. k. Staatsbahndirektion selbst die Züge so aufgeteilt, daß Züge mit viel Arbeit mit solchen mit weniger Arbeit wechseln. Auch das k. k. Eisenbahnministerium hat wiederholt erklärt, daß die Turnusse nicht verschlechtert werden dürfen und nach und nach eine weitere Erleichterung versprochen.

Wir sind die Letzten, welche gegen eine vernünftige Oekonomie etwas einwenden, aber so, wie es jetzt in Linz zugeht, das war noch nie da und kann so nicht mehr weitergehen.

Wir glauben bestimmt, daß der Herr Hofrat mit dem bestehenden Sparsystem, wie es Herr Oberinspektor Thüringer praktiziert, nicht einverstanden ist, wo durch das immerwährende „Partien vorschieben" der erstellte Turnus illusorisch wird und das Zugspersonal unausgeruht im Dienste steht. Es kommt jetzt täglich vor, daß ab Salzburg ein oder zwei Erforderniszüge eingeleitet werden. Statt daß Reservepartien für diese Züge nach Salzburg gesendet werden, werden einfach die Turnuspartien so lange vorgeschoben, bis ein Erforderniszug von Linz nach Salzburg kommt und der Abgang der Partien ausgeglichen wird. Dasselbe in Amstetten. Es verkehren sehr häufig ab Salzburg die Züge 262 oder 168, auch beide zugleich, und wird dann so vorgegangen: Die Partie vom Zug 69 führt Zug 262, Zug 561 führt Zug 562, Zug 97 führt Zug 70, Zug 79 führt Zug 264, Zug 587 führt Zug 174 so lange, bis eine Reservepartie mit einem Erforderniszug von Linz nach Salzburg kommt. Ehe die Partien in Salzburg wieder in ihren normalen Turnus die Partien in Salzburg wieder in ihrem normalen Turnus kommen, wird wieder ein Erforderniszug eingeleitet — Zug 162, 164 oder 288 — und das Trauerspiel geht von neuem an.

Der Aufenthalt vom Zug 97 bis Zug 70 beträgt 7 Stunden 4 Minuten. Bis Zug 97 übergeben ist, bis man sich reinigt und vielleicht noch einen Kaffee wärmt und bis man ins Bett kommt, ist eine Stunde um. Eine Stunde früher muß der Zugsführer wieder beim Zug sein, eine Stunde früher wird er aufgeweckt — ein Frühstück braucht er auch — so bleiben zum faktischen Ruher höchstens vier Stunden, vorausgesetzt, daß man gleich einschlafen kann. Bei Zug 97 ist viel Arbeit, da ist man oft so aufgeregt, daß man nicht gleich einschlafen kann. Wenn schlechtes Wetter ist, werden die Leute gar nicht trocken und müssen mit den nassen Kleidern wieder auf der Bremse sitzen. Der Aufenthalt vom Zug 79 bis Zug 264 beträgt 8 Stunden 5 Minuten. Um 7 Uhr früh kommt man zum Schlafen, um 9 Uhr muß man aufstehen, einkaufen und abkochen, weil sonst die Züge 587 und 293 ankommen und Zug 588 abgeht, somit vier Partien, das sind mit den Manipulanten 23 Mann, auf einmal kochen. Wie abgekocht ist, ist es 11 Uhr vormittags. Auf einmal kommt der Nachtwächter mit dem Dienstauftrag von Linz, Zug 79 hat Zug 264, Zug 587 hat Zug 174 u. s. w.

Statt nachmittags weiterschlafen zu können, um für Zug 174 ausgeruht zu sein, muß die Partie Zug 264 führen. Die Leute sind nicht ausgeschlafen, weil sie mit Zug 79 die ganze Nacht gefahren sind und bis zum Zug 264 höchstens drei Stunden schlafen können. Mit Zug 264 müssen sie wieder bis Mitternacht fahren, wo auch wieder viel zum verschieben ist, seitdem die Aufenthalte des Zuges verlängert wurden. Es ist schon vorgekommen, daß Zugsbegleiter beim Stehen eingeschlafen sind.

Der Aufenthalt vom Zug 587 bis Zug 174 beträgt 9 Stunden 16 Minuten. Um Mitternacht ist in Linz aufzustehen. Um 10 Uhr 10 Minuten vormittags kommt Zug 587 nach Salzburg. Bis der Zug übergeben ist und abgekocht wird, ist es 12 Uhr 30 Minuten mittags, um 1 Uhr kommen die Leute zum Schlafen, um halb 5 Uhr ist aufzustehen, sich um ein Nachtmahl umzuschauen und zum Zug 174 vorzubereiten. Im besten Falle hat die Partie 4½ Stunden geschlafen und muß wieder die ganze Nacht mit Zug 174 fahren und überall verschieben.

Meldet man dem Diensthabenden in Salzburg, daß die Partie nicht ausgeschlafen ist, so bekommt man zur Antwort: „Linz hat so verfügt, wenn ihr nicht fahren könnt, meldet euch krank; sechs Stunden Ruhezeit sind, da kann man nichts machen." Jawohl! Sechs Stunden Intervall von der Minute der Ankunft bis zur Minute der Abfahrt sind ja, aber zur Befriedigung der leiblichen Bedürfnisse braucht man doch auch eine Zeit und auf Kommando kann man auch nicht jedesmal einschlafen. Die Generation Menschen muß erst geboren werden, die das aushält, wie es Herr Oberinsepektor Thüringer praktizieren

möchte. 18 Stunden Dienst, 6 Stunden frei auswärts, 18 Stunden Dienst, 10 Stunden frei zu Hause u. s. w.

Im Erlaß, Zahl 28.282/21 vom 9. September 1908, Abschnitt VI, betreffend die Regelung der Dienst- und Ruhezeiten des Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonals heißt es wörtlich: „Inwieweit in einzelnen Fällen mit Rücksicht auf die zu stellenden dienstlichen Anforderungen eine weitere Einschränkung des regelmäßigen Dienstes stattfinden muß, hat die vorgesetzte Dienstbehörde bei Beginn der einzelnen Fahrplanperioden unter eigener Verantwortlichkeit zu prüfen und festzustellen."

Die k. k. Staatsbahndirektion Linz hat das auch getan und im Sinne des oben zitierten Ministerialerlasses die Diensttouren bei Erstellung des Turnusses berücksichtigt. Der Bahnamtsvorstand Oberinspektor Thüringer setzt sich über die Anordnungen seiner vorgesetzten Dienstbehörde einfach hinweg.

Bei den früheren Dienstvorständen wurden für Erforderniszüge Reservepartien entsendet, und war es bis zur Abfahrt des Erforderniszuges nicht mehr möglich, so wurde höchstens eine Turnuspartie vorgeschoben. Dann kam eine Reservepartie in Regie und nahm den Zug der vorgeschobenen Partie. Der Turnus der übrigen Partien blieb aufrecht.

Jetzt wird aber so lange vorgeschoben, bis eine Reservepartie mit einem Erforderniszug nach Salzburg kommt, um die Regiefahrt zu ersparen.

Das Vorschieben hört dadurch gar nie auf, der Turnus der Staatsbahndirektion steht nur mehr am Papier, eingehalten wird er nie, weder in Salzburg noch in Amstetten.

Die Ersparung der Regiefahrt ist nicht allein der Antrieb, sondern Thüringer hat den Stand der Bremser so reduziert, daß heute ein Bremser im Linzer Reservezimmer eine Rarität geworden ist. Früher, wenn mit den Reservepartien bei starkem Verkehr das Auslangen nicht mehr gefunden wurde, wurden sogenannte fliegende Zugspartien zusammengestellt. Ein Kondukteur mit Zugsführerprüfung wurde aus seiner Partie herausgenommen und durch einen Bremser ersetzt. Dem Kondukteur wurden vier Bremser zugeteilt, oder ein zweiter Kondukteur als Schlußkondukteur, und die Partie war fertig. Jetzt haben wir einen ganz besonders starken Verkehr. Mit den Reservepartien können die Erforderniszüge nicht mehr gedeckt werden, trotzdem die Partien aufs äußerste ausgenützt werden. Oberinspektor Thüringer will jedoch zeigen, daß er alle seine Vorgänger in den Schatten stellt und daß sein Sparsystem durchführbar ist. Statt fliegende Partien aufzustellen, werden die Reservepartien zum Umfallen ausgenützt, der Güterzugsturnus verworfen und im Magazin noch Leute entlassen.

Die Linzer Güterzugspartien bitten Herrn Hofrat, hier Wandel zu schaffen, damit der von der k. k. Staatsbahndirektion erstellte Turnus eingehalten werde, bevor es zu einer Katastrophe kommt.

Innsbruck. (Zustände am Südbahnhof.) Durch mehrere Jahre hindurch petitionierten die Blocksignaldiener der Station Innsbruck (Siehe „Eisenbahner" Nr. 28 ex 1904, Nr. 12 und 22 ex 1905), daß für das „Stellwerk I" zur Verrichtung des Dienstes bei Tag und bei Nacht zwei Mann eingeteilt werden.

Im Jahre 1908 am 1. Februar wurde vom Eisenbahnministerium mit Erlaß Z. 2725 die lang herbeigesehnte Ruhezeit des Personals im allgemeinen geregelt.

Nach dem Erscheinen des Erlasses wurde für die Blocksignaldiener der Station Innsbruck ein dem Vorschriften entsprechender Turnus erstellt und zwar: 12 Stunden Dienst — 24 Stunden frei.

Diese Einteilung blieb bis 1. November 1909.

Das „Stellwerk I" wurde infolge Umbau und Vergrößerung des Bahnhofes verlegt und entsprechend ausgestattet. Durch die Einstellung einer zweiten Verschublokomotive auf der nördlichen Seite, die Vermehrung der Wechsel, Signale, Hebel, Schlachthausgeleise und anderes mehr war es ein Ding der Unmöglichkeit, daß ein Mann beim „Stellwerk I" den Dienst versehen konnte; gezwungen durch die Verhältnisse, mußte man zwei Mann zum Bedienen des „Stellwerkes I" geben. Im selben Moment, wo der zweite Mann Verwendung fand, kümmerte sich die Südbahn nicht mehr um den im Jahre 1908 erschienenen Erlaß des Eisenbahnministeriums. — Der Turnus wurde anstatt mit 6 nur mit 5 Mann erstellt; von 11 Uhr nachts bis 6 Uhr früh ist nur ein Mann beim „Stellwerk I". Nicht etwa, weil die Arbeit weniger wird oder Ruhepausen eintreten, nein — sondern um einen Mann zu ersparen. (Dazu nach Mitternacht, wo die Kräfte nachzulassen beginnen.)

Es ist noch nicht lange her, da war von der Generalinspektion ein „Revidierer" im „Stellwerk I" und besichtigte alles; er blieb auch eine Zeitlang und überzeugte sich von der Dienstverrichtung; plötzlich sagte er zu dem ihm begleitenden Kontrollor: „Da sind wohl zwei Mann beständig beschäftigt?" „Ja!" war die Antwort. Leider ist dem nicht so.

Von 11 Uhr nachts bis 6 Uhr früh muß ein Mann den verantwortungsvollen Dienst versehen.

Wir wollen nun nachweisen, daß in der Zeit (11 Uhr nachts bis 6 Uhr früh) ein zweiter Mann dringend notwendig ist.

„Stellwerk I" ist ein Apparat mit 7½ Meter Länge und hat 43 Hebel mit 26 Wechsel, 6 Kontrollriegel, 8 Signalhebel, 3 Sperrhebel, davon 10 englische Weichen, 2 Doppelweichen und 14 einfache Weichen.

Tag und Nacht verschieben auf der nördlichen Seite zwei Lokomotiven, für welche die Wechsel vom „Stellwerk I" zu stellen sind; von 11 Uhr nachts bis 6 Uhr früh verkehren 11 regelmäßige Züge; alle Züge von Süden kommend werden in Innsbruck aufgelöst und ausrangiert. Die Zugslokomotiven fahren über die Weichen des „Stellwerkes I" in das Heizhaus.

Außerdem sind die Züge 15, St. B., 36, 51—15 und 310 W., 146, 154, 27, 26, 17 herzurichten, Verstärkungen bereitstellen 2c.

Von 11 Uhr nachts bis 6 Uhr früh wurden die Stellungen bei einer Weiche gezählt — sie mußte 53mal gestellt werden. Die ganzen Umstellungen der Weichen von 11 Uhr nachts bis 6 Uhr früh sind 330mal durchschnittlich. Dazu kommt noch Telephon — Eintragungen ins Telephonprotokoll — Kontrollriegel und anderes mehr.

Die Blocksignaldiener haben in der Erkenntnis ihrer großen Verantwortung am 21. Mai 1910 im Dienstweg nachstehendes Gesuch an die Verkehrsdirektion gerichtet: Die ergebenst gefertigten Blocksignaldiener der Station Innsbruck am nördlichen „Stellwerk I" erlauben sich, eine löbliche Verkehrsdirektion zu bitten, dieselbe wolle den bestehenden Turnus gütigst in dem Sinne abändern, daß anstatt 5 — 6 Mann eingeteilt und zu zwei und zwei, je zwölf Stunden Dienst machen, worauf eine 24stündige freie Zeit folgen soll.

Dieselben glauben an die wohlwollende Einsicht auf Grund der außerordentlich anstrengenden Dienstleistung beim „Stellwerk I" nicht vergebens zu appellieren und bitten um ehebaldige Turnusänderung im obgenannten Sinn.

Innsbruck, am 21. Mai 1910. Hochachtungsvollst.

Nachdem unser Herr Stationschef, kaiserlicher Rat Inspektor Seidler jeden Tag in das „Stellwerk I" kommt und sich die Dienstverrichtung ansieht, haben wir keine Ursache zu zweifeln, daß er das am 21. Mai 1910 überreichte Gesuch befürwortend vorlegte. Wir vermuten, die Schuld der Nichterledigung des Gesuches liegt bei der Direktion, weshalb wir uns auf diesem Wege an sie wenden, endlich das Selbstverständliche zu verfügen, und uns die alte Diensteinteilung, das ist 12 Stunden Dienst, 24 Stunden frei, mit je zwei Mann, das sind 6 Mann für das „Stellwerk I" in Innsbruck zu bewilligen.

Wien. (Nordwestbahn.) Das Verschubpersonal der Station Wien (N. W. B.) hielt am 14. Dezember 1910 eine Versammlung ab, die erfreulicherweise sehr gut besucht war. Die Vertrauensmänner berichteten über die Lage des Verschubpersonals im allgemeinen und über die Konferenz, die am 11. November 1910 im Arbeiterheim Favoriten stattgefunden hat, dann über die Aktion, welche dem Verschubpersonal zur besseren Lebenshaltung ermöglichen soll; au chüber die Organisationstätigkeit wurde eingehend gesprochen. Genosse Decker zergliederte den Anwesenden die Notwendigkeit einer starken Organisation. Es wurde folgende Resolution einstimmig angenommen:

> Die am 14. Dezember 1910 in Karlitzkys Gasthaus stattfindende Versammlung des Verschubpersonals der Station Wien (Oe. N. W. B.) beschließt, sich mit der Resolution, die am 11. November 1910 in der Konferenz des Verschubpersonals Oesterreichs aller Bahnen einstimmig angenommen wurde, einverstanden zu erklären und alles daranzusetzen, daß die darin enthaltenen Forderungen ehebaldigst zur Durchführung gelangen. Die Versammlung beauftragt die Vertrauensmänner, mit allem Nachdruck dahinzuwirken, daß insbesondere die anderthalbfache Dienstzeitanrechnung und die Verschubzulage von 24 Kr. per Mann und Monat errungen wird.
>
> Weiters werden die Vertrauensmänner aufgefordert, ihr Augenmerk darauf zu richten, daß die Verschubaufseher und Oberverschieber bei Einführung der k. k. Staatsbahnnormen betreffs Beteilung der Bediensteten mit Monturstücken nicht benachteiligt werden, und ihre bisher bezogenen Kleidungsstücke auch fernerhin bekommen, bis die vom Verschubpersonal allgemein verlangte Monturregelung eingeführt sein wird.

Schwarzach-St. Veit. Im Monat November wurden sämtliche Streckenwächter der Bahnerhaltungssektion Bischofshofen vom Herrn Inspektor Liebscher zirkularisch aufgefordert, sämtliche Laschenschrauben anzuziehen, widrigenfalls sie bestraft würden. Dieser Herr scheint nicht zu begreifen, daß auf der doppelgeleisigen Strecke doppelt soviel Schrauben anzuziehen sind wie auf der eingeleisigen. Herr Liebscher nimmt auch keine Rücksicht darauf, daß auf dieser Strecke täglich mindestens 56 bis 60 Züge verkehren. Natürlich können sich die Wächter nicht weigern, den Anordnungen Herrn Liebschers Folge zu leisten, wir ersuchen aber Herrn Inspektor Liebscher, nachdem die Sicherheit des Zugsverkehres durch seine Befehle gefährdet ist, den Wächtern einen Turnus herauszugeben, dann werden die Schrauben auf Risiko des Herrn Inspektors prompt angezogen. Nachdem gegenwärtig in den Zugspausen nicht soviel Zeit übrig bleibt, die vorgeschriebenen Kontrollgänge vorzunehmen, so stehen die Wächter immer zwischen zwei Feuer. Von dem Vorgesetzten wird verlangt, daß sie sich während der Zugspausen auf der Strecke beschäftigen, die diensthabenden Verkehrsbeamten brauchen aber die Wächter, was auf einer Strecke mit so dichtem Zugsverkehr leicht begreiflich ist, auch außer den vorgeschriebenen Zugsavisierungszeiten beim Telephon, weil oft unvorhergesehene Fahrten avisiert werden müssen. Etwas muß nun Herr Liebscher tun, entweder er stellt einen Arbeiter zum Telephon oder zu den lockeren Schrauben. Wir glauben auch, letzteres wäre im Interesse der Sicherheit des Verkehrs praktischer. Da nun das Praktische nicht zu den Tugenden des Herrn Inspektors gehört, so wissen wir nicht, ab er unseren Rat befolgen wird. Nur das Sparen versteht Herr Liebscher vortrefflich, was folgendes Hirschauerstücklein beweist: Im heurigen Sommer durchwanderte eine Zigeunertruppe unsere Gegend, ein paar Zigeuner stellten sich bei Herrn Liebscher als Kesselverzinker vor und baten um Aufträge, was ihnen Herr Liebscher bereitwilligst zusagte. Wie wir aus dem „Salzburger Wochenblatt" entnommen, wurde aber Herr Liebscher von den Zigeunern anständig verzinkt, weniger aber die Kessel. Dem Vernehmen nach mußte Herr Liebscher den Auffitzer mit zirka 300 Kr. bezahlen. Die Kosten dieses Schnitzers sucht er nun anderweitig hereinzubringen. Zum Beispiel wurden die Wächterhäuser schon zwei bis drei Jahre nicht mehr getüncht, die Oefen in den Wächterhäusern werden selten oder gar nicht repariert, viele gehören schon unter das alte Eisen. Dachrinnen, welche bei den Wächterhäusern der anderen Sektionen überall angebracht sind, fehlen. Die Folgen davon sind feuchte Wohnungen. Die Dächer sind fast durchwegs noch Schindeldächer und befinden sich auch häufig in sehr fragwürdigem Zustand. Für den Brennstoff haben die Wächter keinen Platz, wenn sie nicht aus eigenen Mitteln etwas zur Unterbringung desselben herrichten. Die Kohlen bleiben manchmal im Freien bis zum Frühjahr liegen. Ist das die vielgerühmte Oekonomie, die jetzt bei den k. k. Staatsbahnen geübt wird? Es sind schon zwei Jahre seit dem Bau des zweiten Geleises verflossen und noch befinden sich Böschungen und Grundstücke in sehr desolatem Zustande. Wir Wächter wünschen nichts sehnlicher, als daß ein höheres Organ sich einmal von den hier geschilderten Uebelständen bei den Wächtern selbst überzeugen möge und sich nicht immer bei den diversen Bereisungen von den an diesen Zuständen Mitschuldigen die Augen auswischen zu lassen, dann könnte auch auf diesem Gebiete eine Besserung eintreten.

Mährisch-Ostrau-Oderfurt. In den ersten Tagen des vorigen Monats fanden in unserer Station die Wahlen in den Lokalausschuß der Krankenkasse statt, die selbstverständlich mit dem Siege unserer Liste endeten. Wir konnten bei dieser Gelegenheit wieder die Macher der gelben Organisationen, der beiden nationalen Lager, die „Zemská jednota" und „Reichsbund" Hand in Hand gehen sehen. Hatten dieselben doch eine gemeinsame Kandidatenliste zusammengeschustert und jede der genannten „Organisationen" gab ein Flugblatt mit der Unterschrift des „Reichsbundes deutscher Eisenbahner Oesterreichs", „Zemská jednota zřízenců drah království Českého" „Deutschösterreichischer Beamtenverein" und „Spolek českých úředníků" (es ist uns ganz unbegreiflich, was die zwei letztgenannten mit den Krankenkassenwahlen zu tun haben, da doch sehr wenige Beamte Mitglieder der Kasse sind) heraus. In dem von der „Zemská jednota" herausgegebenen Flugblatt hieß es unter anderem: gebet nur diesen „energischen Männern" eure Stimme u. s. w. (In dem Reichsbundflugblatt mit Unterschrift der „Zemská jednota" und „Spolek českých úředníků" brachten die „ehrenfesten Kameraden" nicht soviel Mut oder besser Frechheit auf, die gemeinsamen Kandidaten als „energische Männer" zu bezeichnen.)

Es wird deshalb von Nutzen sein, wenn wir in Kürze einige dieser „energischen Männer" hier abkonterfeien; an erste Stelle gehört hier wohl der polnischnationale Streckenschlosser Skurski, der nebenbei bemerkt, auch ein gut patriotisch schlagendes Veteranenherz besitzt, der ganz „energisch" bestritt, als er von einigen polnischen Genossen zur Rede gestellt wurde, weshalb er sich zu dieser schmählichen Kandidatur hergebe, etwas von einer Kandidatur zu wissen und erklärte, er würde sich schämen müssen, als Pole mit den Deutsch- und Tschechischnationalen gemeinsame Sache zu machen; trotzdem er ganz gut wußte, daß er auf Anfrage des Reichsbundes bei der Streckenleitung von dieser zur Kandidatur vorgeschlagen wurde und sein deutschnationales Söhnchen in der Werkstätte für ihn eifrig agitierte, brachte er nicht so viel „Energie" auf, dieses zu gestehen und zu verteidigen. Es würde doch Schade ums Papier sein, wollten wir die Nackensteife und „Energie" noch mehrerer solcher „Prachtkerle", die auf dieser Liste glänzten, beleuchten, können uns aber nicht versagen, noch zu erwähnen, daß als Vertreter der „deitchen Eizenbahner" der jetzt in letzerer Zeit immer mehr und mehr sich der vornehmsten Tugend der Teutschen (nämlich dem Saufen) ergebende František Gröger auserkoren wurde. Was wohl Wotan sich von seinem treuesten Sohne denken wird, wenn er denselben Hand in Hand mit dem tschechischnationalen Chauvinisten Březina gehen sieht, ja, sogar seinen gut deutschen Namen Franz in „František" tschechisiert? Was bei den Sozialdemokraten bis jetzt immer als „Volksverrat" verflucht wurde, ist heute bei den Reichsbündlern eine nationale Tat; jetzt erklären sie jedem, der es hören will, daß sie nur in wirtschaftlichen Angelegenheiten gemeinsam vorgehen, als ob die wirtschaftlichen Verhältnisse nicht Schritt für Schritt von der Politik beeinflußt würden. Jahrelang bestreiten die Nationalen beider Lager den Kampf gegen die Sozialdemokratie mit dem Phrasengebimmel vom „Volksverrat", nun aber fanden sich die feindlichen Brüder. Der Haß gegen die Sozialdemokratie hat sie geeinigt, und sie haben sich geeinigt bei uns eine Schlappe geholt, trotz der liebevollen Hilfe so mancher nationalen Schreiberseele; so zum Beispiel hat der mit der Austeilung der Stimmzettel betraute Schreiber Schneidrowicz im Heizhause (nach der Instruktion hat ein Beamter die Verteilung vorzunehmen!) sich bloß die Ausgabe von den indifferenten Kohlenladern bestätigen lassen, die Stimmzettel aber behalten und mit den „energischen Kandidaten" ausgefüllt. In der Werkstätte besorgte die „Verbearbeit", der in einem Schönnbrunner nationalen Verein unvergeßliche Bergold, der „große Sozialpolitiker", indem er zum Beispiel den Hilfsarbeiterpartieführer Havranek bearbeitete, die Stimmzettel seinen Leuten abzunehmen. Auch Vrlik der „Deutsche" bemühte sich so viel er konnte, einige Stimmen zu ergattern, um seinem Herrn und Meister Oppitz eine Freude zu bereiten. Von den Arbeitern der Werkstätte war es wieder der allen Genossen genügsam bekannte, der immer nach einem Meisterposten lechzende protzige Idiot Glabazna und sein gezeichneter Kumpan Davidek, der heute „Na zdar" und morgen „Heil" schreien kann, die doch bei jeder Aktion der organisierten Arbeiterschaft in den Rücken fallen, die sich zur Agitation für die „Energischen" einsetzten und gerade in der Werkstätte war das Resultat für diese Verräter ein niederschmetterndes. — Unsere Genossen erhielten 716, die „Energischen" 94 Stimmen. In der Station bearbeitete der deutschnationale Evidenzführer Zmeškal die Verschieber mit allen erlaubten und unerlaubten Mitteln. Nationale, die eine solche Politik betreiben, schänden den Begriff einer nationalen Partei, wo bleibt nun das „Svůj k svému" und das „Dem Deutschen kann nur durch Deutsche geholfen werden"!? „Wir werden und müssen" — schrieb der deutschnationale Arbeiterführer und Buchdruckereibesitzer Burschofský in seinem Blatte „Der deutsche Arbeiter", 2. Jahrgang, Nr. 6 — „fremder Hilfe entbehren müssen — oder unsere Sache ist nichts wert." Daß die „Sache der nationalen Arbeiterparteien" nichts wert ist, haben sie durch diese Wahl wohl wieder erfahren müssen. Wir ersuchen schon heute alle Genossen, zu den in kürzester Zeit vorzunehmenden Wahlen in den Zentralausschuß der Betriebskrankenkasse der k. k. Staatsbahnen eine stramme Agitation zu unternehmen, damit wir in unserer Station bei denselben eine noch viel größere Stimmenanzahl aufbringen!

Graz, Südbahn. (Ein Wartesaal als Hühnerstall.) Ein Reisender schreibt uns: Ich komme auf meinen Reisen oft in die Station Wildon und treffe fast jedesmal in dem Wartesaal III. Klasse neben einigen Passagieren auch die Hühner des Herrn Stationschefs dort an. Komme ich am Abend oder in der Nacht, so finde ich diese harmlosen Tierlein wohl nicht mehr vor, doch ein gewisser Gestank und eine große Anzahl kleiner „Hinterlassenschaften", die den Fußboden verunzieren, beweisen, daß die Hühnerfamilie den Wartesaal III. Klasse erst kürzlich verlassen hat. Am 20. Dezember v. J. kam ich abermals nach Wildon und fand zwar diesmal nicht die Hühner, wohl aber eine Anzahl Bahnarbeiter vor, die sich, um vor den Unbilden des Wetters geschützt zu sein, in den geheizten Wartesaal III. Klasse geflüchtet hatten. Die armen Teufel tauten an dem heißen Ofen ihr harigefrornes Brot auf, um es als Mittagmahl verzehren zu können. Doch auch diese geringfügige Begünstigung sollte den Arbeitern nicht vergönnt sein. Der Herr Stationschef kam zur Tür herein und sagte: „Hier stinkt es abscheulich, die Bahnerhaltung muß den Wartesaal ausreiben." Der Stationschef hat die Wahrheit gesprochen. „Es stinkt abscheulich." Doch sind an diesem Gestank nicht die Arbeiter, sondern dem Herrn seine Hühner und der hinterlassene Schmutz daran schuld. Wenn die hochlöbliche Baudirektion der Südbahn den Oberbauarbeitern in Wildon einen geheizten Raum zur Verfügung stellen möchte, so würden diese gewiß den Wartesaal III. Klasse der Hühnerfamilie des Herrn Vorstandes vollständig überlassen.

Oderfurt. (Nordbahnwerkstätte.) Der Schmiedevorarbeiter Pasker leidet an Größenwahn und scheint auch schon den Gipfel desselben erreicht zu haben. Obwohl in dieser Abteilung noch höhere Vorgesetzte fungieren, so fühlt sich Pasker doch tüchtiger im Fache, das heißt er kann besser schikanieren und antreiben.

Auf welche Weise Pasker seine Tätigkeit als Vorarbeiter ausübt, beschreiben folgende Fälle: Indem jetzt Mangel an Schmiedehelfern ist, wurde eine Partie aufgelöst. Einer der besten Feuerburschen wurde zum Helfer degradiert, weil er angeblich der jüngste Feuerbursche sei. Hätte Herr Pasker gesagt, ich brauche diesen Mann zu dieser Arbeit, welche er bis jetzt gemacht hat, so wäre diese Degradierung nicht erfolgt. Da er aber auf diesen Feuerburschen ein schiefes Auge hat, so hat er sich an demselben seine Rache gekühlt.

Ein zweiter Fall bringt die Arbeiterfeindlichkeit dieses Vorarbeiters noch besser zum Ausdruck. Ein Arbeiter, welcher nach fünfmonatiger Krankheit (Gelenksrheumatismus) den Dienst antrat, wird mit den schwersten Arbeiten überhäuft; Herr Pasker glaubt, daß Schwitzen für Rheumatismus die beste Kur sei. Aber fehlgetroffen, Herr Vorarbeiter! Bei dieser Zugluft, welche in der Schmiede existiert, ist das Schwitzen nicht sehr angenehm. Sie haben zwar das noch nicht erprobt, da Sie noch nie bei der Arbeit geschwitzt haben. Als dieser Arbeiter bei Pasker um einen zweiten Helfer vorsprach, da ein Helfer zu dieser Arbeit zu wenig sei, erwiderte ihm derselbe: „Wenn der Helfer nicht arbeiten will, braucht er es nur zu sagen, da wird man gleich Mode machen." Wenn man sich diese Worte zergliedert, so heißt es nämlich so: Willst du dich nicht zum Krüppel schinden, so sage es nur, so wirst du wegen Arbeitsverweigerung bestraft oder entlassen.

Geht man zu Herrn Pasker Material anweisen, so muß man die Sparwut dieses Herrn bemerken. „Zu was brauchts ihr so viel Material?" Das ist jedesmal seine erste Frage. Stellt man an ihn eine Frage, so wird man manchmal sehr grob angeschnauzt.

Herr Pasker! Bessern Sie sich im neuen Jahre, da wir sonst noch über Vieles berichten werden, was Sie dann selbst nicht verantworten können.

Mauthausen. Die organisierten Eisenbahner ersuchen den Herrn Bahnmeister Bauer in Perg, er möge mit seinen Zeitungen in Hinkunft ein anderes Absatzgebiet wählen, da

man für derartige Zeitungen kein weiteres Bedürfnis hat. Bezüglich des Sterbefonds raten wir jedoch Herrn Bauer, er möge in erster Linie sich selbst, womöglich mitsamt seinem Fahrrad, versichern lassen, denn wenn „Reiter und Roß" versichert sind, dann können die Hinterbliebenen ruhiger schlafen.

Trautenau. (Heizhaus, k. k. Nordwestbahn.) Seit zwei Jahren ist es dem hiesigen Maschinenpersonal der Lastzüge trotz Bitten und Ansuchen noch nicht gelungen, einen menschenwürdigen Turnus zu erhalten. Es wurde immer gehofft, daß nach der Uebernahme durch den Staat auch den gerechten Wünschen des Personals bei Erstellung der Turnusse Rechnung getragen wird. Aber weit gefehlt. Die Touren wurden zusammengeschraubt, daß sogar noch Personal reduziert wurde. So kommt es vor, daß Diensttouren von 14 bis 16 Stunden im Turnus enthalten sind, ohne die Vorbereitungszeit vor der Abfahrt und die Ausrüstzeit nach der Ankunft eingerechnet. Schlägt man diese Zeit dazu, so ergibt sich ein Dienst von 17 bis 19 Stunden. Wir fragen: „Wo bleibt hier der Erlaß der k. k. Generalinspektion, nach welchem die Dienstdauer 40 Prozent der Gesamtstunden eines Monats nicht überschreiten darf?" Als im Monat September der Winterturnus erstellt wurde, so wurde auch ein gemeinsamer Turnus mit mehrfach besetzten Maschinen verlangt, um die gleiche Verteilung der schweren und leichten Touren zu ermöglichen. Diese oftmalige Bitte wurde rundweg abgeschlagen mit der Begründung, daß die Direktion auf der einfachen Besetzung der Maschinen besteht, um eine Person für die Instandhaltung der Maschinen verantwortlich machen zu können. Wie aber die einfache Besetzung der Maschine aussieht, und daß der Stammführer seine Maschine oftmals zwei bis drei Touren gar nicht zur Bedienung bekommt, scheinen die Herren nicht zu wissen. Es wird sich ein jeder Stammführer bedanken, wenn durch ein Kontrollorgan ein Anstand an seiner Maschine gefunden wird, die Verantwortung dafür zu tragen, wenn andere damit herumfahren. Als dann nach vielem Hin und Her der Turnus zusammengeflickt war, wurde derselbe von einigen Führern unterschrieben, ohne daß sich diese vorher mit dem Gesamtpersonal hätten beraten können. Vertrauensmänner hat man keine wählen lassen, wahrscheinlich weil die maßgebenden Herren den Ministerialerlaß vom 27. November 1897, Zahl 18.443/IV, laut welchem bei Erstellung der Turnusse Vertrauensmänner des Personals zuzuziehen sind, nicht kennen oder nicht kennen wollen. Wie sah aber der Turnus aus? Ein noch elenderes Flickwerk als der erste. Als nun das Personal gegen diesen Stellung nahm und darauf hinwies, daß derselbe nicht unterschrieben sei, so hieß es einfach: „Derselbe entspreche den vorgeschriebenen Normen." Und so mußte derselbe ohne Unterschrift und ohne Einverständnis des Personals gefahren werden. Kein Wunder auch, wenn man sich über die oben genannte Verordnung der Direktion mir und dir nichts darüber hinwegsetzt, daß man dann auch skrupellos dem Personal einen Turnus aufoktroyieren kann. Warum macht man nicht einen Turnus, wo zwei Führer eine Maschine haben und nach welchem der Turnus gemeinsam gefahren werden könnte, wie es früher war?

Bei einigermaßen gutem Willen ließe sich ein Turnus zusammenstellen, nach welchem das Personal nicht so unmenschlich ausgeschunden würde, sondern mit Lust und Liebe seinem schweren Dienste nachkäme.

Dabei wäre noch der Vorteil, daß die Maschine immer nur zwei Führer hätten, welche dieselbe auch in einem besseren Zustand halten könnten. Hier hätte zum Beispiel Herr Rosmanit ein weites Arbeitsfeld, wenn er sich um diese so wichtige Sache annehme und zur Durchführung brächte. Der Dank des gesamten Personals wäre ihm dafür sicher. Dieser Herr scheint es aber vorzuziehen, das Personal durch kleinliche Schikanen zu drangsalieren. Ein Vorgesetzter, welcher dem Personal vorhält: „Wenn Sie physisch und körperlich nicht mehr zum Lokomotivführerdienst taugen, so müssen Sie halt gehen. Da kann doch der Staat nichts dafür, daß euch die Nordwestbahngesellschaft zusammengeschunden hat", dem ist jedes Menschlichkeitsgefühl fremd und von dem hat auch niemand etwas Besseres zu erhoffen. Wir appellieren hier an unseren Herrn Heizhausleiter, mit aller Energie dahin zu wirken, einen menschenwürdigen Turnus zu erzielen, widrigenfalls wir jede Verantwortung ablehnen müßten für die Folgen, die durch Ueberbürdung im Dienste entstehen.

Saalfelden. (K. k. Bahnerhaltungssektion.) Der erst kürzlich zum Aushilfsbahnrichter ernannte Oberbauarbeiter Georg Kraher will sich für seine Ernennung dadurch dankbar zeigen, daß er die Oberbauarbeiter in der überflüssigsten Weise schikanieren will. Im Verein mit dem Vorarbeiter Schaffelinger beschimpft Kraher die Arbeiter und droht mit Entlassungen. So verbietet Kraher den Arbeitern das Rauchen. Weder der Bahnmeister noch die Herren der B. E. S. haben bis jetzt an dem Rauchen der Arbeiter etwas Pflichtwidriges gefunden, deshalb dürfte dieses von Kraher angekündigte Rauchverbot nur eine jener Schikanierungen bedeuten, die sich dieser angehende Bahnrichter gegenüber einigen mißliebigen Arbeitern so oft und gerne erlaubt.

Mein lieber Kraher, sind Sie etwas vorsichtiger. Seitdem Sie „Hausbesitzer" geworden sind, haben Sie sich durch die sonderbare Art des Hausbaues ein besonderes Verdienst unter den Arbeitern erworben. Lassen Sie die Grobheiten, denn die k. k. B. E. S. Saalfelden stellt, wie wir aus sicherer Quelle erfahren haben, „Hausbesitzer" nicht gerne an.

Thalheim. Noch bei Lebzeiten des Bahnarztes Herrn Dr. Randl in Judenburg wurden die zwei Brunnen in der hiesigen Station für untauglich und das Trinkwasser, worin Würmer und aller möglicher Unrat enthalten ist, für gesundheitsschädlich erklärt. Auch Tafeln mit dem Inhalt: „Kein Trinkwasser" sind angebracht. Zwei neue Brunnen sind vom Ministerium bewilligt und von der Staatsbahndirektion zugesagt, werden aber nie gemacht. Nachdem ein anderer Brunnen nicht vorhanden ist, so ist das Personal gezwungen, von diesen Brunnen das Wasser zu nehmen, was mit großer Gefahr für die Gesundheit und das Leben der Bediensteten verbunden ist.

Die löbliche Staatsbahndirektion wird auf diesen krassen Fall aufmerksam gemacht und um Abhilfe gebeten.

Schwarzach-St. Veit. Anläßlich des Baues einer neuen Wasserleitung in der Station Lend wurden auch die Arbeiter von der Strecke sowie jene von der Station Schwarzach herangezogen. Diese Leute haben, da sie neun Kilometer von ihren Wohnstätten arbeiten müssen, ihr bißchen Brot für den ganzen Tag in Rucksäcken verwahrt. Natürlich ist dieses sowie die sonstigen Lebensmittel steinhart gefroren. Die Arbeiter gingen während der Mittagspause in den Wartesaal III. Klasse, um dort ihr Brot zu verzehren. Der Stationsvorstand in Lend Herr Hafner duldet dies nicht und verbot den Oberbauarbeitern die Benützung des Wartesaales, um dort ihr Brot zu essen.

Den Bahnarbeitern, die von 7 Uhr früh bis 8 Uhr abends in der Kälte draußen arbeiten müssen, wird von Herrn Hafner die Benützung eines Unterkunftsraumes für eine Stunde verboten. Für die Hirsche und Rehe werden Schutzhütten und Futterstellen gebaut, für die eigenen Bediensteten hat die Staatsbahndirektion keinen verfügbaren Raum, wo diese ein Stückchen Brot essen dürfen.

Rohrbach. (Baharztfragen.) Man möchte nicht glauben, bis zu welchen Auswüchsen der Nationalismus ausarten kann. In Rohrbach i. M. ist ein Bahnarztposten zu besetzen. Bekanntlich ist aber der Bahnarzt viel mehr Krankenkassenarzt und kann es dem Personal keineswegs egal bleiben, welchem Arzte es seine Gesundheit anzuvertrauen hat. Die Bahnärzteposten werden im Konkurswege besetzt und pflegt das beteiligte Personal sich um die jeweiligen Petenten begreiflicherweise auch zu interessieren. Auch in Rohrbach war dem so. Selbst der Bahndirektor äußerte sich seinerzeit einer Deputation von Bediensteten, welche in dieser Angelegenheit bei ihm vorsprach, gegenüber, daß ein eventueller Vorschlag der beteiligten Bediensteten in den Kreis der Erwägungen gezogen werden wird. Also glaubten die beteiligten Bediensteten um so mehr beruhigt sein zu können, als sie der k. k. Nordbahndirektion bekanntgegeben hatten, daß der einzige Petent auf den Posten, Dr. Světlich, wohl jener Mann ist, welcher sich des Vertrauens des Personals rühmen darf. Die Angelegenheit war bereits so weit gediehen, daß man die Bestellung des Dr. Světlik als Bahnarzt demnächst erhoffte. Aber da kam unverhofft die Sache ganz anders. Herr Doktor Světlik fand im Abgeordneten Pater Silinger eine unablässige nationale „Unterstützung", welche einen Gegendruck auf den entgegengesetzten Pol erzeugte. Abgeordneter Dr. Redlich konnte es sich nicht entgehen lassen, aus der nur die Bediensteten der Bahn in erster Linie betreffenden Sache eine nationale Angelegenheit zu machen, nur deshalb, weil Doktor Světlich, ein Tscheche, in einem tschechischen Pater eine Stütze gefunden hat. Im Nu wurde der deutschnationale Dr. Nosek aus Gr.-Seelowitz bewogen, nach Abschluß des Konkursverfahrens sein Offert bei der Bahnverwaltung einzubringen. Und Herr Dr. Redlich scheute nicht die Mühe, eine Deputation von Gr.-Seelowitzer Bürgern zusammenzutrommeln und nach Wien zu bringen, damit nicht Dr. Světlik, sondern Dr. Nosek angestellt werde. Und richtig scheint der Einfluß des Dr. Redlich bei der Bahnverwaltung mehr gewirkt zu haben, als der Einfluß Silingers. Also „kämpfen" die Herren Nationalen um einen Beamtenposten bei der Bahn. Nur übersehen die Herren Abgeordneten von rechts und links einen dritten und meistinteressierten Faktor: die Bahnbediensteten. Die Praxis und das ganze Verhalten des Dr. Nosek wird von allen, die mit ihm in Fühlung getreten sind, auf das schärfste verurteilt. Die Arbeiterschaft in den Privatbetrieben kann über ihren „Arzt" sehr viel erzählen, und Bezeichnungen wie Indolenz, Faulheit, Gewissenlosigkeit und anderes mehr werden öffentlich ausgesprochen. Von einem solchen „Arzt" lassen sich aber Bahnbedienstete nicht behandeln. In einer am 30. Dezember 1910 in Rohrbach abgehaltenen Versammlung der Bediensteten wurde diese Angelegenheit sachlich besprochen und gegen die Bestellung des Dr. Nosek in folgender Resolution Stellung genommen:

„Die am 30. Dezember 1910 in der Bahnhofrestauration Rohrbach versammelten Mitglieder der Betriebskrankenkasse der k. k. Staatsbahnen verwahren sich energisch gegen die angeblich bestehende Absicht, den Bahnarztposten in Rohrbach mit einem Arzt aus Seelowitz zu besetzen. Insbesondere können die Versammelten gar kein Vertrauen zu der allzubekannten Praxis des Herrn Dr. Nosek haben. Und sollte etwa gegen den von den beteiligten Krankenkassenmitgliedern seinerzeit aus rein sachlichen und sanitären Gründen vorgeschlagenen Herrn Dr. Světlik schwerwiegende Bedenken bestehen, was allerdings die Versammelten vollkommen und entschieden bezweifeln, dann möge ein anderer Arzt, nicht aber Herr Doktor Nosek, als Bahn- und Krankenkassenarzt für Rohrbach bestellt werden. Und sollte die Stimme der Versammelten überhört werden, dann sind dieselben entschlossen, die an der Hand liegenden Konsequenzen entgegen einer allgemein verurteilten Praxis eines Arztes zu ziehen."

Bludenz. (Eisenbahnunglück.) Mit einem Unglück hat bei uns das alte Jahr geendet und das neue begonnen. Am Silvesterabend erfaßte am hiesigen Rangierbahnhof eine Lokomotive einen beim Schneeschaufeln beschäftigten Arbeiter. Der Bedauernswerte wurde ein Stück mitgeschleift, erlitt einen doppelten Bein- und einen Bruch des Oberschenkels. — Am Neujahrstage morgens stieß ein zur Freimachung der Arlbergbahnstrecke bestimmter Schneepflug unmittelbar nach der Ausfahrt aus dem Heizhause an ein Nebengeleise. Der Pflug kippte um und riß den Tender mit sich, der auf fünf zur Bedienungsmannschaft gehörende Arbeiter fiel. Drei Arbeiter wurden vom Gewicht des Tenders sofort getötet, zwei schwer verletzt. Die Verletzten sind im Laufe des Tages im städtischen Spitale gestorben.

Bischofshofen. Vor einiger Zeit wurde hierher ein Platzmeister versetzt, der sich auch schon bemerkbar macht. Am 23. Dezember wurde er mit der Dienstübergabe nicht rechtzeitig fertig und fing mit dem den Tagdienst versehenden Oberverschieber einen Streit an, ohne einen Grund dazu zu haben. Vom dienstübernehmenden Verschubaufseher verlangte er sodann, er möge seinem Verschubpersonal verbieten, während der Dienstübergabe den Platzmeisterraum zu betreten. Auf die Antwort desselben, er werde mit seinen Leuten tun, was er für gut befinde und nicht was Herr Meister (dies der Name des Platzmeisters) befehle, es sei ihm sogar recht, wenn der Oberverschieber beim Dienstantritt hereinkomme, da die Zeit vom Dienstantritt bis zur nächsten Zugsgruppe sehr kurz sei, er ihm also nötige Aufträge gleich mitteilen könne, ohne ihm erst nachlaufen zu müssen, wurde Herr Meister so erbost, daß er dem Verschubaufseher gegenüber einen Ausdruck gebrauchte, der ihm eine Ehrenbeleidigungsklage eintragen könnte, von der jedoch der Beschimpfte für diesmal Abstand nimmt in der Erwartung, daß Meister sich künftig solche Aeußerungen überlegt, denn ein zweitesmal würde eine Nachsicht nicht mehr geübt. Herr Meister sei hier gewarnt und ihm Besserung anempfohlen, denn in Hinkunft würde auf seine — „Frühstücksstimmung" keine Rücksicht mehr genommen. Seine Dienstübergabe wolle er auch etwas früher fertigstellen, dann braucht er sich mit dem übernehmenden Verschubpersonal nicht zu — ärgern.

Brünn I. (Wieder ein großer Erfolg unserer Genossen.) Das Stationspersonal von Brünn, Rossitzer Bahnhof, ist am 5. September 1910 durch ihre Vertrauensmänner an die Direktion der St. E. G. mit einem Memorandum um Vermehrung des Stationspersonals sowie um Regelung des Dienstverhältnisses 2c. herangetreten. Diese Aktion, welche von unseren Genossen eingeleitet wurde, war vom besten Erfolge, soweit es sich vorläufig tun ließ, begleitet. Die Hauptforderung, welche in der Vermehrung des Verschubpersonals gipfelte, wurde teilweise erfüllt. Es wurde bei einer Reserve ständig ein Verschieber mehr bewilligt. Bei der zweiten Reserve nur über die Zeit des starken Verkehres. Ferner wurde im südlichen Turm ein zweiter Blocksignaldiener eingeführt. Die kleinen Touren der Weichenwächter, welche vor dem Nachtdienste die Weichen putzen und schmieren mußten, wurden gänzlich aufgehoben und hierzu zwei Arbeiter ständig angestellt, welche zu Stationsdienern ernannt werden. Mithin ergab sich eine Vermehrung von zehn Mann, was bei der herrschenden Sparwut einen großen Erfolg bedeutet. Außer dieser Vermehrung wurden noch andere Forderungen, wie die Ernennung von Arbeitern zu Aushilfsverschiebern, die Erhöhung deren Taglöhne teilweise durchgeführt. Den Wagenschreibern, die als Arbeiter im Taglohn stehen, wurde sofort die Verabfolgung von Monturen zugesagt, deren Ernennung zu Dienern ehestens zugesichert; den Platzmeistern wurde der Dienst teilweise erleichtert und die Ernennung weiterer drei Platzmeister zugesichert. Obzwar dieser Erfolg unter den herrschenden Verhältnissen einen großen Vorteil bildet, ist noch lange nicht das erreicht, was nötig wäre, um das Stationspersonal zufriedenzustellen. Es wird Sache unserer Vertrauensmänner sein, unerschrocken vorwärts auf dem eingeschlagenen Wege weiterzugehen, unbekümmert um unsere Gegner, die das Personal in nationaler Hinsicht zu zersplittern suchen. Denn dieser Erfolg, daß Direktionsorgane an Ort und Stelle mit unseren Vertrauensmännern Verhandlungen pflegen mußten, ist nicht zu unterschätzen und man ersieht daraus, was ein gutes und wohldisziplinieres Personal vermag. Unseren Genossen rufen wir aber zu: Auf zur eifrigen Werbearbeit, daß kein Mann außer der Organisation stehe, und dann ist der Sieg unser!

Wien, Westbahnhof. (Weihnachten der Verschieber in Penzing.) Diese Kategorie kann in dieser Station mit Recht sagen, daß sie von seiten der Herren Vorstände als die größten Sündenböcke und dienstesnachlässigsten Bediensteten angesehen und dementsprechend behandelt werden. Bei jedem geringsten Anlaß wird denselben nicht nur mit Strafen gedroht, sondern sie werden tatsächlich gestraft, wobei die Herren eine Kenntnis der Instruktion zeigen, die gerade aufreizend wirkt und die Bediensteten in eine derartige Zwangslage versetzt, daß dieselben überhaupt nicht mehr wissen, wie sie ihren Dienst verrichten sollen, ohne Strafen zu gewärtigen. Würden diese Herren einen Funken Menschlichkeitsgefühl haben, so könnten sie sich nicht so kurzer Hand über die primitiven Platzverhältnisse und den Mangel an Personal hinwegsetzen. Weist ein Bediensteter auf diesen Umstand hin, so wird er unnachsichtlich aufs Korn genommen und beim geringsten Anlaß mit Geldstrafen belegt und außerdem, wenn er auch der tüchtigste Oberverschieber oder Verschieber ist, disqualifiziert. Wie diese Herren unsere Dienstleistung einschätzen, ersieht man daraus, daß der Herr Inspektor Schneider bei Vorkommnissen, wenn die Schuld auch den obzitierten Verhältnissen beigemessen werden muß, das Verschubpersonal mit Kraftäußerungen belegt, die wir von einer Person, welche wenig Anspruch auf Bildung erhebt, erwarten, aber nicht von einem Herrn Inspektor der k. k. Staatsbahnen. Unsere Dienstleistung sehen wir auch in pekuniärer Hinsicht von seiten dieses Herrn gewürdigt. In den meisten größeren Stationen des Wiener Direktionsbezirkes waren die Herren Vorstände so einsichtsvoll und beteilten auch das Verschubpersonal mit der Lokalzugsprämie. In unserer Station sah noch nie ein Verschieber einen Heller davon, dieses Jahr wurden auch die Oberverschieber übergangen. Wir, die täglich und stündlich unsere Gesundheit und unser Leben für die Bahnverwaltung riskieren, werden ganz einfach mit Strafandrohungen und Strafen beteilt; deshalb können wir auch unseren Kindern unterm Weihnachtsbaum nur zur Kenntnis genommene Strafzettel legen und auf die kindliche Frage, warum hat uns das Christkind nichts gebracht, die Antwort geben: „Weil es das Geld, welches es sich sonst ersparte, auf Bezahlung der Strafen, welche über eure Väter verhängt wurden, brauchte. Aber, liebe Kinder tröstet euch! Das nächste Jahr wird es besser werden, da werden eure Väter der neu zu gründenden Versicherungsgesellschaft gegen unfreiwillige Entleerung des Geldbeutels der Verschieber beigetreten sein." Auch in sozialer Hinsicht stehen diese Herren mit dem Verschubpersonal auf dem Kriegsfuß. Zur Illustration diene folgendes: Bis vor einem Jahre hatten die Verschieber überhaupt keine Unterkunft, voriges Jahr intervenierte das Personalkommissionsmitglied Genosse Decker in einer Sitzung, ein Jahr darauf, und zwar 1910 im Oktober, bekamen wir zwei alte Kastenwagen. Diese wurden ausgebessert, ein Ofen eingestellt, aber, man höre: die Fensteröffnungen wurden ausgeschnitten, jedoch keine Rahmen, folglich auch keine Scheiben angebracht, so daß die Verschieber sich gezwungen sahen, diese unerwünschten Luftlöcher mit Pappe und Brettern zu vernageln. Wahrscheinlich haben die Verschieber keinen Sinn für Hygiene, denn sonst würden sie das Wohlwollen der kompetenten Faktoren zu würdigen wissen und nicht darüber schreiben. Es bleibt uns leider kein anderer Ausweg. Hätten wir einen einsichtsvollen Vorstand, so wären diese Unterkunftsräume schon vor Jahren hergestellt worden. Beim Strafen die Ersten, beim Wohltun die Letzten, das ist die Devise unseres Vorstandes in Bezug auf das Verschubpersonal. Aus solchen Fällen sehen wir ganz deutlich, daß das Verschubpersonal einzig und allein auf seine eigene Macht angewiesen ist und diese wieder nur in einer geschlossenen Organisation zum Ausdruck kommt.

Villach. (Tauernbahn.) Die k. k. Staatsbahndirektion trägt sich mit der Absicht, auf der Tauernbahn bei den Güterzügen, denen nachgeschoben wird, die Bremsprozente herabzumindern. Der Herr Verkehrskontrollor dieser Strecke informierte sich bei einigen Zugsführern über ihre Ansicht, und leider gibt es immer wieder welche, die, um es sich nach oben ja nicht zu verderben, zu allem ja und amen sagen.

Obgenanntes Kunststück hat jedenfalls ein von übermäßiger Dienstleistung verschonter Bureaukrat herausgerechnet und gefunden, daß hierdurch in Spittal-Millstättersee ein Kondukteur und in Schwarzach-St. Veit ein oder zwei Bremser entbehrlich würden, die übrigen aber in Regie bis Mallnitz oder umgekehrt bis Böckstein fahren und von dort erst bei der Talfahrt im Dienste verwendet werden könnten.

Die Tauernbahn ist in Bezug auf Streckenverhältnisse eine der gefährlichsten Bahnen. Schon bei dem gegenwärtigen Bremsausmaße ist es nur durch die intensivste Ausnützung jeder einzelnen Bremse möglich, den Zug in der vorgeschriebenen Fahrzeit zu erhalten. Ein hier angewendetes Sparen würde sich bitter rächen, denn die Tatsache, daß bis heute noch nichts vorgekommen ist, ist lediglich nur der vollsten Aufmerksamkeit des Personals zuzuschreiben.

Schon bei der Einführung des Winterturnusses wurde das Güterzugspersonal behufs Vermehrung um eine Partie vorstellig, was denselben auch von seiten der k. k. Staatsbahndirektion versprochen wurde. Doch bis jetzt ist es noch immer nur bei dem Versprechen geblieben. Alle Tage verkehren Erforderniszüge; die Partien werden dadurch auf das äußerste ausgenützt, alle möglichen und unmöglichen Kommandierungen werden versucht, um eine Mehrleistung der Partien herauszubringen. Eine Partie, welche schon 21 Stunden im Dienste stand, sollte noch den Zug 785 nach Villach führen, so daß die Gesamtdienstleistung 31 Stunden ausgemacht hätte. Die Bediensteten erklärten jedoch, keine Verantwortung übernehmen zu können und mußten deshalb in Schwarzach-St. Veit abgelöst werden. „Diese Aufwiegler" (Bemerkung des Herrn Adjunkten Pfeifer) wurden bestraft, indem jeder Kondukteur zu einer anderen Partie eingeteilt wurde.

Nach Ankunft eines Tauernbahngüterzuges kann man die Zugsbegleiter nach Hause wanken sehen, müde und schwarz wie ein Kaminfeger, hungrig; von Bischofshofen bis Villach haben dieselben nichts gegessen, außer es riskiert einer einen akuten Magenkatarrh durch eine mit sich geführte Jause, welche unterwegs gefroren ist.

Auch kommt es vor, daß in Bischofshofen, trotz wiederholter Beschwerden, die Partien, wenn sie zu den Zügen bei Nacht geweckt werden, kein Frühstück kochen können, da der Herd in der Kaserne nicht vorgeheizt wurde. Um die Vorbereitungszeit nicht zu versäumen, müssen die Leute ohne Frühstück wegfahren. Früher konnte man diesem Uebelstand dadurch begegnen, daß man in Schwarzach-St. Veit, wo ein längerer Aufenthalt bei den Zügen vorgesehen ist, sich ganz einfach in der Restauration ein solches kaufte. Jetzt aber ist, infolge eines hochwohlweisen Erlasses, daß die Partien die Verschiebungen in Schwarzach-St. Veit selbst vorzunehmen haben, auch dies unmöglich. Nun kann so ein armer Teufel eine Fahrt von neun bis zwölf Stunden mit nüchternem

Magen auf kalter Bremse mitmachen, und es darf nun die maßgebenden Herren gar nicht wundern, wenn ein so großer Marodenstand ist.

Kommt dann so ein total erschöpfter Zugsbegleiter nach Hause, so muß er schnell etwas warmes Essen hinunterwürgen und dann endlich schlafen, um ja recht schnell wieder wegfahren zu können. Die Familie existiert für ihn nur vom Hörensagen.

Wir warnen die maßgebenden Faktoren, das Personal zum Aeußersten zu treiben, denn an der Grenze des Möglichen sind wir angelangt.

Wenn die k. k. Staatsbahndirektion ein zufriedenes und vom Dienst vollständig ausgeruhtes Personal wünscht, so endlich heraus mit der schon solange versprochenen sechsundzwanzigsten Partie, oder müssen vorerst Bedienstetenleben und Materialschäden dem verderblichen Sparsystem zum Opfer fallen?

Versammlungsberichte.

St. Pölten. Am 18. Dezember fand in St. Pölten eine massenhaft besuchte öffentliche Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Reichsratsabgeordneter Tomschik über die „Lebensmittelteuerung und ihre Bedeutung für die Eisenbahner" referierte.

Sigmundsherberg. Am 30. Dezember hielt die Ortsgruppe in Plank eine Versammlung der Oberbauarbeiter ab, die sehr gut besucht war. Die Genossen Gaag und Traschl erklärten den versammelten Bahnbediensteten den Zweck und Nutzen einer starken Organisation und ernteten für ihre Referate ungeteilten Beifall.

Selzthal. Am 11. Dezember v. J. fand in Hubmanns Gasthaus eine Versammlung der Oberbauarbeiter statt, in welcher ein Mitglied des Arbeiter-Zentralausschusses über die Tätigkeit des Zentralausschusses und der Personalkommission berichtete.

Aus den Organisationen.

Saalfelden. Bei der am 11. Dezember v. J. abgehaltenen Generalversammlung wurde der bisherige Ausschuß wiedergewählt und sind daher alle Zuschriften an Laurenz Wojtech, Kondukteur in Saalfelden zu richten.

Floridsdorf. Am 28. Dezember v. J. tagte im hiesigen Arbeiterheim eine von den Verkehrsbediensteten veranstaltete Mitgliederversammlung mit der Tagesordnung: 1. Bericht der Deputation wegen Errichtung einer Ortsgruppe für die Verkehrsbediensteten.

Beim 1. Punkt entspann sich eine äußerst lebhafte Debatte, in welcher von den meisten der Genossen die Notwendigkeit einer zu errichtenden Ortsgruppe erörtert wurde.

Bei der vorgenommenen Wahl wurden folgende Funktionäre gewählt: Leopold Stella, Magazinsmeister, als Zahlstellenleiter, Wien, XXI., Franz Josefstraße 6, III/10; Salvatore Amadeo, Visierer, Kassier, Wien, XXI. Rechte Nordbahngasse 515; Anton Richter-Bräuer, Stationsmeister, und Leopold Schott, Kassenkontrolle.

Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an Genossen Leopold Stella, in Geldangelegenheiten an Genossen Salvatore Amadeo zu richten.

Einzahlungen werden an jedem ersten und dritten Donnerstag eines jeden Monats im Arbeiterheim (Spielzimmer) Wien, XXI. Angererstraße 14, entgegengenommen.

Verschiedenes.

Wie die Uhr der Simmeringer Pfarrkirche „funktionierte". Im „Neuen Wiener Tagblatt" lesen wir: Eine lustige Geschichte, die wie eine Witzblatthumoreske anmutet, erweckte in der letzten Sitzung der Bezirksvertretung Simmering bei Wien lebhafte Heiterkeit. Auf die Beschwerde eines Bezirksrates, daß die Uhr der eben erst eingeweihten Simmeringer Pfarrkirche ihre Tätigkeit bereits wieder eingestellt habe, erzählte Bezirksvorsteher Hirsch: Kurz vor der Einweihung konstatierte man, daß die Uhr „Manderln" mache. Man telephonierte schleunigst dem Uhrmacher, aber all seiner Kunst gelang es nicht, die streikende Uhr wieder in Gang zu bringen. Gehen mußte aber die Uhr bei der Einweihung, und so verfiel man auf ein einfaches Mittel: zu jedem Minutenzeiger der vier Zifferblätter wurde ein Arbeiter gestellt, und nach dem Kommando eines weiteren Arbeiters, der mit einer Taschenuhr in der Hand den Lauf der Zeit kontrollierte, rückten dann die Zeiger vorwärts. Auch das Schlagwerk der Uhr wurde auf diese Weise in Betrieb gesetzt. Bald nach Beendigung der Einweihungsfeierlichkeit stellte jedoch die Uhr ihre Tätigkeit wieder ein: die Arbeiter waren zum Mittagessen gegangen.

Doppelt genäht hält besser. Auf wackligen Füßen steht die Frömmigkeit eines Grundbesitzers in Tauern, Kreis Breslau. Ueber seinem Hause prangt die Inschrift:

Wo Gott nicht das Haus bewachet,
Wachen die Wächter umsonst.

An der Pforte aber liest man außerdem:

Achtung! Böser Hund!
Fremden ist der Eintritt verboten!

Der Mann vertraut zwar fromm seinem Gotte — aber ein „böser Hund" muß ihm doch zuverlässiger erscheinen . . .

Christus und die Pfaffen. Jesus sagt, von seinem durchdringenden Genie, inspiriert die köstlichen Worte: „Auf Moses Stuhl sitzen die Schriftgelehrten und Pharisäer. Alles, was sie euch sagen, das ihr halten sollt, das haltet und tut; aber nach ihren Werken sollt ihr es nicht tun. Sie binden schwere und unerträgliche Bürden und legen sie den Menschen auf den Hals; aber sie selbst wollen nicht einen Finger regen." „Alle ihre Werke tun sie, daß sie von den Leuten gesehen werden. Sie sitzen gern obenan über Tisch und in den Schulen und haben es gern, auf dem Markte gegrüßt zu werden und von den Menschne ‚Rabbi' genannt zu werden!" „Wehe euch, ihr Schriftgelehrten und Pharisäer, ihr Heuchler, die ihr das Himmelreich zuschließt vor den Menschen. Ihr kommt nicht hinein und die hinein wollen, laßt ihr nicht hineingehen. Wehe euch, die ihr der Witwen Häuser fresset und lange Gebete verwendet. Darum werdet ihr ebenso verdammt sein. Wehe euch, die ihr zu Wasser und zu Lande umherziehet, um einen Judengenossen zu machen, und wenn er es geworden ist, macht ihr aus ihm ein Kind der Hölle. Wehe euch, denn ihr seid wie die Gräber, die nicht scheinen und auf die man tritt, ohne es zu wissen. Ihr Narren, ihr vernachlässigt das Schwerste im Gesetz, nämlich Gerechtigkeit, Barmherzigkeit und Glauben. Ihr verblendeten Führer, die ihr Mücken seiht und Kamele verschluckt." „Wehe euch, ihr Schriftgelehrten und Pharisäer, ihr Heuchler, die ihr Becher und Schüsseln auswendig reinlich haltet, inwendig aber sind sie voll Staub und Fraß. Du blinder Pharisäer, reinige zuerst das Innere von Becher und Schüsseln, damit es auch außen ein werde." „Wehe euch, Schriftgelehrte und Pharisäer, die ihr gleicht den übertünchten Gräbern, die auswendig schön scheinen, innen aber voller Totenknochen und Unflats sind. Von außen erscheint ihr vor den Menschen fromm, inwendig aber seid ihr voller Heuchelei und Untugend." — Ist es da nicht begreiflich, daß Jesus nach so scharfen, aufregenden Diskussionen von den Pharisäern mit Steinen beworfen wurde, wobei sie nur die Gesetzesvorschrift erfüllten, die erheischt, daß jeder Prophet, selbst wenn er Wunder wirkte, gesteinigt werde, ohne ihn weiter anzuhören, so er das Volk dem alten Kultus abwendig mache? Dann wieder wurde er verrückt, besessen, Samariter gescholten, oder ihn zu töten versucht. Und ist es heute nach fast 2000 Jahren anders? Sie sind diejenigen, die keinen Finger rühren, die in den Schulen die Herren sein wollen, die sich Rabbi (Hochwürden jetzt) nennen lassen, die keine Gerechtigkeit gegen Andersgläubige kennen und selbst im Tode noch die Menschen trennen wollen? Und fressen diese Erbschleicher nicht heute noch der Witwen Häuser? Auswendig hui, inwendig pfui! Das war die Meinung Jesu und in diesem Sinne sind wir seine Schüler. Christus hat vor 2000 Jahren die Pfaffen vorempfunden. Er ist an dieser Krankheit der Völker gestorben. Wer Christi Worte liest, wird die Portugiesen verstehen.

Literatur.

Die österreichischen Staatsbahnen seit dem Bestand des Eisenbahnministeriums. Unter diesem Titel ist eine von dem k. k. Hofrat im Eisenbahnministerium Dr. Adolf Ritter v. Strigl über Ermächtigung dieses Ministeriums verfaßte Publikation erschienen, welche die Darstellung der Entwicklung und der Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes während der Jahre 1896 bis 1908 zum Gegenstand hat.

In dieser Publikation wird zunächst die während der genannten Jahre erfolgte gewaltige Ausdehnung des Staatsbahnbetriebes dargelegt, das in das Bahnnetz investierte Anlagekapital ausgewiesen und anschließend daran der Fahrpark bezüglich seines Standes und seiner Leistungen sowie die Entwicklung des Verkehrs behandelt. Die Abschnitte „ordentliche Einnahmen", „ordentliche Ausgaben", „außerordentliche Einnahmen und Ausgaben" und „Betriebsüberschuß" sind der Darstellung der finanziellen Gebarung der Staatsbahnen während des gegenständlichen Zeitraumes gewidmet, worauf sodann in einem besonderen Abschnitt die finanzielle Belastung des Staates durch die k. k. Staatsbahnen zur Erörterung gelangt. Den Schluß des textlichen Teils des Werkes bildet eine Gegenüberstellung der Haupteraebnisse des österreichischen Staatsbahnbetriebes in den Jahren 1896 und 1908 und der Vergleich derselben mit jenen der preußisch-hessischen und der bayerischen Staatsbahnen in den eben genannten Jahren. An den textlichen Teil reiht sich eine größere Anzahl von in Tabellenform gehaltenen Beilagen — 26 — welche ein reichhaltiges, den vorangehenden Darlegungen zugrunde gelegtes, statistisches Material enthalten.

Eingesendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Im Blute liegt das Uebel.

Das Blut ist der Lebensstrom und im Blute liegt oft das Uebel, wenn Gesundheit und Leben durch allerlei bedenkliche Erscheinungen bedroht werden, wie zum Beispiel schlechte Verdauung, Appetitlosigkeit, Angstgefühl, leichte Erregbarkeit, Mattigkeit, Energielosigkeit, Kopfschmerzen, Rückenschmerzen, Schlaflosigkeit, Nachtschweiße, kalte Füße, Blutandrang nach dem Kopfe, Herz, Leber- oder Nierenleiden, Korpulenz oder Blutarmut, Hämorrhoiden, Beinschäden, Pickeln, Rheumatismus, Gicht, Zuckerkrankheit, Katarrhe des Halses, der Nase oder der Ohren 2c. Das Blut versorgt nicht nur alle Teile des Körpers mit Nährstoffen, die in den Verdauungsorganen in Form eines weißlichen Saftes zubereitet werden, sondern es bringt auch aus den Lungen den Sauerstoff herzu, der es dem Organismus erst ermöglicht, diesen Nährsaft zu verwerten, nämlich Wärme und Kraft daraus zu erzeugen.

Ferner nimmt es alle bei dieser Umwandlung der Nährstoffe übrigbleibenden Reste mit sich fort und führt sie den verschiedenen Organen (Leber, Schweißdrüsen) zu, durch die sie ausgeschieden werden. Diese Restprodukte haben nämlich giftige Eigenschaften, und erfolgt ihre Entfernung nicht prompt, so muß der Körper unfehlbar erkranken.

Die verschiedenen Arbeitsleistungen des Blutes sind chemischer Natur. Wird die chemische Zusammensetzung des Blutes irgendwie verändert, fehlen ihm zum Beispiel bestimmte mineralische Salze, so verliert es seine Fähigkeiten zum Teil, die Ernährung des Körpers wird folglich gestört oder er leidet Mangel an dem zum Leben unbedingt nötigen Sauerstoff oder die giftigen Restprodukte bleiben im Blute und vergiften es. Eine Menge Krankheiten sind nur auf solche Fehler in der chemischen Beschaffenheit des Blutes zurückzuführen.

Um diese Fehler zu beseitigen und ihre Wiederkehr zu verhindern, verwendet man neuerdings mit bestem Erfolge Dr. med. H. Schröders „Renascin". Wie großartig die Erfolge sind, das beweisen Tausende von anerkennenden Zuschriften.

Der beschränkte Raum verbietet es, hier viele davon abzudrucken, aber einige aus letzter Zeit mögen hier folgen:

Fühle mich verpflichtet, die vollste Anerkennung über die auffallend schnelle Heilwirkung Ihres gesendeten „Renascin" Blutsalznahrung, zu veröffentlichen und dadurch der kranken Menschheit aufs allerbeste zu empfehlen.

Durch einen großen Beilhieb verlor ich voriges Jahr bereits all mein Blut, litt hiervon den ganzen Winter hindurch an Blutarmut, an einem schmerzlichen Fußleiden, Appetitlosigkeit und konnte monateweise keine Stunde, weder Tag noch Nacht, schlafen. Zufälligerweise kam ich in Besitz Ihrer werten Adresse und bestellte sofort zwei Schachteln „Renascin". Nach Verbrauch derselben wurde ich aber auch ein ganz anderer Mensch, ich kann nun ganze Nächte ruhig und gesund schlafen und habe Appetit wie schon Monate her nicht mehr.

Den verbindlichsten Dank abstattend zeichnet
Josef Ludw. Vith, Laterns.

Ihre Tabletten haben wunderbar gewirkt und meine Frau strotzt wieder von Gesundheit, während sie sozusagen mit einem Fuße am Grabe stand, und ich kann Ihnen nicht genug für die wunderbare Heilung danken. Die Krankheit meiner Frau waren Rückenschmerzen, Seitenstiche, Appetitlosigkeit, Mattigkeit und unregelmäßiger Stuhlgang, ist nun aber vollständig gesund. Ich werde mich allezeit aus Dankbarkeit bemühen, in meinem Bekanntenkreise Ihre Kundschaft zu vregrößern und bestens zu empfehlen.

Taglöhner Franz Kloj, Klein-Soldiken.

Wer sich für das Mittel interessiert, der bekommt von Dr. med. H. Schröder, G. m. b. H. in Berlin 35/Postfach R 33, nicht nur ein ganzes Buch voll solcher Zuschriften zugeschickt, sondern auch, was noch wichtiger ist, eine Probedose „Renascin" vollständig gratis zu Versuchszwecken.

Die eigene Ueberzeugung ist ja immer besser, als noch so viele und noch so wahrhafte Lobsprüche anderer, und die Gratisprobe wird eben gegeben, damit sich jeder selbst von der Vorzüglichkeit dieses segensreichen Präparats überzeugen kann.

Man braucht nur an obige Adresse eine Postkarte zu schreiben, des Inhaltes, daß man diesen Artikel gelesen habe und einen Versuch machen wolle, dann erfolgt sofort die gänzlich kostenlose Zusendung. Allerdings wird es zweckmäßig sein, bald zu schreiben, da es nicht sicher ist, ob die Gratisabgabe von Proben lange fortgesetzt wird.

Bekanntmachung der Administration.

I.

Zur Erstellung der Statistik für das Jahr 1910 wurden an sämtliche Ortsgruppen, respektive Zahlstellenleitungen Formulare zugesendet, in welchen der Mitgliederstand nach Kategorien und wo mehrere Bahnen in Betracht kommen, auch nach Bahnen aufzuteilen ist.

Obwohl für die Einsendung der statistischen Bogen der 10. Jänner als Endtermin ausersehen war, müssen wir konstatieren, daß noch immer ein beträchtlicher Teil von Ortsgruppen seiner Verpflichtung nicht nachgekommen ist, weshalb wir hiermit die säumigen Funktionäre aufmerksam machen müssen, die Einsendung der betreffenden Formulare umgehend vorzunehmen, ansonsten die Fertigstellung des Berichtes in Frage gestellt sein könnte.

II.

Es mehren sich die Fälle, daß Ortsgruppen es unterlassen, die Monatsabrechnung auf der Rückseite der Erlagscheine einzustellen. Nachdem uns daraus recht zeitraubende Suchereien erwachsen, die oft noch dazu resultatlos sind, so daß wir wieder an die betreffende Ortsgruppe um Aufklärung schreiben müssen, ersuchen wir im Interesse einer rascheren Geschäftsabwicklung alle Ortsgruppenkassiere, stets die detaillierte Abrechnung auf den Erlagscheinen einzusetzen. Zu diesem Zwecke haben wir doch die Erlagscheine bedrucken lassen.

Sprechsaal.

Streckenwächter der Strecke Bodenbach-Komotau!

Nachdem das Resultat wegen Einführung des 16/16stündigen Dienstes bekannt ist, hat sich die Notwendigkeit ergeben, eine eingehende Besprechung abzuhalten. Zu diesem Zwecke werden die Streckenwächter für Sonntag den 15. Jänner um 3 Uhr nachmittags im Gasthaus „zur Morgensonne" in Weiskirchlitz stattfindenden Versammlung eingeladen. Die dienstfreien Streckenwächter werden ersucht, bestimmt und pünktlich zu dieser wichtigen Besprechung zu kommen. Die Vertrauensmänner.

Offene Anfragen.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Villach.

Mehrere Bedienstete der k. k. Bahnerhaltungssektion Spittal a. d. Drau haben vor zwei Jahren um Aufnahme in den Provisionsfonds der k. k. Staatsbahnen angesucht. Bis heute haben dieselben keine Antwort erhalten. Ebensoverging es jenen Bediensteten, welche vor und im Laufe des Jahres 1910 um Aufnahme in den Provisionsfonds durch die k. k. Bahnerhaltungssektion Spittal a. d. Drau ansuchten. Die Gesuchsteller bitten eine k. k. Staatsbahndirektion in Villach um baldige, günstige Erledigung ihres Ansuchens.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Villach.

Ist einer k. k. Staatsbahndirektion in Villach bekannt, daß Herr Küster, Hotelier in Villach, ganze Waggonladungen von Altschwellen an die Brennerei Höfl, das Stück um 22 H. liefert. Die Bediensteten der k. k. Staatsbahnen würden gerne für ein Stück Schwelle 22 H. zahlen, doch werden die Bediensteten stets mit den Bemerken abgewiesen, daß heuer keine oder nur wenige Altschwellen vorhanden sind. Die Bediensteten bitten daher, daß die k. k. Staatsbahndirektion veranlassen möge, daß die Altschwellen dem eigenen Personal verkauft werden.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Pilsen.

Die Streckenwächter der Strecke Pilsen-Dux bitten eine k. k. Staatsbahndirektion um baldige Einführung eines besseren Dienstturnusses, da bei dem gegenwärtigen Verkehr von täglich 39 regelmäßigen und vier bis fünf Erforderniszügen auf der eingeleisigen Strecke ein 16stündiger Dienst mit nur 12stündiger Ruhezeit für das Wächterpersonal zu anstrengend ist. Im Interesse der Sicherheit des Verkehrs erhoffen die Bittsteller eine baldige Erledigung.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Villach.

Ist es einer löblichen k. k. Staatsbahndirektion bekannt, daß die Streckenwächter der Nordrampe der Tauernbahn im Oktober nur 1·500 Tonnen Kohlen ausfaßten, trotzdem jedem Wächter per Heizstelle 0·300 Tonnen gebühren? Nachdem die Wächter für drei Heizstellen zahlen müssen und ihr Kohlenvorrat bereits aufgebraucht ist und sie für drei Monate (Oktober bis inklusive Dezember) auf 2·700 Tonnen Gebühr hätten, so ersuchen sie um baldige Einleitung eines Kohlenverteilungszuges.

Sämtliche Streckenwächter der Nordrampe der Tauernbahn.

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

Im Vorjahre wurden in der Station Brünn 52 Bedienstete zu Aushilfskondukteuren ernannt. Diese Leute haben trotz der kalten Winterszeit noch keine Pelze erhalten. Die Betroffenen ersuchen deshalb um dringende Abhilfe.

An die löbliche Direktion der k. k. privilegierten Eisenbahn Wien-Aspang.

Die Personalkommission sowohl als auch der Arbeiterausschuß haben in ihren letzten Sitzungen um Regelung der Speisentarife in den Bahnrestaurationen ersucht und die Zusage erhalten, daß die Direktion die Sache untersuchen und regeln werde.

Nachdem die in der Restauration am Wiener Bahnhof dem Personal verabreichten Speisen nicht immer von einwandfreier Qualität sind und das Personal dieselben hohen Preise wie das reisende Publikum bezahlen muß, erlauben wir uns, die höfliche Anfrage zu stellen, ob die Direktion gewillt ist, ihre Zusage einzulösen.

Das betroffene Personal.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Villach.

In letzter Zeit mehren sich die Fälle, daß auf den Linien der Tauernbahn ungeschulte und ungeprüfte Arbeiter der k. k. Bahnerhaltungssektion als Wächtersubstituten herangezogen werden.

Da durch die Verwendung von ungeschulten Substituten auf verantwortungsvollen Wächterposten eine Gefährdung für den Gesamtverkehr entstehen kann, so wird um diesbezügliche Abänderung gebeten.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Ortsgruppe Wichwitz. Es wird den Mitgliedern zur Kenntnis gebracht, daß die nächste Mitgliederversammlung am 15. Jänner, 3 Uhr nachmittags, stattfindet. Zu dieser werden alle dienstfreien Genossen ersucht, pünktlich zu erscheinen wegen Besprechung sehr wichtiger Punkte. Nach der Versammlung findet eine Vorlesung statt.

Ortsgruppe Schreckenstein. Anläßlich Kontrolle der Mitgliedsbücher sind dieselben bis längstens den 15. Februar an den Kassier abzugeben. Zugleich werden die Mitglieder ersucht, ihre genaue Adresse bekanntzugeben.

Ortsgruppe Rosenbach. Die Generalversammlung der Ortsgruppe Rosenbach findet am 11. Februar 1911, 7 Uhr abends im Gasthaus des Herrn Matschnig statt. Vollzähliges Erscheinen der Mitglieder notwendig.

Weiters diene den Mitgliedern zur Kenntnis, daß die ausgegebenen Stimmzetteln behufs Neuwahl des Ausschusses längstens bis 5. Februar l. J. in den Händen der Ortsgruppenleitung sein müssen. Jene Mitglieder, welche ihre Mitgliedsbücher zwecks Kontrolle noch nicht den Kontrollvertrauensmännern vorgelegt haben, mögen dies ehestens durchführen.

Ortsgruppe Oberleutensdorf. Die diesjährige Generalversammlung findet am 22. Jänner um 3 Uhr nachmittags im Vereinslokal statt. Pünktliches Erscheinen sämtlicher dienstfreien Mitglieder notwendig.

Ortsgruppe Pragerhof. Die Mitglieder werden dringend ersucht, ihre Mitgliedsbücher und Interimskarten so schnell wie möglich an die Kassiere behufs Vornahme der Jahreskontrolle abzugeben und eventuelle Rückstände wegen des Jahresabschlusses tunlichst zu begleichen.

Zahlstelle Herzogenburg. Am 2. Februar findet in Herrn Heibernigs Gasthaus die Generalversammlung statt. Die Mitglieder werden ersucht, vollzählich zu erscheinen und die Mitgliedsbücher behufs Kontrolle mitzubringen.

Zahlstelle Neu-Aigen. Die Generalversammlung findet am 15. Jänner um 10 Uhr vormittags in Smutnys Restauration in Neu-Aigen mit wichtiger Tagesordnung statt. Pünktliches und zahlreiches Erscheinen notwendig.

Ortsgruppe Amstetten. Die Generalversammlung findet am 28. Jänner um 1/2 8 Uhr abends in Brunners Gasthaus mit Neuwahl des Ausschusses und Vortrag statt. Ferner werden die Mitglieder aufgefordert, ihre Mitgliedsbücher behufs Kontrolle bis längstens 20. Jänner d. J. im Vereinslokal abzugeben.

Ortsgruppe Oberleutensdorf. Den Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß die Vereinsbeiträge an den neuen Kassier Genossen Johann Scholz, Kondukteur in Oberleutensdorf, Elisabethstraße 490, zu begleichen sind. Zur leichteren Abwicklung der Zahlungen bleiben jedoch noch folgende Subkassiere: Heinrich Herget, Wächter in Wiesa, Josef Savička, Ober-Verschieber in Ossegg, Josef Hujer, Magazinsarbeiter in Ober-Georgenthal, Friedrich Petrak, Verschieber in Eisenberg. Jene Mitglieder, welche noch mehrere Monatsbeiträge im Mitgliedsbuch, nicht eingestempelt haben, wollen das Mitgliedsbuch an Genossen Schulz behufs Abstemplung einsenden.

Ortsgruppe Gmünd. Die Generalversammlung findet Sonntag den 22. Jänner d. J. um 1 Uhr nachmittags im Gasthaus des Herrn Widhalm in Unterwieland statt. Pflicht der Mitglieder ist es, zur Generalversammlung zahlreich und pünktlich zu kommen.

Ortsgruppe Iglau. Sonntag den 15. Jänner, nachmittags um 2 Uhr, findet im Vereinsheim, Pragergasse 8, die Generalversammlung mit Vortrag statt. Gleichzeitig werden jene Genossen, welche noch Bücher aus der Bibliothek entliehen haben, ersucht, diese Bücher ehestens zurückzugeben.

Zahlstelle Bisenz-Pisek. Den 29. Jänner um 3 Uhr nachmittags, findet im Gasthaus des Herrn Blaschek (Bahnhof) eine freie, jedermann zugängliche Eisenbahnerversammlung statt. Referent aus Brünn.

Ortsgruppe Kaaden. Am 14. Jänner d. J. hält die Ortsgruppe Kaaden in Heinzmanns Gasthaus in Meretitz (Bahnhof, Klösterle) einen Eisenbahnerball ab, wozu die Kollegen samt ihren Angehörigen freundlichst eingeladen werden. Beginn 8 Uhr abends.

Ortsgruppe Tetschen. Die Monatsversammlung der Ortsgruppe Tetschen findet am Samstag den 14. Jänner 1911 um 8 Uhr abends im Gasthaus „zur Tanne" statt. Bericht über die Konferenz der Bahnerhaltungsarbeiter und über die Aktion der Kohlenarbeiter. Ferner diene den geehrten Genossen zur Kenntnis, daß der Ball am 5. Februar l. J. im Saale „zur Stadt Prag" stattfindet.

Inhalt der Nummer 1 vom 1. Jänner 1911.

Artikel: Im Kampfe um die Hebung der wirtschaftlichen Klassenlage. An der Schwelle des Jahres. Die Schwindelpolitik in der Sackgasse. Der neueste Verrat an den Eisenbahnern. Sozialversicherungsausschuß. Folget eurem Stern! Die Gewährung von Fahrtbegünstigungen an die Angehörigen der Offiziere. Unentgeltliche Angehörigenbehandlung der Krankenkassenmitglieder der Südbahn. Die Oberbauarbeiter. Kreuz und quer unter den deutschen Eisenbahnern. Christen und die Sozialdemokratie. Schwerer Zusammenstoß auf der Südbahn. Die neuen Ueberleitungsbestimmungen für die Wächter und Blocksignaldiener der Südbahn.

Inland: Kapitalistischer Mehrwert im Teuerungsjahre. Ein christlichsoziales Urteil über die Christlichsozialen. Neue Lokalbahnen in Oesterreich. Die Schienenbestellungen bei den Staatsbahnen. Die Vintschgaubahn wird nicht gebaut!

Ausland: Die Eisenbahnerbewegung in Italien. Ein Minister über die Arbeitersekretäre. Italienische Eisenbahnprobleme. Beamtenrecht in Preußen. Nachwehen vom französischen Eisenbahnerstreik. Ein neues Pensionsgesetz für Eisenbahnbedienstete in Neusüdwales.

Aus dem Gerichtssaal: Erhöhung der Unfallsrente eines Lokomotivführers. Zusammenstoß zweier Lokomotiven. Karambol mit einem Gepäckwagen. Eine Ehrenerklärung.

Streiflichter: Von der Böhmischen Nordbahn. Von den Friedlän der Bezirksbahnen. Der Dienstturnus der Innsbrucker Zugsbegleiter der k. k. Staatsbahnen. Vom Lebensmittelmagazin der k. k. Nordbahn. Arbeiterfeinde im Arbeitergewand.

Korrespondenzen: Villach. Graz. Komotau. Bielitz. Vom Arlberg. Villach. Bruck a. d. Mur. Triest. Marburg. Großbach-Schönau. Braunau am Inn. Stockerau. Villach. Wittkowitz. Villach. Hislau.

Versammlungsberichte: Teplitz. Sigmundsherberg. Lundenburg. Leobersdorf. Chodau. Krems. Steyr.

Aus den Organisationen: Gmunden. Krima-Neudorf. Marchegg.

Verschiedenes: Mit jedem Tag. „Nur leider." Fünfzig Jahre europäische Eisenbahnen.

Literatur: Die bürgerliche Jugendbewegung.

Mitteilungen der Zentrale: Zentralausschußsitzung.

Bekanntmachungen der Administration.

Sprechsaal: Aufruf zur Wahl in die Betriebskrankenkasse der k. k. Staatsbahnen. Offene Anfragen: An die Staatsbahndirektion in Wien. Achtung, Eisenbahner von Klagenfurt und St. Veit an der Glan!

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein: Schwechat-Kledering. St. Lucia-Tolm. Kriegsdorf. Olmütz. Rudig. Marburg I. Budweis. Liebeschitz. Mauthausen. Klostergrab. Böhmisch-Kamnitz. Sigmundsherberg. Hötzelsdorf. Aussig an der Elbe. Schärding. Marchegg. Salzburg I. Salzburg II. Wolfsberg. Lichtenau. St. Valentin. Trautenau. Bischofshofen. Selztal.

Briefkasten der Redaktion.

An alle Ortsgruppen und Zahlstellen. Der Bericht über die stattgefundenen Sitzungen des Arbeiter-Zentralausschusses der k. k. Staatsbahnen konnte bis jetzt deshalb nicht gebracht werden, weil die Protokolle den Arbeiter-Zentralausschußmitgliedern noch nicht zugekommen sind. Die Protokolle sind bereits verifiziert und ist zu erwarten, daß dieselben den Arbeiter-Zentralausschußmitgliedern ehestens zukommen werden, worauf wir sofort berichten werden. Die Zentralleitung. — **Sigmundsherberg.** Die Schnorrbriefe sind an alle Adressen, die man auftreiben konnte, versendet worden. Darüber zu schreiben steht nicht dafür. Klosettpapier kann man immer verwenden. — **Böhmisch-Leipa.** Wenn ein Anstreicher das Handwerk erlernt hat und das mit dem Lehrzeugnis nachweisen kann, ja; sonst ist er qualifizierter Hilfsarbeiter. — **Waidhofen a. d. Ybbs.** Nachdem der liebegirrende „Kater der Ybbstalbahn" nach M. versetzt ist, werden wir denselben genauer studieren können.

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

Inserate

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

Männerkrankheiten und Nervenschwäche von Spezialarzt Dr. Rumler. Aeußerst lehrreicher Ratgeber und Wegweiser zur Verhütung und Heilung von Gehirn- und Rückenmarkserschöpfung, Geschlechtsnervenzerrüttung, Folgen nervenruinierender Leidenschaften und Exzesse und aller sonstigen geheimen Leiden. Für jeden Mann von geradezu unschätzbarem gesundheitlichem Nutzen. Für Krone 1·60 Briefmarken franko von Dr. med. Rumler, Genf 881 (Schweiz).

!!! Von Versatzämtern !!!

Die schönsten Herren- und Knabenanzüge, Ueberzieher 7 Kr., Ulster, Wettermäntel 8 Kr., Winterröcke, Lodenröcke, Hosen von 4 Kr. aufwärts, feine Pelze, Frack, Smoking, Salonanzüge 2c., feinste Herrenhemden Kr. 1·70, Unterhosen Kr. 1·80, Damenhemden Kr. 1·40, Hosen Kr. 1·60, Korsetten, Unterröcke Kr. 1·90, 1 komplette Bettwäsche Kr. 4·80, mit Säumchen Kr. 6·50, Stickereivolants Kr. 8·50, Leintücher Kr. 1·50, in Leinen Kr. 2·20, schwere Bettzeuge Kr. 7·50, Weben Kr. 8·50, Grabl Kr. 9·20, Angine, Chiffons, Reinleinen, feine Bett- und Tischdecken Kr. 8·50, Teppiche, Spitzen, Vorhänge sowie feinste Brautausstattungen. Alles in größter Auswahl staunend billig. Nur bei Goldstein, Wien, Kaiserstr. 40, Provinzaufträge sehr reell.

Achtung! 50.000 Paar Schuhe 4 Paar Schuhe für nur 10 K!!

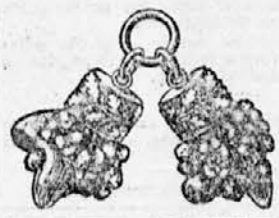
Wegen Zahlungsstockung mehrerer grosser Fabriken wurde ich beauftragt, einen grossen Posten Schuhe tief unter dem Erzeugungspreis loszuschlagen. Ich verkaufe daher an jedermann **2 Paar Herren- und 2 Paar Damenschnürschuhe**, Leder braun oder schwarz, galoschiert, mit stark genageltem Lederboden, hochelegante neueste Fasson. Grösse laut Nummer.

Alle 4 Paar kosten nur 10 Kronen.

Versand per Nachnahme.

Schuhzentrale Oświęcim, Preuss. Grenzstation, Postfach 16.

Umtausch gestattet oder Geld retour.



Seltene Gelegenheit!!!

Rehkümmerer!

2 Stück Kr. 2·50.

Größe genau wie Abbildung, sehr schön geperlt, samt Fassung und Ringen, 15 mm Kr. 2·50, 17 mm Kr. [illegible]·—, 20 mm Kr. 3·50 per Paar, solange der Vorrat reicht. Nur Nachnahme.

Sedlaček, Juwelier und Villenbesitzer, Kroisbach bei Graz, Nr. 16.

Danksagung.

Die Witwe des am 24. Dezember 1910 beim Villacher Eisenbahnunglück getöteten Genossen Christoph Lilg ersucht uns, allen Genossen, Freunden und Bekannten, welche ihr im Unglück Trost gespendet und Beistand geleistet haben ihren wärmsten Dank auszusprechen. Desgleichen dankt sie allen geehrten Teilnehmern, allen Abordnungen von loko und auswärts, den einzelnen Herren Vertreter sowie den Genossen Sängern für ihre Teilnahme am Leichenbegängnis und für die zahlreichen Kranzspenden.

Ortsgruppe Villach.

Villach, im Dezember 1910.

40 Meter Reste um 14 K 80 h

sortiert in waschechtem, schönem **Zephir, Oxford, Bettzeug, Flanell und Waschstoff**, kein Rest kürzer als 3 Meter.

Dieselben Reste in extrafeinster bester Qualität 40 Meter sortiert um **K 20·20.**

Muster jeder Art der seit 44 Jahren als gut und billig bekannten Webwaren der Firma **kostenlos.**

Restenmuster werden nicht gesandt.

Leinenfabrik

Jos. Kraus, Nachod VII, Böhmen.

Petroleum-Heizofen

neuester Konstruktion, auch zum Kochen zu benützen, geruchlos, kein Ofenrohr, ganz enorme Heizkraft, garantiert hochfeine Ausführung, so lange der Vorrat reicht, per Stück nur K 27·—, und zwar nicht gegen Nachnahme, sondern 3 Monate Kredit, daher kein Risiko.

Paul Alfred Goebel

WIEN, VIII. Albertgasse Nr. 3.

Bettfedern 5 Kilo: neue geschlissene K 9·60 bessere K 12·—, weiße daunenweiche geschlissene K 18·—, K 24·—, schneeweiße daunenweiche geschliff. K 30·—, K 36·—, K 42·—, aus rotem Bettinlett, gefüllt, 1 Duchent oder 1 Unterbett 130 cm lang, 116 cm breit K 10·—, K 12·—, K 15·— und K 18·—. 2 Meter lang, 140 cm breit K 13·—, K 15·—, K 18·—, K 21·—, 1 Kopfkissen 80 cm lang, 58 cm breit K 3·—, K 3·50, und K 4·—, 90 cm lang, 70 cm breit K 4·50 und K 5·50. Anfertigung auch nach jeder beliebig Maßangabe 3-teilige Haar-Matratzen auf 1 Bett à K 27·—, bessere K 33·—. Versand franko per Nachnahme von K 10·— aufwärts, Umtausch und Rücknahme gegen Portovergütung gestattet **Benedikt Sachsel, Lobes Nr. 170** bei Pilsen, Böhmen.

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

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

Wilhelm Beck & Söhne

Zentrale: Wien, VIII. Langegasse Nr. 1.

Fabrik: Wien, VI. Bezirk, Hirschengasse Nr. 25.

WANDTEPPICHE

100×200 cm groß, aus Plüsch-Chenille, prachtvolle Farben u. Muster, Rehfamilie, Löwe, Hirsch, Hund, Fasan, Papageien 2c.

Stück bloß Kr. 5·60

Tischteppiche: 30×200 cm, Stück Kr. 17·50, 140×200 cm, Stück 8 Kr.; Bettvorleger: Stück 96 H., Kr. 1·20, 1·60, 1·96, 2·20. — Schreiben Sie um die große illustrierte Preisliste über Webwaren und Wäsche an die Firma

Oswald Lellek, Bad Belohrad, Riesengebirge

Halt! RESTE von Herren- u. Damenstoffen, welche sich im Verlauf der Saison angehäuft haben, gebe ich, solange der Vorrat reicht, zu tief herabgesetzten Preisen ab. Lassen Sie sich diesen Gelegenheitskauf nicht entgehen und verlangen Sie mittels Korrespondenzkarte kostenlos Bemusterung. Tuchversandhaus

FRANZ SCHMIDT

Jägerndorf 76 (Oest.-Schles.)

Ausschneiden! Vorzeiger dieses Scheines erhält auf alle Preise **15 Prozent Rabatt!** Ausschneiden!

Zähne und Gebisse nach neuestem amerikanischen System auch ohne Gaumenplatte festsitzend! **Schmerzlose** Plomben und Zahnentfernungen. — Umfassung schlecht passender Gebisse, Reparaturen. **Konkurrenzlos billige Preise!** Auf Wunsch auch Teilzahlungen. — Zahnziehen mit Kokain bei Gebissaufträgen **gratis!**

Zahnärztliches Atelier, Wien IX

Waisenhausgasse Nr. 17.

Bitte Adresse genau zu beachten!

Beste Bezugsquelle!

Billige Bettfedern

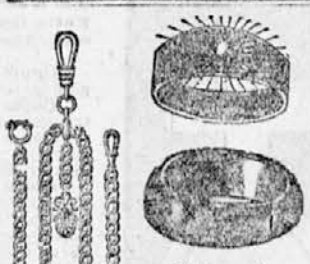
1 Kilo neue graue, geschlissene Bettfedern Kr. 2·—, bessere Kr. 2·40 halbweiße Kr. 2·80, weiße Kr. 4·—, bessere Kr. 6·—, Herrschaftsschleiß, schneeweiß Kr. 8·—, Daunen, grau Kr. 6·—, 7.— und 8·—, Daunen, weiß Kr. 10·—, Brustflaum Kr. 12·—, Kaiserflaum Kr. 14·— von 5 Kilo an franko.

Fertige Betten

aus dichtfädigem roten, blauen, gelben oder weißen Ranking, eine Tuchent 180×118 cm samt zwei Kopfpolstern, diese 80×58 cm genügend gefüllt mit neuen, grauen, dauerhaften Bettfedern Kr. 16.—, Halbdaunen Kr. 20·—, Daunen Kr. 24·—. Tuchent allein Kr. 12·—, 14·— und 16·—, Kopfpolster allein Kr. 3·—, 3·50 und 4·—. Tuchent 180×140 cm groß Kr. 15·—, 18·— und 20·—, Kopfpolster 90×70 cm groß Kr. 4·50, 5.— und 5·50, Unterbett 180×116 cm groß Kr. 13·—, 15·— und 18·—. Kinderbetten, Bettüberzüge (fertig genäht oder Stoff), Leintücher, Flanelldecken, Steppdecken, Matratzen u. s. w. billigst versendet gegen Nachnahme, Verpackung gratis von Kr. 10·— an franko

Josef Blahut in Deschenitz 109 (Böhmerwald).

Nichtpassendes umgetauscht oder Geld zurück. — Verlangen Sie die ausführliche illustrierte Preisliste gratis und franko.



14karat. Gold!

Simil-Diamantring	K	7·—
Echt Neugold	„	4·—
Gold auf Silber	„	2·—
Gold-Eheringe	„	6·—
Neugold-Eheringe	„	3·—
Silber-Eheringe	„	1·—
Goldketten, 10 Gramm	„	26·—
„ 12 „	„	30·—

und aufwärts

Goldketten kaufen Sie am besten nach Gewicht, reines Gold gewogen (ohne Anhänger), per Gramm K 2·—, Fasson von K 6·— aufw.

Uhren- und Goldwaren-Exporthaus

Max Böhmel, Wien, IV. Margarethenstraße 27/9.

(Kataloge gratis.)

Nehmen Sie, wenn Sie verschnupft, heiser, verschleimt sind und schwer atmen, Feller's Fluid m. d. M. „Elsafluid". Wir überzeugten uns selbst bei Brustschmerzen, Halsweh 2c. von seiner heilenden, hustenstillenden, erfrischenden Wirkung. Probedutzend 5 Kronen, zwei Dutzend 8 Kronen 60 Heller franko. Erzeuger nur Apotheker E. V. Feller in Stubica, Elsaplatz Nr. 191 (Kroatien).

Jede Uhr 8 Tage zur Probe.

Turmglockenwecker
mit Schlagwerk.
Ia Qualität, 3 Gewichte, schlägt halbe und ganze Stunden, weckt mit lauttönender Turmglocke, Glaszifferblatt, schön politiertem Rundrahmen, 30 cm Durchmesser . . . . . K 6·—
mit Leuchtblatt . . . . . „ 6 50
Runduhr, 8 Tage . . . . . „ 6·—

Neueste Musikpendeluhr mit Schlagwerk, Wecker u. Musik
in prachtvoll. Natur-Nussbaum farbigen Kasten, 75 cm hoch, schlägt halbe und ganze Stunden, weckt und spielt die schönsten Musikstücke zur beliebigen Stunde . . . . . K 14·—
Dieselbe ohne Musik mit Turmschlag . . . . . K 10·—

Nichtgewünschtes wird innerhalb 8 Tagen franko und unbeschädigt retourgenommen und das Geld sofort retourgesendet. 3 Jahre schriftliche Garantie. Versand per Nachnahme durch die

Erste u. grösste Uhrenniederlage **Max Böhnel, Wien, IV. Margarethenstr. 27/9**

Verlangen Sie meinen grossen Preiskurant mit über 5000 Abbildungen, welchen jedermann franko umsonst zugesendet erhält.

Meine Original-Tiger-Schlaf-Decken

Original-Eisbären-Decken
Größe 124×200 Zentimeter
Gewicht zirka 1050 Gramm, Preis Kr. 3·40

Sahara-Kamelhaar-Decken
Größe 124×200 Zentimeter
Gewicht zirka 1100 Gramm, Preis Kr. 2·75

bewährte, langjährige Spezialität meiner Firma, sind in ganz Oesterreich-Ungarn als ganz besonders haltbare, wollige, weiche leichte und trotzdem sehr warme Decken bekannt u. eingeführt. Vorzügliche Sofa- und Schlafdecke. Nur echt mit der Schutzmarke: Zwei goldene Tiger.
Größe 124×200 Zentimeter. Gewicht zirka 1050 Gramm. Preis Kr. 2·15.

Täglicher Saisonversand zirka 600 bis 800 Decken. Tausende Anerkennungsschreiben seitens zufriedener Kunden. — Minderwertige Nachahmungen existieren und bitte deshalb, nur von mir direkt zu beziehen.

Kein Risiko, weil nicht gefallende Ware gegen Erstattung des gezahlten Betrages anstandslos zurücknehme. Ein Postpaket = 4 Decken liefere portofrei. Versand nur per Nachnahme.

Theodor Müller, Deckenfabrik, Oberhennersdorf bei Rumburg (Böhmen).

ECHTES KORNBROT

von anerkannt vorzüglichster Qualität und Preiswürdigkeit versendet unter den allergünstigsten Bezugsbedingungen die Firma

JOS. REDER, DAMPFBÄCKEREI UND KUNSTMÜHLE **GARSTEN BEI STEYR**

Oberösterreich. Seit mehr als 30 Jahren Lieferant der k. k. Eisenbahnbediensteten!

Parteigenossen!

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

40 Meter um 16 K

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

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

Auf Raten!!
Uhren und Ketten, echt Silber und Gold, 4 K monatlich. Lieferung überallhin. Illustrierter Bestellschein gratis.
Goldwarenhaus LECHNER
Lundenburg Nr. 90.

Billige Bettfedern u. Daunen!

1 Kilo graue geschlissene Kr. 2.—, halbweiße Kr. 2.80, weiße Kr. 4.—, prima daunenweiche Kr. 6.—, hochprima Schleiß, beste Sorte Kr. 8.—. Daunen, grau Kr. 6.—, weiß Kr. 10.—. Brustflaum Kr. 12.—, von 5 Kilo an franko.

= Fertige Betten =

aus dichtfädigem, roten, blauen, gelben oder weißen Inlet (Ranking), eine Tuchent, Größe 180×116 cm. und 2 Kopfpolster, diese 80×58 cm, genügend gefüllt, mit neuen grauen gereinigten füllkräftigen und dauerhaften Federn Kr. 16.—, Halbdaunen Kr. 20.—, Daunen Kr. 24.—, Tuchent allein Kr. 12.—, 14.—, 16.—, Kopfpolster Kr. 3.—, 3.50, 4.—, Tuchent, 180×140 cm groß, Kr. 15·—, 18.—, 20.—, Kopfpolster 90×70 oder 80×80 cm Kr. 4.50, 5.—, 5.50. Unterbetten aus Gradel, 180×116 cm Kr. 13.—, 15.— versendet gegen Nachnahme, Verpackung gratis von 10 Kr. an franko

Max Berger in Deschenitz Nr. 1092 (Böhmerwald).

Preisliste über Matratzen, Decken, Ueberzüge und alle anderen Bettwaren gratis und franko. — Nichtkonvenierendes tausche um oder gebe Geld zurück.

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

DRUCK- UND VERLAGSANSTALT
„VORWÄRTS"
Wien, V. Wienstrasse 89A

MÖBEL

Aufruf an die Herren Eisenbahner!
Wiens beste und billigste Einkaufsquelle ist die in Eisenbahnerkreisen altbekannte, langjährig bestehende

Fünfhauser Möbelniederlage
M. Eisenhammer
Wien, XV., Mariahilferstrasse Nr. 142
(neben der Löwendrogerie Schawerda)

Registrierte Schutzmarke: Eisenbahn-Kondukteur.

politierte Zimmereinrichtungen à Kr. 130, 150, 170, 200 u. 240. Kücheneinrichtungen von Kr. 34 aufwärts. — Komplette Schlaf- und Speisezimmer von Kr. 280. — Moderne Kücheneinrichtungen, grau, weiß, grün, à Kr. 70. — Patentbettelnsätze von Kr. 9·— und Matratzen, dreiteilig von Kr. 12·— aufwärts. — Einzelne Gegenstände billigst in großer Auswahl. Kleiner Preiskurant für die Provinz gratis. Großer Möbel-Katalog gegen 60 Heller Briefmarken franko.

Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Auswahl.

Zufuhr zu allen Bahnhöfen und Bezirken Wiens kostenfrei.

Warnung! Um meine P. T. Kunden vor Schaden durch Irreführung zu bewahren, achten Sie genau auf meine Firma Fünfhauser Möbelniederlage, da eine Konkurrenz meine Hausnummer als Preis mißbraucht, um meine p. t. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftsportal.

Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine Schutzmarke „Eisenbahnkondukteur" in Lebensgröße in meinem Schaufenster sehen.

Werter Herr!
Teile Ihnen mit, daß ich die bestellten Möbelstücke schon am 22. Oktober 1910 erhalten habe und hierüber meine vollste Zufriedenheit ausspreche; werde mich daher beim nächsten Bedarf wieder an Sie wenden.
Hochachtungsvoll
Marburg. Johann Mannes, Kondukteur-Zugsführer.

Euer Wohlgeboren!
Mit den mir im vorigen Jahre gesandten Möbeln war ich sehr zufrieden und ersuche Sie, mir nachstehende Möbel zu senden u. s. w.
Hochachtungsvoll
Marienbad. Johann Luft.

Die schönsten
Jurbazare sowie sämtliche Faschingsartikel bei Bertold Fuchs
Wien II/2, Nordbahnstraße Nr. 44.
Bezahlung nach dem Feste. — Provinzaufträge prompt.

Gratis!
Neuer illustrierter Katalog!
(Verschlossen für 20 Heller-Marke.)

Pariser Gummi-Spezialitäten

Neuheit für Herren: Stück K 2·—. Dauernd verwendbar! 2 Jahre Garantie. Per Dutzend: K 4·—, 6·—, 8·—, 10·—.

Olla-Depot, Wien, V/2, Schönbrunnerstr. 141, Mezz. 5.

Heile die Trunksucht

ehe der Trunksüchtige das Gesetz verletzt.

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

Coom ist ein Surrogat für Alkohol und bewirkt, dass der Trunksüchtige geistige Getränke verabscheuen wird.

Coom ist vollkommen **unschädlich** und wirkt so intensiv, dass auch stark trunksüchtige Personen einen Rückfall niemals bekommen.

Coom ist das neueste, was die Wissenschaft in dieser Beziehung hervorgebracht hat und hat derselbe bereits Tausende von Menschen aus der Not, dem Elend und Ruin errettet.

Coom ist ein leicht lösliches Präparat, das z. B. die Hausfrau ihrem Gatten im Morgengetränk geben kann, ohne dass er das geringste davon merkt. In den meisten Fällen versteht der Betreffende gar nicht, weshalb er plötzlich Spiritus nicht vertragen kann, sondern glaubt, dass der übertriebene Genuss davon der Grund dazu sein wird, wie man oft eine gewisse Speise verabscheuen kann, wenn man dieselbe zu oft genossen hat.

Coom sollte jeder Vater seinem Sohne, dem Studenten, geben, ehe er beim Examen durchfällt; wenn er dem Trunke auch nicht besonders ergeben ist, so schwächt der Alkohol dennoch sein Gehirn. Ueberhaupt sollte ein jeder, der nicht willenskräftig genug ist, sich dem Genuss geistiger Getränke zu enthalten, eine Dose Coom einnehmen. Selbiges ist völlig unschädlich. Der Betreffende konserviert dadurch seine Gesundheit und erspart sehr viel Geld, das sonst zu Wein, Bier, Branntwein oder Likör verwendet worden wäre.

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

COOM-INSTITUT Kopenhagen 314, Dänemark.

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

Herausgeber Josef Tomschik. — Verantwortlicher Redakteur Franz Lill.
Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts" Swoboda & Co Wien. V., Wienstraße 89a.