

# DER EISENBÄHNER

## Zentralorgan

### des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss vier Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

#### Sprechstunden

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

#### Insertionspreis:

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

Telephon Nr. 2325.

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

#### Abonnements-Bedingungen:

Halbjährig ..... Kr. 2-88  
Ganzjährig ..... " 5-76  
Für das Deutsche Reich ganzjährig Mt. 6.—. Für das übrige Ausland ganzjährig 9 Franken.

#### Wahlspruch:

Was wir begehren von der Zukunft fernent:  
Dass Brot und Arbeit uns gerüht werden,  
Dass unsere Kinder in der Schule lernen  
Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.  
G. Serwegh.



## Sixt es, da hast es.

### Das Schicksal einer deutschnationalen Organisation.

„Einen Stecken werd' ich nehmen,  
Also sprach Herr Stransky, Ritter von“,  
Und damit extort' ich ihnen  
Auf den Hintern wohlgezählten Lohn.“

„Es leben Götter die den Hochmut rächen“, heißt es in Schillers „Maria Stuart“, III. Akt, vierte Szene. Das hat jetzt auch Herr Ferdinand Ertl vom „Reichsbund deutscher Eisenbahner“ erfahren müssen. „Befehlt die Götter in der Nähe, halb sind sie kalt, halb sind sie roh.“ Und so ging Herr Dr. v. Stransky als ein kleiner Gott aus dem Himmel der germanischen Nachgeister her und schleuderte in edlem Grimm den Rachefitral gegen den armen „Reichsbund“. Den Bannfluch, den Herr Abgeordneter Dr. v. Stransky gegen die deutschnationalen Eisenbahnerorganisation vom Stapel gelassen hat, ist denn auch wertvoll genug, daß man ihn aus der letzten Folge des „Deutschen Eisenbahner“ herausgreift und ihn zur richtigen Wertung der Phrase von der „deutschen Gemeinbürgerschaft“ einer größeren Öffentlichkeit zugänglich macht. Herr Abgeordneter v. Stransky sendet nämlich dem „Reichsbund“ folgendes Lehrreiche Schreiben:

Niederösterreich, 3. September 1909.

#### Ehrenschriftliche Vereinsleitung!

Mit Rücksicht auf den in Folge 24 vom 20. August d. J. in Ihrem Fachorgan „Der deutsche Eisenbahner“ erschienenen Artikel „Politisch organisieren“ lehne ich jede weitere Intervention für Ihre Organisation insofern ab, als dieses bedauerliche Vorkommnis nicht entsprechende Klärung erhalten hat. In diesem Artikel fordert fast jeder Absatz zu einer Kritik heraus. Nicht genug daran; er enthält aber auch direkte Unwahrheiten. Sie nennen zum Beispiel den Deutschnationalen Verein für Österreich eine „spezifische Wiener Pflanze“, welcher in der Provinz wenig Anhang gefunden hat. Tatsächlich haben wir aber in Wien kaum 2000, in der Provinz über 12.000 Mitglieder. Sie nennen die Mitgliederzahl „eine unverhältnismäßig gering“, und doch kann der 15.000 Mitglieder zählende Deutschnationale Verein für Österreich gewiss als eine achtung gebührende Organisation angesehen werden.

Außerdem erwähnen Sie sich dagegen, daß die deutschnationalen Arbeiterschaft ein Bestandteil der deutschbürgerlichen Partei ist. Ich und mit mir die gesamte deutschnationalen Arbeiterschaft meines Wahlbezirk, darunter die deutschen Eisenbahner, erklären es als unumgänglich notwendig, daß die Arbeiterschaft in den Reich der deutschradikalen Partei sich politisch organisiere. Wir verwerfen entschieden eine politisch selbständige deutsche Arbeiterpartei. In diesem Artikel wird den Abgeordneten auch vorgeworfen, daß sie ihr Mandat auf Nebenwegen führe und es muß mich daher wundernehmen, daß sich die Herren doch an Abgeordnete, welche dergleichen treiben, noch wenden. Sie wissen, daß ich Ihrer Organisation jederzeit mit dem größten Vergnügen zur Verfügung gestanden bin, solange jedoch dieser Artikel nicht widerrufen ist, lehne ich jede weitere Intervention ab.

Mit treudeutschem Gruß

Stransky m. p.

Was ist nun geschehen, daß Herrn Stransky's Liebe zum deutschen Volke, zu dem die Eisenbahner vom „Reichsbund“ doch wohl gehören, urplötzlich sich in schwarzen Haß verwandelt? Der „Reichsbund“ veröffentlichte in der Nummer 24 seines Organes einen Aufsatz, in welchem der Gedanke einer politisch selbständig organisierten nationalen Arbeiterpartei versucht und zur Diskussion gestellt wird. Der „Deutsche Eisenbahner“, der als ein neuer Saulus den Weg nach Damaskus einzuschlagen im Begriffe war, schrieb damals wörtlich:

„Bisher waren die deutschen Arbeiter ein Bestandteil des politischen Besizes der deutschnationalen Parteien. Es ist hier nicht beabsichtigt, mit diesen eine Auseinandersetzung herbeizuführen darüber, inwie-

weit die deutsche Arbeiterschaft innerhalb dieser Parteien gehörend zur Geltung kam und inwiefern diese Parteien die Interessen der Arbeitnehmer in der geeigneten Weise vertreten haben. Jedenfalls sind Klagen darüber genügend oft laut geworden, daß der deutschen Arbeiterschaft nicht genug Einfluß eingeräumt wurde. Darüber läßt sich aber streiten und es wäre vielleicht in Zukunft nicht allzu schwer, diesen Einfluß eingeräumt zu bekommen, wenn es der deutschen Arbeiterschaft nicht um mehr zu tun wäre, als um ein oder das andere Mandat in Vertretungskörpern.“

Diese lehrreiche Selbsterkenntnis, die aus den Auslassungen des „Deutschen Eisenbahner“ sprach, veranlaßte uns im Leitartikel unseres Blattes vom 1. September l. J. zu folgenden Bemerkungen:

„Ja, ja, der Artikelschreiber hat recht; bisher waren diese sonderbaren deutschen Arbeitnehmer ein Bestandteil der Vestige der bürgerlichen Unternehmenseparteien und machten so den Boden zu ihrem Gärtner, was sie auch in Zukunft tun werden, denn sobald sie selbständig würden, hätten die Unternehmenseparteien kein Interesse mehr an ihnen und aus wäre es mit der vielgepriesenen nationalen Gemeinämte. Diese Tatsache ist der eigentliche Grund, weshalb die organisierten deutschen Arbeitnehmer schon im vorhin zur Bedeutungslosigkeit verurteilt sind. Das Entscheidende an einer Gewerkschaft ist der freie, selbständige und unbeeinträchtigte Kampf einer Berufsgruppe gegen die kapitalistische Ausbeutung. Sind die Arbeiter aber die politischen Genuß einer Unternehmensepartei, so wird dieser Kampf im vorhin zur Farce, die Glieder einer solchen Organisation sind zur Impotenz verurteilt und spielen wie die Kinder mit Seifenblasen, weil ihr Zweck nicht der Kampf gegen die Ausbeutung, sondern die Solidarität mit den Ausbeutern ist.“

Daraufhin blieb uns der „Deutsche Eisenbahner“, die Antwort nicht schuldig. Er schleuderte uns ein paar von den in den radikalnationalen Redaktionsstuben immer gebrauchsfertigen Dreckfäbeln an den Kopf und schrieb in seiner Folge 26 vom 10. „Scheidung“:

„Unser Aufsatz: „Politisch organisieren!“ hat die Sozialdemokratie wieder einmal sehr beunruhigt und der rote „Eisenbahner“ schreit und schimpft. In einem Leitartikel: Die Impotenz, mit dem Motto: „Denn wo Begriffe fehlen, da stellt zur rechten Zeit das Wort sich ein“ (Gott! wie geistreich, wie kann er zitieren, der Mausekell), macht er in wirren und ungeordneten Worten seiner Auslegung Luft. Daraus entnehmen wir, daß er wenigstens das eine begriffen hat, so schwer es ihm auch fällt, daß ihm eine politische Organisation der deutschen Arbeiter arg auf die Nerven geht.“

Und an einer anderen Stelle des gegen uns gerichteten Artikels:

„Nur die deutsche Sozialdemokratie wird niedergehalten von ihren dem Judentum entnommenen Führern, während die anderen ihren Aufmarsch nach Nationalitäten langsam vollführen. Deshalb wenden sich viele deutsche Sozialdemokraten jetzt ab und mehr noch werden folgen, wenn wir unsere politische Organisation ausgebaut haben werden.“

Kommt es jetzt dem „Deutschen Eisenbahner“ nicht vor, als ob die Worte, von denen jedes „ein Nachtopf und kein leerer“ ist, an die unrichtige Adresse gerichtet waren? Wer ist durch den Aufsatz des „Deutschen Eisenbahner“ wieder einmal beunruhigt worden? Die Sozialdemokratie? Nein. Wer „schreit und schimpft“? Der „rote Eisenbahner“? Nein, das tut vorderhand der deutschradikale Abgeordnete Doktor v. Stransky, und nicht uns, sondern offenbar Herr Dr. v. Stransky geht — um wieder mit den Worten des „Deutschen Eisenbahner“ zu reden — „eine politische Organisation der deutschen Arbeiter arg auf die Nerven“. Und wer wird niedergehalten? Die „deutsche Sozialdemokratie von den jüdischen Führern“? Nein, die deutschnationalen Arbeiterschaft von den bürgerlichen deutschradikalen Parteiführern! Was wir soeben mit dem Reichsbundorgan entnommenen offiziellen Tatsachen hinreichend bewiesen zu haben glauben. Für diesen Beweis muß man natürlich Herrn Dr. v. Stransky dankbar sein, der den Mut fand, auszusprechen, was ist.

„Und willst du nicht mein Bruder sein,  
So hau ich dir den Schädel ein.“

Dem wundernetten Verslein, womit der Terrorismus der Sozialdemokraten bisher so gerne stigmatisiert wurde, hat jetzt Herr Dr. v. Stransky anderen Sinn und Inhalt verliehen, wenn er dem „Reichsbund“ in dürren Worten sagt, daß er für ihn jede Intervention ablehne, „solange nicht das bedauerliche Vorkommnis hinreichende Klärung erhalten hat“. Aus dem „bedauerlichen Vorkommnis“, daß auch nur ein einziges Mitglied des „Reichsbundes“ den Gedanken einer selbständigen politischen Arbeiterorganisation öffentlich auszusprechen wagte, macht Herr Stransky den Kriegsfall und schlägt mit eiserner Ritterfaust die berühmte „nationale Gemeinbürgerschaft“ in Trümmer. Selbständige politische Arbeiterorganisation? Nicht das nicht ein wenig nach Klassenkampf? Und über die deutschen Unternehmer, die noch bei jeder Geburt einer nationalen Vereinigung Ammenddienste leisteten, kommt das Grauen bei dem Gedanken, eine Schlange am eigenen Busen nähren zu müssen.

Aber Herr Dr. Stransky und seine Leute werden sich wieder beruhigen können. Es war nur eine Entgleisung, die dem „Reichsbund“ und seinem Organ passiert ist. Eine Episode, von der die Zeit den Eindruck und die Spur wegwischen wird. Bald kommt die Zeit wieder, wo man wird sagen können:

„Und in den Armen liegen sich beide  
Und weinen vor Schmerz und Freude.“

Schon tritt der „Reichsbund“ als liebgerirrender Jüngling vor die radikalnationalen Vereinigungen, als die gekränkte Schöne, und stammelt tränenden Auges: „Verzeih, wenn ich gekränkt dich hab“, im Herzen war's nicht böse gemeint.“ Denn nichts anderes ist es, wenn Herr Ferdinand Ertl, der offizielle Mann des „Reichsbundes“, in der Folge 27 des „Deutschen Eisenbahner“ vor Herrn Stransky folgendes de- und wehmütiger Zufall macht und also stammelt:

„Ich bekenne, daß es ein Fehler war, die Artikel „Politisch organisieren“ nicht ausdrücklich von der Schriftleitung als Auslassung eines der tüchtigsten und eifrigsten Mitarbeiter an dem Ausbau der deutschvölkischen Arbeiterbewegung zu bezeichnen. So erhielten sie leider den Schein einer Umgebung der Organisation und diesen Charakter sollen und dürfen sie nicht haben. Ich gebe dabei zu, daß wohl viele unserer deutschradikalen, schönerianischen oder der deutschen Volkspartei angehörenden Mitglieder mit dem Inhalt der Ausführungen unseres Kameraden „P“ nicht einverstanden sind.“

So Herr Ferdinand Ertl. „Ich bekenne...“ Das klingt trotz all der bramarbasierenden Verhimmelung des deutschen Männerstolzes wahrhaftig etwas anders als das kategorisch stolze „Und sie bewegt sich doch!“, das einst auch ein Abtrünniger der kirchlichen Hierarchie entgegenschleudert hat. Pater peccavi — so beginnt Herr Ertl sein Stohgebetlein und schreit fürbath am Wege, der nach Kanossa führt. Es mag ein schwerer Gang sein, denn Herr Ertl fühlt den Widerspruch, der darin liegt, wenn man bürgerliche und proletarische Politik zugleich machen will. Aus dieser Empfindung heraus schreibt er daher auch in demselben Artikel:

„Ich bezweifle nicht im geringsten Herrn v. Stransky's Arbeiterfreundlichkeit. Ich zweifle aber daran, daß er ihr unter allen Umständen gerecht werden kann. Der Einfluß der Bauern, Gewerbetreibenden und sonstigen Unternehmer ist in seiner Partei genau so überwiegend wie in den anderen deutschnationalen Parteien.“

Wagten es die Deutschradikalen, gegen die unberechtigten Forderungen der von Hohenblum kommandierten Agrarier aufzutreten? Nein! Und doch mußten sie erkennen, daß diese Agrarbestrebungen, die, nebstbei gesagt, dem Kleinbauernstande gar keine Wohlthat bereiten hätten, für das deutsche Industrievolk am schädlichsten und für die slavischen Agrarvölker am nützlichsten waren.“

So gefällt er uns, der Herr Ertl. So viel hat er also von uns schon gelernt, daß man nicht die Interessen der Agrarier und die der Arbeiter zu gleicher Zeit vertreten kann. Vielleicht läßt nun auch Herr Ertls Glaube an Stransky's Arbeiterfreundlichkeit einiges ein, wenn wir ihm verraten, daß H. D. Wolf, der Klubkollege Dr. Stransky, die hohen Agrarzölle, für die die Deutschradikalen eintreten, in der Parlamentssitzung vom 6. Mai 1898 laut stenographischen Protokolls mit folgenden Worten verteidigte:

„Der heutige Tag ist meiner Meinung nach von historischer Bedeutung für das parlamentarisch-konstitutionelle Oesterreich, denn heute hat eine Partei der Zukunft ihre Schatten vorausgeworfen, heute hat es sich gezeigt, daß wir hier im Begriffe sind, eine Partei der Agrarier zu bilden, eine Partei, die nicht etwa bloß diejenigen Parlamentarier umfaßt, welche selbst Ackerbau-treibende sind oder von lediglich ackerbautreibenden Bezirken ins Haus geschickt worden, sondern eine Partei, die sich immer mehr die Vertreter der kleinen Städte angliedern.“

Man muß diese Bekenntnisse immer wieder feststellen, um den zwieschlächtigen Charakter der deutschradikalen Partei zu erkennen. Da nimmt man den warmherzigen Arbeiterfreund, der voll Liebe für den armen deutschen Volksgenossen eintritt, indessen in der Raube schon Freund Agrarier wartet, mit dem gemeinsam die Brandschagung des Volkes durch wucherische Lebensmittelpreise vollzogen wird. Und darin besteht eben die große Lüge, die das Wesen der deutschnationalen Partei ausmacht, daß man nicht zwei und noch mehr Herren zugleich dienen kann. Man kann nicht die Interessen der Eisenbahner sowie der Arbeiter überhaupt und die Interessen der Agrarier vertreten. So wie man nicht zu gleicher Zeit im engbegrenzten Raume Stahl schmelzen und Wasser zu Eis gefrieren lassen kann. Herr Ertl als sozialpolitischer Illusionist hat die Probe aufs Exempel gemacht. Daß sie mißlang und Herr Stransky dem „Reichsbund“ deshalb seine Liebe aufgab, hat die immer wieder gehäufte sozialdemokratische Theorie, daß man den Klassen Gegensatz nicht durch Phrasen überbrücken kann, aufs glänzendste bestätigt. Die Reihe wäre jetzt an den deutschnationalen „Arbeiterorganisationen“ daraus, die Konsequenzen zu ziehen. Werden sie deutschen Mannesmut genug aufbringen, sich vom Druck der Abhängigkeit loszumachen? Ein deutscher Kaiser stand einst barfuß im kalten Winter im Vorhof des Papstes und flehte um Gnade. Und wir werden Ähnliches erleben, wenn die Papste der deutschen Unternehmernpartei noch andere Wannschleiden, als daß Herr Stransky bloß mit dem Stecken droht!

## Berufskrankheiten und Unfallversicherung.

Wer irgendwie Gelegenheit hat, die Statistik unserer Krankenkassen, deren Mitgliedschaften sich aus zwangsversicherten Berufen rekrutieren, zu studieren und zu Schlussfolgerungen zu verwerthen, für den ist die Tatsache von der steigenden Zunahme von ganz

speziellen Erkrankungsformen etwas allgemein bekanntes. Ganz besonders aber haben diese allgemein unter dem Namen von Berufskrankheiten bekannten Krankheitsformen an Verbreitung und Ausdehnung gewonnen, je höherwertiger sich der Arbeitsprozeß entwickelte, je intensiver die Arbeitsleistung jedes einzelnen wurde, was bekanntlich mit der Steigerung des modernen Wirtschaftslebens in immer höherem Maße zutrifft.

Daß diese Steigerung des Arbeitsgrades und der Intensität der Leistungen jedes einzelnen speziell auch im Verkehrswesen stattgefunden hat, bedarf zunächst keiner Begründung. Bemerkenswert ist nur die weitere Tatsache, daß gerade im Eisenbahnwesen in der jüngsten Zeit alle Aufmerksamkeit der Ingenieure und Fachleute darauf gerichtet ist, die Transportleistungen ohne Vermehrung von menschlichen Arbeitskräften zu erhöhen, so daß sich unter dieser Tendenz naturgemäß der Anteil des einzelnen an der Gesamtleistung vergrößert. Diese unter dem Namen einer rationalen Betriebsökonomie bekannte Methode hat nun nicht allein den Nachteil einer höheren finanziellen Ausbeutung der Bediensteten für sich, sondern sie schließt eben auch jene hygienischen und sanitären Gefahrenmomente mit ein, die in vielfacher Hinsicht grundlegend für manche Arten von speziellen Berufskrankheiten werden. Ganz abgesehen davon, daß Krankheiten, die als sogenannte Ernährungskrankheiten auf mangelhafte, ungenügende oder ungewohnmäßige Ernährung zurückgeführt werden können, zuweilen lediglich Erscheinungen bei bestimmten Arbeits- und Industriegruppen sind, bildet eine Fortsetzung des normalen Gesundheitszustand in geringem Maße schädigende Einwirkung für die Dauer eine mächtige Gefahrenquelle, die dann eben eine bestimmte Berufskrankheit hervorrufen kann. Es ist eine bestimmte latente Gefahr, der eben ein Angestellter oder Arbeiter dadurch ausgesetzt wird, daß er täglich durch lange Zeitdauer hindurch immer dieselbe das körperliche Wohlbefinden störende Arbeit verrichtet. Ist dann die Widerstandskraft, die in jedem gesunden und frischen Körper steckt, so weit zerstört und verbraucht, daß er nicht oder zu gering zu reagieren vermag, dann gelangt eben die Krankheit allmählich zum Ausbruch und das Bild der Berufs- und Gewerbekrankheit wird ein vollständiges.

Die Frage, die sich nun aus diesem geschaffenen Zustand ergibt, ist in jüngster Zeit die, ob nicht bestimmte auf derartigen fortgesetzten schädlichen und durch den Beruf bedingten Einwirkungen den Folgen von Berufsunfällen gleich zu halten sind, so daß bei bestimmten Berufskrankheiten auch die sonst nur mit dem Unfall im engeren Sinne verbundene Entschädigungspflicht einzutreten hätte. Für die Unfallversicherungsanstalten mag diese Frage sicherlich nur vom Standpunkte der finanziellen Belastung betrachtet werden, für den versicherten Angestellten und Arbeiter selbst ist es eine Frage von eminent praktischer Bedeutung, die zu einer einfachen Existenzfrage wird. Von diesem Gesichtspunkte läßt sich auch die englische Arbeiter-schutzgesetzgebung bereits seit einigen Jahren leiten, da

sie bereits in der Novelle zum Arbeiterentschädigungsgesetz von 1906 die gewerblichen Vergiftungen durch Blei, Phosphor, Arsenik, ferner Wurmkrankheit und Milzbrand den Unfällen gleichgestellt hat und für entschädigungspflichtig erklärt. Im Mai 1907 wurden ferner weitere 18 Krankheiten in die Entschädigungspflicht einbezogen, und zwar: 7 Arten von Vergiftung (durch Nitrobenzol, Anilin, Schwefelkohlenstoff und Nitratdämpfe u. s. w.), 4 Arten von Geschwülsten und Krebserkrankungen (insolge der Verwendung von Chrom oder Chromverbindungen, von Blei und Teer, von ätzender Flüssigkeit oder Staub, beim Schornsteinfegen), 5 Arten von Gewerbeerkrankungen der Bergleute, 1 Infektionskrankheit (Drüse), die von Tierkadavern auf den Menschen übertragbar ist, endlich die Erkrankungen in der Luft (Caiffonkrankheit). Durch eine neue Verordnung vom 2. Dezember 1908 wird eine Art der Erkrankungen (die durch ätzende Flüssigkeit oder Staub hervorgerufenen) wieder gestrichen, dagegen treten neu die Starblindheit der Glasarbeiter und der Krampf der Telegraphisten als entschädigungspflichtig hinzu.

Ziel enger wird natürlich bei uns der Begriff eines entschädigungspflichtigen Unfalles gefaßt. Berufskrankheiten mit ihren Folgen, die zuweilen dauernder Natur sein können, sind nach der allgemeinen Regel von der Rentenverpflichtung ausgeschlossen und es kann sich vorübergehend höchstens um Ausnahmefälle handeln, bei denen durch eine wohlwollende Rechtsprechung und Verwaltung bei solchen im Berufe kontinuierlich wirkenden schädigenden Einflüssen eine Unfallrente erwirkt wird. Ein Unfall liegt rechtlich bei uns dann vor, wenn es sich um eine Verletzung oder eine Gesundheitsstörung handelt, die im Betrieb durch die Einwirkung einer mechanischen Gewalt entstanden ist. Nun weiß man, daß gerade bei den Eisenbahnen im Dienste durch bestimmte Dauereinigungen gesundheitsstörende Einflüsse entstehen, bei denen man allerdings nicht von einer mechanischen Gewalt sprechen kann, die aber dennoch hart an einen im Betrieb gewordenen Unfall streifen. So sind im Sommer Hitzschläge beim Verkehrspersonal nichts Seltenes, während in der strengen Winterhälfte das Erfrieren von Gliedmaßen ebenso häufig vorkommt. Tatsächlich sind nun auch solche Fälle von unserer berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherung wiederholt als Unfälle anerkannt und die Entschädigungspflicht dafür ausgesprochen worden. Mehrliche Beispiele, wo die Grenzlinie zwischen Unfall und Berufskrankheit nur sehr schwer zu ziehen ist, gibt es aber verschiedene. Es sei da nur an einen Fall erinnert, der seinerzeit dem deutschen Reichsversicherungsamt, das bekanntlich als Berufungsinstanz für die Schiedsgerichte der berufsgenossenschaftlichen Versicherungsanstalten fungiert, zur Entscheidung vorlag. Ein Arbeiter war an den Folgen eines Fliegenstiches gestorben, den er sich bei Erdarbeiten in der Nähe eines Leichenhauses beigezogen hatte. Die Unfallversicherungsanstalt wies ebenso wie

## Deuilleton.

### Briefe aus Brasilien.

II.

Am Spätnachmittag des nächsten Tages ließen wir in den Hafen von Antwerpen ein. Hier vervollständigte eiserne Transparenz und Stahlachsen die Ladung unseres Dampfers und wir hatten circa 24 Stunden Zeit, uns mit den Sehenswürdigkeiten dieser belgischen Hafenstadt etwas bekannt zu machen.

Was mir zuerst auffiel, waren die vielen großen und starken Menschen, denen man in den Straßen begegnete. Männer mit breiten Schultern und massigen Weibern, Frauen von mächtigem Bausche mit blondem Haar und blauen Augen und von der Seeluft frisch geröteten Wangen. Pferde, groß und mächtig, wie man sie öfters auf den Bildern der niederländischen Maler findet, vor floßigen Wagen mit tommenschweren Lasten beladen, bewegten sich langsam und phlegmatisch einher, eine Illustration nordischer Kraft.

Im allgemeinen unterscheidet sich Antwerpen wenig etwa von Hamburg oder Bremerhaven. Hier wie dort drückt dem Straßenbild ein reger Seehandel sein Gepräge auf. Hier wie dort riecht nach Fischen — und Orog. Käse und Wollhemden und in der Farbe, das femännliche Blau herrscht in der Kleidung des männlichen Teiles der Passanten vor, deren häufig schwankender Gang es immer zweifelhaft läßt, ob er vom Orog oder vom Seewasser herrührt.

Die Sprache der Belgier, das Niederländische, ist dem Deutschen und besonders dem Plattdeutschen ebenfalls stark verwandt, so daß es dem Deutschen ist, als habe er den heimatlichen Boden noch gar nicht verlassen.

Gerade am Weltfeiertag des Proletariats, am 1. Mai, rüstete unsere „Wärzburg“ zur Ausfahrt und so blies es mir leider verjagt, wie ich so gern getan hätte, meinen Abschied von Europa an diesem Tage im Kreise kämpfender Brüder zu feiern. Wir verließen den Hafen unter den vom Festplage von der Luft zu uns herübergetragenen Klängen der Marschallaise.

Nicht lange und wir hatten den Eingang des englischen Kanals, die Leuchtfeuer von Dover und Calais, passiert, deren Lichter von den Klüften Englands und Frankreichs blühend durch den dunkelnden Abend zu uns herübergrüßten. Am anderen Morgen umspülten den Bug unseres Schiffes schon die Gewässer des Atlantik. An der neuerig vor springenden Nase Frankreichs bei Brest vorbei, dampften wir nun direkt auf das schöne Spanien los. Daß unser Kurs nach dem Süden ging, merkten wir recht gut aus dem allmählichen Steigen der Temperatur. Wenn uns bisher über die Nordsee und durch den zugigen Kanal selbst durch den dicken Winternebel hindurch der eigige Nebel bis auf die Knochen schauerte, so konnten wir dieses Kleidungsstück jetzt schon ganz gut entbehren. An Deck wurde es allgemach lebendig und wir strakten uns alle auf den Läden in der Sonne, froh, der Kälte und dem Nebel glücklich entronnen zu sein.

Unsere Gesellschaft hatte sich in Antwerpen um einige Köpfe vermehrt. Zwei Italiener und ein Deutscher waren dazu gekommen.

Nun zeigten sich im hellen Sonnenlicht noch einige andere Individuen, die sich bisher meiner Beobachtung durch den Aufent-

halt in ihren Stojen, wo sie Schutz vor Kälte und Seekrankheit suchten, entzogen hatten.

Dieser panslawische Kreis wurde erweitert und vervollständigt durch einen Russkajpölen. Er wandelte unter uns „im Glanze seiner Schädigkeit“. Seine dicke, rötlichblaue Nase, das aufgeschwemmte Gesicht und der verschwommene Blick seiner wasserigblauen Augen ließen mit Bestimmtheit erkennen, „was Geistes Kind er sei“.

Der Gedle hoffte in Brasilien jemanden zu finden, bei dem er einen Rumpfen anlegen könnte. Doch wurde er, wie sich am Ende herausstellte, in seinen Hoffnungen schände betrogen. Er zog voll Weltverachtung, tiefen Groll in tapferen Herzen dahin zurück, von dannen er gekommen. Da aber leider Gottes seine Flasche leer war wie sein Beutel, zwang ihn gemeine Not, sich seinen Platz auf dem nächsten nach den heimatlichen Gestaden laufenden Dampfer und den notdürftigsten Butty als Kartoffelschäler zu verdienen.

Das Leben geht nun, wenn die ersten Tage der Reise vorüber und die Passagiere sich in die neuen Verhältnisse hineingefunden haben, seinen gleichförmigen Gang. Man verläßt die Koje gerade früh genug, um den „Kaffee“ nicht zu vergessen, und verbringt die Zeit bis Mittag mit Lesen oder mit Diskursen über alles und nichts. In derselben Weise vergeht der Nachmittag. Am Abend aber brachten unser Schwede seine Riehharmonika, der Italiener seine Mandoline und ich meine Gitarre zum Vorschein und unsere Zwischenbeder sowie die dienstfreie Mannschaft langten heiter nach unzeren Melodien.

Wenn sich uns die spanische See auch nicht gerade von ihrer schimmsten Seite zeigte, so gab es doch Stunden, an denen sie uns ihre Wellen über Deck spülen ließ, und dann herrschte wieder großer Jammer, besonders bei dem schwächeren Geschlecht. Nicht lange und wir bogen um Kap Vilano und Kap Finistere vorbei an Vigo, ein in den mauerwerkgerüsteten Hafen von Lixoes. Scharen freischwender Wäwen verübten die Nähe des Landes und immer häufiger zeigten sich am Horizont längs der Küste gleich weißen Wälfchen die Segel der kleinen Fischerboote. Von den rollenden Wogen auf und ab geschleudert, nähert sich unserem Dampfer das Rostenboot. Endlich hat es uns erreicht, nachdem es scheinbar hundertmal der Gefahr, von den Fluten zertrümmert zu werden, entgangen. Die Strickleiter steigt über Bord und mit affenmäßiger Firigkeit klettert an ihr der Lohse, ein bräunlicher Portugiese in geteertem Zeug, an Bord, um uns sicher durch die fessige Einschicht in den Hafen zu bringen.

Gefährlich genug sieht die Sache aus. Die hier fast immer bewegte See schleudert die blühenden Schaumkämme ihrer Wogen in immerwährendem wilden Ansturm über die Hafenmauer, in dem wütenden Bestreben, den Damm, der ihr da von der Hand der vorwichtigen Menschen entgegengesetzt wurde, zu zertrümmern. Und wirklich hat sie auch an einer Stelle schon eine Bresche durch die gewaltigen Steinquadern geschlagen, durch die sie wildschwärmende Scharen drängender Sturzwellen hindurchschickt. Doch eilig sind die Menschenlein schon wieder damit beschäftigt, die Lücke auszufüllen; nicht lange und die See ist wieder überwältigt, ausgeperert.

Im Hafen lagen Dampfer verschiedener Nationen. Die Hamburger „Mugia“ rüstete gerade zur Ausfahrt und ihre Schiffskapelle (die größeren Hamburger Dampfer haben alle Musik an

Bord) spielte den Abschiedsmarsch. Lächerlichwinken von feiten der Passagiere hüben und drüben. Langsam setzt sich der Stolz in Bewegung und steuert dem Ausgang des Hafens zu. Während senken und heben sich die Klagen beider Schiffe an Naderde. Erst am Ende unserer Reise werden wir das Schiff wieder zu Gesicht bekommen. Es eilt uns mit pro Stunde zwei bis drei Knoten größerer Geschwindigkeit voraus in die neue Heimat.

Am Vordermast unseres Schiffes weht die gelbe Quarantäneflagge, die erst dann wieder herabsinkt, wenn der Arzt und die Zollbeamten an Bord sind. Bis dahin darf niemand das Schiff verlassen noch betreten. Doch schon schwärmt eine Anzahl kleiner Boote unter uns, deren Inhaber den Passanten in einer freundlichen Sprache und mit lebhaften Gesten den Passagieren ihre Dienste anbieten. Wer hier ans Land will, muß sich einer dieser Röhne bedienen. Dabei rate ich aber jedem an, so vorichtig zu sein, den Preis für das Ueberlegen fest abzumachen, bevor er das Boot besteigt, und zwar mit der Bedingung, erst bei der Rückkehr an Bord zu zahlen, sonst kann es dem Reisenden, der diese Vorsichtsmaßregel veräußert, geschehen, daß er von diesen Fährleuten arg über's Ohr gehauen wird. Der gewöhnliche Preis für die Hin- und Rückfahrt ist eine Mark und man darf sich durchaus nicht verblöffen lassen, wenn diese Gefellen zuerst das Drei- und Vierfache verlangen.

Auch ich beschloß, mir das Stücken Portugal, das mir gerade erreichbar war, etwas näher anzusehen und als endlich die Sanitäts- und Zollbeamten an Bord, die Quarantäne also aufgehoben war, bestieg ich in Gesellschaft meiner weiteren Landsmänner aus Röhnen eines der Boote, das uns schnell und sicher zwischen den hier liegenden Schiffen hindurch ans Land brachte.

Ich hatte mir den Fischen als Begleiter gewählt, weil er, nachdem er früher schon einmal in Brasilien gewesen, das Portugiesische etwas redete. Er sollte mir also quasi als Dolmetsch dienen.

Lixoes ebenso wie Oporto, welches ungefähr sieben Kilometer weiter an der Küste hinauf liegt, haben ein ausgemacht südländisches Gepräge. Die niedrigen Häuser mit den blau und rot gestrichenen Fassaden oder Wänden aus glasierten Platten nahmen sich so schön und fremdartig aus zwischen den grün glänzenden Weiden der niedrigen Palmen und Federn und den blühenden Büschen und in den hellen Strahlen der südlichen Sonne, daß mir beschlossen, den Weg bis nach Oporto zu Fuß zurückzulegen und die dahin führende Tramway an uns vorbeilaufen zu lassen.

Die langgestreckte Hauptstraße, die durch den Det führt, war zu dieser Tageszeit, etwa 11 Uhr vormittags, ziemlich still und einsam. Nur hin und wieder begegneten wir einer leicht und los gefleideten Frauengestalt mit bräunlichbläulichem Teint und koltschwarzen großen Augen, zumeist mit merkwürdigem Schick und unmaßnahmlcher Grazie den großen feineren Wasserkrug auf dem Haupte tragend oder einem mit Dahlen bespannten zweiräderigen Wagen, der langsam und bedächtig die Straße entlang fuhr, folgend.

Die Gardinen an den Fenstern der Häuser waren sämtlich herabgelassen zum Schutz gegen die helle Sonne und dahinter hielten die Bewohner wohl in Dämmer und Stille ihre Stetia.

Draußen außerhalb der Häuser breitete sich zu unserer

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

das Schiedsgericht die Hinterbliebenen mit ihren Rentenansprüchen ab. Das Reichsversicherungsamt aber führte sehr zutreffend aus, daß, obwohl ein Fliegenloch eine Gefahr des gemeinen Lebens sei, in diesem Fall dennoch ein Unfall vorliegt, weil durch den Ort, wo die Beschäftigung stattfand, diese Gefahr in eine besondere Nähe gerückt wird.

Daraus geht aber mit zwingender Logik hervor, daß eine Erweiterung des Unfallbegriffes dringend notwendig ist und einer gesetzlichen Festlegung bedarf. Gerade für die Eisenbahner sollte man dem Zustand der Unsicherheit in bestimmten Fällen, nur auf eine wohlwollende Gesetzesauslegung angewiesen zu sein, ein Ende machen, indem man den Begriff des Unfalls nicht nur klar umschreibt, sondern auch bestimmte im Laufe eines längeren Dienstes durch störende Einwirkungen entstandene Gesundheitschädigungen in die Entschädigungspflicht einbezieht. Man braucht, um diese Notwendigkeit darzutun, schließlich nur auf jene Bediensteten hinzuweisen, die bei den neuen Nachprüfungen des Seh- und Hörvermögens vom Fahrdienste als untauglich abgezogen werden. In allen jenen Fällen, wo nicht Farbenblindheit, die nach dem Urteile von Fachärzten niemals erworben werden kann, sondern angeboren ist, vorliegt, darf wohl als feststehend angenommen werden, daß es sich um eine Einbuße der Diensttauglichkeit infolge einer dauernden Einwirkung von gesundheitsstörenden Einflüssen handelt. Weiß doch heute selbst der Laie, daß gerade die Sehschwäche etwa eines Heizers oder Führers, der jahrelang auf der Lokomotive stand, unbedingt verlieren muß.

Die Frage, ob es sich hier und in manchen anderen Fällen, bei denen eine sorgfältige Prüfung nötig wäre, nicht um entsehbare Einwirkungen, den Unfällen gleichzuhaltende Krankheiten handelt, wäre also ebenfalls zu prüfen. Gerade jetzt, wo der Gesetzentwurf über die Sozialversicherung auch allerdings eine verschlechternde Reform für die Unfallversicherung der Eisenbahner bringt, zu erwägen. Für die Bergarbeiter soll eine Erweiterung in dem Entwurfe laut dem Beschlusse des letzten Krankentages verlangt werden, indem man die Einbeziehung der Wurmkrankheit in die Entschädigungspflicht fordert. Für die Eisenbahner wäre eine derartige Erweiterung eine Notwendigkeit und es ist anzunehmen, daß die Frage noch in der Fachpresse ausführlich diskutiert wird, um so die parlamentarischen Vertreter zu veranlassen, auch in dieser Hinsicht ein modernes, mit den Notwendigkeiten der Zeit im Einklang stehendes Versicherungsgesetz zu fordern!

## Ein geplanter Rechtsraub an den Eisenbahnern.

Verschiedene Tagesblätter brachten in den letzten Tagen die Nachricht, daß unter den vielen Reformen, die das Eisenbahnministerium plant, auch eine erhebliche Einschränkung der bisher den Eisenbahnern eingeräumten Fahrbegünstigungen in Aussicht stehe. Nach den von uns eingezogenen Erkundigungen soll

Sinken sanft ansteigend eine braune Wiesenfläche und darüberhin verlor sich weißglänzend ein stiller Weg auf der Höhe im dunken Walde. Rechts wälzte das Meer seine Fluten in rauschenden, stimmernden und blühenden Reiben gegen das felsige Ufer und drapen, weit tanzen schneeige Flocken, die kleinen Segelboote auf den sonnbeglänzten Wassern.

Wir schweiften schweigend durch die heiße Mittagsstille. Nur hin und wieder lüftete Wenzel seinen harten, ehemals schwarzen Hut mit der hinten und vorn bemerkbar ausgefranzten Krempe mit einem leise gebauchten: „Seidisch Maria, ise dos tamische Hühn!“ Nach ungefähr anderthalbstündigem Marsch erreichten wir Oporto. Die Stadt baut sich — bunt und freundlich — terrassenförmig zu beiden Seiten des Meerbusens auf, in welchem es von größeren Segelschiffen, Kistenfahrern und hauptsächlich Fischerbooten wimmelt, die hier geschützt vor Sturm und Wogen reiche Lasten von allerhand Seefischen ausladen. Hier erinnern im Innern der Stadt die mehrgewölbten Häuserfronten wieder an unsere norðischen Städte und nur der Fruchtmarkt, mein erstes Ziel, trägt ausgesprochen südländisches Gepräge.

Diese Höckerinnen in bunten Baumwollkleidern, von denen die jüngeren mit dem kräftig bräuneten Teint, vollem, schwarzen Haar und noch schwärzeren Augen einen durchaus nicht abstoßenden Anblick gemähren, halten unter leichten Zelten Massen roter Orangen, Melcheriqueros, süßer Feigen und löstlicher Ananasfrüchte, Melonen und Oliven feil. Ganz verächtlich von den Bewohnerinnen unserer Ostküste kann man in manchem dieser Kette eine Gitarre hängen sehen, ein Zeichen, daß die Inhaberinnen derselben außer für Geiztät und Feilschen auch Sinn für edleren Zeitvertreib besitzen.

Ich verließ mich hier für die fernere Reise fürsorglich mit möglichst vielen Früchten, etwas Wein und Käse, um etwas mehr Abwechslung in die mehr als einfache und einformige Schiffskost zu bringen. Nachdem wir uns sodann noch bei einem Glase Portwein und süßem Gebäck in etwas von den Anstrengungen unserer Expedition erholt hatten, mußten wir bereits wieder zur Rückkehr an Bord rüsten. Ohne von der Stadt viel mehr als einige Straßen und Plätze gesehen zu haben, bestiegen wir den „Bond“ (elektrische Bahn), welcher uns nach circa dreiviertelstündiger Fahrt zurück nach Leizos brachte. Beim roten Schimmer der untergehenden Sonne betraten wir die Planten unseres Schiffes und noch am selben Abend besanden wir uns wieder auf hoher See, an der Küste entlang der Metropole Portugals, Lissabon, zustrebend.

Die Zeit aber, wo jeder von uns auf dem Hinterdeck noch ein bequemes Plätzchen fand, war nun vorbei. Während unserer Abwesenheit in Leizos waren circa 140 portugiesische Auswanderer an Bord gekommen. Und ein greuliches Stimmengewirr, Ständergeschrei und Weibertreiben, erhob sich, sobald der Morgen graute. Ueberall standen, lagen und saßen Gruppen von schmutzigen und zerlumpten Weibern, Kindern und Männern, deren vorwiegendster Zeitvertreib darin bestand, sich gegenseitig die Köpfe nach jenen kleinen, allerliebsten Tierchen abzusuchen, die der Kunde unserer feierlichen Landstraßen so liebevoll mit dem Namen „Bienen“ belegt.

Diese Art der Beschäftigung gilt dem Südländer als so selbstverständlich, daß er den Deutschen, bei dem er diesen Akt der „Reinlichkeit“ vermisst, deswegen ein „porco“ nennt.

nun tatsächlich der Plan bestehen, mit 1. Jänner 1910 eine Einschränkung der bisherigen Fahrbegünstigungen in folgenden Punkten eintreten zu lassen:

- a) Entziehung jedweder Fahrbegünstigung für Frauen, Kinder und sonstigen Angehörigen der Eisenbahnbediensteten;
- b) Bedeutende Erhöhung des derzeitigen Personalfahrtpreises (angeblich im Verhältnis 3:5);
- c) Entziehung der bisherigen Freikarten für aktive Bedienstete;
- d) Einführung von temporären Fahrlegitimationen, gültig nur für Personenzüge gegen Entrichtung eines Jahrespauschales;
- e) Einschränkung der Schnellzugsbenützung nur gegen bezahlte Karten (Regielarten, beziehungsweise Aufzahlung);
- f) Entziehung der Berechtigung der Benützung der I. Wagenklasse für Beamte der VII. Dienstklasse, sowie die Benützung der II. Wagenklasse für Unterbeamte.

Mit solchen kleinlichen Sparmaßnahmen über die schon ein moderner Greisler hinaus ist, will man offenbar die Finanzen unserer Staatsbahnen sanieren. Daß man aber zu gleicher Zeit die bekanntlich nirgends so wie in Oesterreich in Blüte stehende Freikartendürftigkeit einzudämmen gedenkt, davon hat man wenigstens bis jetzt nichts verlauten lassen. Das große Heer der Gratistfahrer I. Klasse, das zur Eisenbahn meistens in gar keiner Beziehung steht, belastet nach der Auffassung der Regierung offenbar das Staatsbahnbudget weniger wie die eigenen Bediensteten, deren bisherige Begünstigungen, nebenbei bemerkt, einen Teil der vertragsmäßig zugestandenen Bezüge und Benefizien bilden. Gar so leicht wie sich das Eisenbahnministerium einbildet, wird also die Wegnahme dieser Begünstigung nicht gehen, die einfach ein wohlverworbenes Recht bildet. Ohne Zweifel wird der Plan, auf den wir noch eingehend zu sprechen kommen werden, die schärfste Protestbewegung hervorrufen.

## Ein Massenprotest der Wiener Eisenbahner.

Sechstausend Eisenbahner aller Kategorien von sämtlichen Bahnhöfen Wiens hatten sich am Mittwoch den 29. v. M. abends in Kadrmans Restauration im Prater in einer Massenversammlung eingefunden, um zu hören, welchen neuerlichen Anschlag das Eisenbahnministerium und die übrigen Bahnverwaltungen auf eines der wichtigsten Rechte der gesamten Bediensteten plant.

Die geräumigen Lokalitäten in Kadrmans Restauration waren lange vor Beginn der Versammlung in beängstigender Weise überfüllt, Tausende von Eisenbahnern in Uniform und Zivil, die keinen Platz mehr fanden, füllten den Garten und Platz vor dem Versammlungslokal. Besonders Aufsehen erregten die organisierten Eisenbahner vom Westbahnhof und Floridsdorf, die in geschlossenen Zügen, je 500 an der Zahl, durch die belebten Straßen Wiens zur Versammlung marschierten; die Mitteilungs, welche in den letzten Tagen in mehreren Zeitungen enthalten war, daß das Eisenbahnministerium eine bedeutende Einschränkung der Fahrbegünstigungen für die aktiven Bediensteten und eine gänzliche Entziehung derselben für die Familienangehörigen in Aussicht genommen habe, hatte die Eisenbahner aller Kategorien in große Aufregung versetzt, die auch während der Versammlung durch stürmische Kundgebungen spontan ihren Ausdruck fand.

Die Versammlung war von den koalitierten Organisationen, und zwar vom Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich, vom Oesterreichischen Eisenbahnbeamtenverein, vom Lokomotivführerverein, Bahnmeisterverein und Kondukteurverein einberufen worden. Den Vorsitz in der Versammlung führten Genosse Schwab und die Herren Bastendorf, Brandl und Weiß, zu Schriftführern wurden die Genossen Adolf Müller und Lautsin gewählt.

Zum einzigen Punkt der Tagesordnung: „Der geplante Anschlag auf die Rechte der Eisenbahnbediensteten“ ergriff zuerst das Wort Reichsratsabgeordnete Genosse Rudolf Müller.

Abgeordneter Genosse Müller schilderte in ausführlicher Weise die mühevollen, langjährige Organisationsarbeit unter der österreichischen Eisenbahnerschaft, zufolge welcher es in den letzten Jahren möglich wurde, eine ganze Reihe von Verbesserungen für die Eisenbahner aller Kategorien durchzusetzen. Er schilderte die Kämpfe in den Jahren 1905 und 1907 und deren Erfolge sowie die Bewegung der Bediensteten der I. I. Staatsbahnen im Vorjahre. Unter fortwährender Drohung mit Anwendung der schärfsten Kampfmittel ist es gelungen, die Herren der Regierung zur Einsicht zu bringen. Eine Reihe von Zugeständnissen mußten gemacht werden, die gewiß bei der traurigen Lage, in der sich das gesamte Eisenbahnpersonal befindet, nur als eine kleine Abschlagzahlung zu betrachten sind. (Stürmische Zustimmung.) Aber noch und diese Zugeständnisse zum großen Teile nicht durchgeführt und schon wird seitens des Eisenbahnministeriums nach Art der Wegelagerer wieder versucht, den Eisenbahnern das, was ihnen mit der einen Hand gegeben wurde, mit der anderen Hand zu nehmen. (Stürmische Entrüstungsrufe.) Man hat bereits, wie allgemein bekannt ist, versucht, die Rechte der Eisenbahner in der Unfallversicherung schwer zu schädigen. 10<sup>1</sup>/<sub>2</sub> Millionen Kronen sollen künftig den Ärmsten aller Armen, den Eisenbahntrüppeln entzogen werden. (Stürmische Proteste.)

Noch ist dieses Attentat nicht endgültig zurückgeschlagen und schon kommt die Regierung mit einem neuerlichen Anschlag auf die Taschen der nothleidenden Eisenbahner und ihrer Familien. Der bisherige Anspruch der Bediensteten auf Fahrbegünstigungen soll nahezu aufgehoben werden, die Fahrbegünstigung für Familienangehörige soll gänzlich eingestellt und das Anrecht auf Freikarten soll den Bediensteten dadurch wesentlich gekürzt werden, daß diesen eine Begünstigung bei Fahrten nur gegen Entrichtung eines Jahrespauschales eingeräumt werden soll. (Stürmische Entrüstung, die minutenlang dauert.) Ein derartiges Attentat außerordentliche Rechte der Bediensteten muß eine einmütige und entscheidende Abwehr erfahren (Tosender Beifall), an deren Entscheidung und Geschlossenheit die Pläne des Eisenbahnministeriums scheitern müssen. (Stürmischer, sich immer erneuernder Beifall. Stürmische Rufe: Wir werden schwedisch reden!) Der Redner mahnt noch zu starrer Solidarität und einmütigem Vorgehen und schließt: Nicht ein Haar darf uns von dem genommen werden, was wir bisher als Rechte besaßen und als Verbesserungen erobert haben, sonst werden die Herrschaften einen ungeahnten Sturm erleben, der auch sie hinwegjagen kann. (Stürmischer, langanhaltender Beifall.)

Abgeordneter Genosse Tomisch, der mit stürmischem Gendelstischen empfangen wird, fährt aus: Wisser hat man den Eisenbahnern noch bei jeder Gelegenheit, wenn sie berechtigte

Forderungen stellen, die Benefizien, die sie im Vergleich zu anderen Arbeitern haben, wie Fahrbegünstigungen u. s. w., entgegengestalten. Und nun will man ihnen dieselben entziehen. Die Fahrbegünstigungen bilden einen Teil des Einkommens der Eisenbahner, sie sind ein wohlverworbenes Recht, das unter keinen Umständen angetastet werden darf. (Stürmische Zustimmung.) Die Nachricht von der Entziehung der Fahrbegünstigungen ist bereits vor einigen Tagen in den Zeitungen erschienen. Zwischenverlautet, daß die Abgeordneten Weidenhofer, Burival zc., bereits beim Eisenbahnministerium waren und ihnen dort erklärt worden sei, daß an der ganzen Sache kein wahres Wort sei. Die Herren Weidenhofer, Burival zc. haben daher die Eisenbahner wieder einmal nach der bekannten Methode gerettet. Dem gegenüber muß aber festgestellt werden, daß das Eisenbahnministerium die Zeitungsberichte bis heute nicht offiziell dementiert hat und solange dies nicht geschieht, muß angenommen werden, daß die Schädigung wirklich geplant ist. (Tausendfache Rufe: Sehr richtig!) Wir haben übrigens von gut unterrichteter Seite in Erfahrung gebracht, daß in der kürzlich stattgefundenen Direktorenkonferenz dieser Anschlag wirklich beschlossen wurde. (Stürmische Rufe: Uha! und große Entrüstung.) Wir werden immer als die Fehler hingestellt. Es muß aber doch einmal offen herausgesagt werden, daß bei solchem Vorgehen das Eisenbahnministerium der größte Heber ist. Statt die gemachten Zugeständnisse wie jeder andere kluge Unternehmer auch sofort durchzuführen, verzögert das Eisenbahnministerium dieselben, ja noch mehr, man versucht dieselben abzuschwächen und in bekannter Art durch untergeordnete Organe zu umgehen und auf der anderen Seite werden in geradezu aufreizender Weise die wohlverworbene Rechte des Personals angetastet. Wir erklären, daß wir gerüstet sind und jedweden Anschlag mit allen uns zu Gebote stehenden Mitteln abzuwehren wissen werden. Aber wir lehnen unter solchen Umständen auch die Verantwortung für alles ab, und das Eisenbahnministerium hat sich die Folgen seines aufreizenden Vorgehens selbst zuzuschreiben. (Der Redner wird wiederholt durch brausenden Beifall unterbrochen.) Wir werden uns kein Jota von unseren Rechten nehmen lassen. (Stürmischer, nicht endenwollender Beifall.) Der Redner verliest hierauf nachstehende Resolution, die mit großer Zustimmung einstimmig angenommen wurde:

### Resolution:

„Die heute am 29. September 1909 in Herrn Kadrmans Lokalitäten, im I. I. Prater in Wien, massenhaft versammelten Eisenbahner aller Kategorien verwahren sich mit aller Entschiedenheit gegen jedwede, wie immer Namen habende Verschlechterung ihrer bisherigen Rechte auf Fahrbegünstigungen; nachdem in den letzten Tagen in den diversen Zeitungen Mitteilungen dahingehend enthalten waren, daß das Eisenbahnministerium plant, analog den in Deutschland bestehenden Einrichtungen, den bisherigen Anspruch der Bediensteten auf Fahrbegünstigung nahezu aufzuheben. Die Fahrbegünstigung für Familienangehörige soll gänzlich eingestellt und das Anrecht auf Fahrten zu Regiepreisen und Freikarten soll den Bediensteten dadurch wesentlich gekürzt werden, daß diesen eine Begünstigung bei Fahrten nur gegen Entrichtung eines Jahrespauschales eingeräumt werden soll.“

Nachdem seitens des I. I. Eisenbahnministeriums diese Nachrichten bis heute nicht offiziell dementiert wurden, sondern vielmehr als feststehend angenommen werden muß, daß ein diesbezüglicher Beschluß in der letzten Direktorenkonferenz gefaßt wurde, erklärt die Versammlung, daß sie sich diese beabsichtigte Verschlechterung unter keinen Umständen gefallen lassen kann, weil darin eine Wegnahme wohlverworbener Rechte und eine schwere Schädigung des gesamten Personals samt ihren Familien erblickt werden muß. Die Versammlung beauftragt die Exekutive der koalitierten Organisationen, sofort die nötigen Schritte beim I. I. Eisenbahnministerium in die Wege zu leiten, und nötigenfalls kein Mittel unversucht zu lassen, um jedwede Schädigung hintanzuhalten. Gleichzeitig beauftragt die Versammlung die Exekutive der koalitierten Organisationen, beim Eisenbahnministerium energisch dahingehend zu wirken, daß alle im Vorjahre gemachten und bisher nicht oder nur teilweise durchgeführten Zugeständnisse bis 1. November I. J. einer entsprechenden Erfüllung zugeführt werden. Die massenhaft versammelten Eisenbahner aller Kategorien erklären mit treuer Solidarität und Kampfesfreudigkeit stehend in den geschlossenen Reihen der Organisation ihren Vertretern zur Pöntanhaltung jedweder Schädigung und zur Erreichung weiterer Erfolge den nötigen Rückhalt zu bieten. Die versammelte Eisenbahnerschaft warnt das Eisenbahnministerium und die Regierung, die Sache nicht auf die Spitze zu treiben. Sie lehnt jetzt schon jegliche Verantwortung für alle Eventualitäten ab und konstatiert, daß die ganze Schuld etwaiger Folgen des Vorgehens des Eisenbahnministeriums nur dieses selbst treffen würde. Die Eisenbahner von ganz Oesterreich sind gerüstet. Die organisierten Eisenbahner Oesterreichs haben bisher noch immer im Verushtsein ihrer Verantwortung gezeigt, daß sie nicht den Kampf unter allen Umständen wollen, aber wenn er ihnen, wie im vorliegenden Falle aufgezwungen werden sollte, dann sind sie bereit, ihn aufzunehmen.

Zu dieser Resolution wurde noch folgender Zusatzantrag des Genossen Hofbauer angenommen:

Mit Rücksicht darauf, daß die Regierung die beabsichtigte Einschränkung der Fahrbegünstigungen mit der Erzielung von Ersparnissen begründet, erklärt die Versammlung, daß den Arbeitern, analog den bestehenden Einrichtungen bei der Südbahn, nach einjähriger Dienstzeit Fahrlegitimationen gegeben werden sollen, womit sie bei den Klassen Regielarten beheben können. Dadurch würde das kostspielige Ansuchen um Freikarten und Regielarten entfallen, die Arbeiter würden vor vielen Schiffen bewahrt bleiben und könnten damit jene Ersparnisse erzielt werden, welche durch die geplante Einschränkung familiärer Fahrbegünstigungen zu erzielen beabsichtigt sind.

Nach einem kurzen Schlusswort des Vorsitzenden Herrn Bastendorf wurde die mächtige Kundgebung nach zweistündiger Dauer geschlossen.

Die Ortsgruppe Gmünd des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich hatte der Versammlung ein Zustimmungsschreiben gesendet, worin die Solidarität zum Ausdruck gebracht wird.

Nur langsam leerte sich der Saal und wer Zeuge dieser imposanten Kundgebung der Wiener Eisenbahnerschaft war, der wird die Ueberzeugung mitgenommen haben, daß es dem Eisenbahnministerium nicht leicht gelingen wird, diese geschlossenen Reihen der Eisenbahner mit dem beabsichtigten Attentat zu durchbrechen.

# Die Ausbeutung der Streckenwächter der k. k. Staatsbahnen.

Man schreibt uns: Es sind über die Ausbeutung des Wächterpersonals in Bezug der Dienst- und Ruhezeit sowie über die Verwendung desselben zu verschiedenen Bahnerhaltungsarbeiten in unserer Fachpresse gewiß schon ganze Bände geschrieben worden. Ist auch nicht ohne Erfolg.

Denn wir können nicht leugnen, daß durch die schneidende Kritik unserer Presse sowie durch Interventionen unserer Vertreter in den Personalkommissionen schon verschiedene Uebelstände beseitigt wurden.

Allein es gibt heute noch immer in den Reihen des Wächterpersonals Klagen und Beschwerden genug, die den Herren beim grünen Tische vorgetragen werden, ohne daß dieselben geneigt sind, durch Berücksichtigung der Beschwerden, den Bediensteten den Dienst einigermaßen zu erleichtern.

Abgesehen von den überlangen Dienst- und kurzen Ruhezeiten, welche leider heute noch auf mehreren Strecken der k. k. Staatsbahnen bestehen, sind es insbesondere die verschiedenen Bahnerhaltungsarbeiten, die den Streckenwächtern während ihrer Zwischenpausen im Dienste aufgebürdet werden und ihnen den Dienst oft fast unerträglich machen.

Ueberdies erblicken die verschiedenen Herren Vorgesetzten an den Wächtern nur gewöhnliche Arbeitsklaven, aber nicht Bedienstete, welche man doch in erster Linie nur für die anstandslose Dienstleistung ihres Berufes allein zur Verantwortung ziehen kann; denn sonst würden einzelne Vorgesetzte nicht so weit gehen, daß sie jene Wächter, denen es zum Beispiel nicht möglich war, einen bestimmten Teil ihrer Strecke innerhalb einer festgesetzten Frist vom Gras zu reinigen, mit empfindlichen Geldstrafen belegen. Daß unter solchen Verhältnissen die Harmonie zwischen den Vorgesetzten und Untergebenen oft alles zu wünschen übrig läßt, braucht wohl nicht besonders erwähnt zu werden.

Besonders auf den Strecken Neumarkt-Kallham-Simbach und Schärding-Uttnach sind die Streckenwächter mit dem Grasputzen sehr überbürdet, daß es einfach unmöglich ist, die ihnen zugewiesene Strecke vollkommen vom Gras zu reinigen, zumal für erstere Strecke für je einen Wächter 600 Meter, für letztere sogar 700 Meter zur Reinigung festgesetzt sind.

Wiederholt wurde in den Sitzungen der Personalkommissionen in Form von Anträgen verlangt, daß die Streckenwächter vom Grasputzen gänzlich befreit werden. Herr Hofrat Dr. Messerklinger sah sich denn auch veranlaßt, die Streckenwächter auf der Hauptstrecke von dieser überflüssigen und zugleich aufreibenden Arbeit zu befreien; dagegen nimmt jedoch Herr Hofrat eine ganz andere Stellung dort ein, wo es sich um weniger frequentierte Strecken handelt. So glaubt dieser wohlwollende Mann, daß ein Wächter auf der Strecke Neumarkt-Simbach außer seinen Dienstesobliegenheiten auch noch eine anderweitige Beschäftigung haben muß. Auch Herr Oberinspektor Doktor Wessely ist der gleichen Anschauung. Denn in der am 17. März 1909 stattgefundenen Sitzung der Personalkommission, in welcher dieser Herr den Vorsitz führte, wurde er von den Vertretern des Wächterpersonales aufmerksam gemacht, daß auch die Dienstleistung der Streckenwächter auf weniger frequentierten Linien in Anbetracht der von ihnen ohnehin zu leistenden Bahnerhaltungsarbeiten und mit Rücksicht auf die schlechten Dienstverhältnisse (18 Stunden Dienst, neun Stunden frei) streng genug ist, um für die Sicherheit des Zugverkehrs die volle Verantwortung tragen zu können. Trotzdem war Herr Wessely für die Berücksichtigung der berechtigten Forderungen betreffend Befreiung dieser Wächter vom Grasputzen nicht zu bewegen.

Diese ablehnende Haltung der maßgebenden Faktoren der k. k. Staatsbahndirektion Linz mögen sich unsere Berufskollegen gut ins Gedächtnis schreiben, denn es gibt unter ihnen leider noch eine Reihe solcher Leute, die der Meinung sind, daß man wegen Nichtabfassung dieser die Wächter so schwer belastenden Arbeit nicht die k. k. Staatsbahndirektion, sondern vielmehr die Vertreter in der Personalkommission verantwortlich machen muß. Wenn wir uns aber die Frage stellen, wer denn noch in zweiter Linie die Schuld trägt, daß es uns bis heute noch nicht gelungen ist, diese Nebenarbeit loszubekommen, dann können wir nicht umhin, an dieser Stelle zu erklären, daß wohl auch ein großer Teil der Wächter selbst die Schuld trägt. Das geht schon daraus hervor, daß es immer eine große Anzahl von Streckenwächtern gibt, die es nicht unter ihrer Würde finden, daß sie selbst ihre Frauen und Kinder auf die Strecke treiben, um Gras zu putzen und auf diese Art einer k. k. Bahnverwaltung oft tage- und wochenlang Abot leisten. Es sind das freilich größtenteils jene Elemente, die sich gerade auf diese Weise bei ihren Vorgesetzten die Günst zu erwerben trachten. Jene Kollegen aber, die nicht in der Lage sind, eine Familie zu besitzen oder nicht damit einverstanden sind, daß sie ihre Frauen und Kinder einer knauserigen Staatsbahnverwaltung als Ausbeutungsobjekte zur Verfügung zu stellen haben, können dann unmöglich die ihnen zugewiesene Strecke vom Gras rein halten, wenn sie nicht nach ihrer 18stündigen Dienstzeit die nur neunstündige Ruhezeit in Anspruch nehmen. Wird die Strecke eines solchen Wächters nicht zur rechten Zeit rein, dann ist er in den Augen seiner Vorgesetzten ein fauler Kerl und oft wird ihm dann sein Kollege, dem seine Familie die Strecke putzte, als „Muster“ hingestellt. Diese schmutzige Wirtschaft möge doch endlich einmal eine k. k. Staatsbahndirektion Linz auflassen; aber wir sind vollkommen überzeugt, daß weder die Herren in der Lintenburg, noch die Herren von den Bahnerhaltungssektionen Nied und Braunau am Inn einen blauen Dunst haben, welcher eine Summe von Arbeit und Zeit die Reinigung einer 600 bis 700 Meter langen, mit Gras bis über die Schienen bewachsenen Strecke, durch einen Wächter erfordert. Namentlich Herr Bauadjunkt Ingenieur Rogenhöfer — der schon sehr lange wünscht, daß durch die Umbrangerstellung seines Namens seine Karriere begünstigt wird — scheint sich während des heurigen Sommers die vornehme Aufgabe zu stellen, dem Streckenpersonal seine Autorität in höchst unangenehmer Weise fühlen zu lassen.

Wehe einem Wächter, der nicht die Strecke rein vom Gras hat, wenn Herr Ingenieur Rogenhöfer die Strecke bereist; der wird bei der Bahnerhaltungssektion erbarmungslos angezeigt und um eine Krone bestraft.

Wehe einer diensttuenden Wächtersfrau, die bei Abnahme der Prüfung Herrn Rogenhöfer nicht die gewünschte Antwort gibt; derjenigen wird die Versekung auf einen anderen Dienstposten empfohlen u. s. w. Wahrscheinlich, dieser Mann hat die Schule unter seinem Lehrmeister Niede nicht umsonst absolviert und kann dann auch tatsächlich darauf stolz sein, wenn er nicht anders Karriere zu machen versteht, als durch Schikanierung des Streckenpersonals.

Es ist wahr, Herr Oberbaukommissar Niede war wegen seiner grenzenlosen Brutalität in den Augen des Personals der Strecken aller, aber daß ein Wächter deswegen bestraft worden wäre, weil er anstatt 600 Meter nur 250 Meter Strecke vom Gras gereinigt hatte, als Herr Rogenhöfer durchfuhr, das hat es während des Regimes Niede nie gegeben. Wahrscheinlich hat selbst Niede eingesehen, daß der Mensch Unmögliches nicht leisten kann.

Herr Kuhnert jedoch steht im Rufe eines humanen Vorgesetzten und wir glauben, er würde gewiß mit diesen Ungerechtigkeiten nicht einverstanden sein, wenn er sich der Mühe unterziehen würde, die Klagen und Beschwerden seiner Untergebenen selbst, und zwar auf der Strecke, zu untersuchen.

Können denn die Herrschaften wirklich nicht begreifen, wie schwer es ist, 18 Stunden Dienst zu leisten, mit einer nur neunstündigen Ruhezeit? Haben sie denn nie nachgedacht darüber, wie schwer es sein muß, den Nachtdienst zu versehen, wenn man acht Nächte hintereinander im Dienste steht und auch die neunte Nacht von 9 Uhr abends an bis 5 Uhr früh nur frei zum schlafen hat?

Wer kann übrigens von uns verlangen, daß wir armen Teufel in jeder Zugintervalle außer den vorgeschriebenen Kontrollgängen (1500 bis 2000 Meter) und Bahnerhaltungsarbeiten überdies noch wie ein Automat auf der Strecke beim „Grasen“ tätig sein sollen?

Wer übernimmt die Verantwortung für die Sicherheit des Zugverkehrs? Unter diesen Dienstverhältnissen müssen wir jede Verantwortung ablehnen. Denn einen ganzen Tag während der Zugspausen bei sengender Hitze auf der Strecke wie ein Affordarbeiter schupfen und dann die ganze Nacht Dienst versehen, das ist unmöglich. Das ist Ausbeutung bis zum Grabe.

Auf der Strecke Neumarkt-Simbach verkehren täglich 16 regelmäßige Züge, nebst zwei bis drei Erforderniszügen und wöchentlich drei Materialzüge. Sieben Züge verkehren während der Nachtstunden, so daß auch auf dieser Strecke voller Nachtdienst zu leisten ist.

Ist es dann unter den bereits geschilderten Verhältnissen ein Wunder, wenn so einen armen Teufel beim Nachtdienst der Schlaf und die Müdigkeit überfällt, und dann des öfteren die zu erwartenden Züge „verkauft“? Wir sagen nein, und tausendmal nein, ihr Herren, die ihr alle Nächte unter den Federn steket und träumet. Auch wir sind Menschen, aber keine Automaten. Zudem wird aber von seiten der Vorgesetzten die Dienstleistung der Wächter bis aufs H-Tüpfel verlangt, und wehe demjenigen, der etwa einen Anstand hat.

Insbesondere Herr Bahnmeister Potucek will sich nun auch wieder die nicht besonders schöne Aufgabe stellen, seinen ihm unterstellten Wächtern den Dienst möglichst unerträglich zu machen, indem er sie wegen der geringsten Lappalien zur Anzeige bringt, wofür ihnen oft von der Bahnerhaltungssektion die empfindlichsten Strafen auferlegt werden. Ueberdies läßt auch die Behandlung seiner Untergebenen im persönlichen Verkehre alles zu wünschen übrig, denn Herr Potucek eignet sich Umgangformen an, daß sie selbst der brutalste Kofalenwachmeister nicht besser treffen könnte.

Wir haben uns tatsächlich keiner Täuschung hingelassen, als wir sagten, daß Herr Potucek nur deshalb in unsere Organisation eingetreten ist, damit er unter dem Deckmantel der Organisation seine Untergebenen ungestört mit seinen Fehlbekleidungen schikanieren kann. Wir wollen daher Herrn Bahnmeister nachdrücklich empfehlen, sich vor allem anderen seine Tat vom 8. Mai 1908 in Erinnerung zu rufen und seine ihm angeborne Freundlichkeit gegen das zarte Geschlecht mehr auf seine Untergebenen auszuweiten. Nun zurück zur Dienstleistung. Auch von seiten des Lokomotiv- und Zugbegleitungspersonals verlangt man von uns, und zwar mit Recht, eine gewissenhafte Dienstleistung.

Wir sind uns der schweren Verantwortung des Bahnaufsichtsdienstes vollkommen bewußt und soweit es unsere physischen Kräfte gestatten, glauben wir mit ruhigem Gewissen zu behaupten, daß wir bis heute unsere dienstlichen Pflichten in jeder Beziehung erfüllt haben.

Wenn jedoch Fälle eintreten, daß namentlich der Nachtdienst vom Streckenpersonal nicht anstandslos gemacht werden kann, was tatsächlich zutrifft, indem wiederholt Anzeigen in den Endstationen in den Stundenpässen und Apportierungen der Streckenwächter wegen „Zugverschlafen“ zu finden sind, dann möge man die Verantwortung nicht auf die ausgeschundenen und im Dienste als Oberbauarbeiter ausgebeuteten Wächter überwälzen, sondern man ziehe endlich einmal die wirklich Schuldigen, die Herren der k. k. Staatsbahndirektion Linz, zur Verantwortung, die dem Streckenpersonal einen menschenunwürdigen Dienststatus aufbürden und nebstdem die Wächter mit Nebenarbeit belasten. Und nun fragen wir uns: Was zieht das wiederholte „Verschlafen“ eines Zuges für unangenehme Folgen nach sich? In erster Linie Geldstrafen, Disziplinarverhandlungen, schlechte Qualifikationen der betreffenden Wächter, Verzögerung der Systemisierung oder Nichtanstellung derjenigen Arbeiter, die auf systemisierten Wächterposten ständig Dienst versehen. Was aber am bedenklichsten ist, das ist die Gefährdung der Sicherheit des Zugverkehrs.

Wenn nun das „Verschlafen“ der Züge trotz der empfindlichen Geldstrafen nicht aus der Welt geschafft werden kann und immerwährend Tausende von Kronen als Strafgeelder aus den Taschen der Wächter in die verschiedenen Humanitätsinstitute wandern, so ist das der schlagendste Beweis, daß die Forderungen nach Regelung der Dienstverteilung, nach kürzerer Dienst- und längerer Ruhezeit sowie die Befreiung des Grasputzens vollkommen gerechtfertigt sind.

Freilich werden sich die Herren beim grünen Tische ihrer Pflicht in dieser Beziehung erst dann bewußt werden, wenn sie einmal ein Richter nach einer stattgefundenen Katastrophe als Hauptschuldige vor die Schranken des Gerichtes stellt. Bis heute natürlich war immer der arme Teufel der Sündenbock.

Und nun einige Worte über einige Herren vom Lokomotiv- und Zugpersonal:

Es liegt uns ferne, die Sache etwa so darzustellen, als wenn wir unsere Beschwerden im allgemeinen gegen das Lokomotivpersonal richten würden; nein, wir hätten dazu gar keinen Grund. Aber wenn wir zusehen müssen, daß einige Lokomotivführer vom Heizhaus Simbach sowie ein Oberkondukteur das Anzeigen des Wächterpersonals geradezu systematisch und als Sport betreiben, dann legen wir auch Wert darauf, die werten Namen dieser Herren endlich einmal an den Pranger zu setzen. Es sind das die Herren Lokomotivführer Kneißl (Protector des „Verkehrsbund“), Loserer und Fleißl und Oberkondukteur Glagl, letztere durchwegs Repräsentanten des „Reichsbund“, welche sich infolge ihres Größenwahnsinnes alles eher als die Sympathien des Personals erworben haben. Die Stundenpässe und das Rapportbuch im Heizhaus Simbach scheinen diesen liebwerten Volksgenossen für nichts anderes auf der Welt zu sein, als zum Anzeigen der Wächter und Wächterinnen, insbesondere Herr Kneißl pflegt in demselben ganze Romane von Bemerkungen über die Wächter einzutragen.

Oberkondukteur Glagl soll gesagt haben: „Nur keinen verschonen von diesen Gaderlumpen!“ Nun wollen wir diesen Herren gewiß das Recht nicht abprechen, etwa beobachtete Unstände zur Anzeige zu bringen. Aber wenn Bedienstete ihre ohnehin schwache Autorität im Dienst gegen andere Bedienstete dazu ausnützen um sie durch leichtfertige Anzeigen empfindlichen Geldstrafen auszuliefern, so kann es eine schändlichere Handlungsweise überhaupt nicht geben. Sicher ist jedoch, daß die liebwerten Volksgenossen es unterlassen haben, nach den Gründen zu forschen, warum die Wächter so oft nicht am Posten sind. Aus diesem Grunde empfehlen wir den Herren das genaue Studium unseres obigen Artikels und die Erinnerung auf jene Zeit, wo sie selbst noch Arbeiter waren, dann mögen die Herren beurteilen, welcher Tat sie sich schuldig machen.

Wenn auch die materielle Lage des Wächterpersonals durch die Einreichung in die III. Dienstgruppe wesentlich verbessert wurde, so sehen wir dennoch eine Reihe von Uebelständen, die noch der Beseitigung harren und welche unserem Zeitalter der Humanität geradezu einen Faustschlag ins Gesicht versetzen.

So zum Beispiel ist heute noch auf der Tagesordnung: menschenmörderische lange Dienstzeit; bei verschiedenen Bahnerhaltungssektionen, vom Streckenchef an bis zum Bahnmeister, willkürliche und brutale Behandlung ihrer Untergebenen; kleine und sanitätswidrige Wohnungen, in denen die Familien ihre Gesundheit opfern; das Fehlen von Diensträumen sowie die jahrelange Verwendung von Arbeitern auf systemisierten Posten, ohne daß dieselben systemisiert oder angestellt werden; Nichtdurchführung der Bewertung der Naturalwohnungen, so daß die Wächter noch immer ihre elenden Wohnungen um den doppelten Wert zahlen müssen.

Die Wächter haben infolgedessen allen Grund, die Organisation durch ihren Beitritt ausbauen zu helfen, denn nur dann wird es uns möglich sein, obige Zustände endgültig aus der Welt zu schaffen.

# Die Musterwerkstätten der k. k. Staatsbahnen.

Aus der Werkstätte Wien-Westbahnhof schreibt man uns: Der Werkstättenraum der Kesselschmiede hat vielleicht vor 25 bis 30 Jahren genügt, die zur Reparatur bestimmten Lokomotivkessel unterzubringen und nebstbei noch Aschenkästen, Rauchfänge etc. fertigzustellen. Wie es aber innerhalb der letzten zehn Jahre in dieser Werkstätte aussieht, spottet aller Beschreibung. Anstatt auf die immer größere Dimensionen annehmenden Lokomotivkessel Rücksicht zu nehmen und für diese Kolosse genügend Raum zu schaffen, wird mehr als die Hälfte des Raumes zu anderen Zwecken verwendet, so daß für die eigentlichen Kesselschmiedearbeiten nur ein kleines Fleckchen zur Verfügung steht. Wenn wir nun den Blick von diesem belanglosigenden Raumangel weg und den technischen Einrichtungen zuwenden, so macht es momentan den Eindruck, nicht eine Werkstätte eines staatlichen Betriebes sondern eine Niederbude eines privaten Ausbeuters vor sich zu haben, der sich mit aller Gewalt sträubt, sein Unternehmen mit technischen Einrichtungen auszugestalten, nur einzig allein um des Profites willen und daher lieber einen oder mehrere Antreiber in seinen Betrieb einstellt, um aus dem Schweiß seiner Arbeiter jene Leistungsfähigkeit herauszupressen, die ein einflussvoller Unternehmer durch Einführung neuer moderner technischer Hilfsmittel und verkürzter Arbeitszeit erzielt.

Wenn nun, wie schon erwähnt, für die eigentliche Kesselschmiedearbeit nur ein kleiner Teil dieses Raumes zur Verfügung steht, so hat dieses seinen Grund darin, weil eben das wichtigste Hilfsmittel fehlt, ein Laufband, und zwar mit elektrischem Betrieb, wodurch es möglich wäre, jeden schweren Gegenstand mit einer Leichtigkeit zu transportieren.

Anstatt dessen befinden sich auf der einen Seite zwei Drehkräne — wahre Altertümer für das Eisenbahnmuseum — in deren Bereiche nun sämtliche Kessel aufgestellt werden müssen, um dieselben auf- und abladen zu können, wozu oft 10 bis 15 Arbeiter notwendig sind, diese schweren Lasten mittelst Kurbelantrieb aufzuziehen oder niederzulassen.

Schon einmal ereignete sich bei diesem Kran ein Unglücksfall, indem durch das Brechen eines Kettenringes ein Arbeiter schwer verletzt wurde.

Doch das ist noch nicht das Schlimmste. Soweit die beiden Krane reichen, geht es noch so leidlich, wehe aber diesen Arbeitern, die gezwungen sind, an Kesseln Reparaturen vorzunehmen, die man nicht unter die Fittiche dieser beiden „Alten“ stellen kann; da müssen sich die Arbeiter mit Binden, Amerikanern etc. behelfen, um die auf Wagnen liegenden Kessel zu drehen, wodurch die dabei beschäftigten Arbeiter Gefahr laufen, von einem eventuell bei dieser Manipulation herunterfallenden Kessel erschlagen zu werden.

Wenn man es schon begreifen kann, daß bei Entgleisungen auf der Strecke zu solchen Hilfswerkzeugen ge-griffen werden muß, da andere Gebohrungen nicht zur Verfügung stehen, daß man aber in einer Werkstätte, noch dazu in einer Kesselschmiede, sich solcher primitiven Hilfswerkzeuge bedienen muß, ist einfach lächerlich.

Betrachten wir uns jetzt die übrigen technischen Einrichtungen, die sogenannte „Preßluftanlage“.

So schädlich ein Teil dieser technischen Einrichtung auf das Gehör und Nervensystem einwirkt, so nützlich wären dieselben für andere Arten von Arbeiten, zum Beispiel Gewindeschneiden, Bohren etc.

Und nun zu den anderen Hilfsmaschinen. Da ist außer einer einzigen Bohrmaschine mit elektrischem Betrieb keine andere Hilfsmaschine zu sehen.

Was die hygienischen Einrichtungen anbelangt, so lassen dieselben ebenfalls noch sehr viel zu wünschen übrig, insbesondere die Ventilationen sowie die Waschanrichtungen.

Bei solchen Verhältnissen ist es nicht wunderzunehmen, wenn die immer zunehmenden Reparaturen an Lokomotivkesseln nicht zur rechten Zeit fertiggestellt werden können.

Wenn des weiteren immer der Vorwurf erhoben wird, daß die Arbeitsleistung des einzelnen Arbeiters immer zu wenig sei, so liegt die Schuld nicht an den Arbeitern, sondern einzig und allein nur in den ungenügenden technischen Einrichtungen.

Nun noch zu einem kleinen Verwandten der „Kesselschmiede“, der sogenannten „Nahwerkstätte“, welche eigentlich den Namen einer Werkstätte gar nicht verdient!

Wärde ein Privatunternehmer so mit der Gesundheit seiner Arbeiter Naubau treiben, so hätte der Staat und das mit Recht — durch seine berufenen Organe — das Unternehmen gezwungen, sanitäre Einrichtungen zu schaffen, aber dort, wo der Staat selbst Unternehmer ist, fühlt er sich nicht verpflichtet, moderne, mit allen hygienischen und technischen Hilfsmitteln ausgestattete Werkstätten zu bauen oder zum mindesten die schon bestehenden darnach einzurichten, damit auch das Leben und die Gesundheit der Arbeiter gesichert werden.

Aus der dritten Abteilung wäre noch folgendes zu sagen: Die Wagenausbinder wie alle anderen bei sämtlichen Wagen beschäftigten Arbeiter sind heute noch immer jeder Witterung ausgesetzt, da der größte Teil der Reparaturarbeiten im Freien gemacht werden muß, im Winter wie im Sommer mit Ausnahme vereinzelter Fälle, wo es wegen strömenden Regens oder großen Schneegestöbers ganz unmöglich war, die Arbeit im Freien herzustellen.

Ein großer Uebelstand ist ferner, daß die Wagen ungeräumt zur Werkstätte gestellt werden, wodurch die Arbeiterschaft gezwungen ist, in den unreinen Wagen zu arbeiten.

Endlich ist noch zu bemerken, daß es von großem Vorteil wäre, wenn die Türen und Fenster der im Freien stehenden Wagen immer geschlossen blieben, damit die Witterung im Innern der Wagen nicht so verheerend wirken könnte, wodurch viel Material und Arbeitskraft erspart würde.

Auch wäre es hoch an der Zeit, wenn die Werkstättenräume im allgemeinen mehr gelüftet und entsprechende Ventilationen errichtet würden, damit nicht die Arbeiterschaft die schlechte, staubige und gesundheitschädliche Luft atmen müßte, wodurch viele Krankheiten vermieden würden, was für die Bahn kein Schaden wäre.

Das Sparsystem hat schon so großen Umfang genommen, daß es notwendig wäre, das Arbeitsmaterial selbst zu kaufen. Es ist unter anderem Usus, daß jeder Mann, welcher Farb- oder Lackmaterial braucht, sich jeden Morgen erst eine Stunde zur Wage stellen muß, wo es ihn in 1/10 und 1/100 unter genauer Kontrolle vorgewogen wird. Dieses Quantum ist aber in den meisten Fällen

so gering, daß man absolut nicht drauskommen kann. Der Arbeiter ist sodann gezwungen, mit seinem Vorgesetzten so lange zu streiten, bis er weiteres Material bekommt und unter Umständen ist auch das lange nicht genug.

Ein weiterer Uebelstand für den Arbeiter ist auch die Arbeitseinteilung. Es wird in vielen Fällen die Arbeit derart verteilt, daß es der Geschäftspraxis gänzlich widerspricht und die Arbeit sehr erschwert wird.

Auch wäre es für die Bahnunternehmung besser, wenn die Herren Werkmeister bezüglich Arbeitseinteilung, Materialverwendung und bei der Herstellung von Wagen und Maschinen mehr Autorität als Sachverständige aufbringen würden, damit alle Reparaturen gründlich gemacht würden, da sich Wagen und Maschinen in einem geradezu trostlosen Zustande befinden, da die Arbeiten nur oberflächlich gemacht werden.

Auch das Ein- und Ausdrehen der Wagen muß in so gefährlicher Weise geschehen, wo man sich oft wundert, daß kein Unglück dabei geschieht, weil die Drehschrauben alle zu kurz sind und schwer gehen.

Es ist hohe Zeit, daß man den angeführten Uebelständen einmal ernsthafte Beachtung schenkt und daran geht, hier moderne Zustände herbeizuführen.

### Das soziale Elend und der Kampf der Arbeiter.

III.

Die Kriminalstatistik gewährt daher einen tiefen Einblick in die wirtschaftlichen Verhältnisse eines Staates und ganz besonders Oesterreichs, da seine Strafgesetzgebung seit Anfang dieses Jahrhunderts auf derselben Grundlage ruht. Druck erzeugt Gegendruck. Von diesem läßt sich auf die Richtung und Stärke jenes schließen.

In dem Zeitraume vom Jahre 1874 bis 1889 wurden im ganzen 7,687,988 Personen strafgerichtlich verurteilt, und zwar im Durchschnitt

1874/78	1,831,663	im Jahresdurchschnitt	366,333
1879/83	2,408,898	"	481,780
1884/88	2,871,261	"	574,252
1889	576,166	"	

Die Zahl der Verurteilten nahm vom Jahre 1874 bis 1889 um 86,7 Prozent, die Bevölkerung um 18,5 Prozent zu. Zwar wurde der Kreis der strafbaren Handlungen durch mehrere neue Gesetze — im ganzen 10 — erweitert und auf Grund dieser wurden im Jahre 1889 158,214 Personen verurteilt. Diese abgezogen, hat sich die Zahl der Verurteilten noch immer um 55,4 Prozent vermehrt, also fast um das Dreifache der Volkszunahme. Man liebt und liebt es heute noch, die zahlreichen Gesetzesverletzungen mit der Unbildung des Volkes in ursächlichen Zusammenhang zu bringen. Ganz abgesehen davon, daß Unbildung in der Regel die Folge von Armut ist, da arme Leute ihre Kinder sobald wie möglich in den Dienst und in die Fabrik schicken müssen, um zu verdienen, wo sie das bischen Lesen und Schreiben bald vergessen haben, weist die Statistik nach, daß unsere Schulbildung durchaus keine Garantie für Abnahme der Verbrechen ist. Der Prozentsatz der Analphabeten ist vom Jahre 1880 bis 1890 von 50 auf 40 gesunken. Jenes Plus der Verurteilten kann nun nach der statistischen Monatschrift „nur in einer schärferen Inzivilisation, beziehungsweise Repression seitens der im Strafverfahren tätigen Behörden oder in einer lässiger gewordenen Moral der Bevölkerung, wo nicht in diesen beiden Momenten seine Ursache haben.“\*) Damit aber ist nach meiner Ansicht der letzte Grund nicht gefunden. Dieser ist die Not, welche immer weitere Kreise zieht. Sie treibt die Menschen direkt und indirekt an, das Gesetz zu übertreten. Der Normalmensch, welcher seiner leiblichen Bedürfnisse befriedigen kann, neigt nicht zu Aufstand und Aufruhr, stört nicht die öffentliche Ruhe, wird sich vor Gesetzkannahme in Amtssachen hüten, weder öffentliche Kreditpapiere nachmachen, noch Münzen fälschen, sein Kind nicht morden, noch wird er stehlen, veruntreuen, rauben, betrügen; auch wird er nicht so unbesonnen sein, öffentlich eine Majestätsbeleidigung auszusprechen, wie es oft durch Not verbitterte Menschen tun.

In den Jahren 1881 bis 1889 wurden wegen des Verbrechens des Diebstahls, des Betruges und der Untreue allein 68 Prozent verurteilt, und wenn wegen Uebertretung gegen die Sicherheit des Eigentums in demselben Zeitraum nur 31,6 Prozent verurteilt worden sind, so findet diese geringe relative Zahl ihre Erklärung darin, daß auf Grund des neu geschaffenen Bagabundengesetzes vom 24. Mai 1884 bis Ende des Jahres 1889 nicht weniger als 459,702 Personen verurteilt wurden. 75 von 100 Rückfälligen gehören der Kategorie der Verbrechen aus Gewinnsucht an. Hier kann ich eine Ministerialverordnung aus dem Jahre 1873 nicht unerwähnt lassen. Den binnen zehn Jahren rückfälligen Verbrechen aus Gewinnsucht wird während der ersten Hälfte ihrer Strafzeit als Entlohnung für geleistete Arbeit strafweise nur die Hälfte des Taglohnes zugesprochen, das heißt weil der Verurteilte wahrscheinlich aus Not wieder zu stehlen genötigt war, wird ihm nach verbüßter Strafe eine geringere Summe in die Hand gegeben und dadurch ein ehrlüchtes Fortkommen erschwert und ein abermaliger Rückfall vorbereitet.

Unter den wegen Verbrechen Verurteilten waren

\*) Jahrgang 1892, S. 457.

	1885	1886	1887	1888	1889
	in Prozenten				
arm	88,8	89,3	89,8	90,2	90,5
mit einigem Vermögen	10,9	10,1	9,8	9,3	9,1
wohlhabend	0,3	0,6	0,4	0,5	0,4*

Noch höher stellt sich der Prozentsatz der Armen, wenn man nur die wegen Diebstahls Verurteilten ins Auge faßt: 95. Fabrikarbeiter, Tagelöhner, Dienstknechte, Gehilfen stellen das größte Kontingent. Diese immer wiederkehrende Erscheinung erklärt sich aus den schwankenden Erverbsverhältnissen; so gehören zum Beispiel von den in den Jahren 1880 bis 1882 wegen des Verbrechens des Diebstahls Verurteilten 69 Prozent der Kategorie der Hilfs- und Lohnarbeiter an. Das Elend, in welchem sie leben, erhellt aus ihrem schlechten Gesundheitszustand bei der Einlieferung. In den Jahren 1885 bis 1889 wurden von 100 Eingelieferten als gesund befunden: 73, 68, 66, 67. Eine traurige Erscheinung ist die ständige Zunahme der jugendlichen und weiblichen Verbrechen. Im Jahre 1874 entfielen auf 100 Verurteilte 18, im Jahre 1889 22 jugendliche Verbrechen; im Jahre 1874 wurden 333 11- bis 14jährige Kinder verurteilt, im Jahre 1889 614. Sie sind in der Regel Diebe. Die Härte, mit welcher der Diebstahl bestraft wird — ein weiterer geringfügiger Diebstahl ist ein Verbrechen — führt eine beredete Sprache. Geld ist unser Abgott, Diebstahl ist Gotteslästerung.

Die meisten Verbrechen sind eine Folge des an dem Uebelstäter von der „Gesellschaft“ verübten Verbrechens, daß sie ihm die notwendigen Mittel zu seiner Existenz vorenthalten hat. Der moderne Staat läßt sich nur verpflichten, seine Existenz, das heißt seine Grenzen aufrecht zu erhalten. Der Zustand der Individuen innerhalb der Grenzen kümmert ihn nicht. Er läßt durchaus keine Verantwortung, wenn ein Individuum verhungert. Das wird erkauflich, wenn man bedenkt, daß noch nie Minister und Monarchen an unzureichender Ernährung hinfiedten. Wäre ein einziges Mal dieser Fall eingetreten oder läge er nur im Bereiche der Möglichkeit, so wäre das Recht auf gesicherte Existenz schon längst gesetzlich anerkannt. Dummelnd ist aber die Bestrafung der Kinder. Widersinnig ist es, ein 14jähriges Kind auf die Hochschule des Verbrechens zu schicken. Es verdirbt gegen die Grundbegriffe der Pädagogik, von einem 14jährigen Kinde, das in der Regel bis zu seiner gerichtlichen Bestrafung keine Erziehung genossen, wohl aber nur schlechte Beispiele gesehen hat, so viel sittliche Reife zu verlangen, daß es das Gesetz achtet. Es wird bestraft, weil es die Strafbarkeit seiner Handlung erkennen kann.

### Konferenz

#### Der Platzmeister, Verschubaufseher und Oberverchieber der k. k. Nordbahn.

Am 15. September l. J. tagte in Prerau im Hotel „Austria“ eine Konferenz der Platzmeister, Verschubaufseher und Oberverchieber der k. k. Nordbahn, die auf Verlangen der genannten Bediensteten von der Zentrale des Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich einberufen wurde. Zu der Konferenz waren von 12 Ortsgruppen 25 Delegierte erschienen. Die Personalkommission der k. k. Nordbahn war durch die Genossen Kupnik und Mautsch vertreten, die Zentrale hatte Genossen Adolfs Müller entfendet und vom Sekretariat in Brünn war Genosse Moulka erschienen. Zur Tagesordnung: „Die Wünsche und Forderungen der Platzmeister, Oberverchieber und Verschubaufseher“ sprachen in längeren Ausführungen die Genossen Müller, Moulka und Kupnik. Genosse Müller vertrat den Standpunkt der Zentrale, daß es nicht angeht, daß die Nordbahner in dieser Konferenz separate Beschlüsse, beziehungsweise neue Forderungen aufstellen, deren Undurchführbarkeit von vornherein feststeht. Die am 11. April 1909 in Wien stattgefundene Reichskonferenz des Verschubpersonals der k. k. Staatsbahnen und der k. k. Nordbahn habe bereits die Forderungen beschlossen und den Beschlüssen dieser Konferenz müssen sich auch die Nordbahner fügen, um so mehr, als die Delegierten vom Verschubpersonal der k. k. Nordbahn diesen Beschlüssen zugestimmt haben. Der diesbezügliche Bericht über die besagte Reichskonferenz ist in der Nummer 12 des „Eisenbahner“ vom 20. April 1909 zum Abdruck gebracht und sind in demselben auch die diesbezüglichen Beschlüsse der Reichskonferenz enthalten. Nach längerer sachlicher Debatte, an der sich die Delegierten zahlreich beteiligten, wurde über Antrag des Genossen Kupnik nachstehende Resolution einstimmig zum Beschluß erhoben:

Die Zentrale des „Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich“ wird ersucht, mit allem Nachdruck und mit Anwendung aller zu Gebote stehenden Mittel dahin zu wirken, daß die berechtigten Forderungen des Verschubpersonals in möglichst kurzer Zeit einer entsprechenden Erfüllung zugeführt werden:

Die in den Grundbesätzen für die Einreihung der Unterbeamten und Diener der k. k. N. B. in den k. k. Staatsbahnen enthaltenen Bestimmungen sind vollinhaltlich einzuhalten.

Die in der Konferenz des Verschubpersonals am 11. April 1909 aufgestellten Forderungen sollen einer ehebdigsten Erfüllung zugeführt werden.

Die von der Zentralpersonalkommission im Jahre 1907 eingebrachten Anträge betreffs automatischer Ernennung zum Unterbeamten sind im Sinne der vorjährigen Zugeständnisse im Rahmen der festgesetzten Zeit einer angemessenen Erfüllung zuzuführen.

Die Dienstentlohnungen sind im Sinne der gemachten Zugeständnisse abzuändern und der 12- und 24stündige Dienstturnus zur Einführung zu bringen, insbesondere die Abschaffung der 16- und 24stündigen Dienstturnen.

Die Personalkommission sowie die Zentralausgänge wollen diese Beschlüsse zur Richtschnur für ihre fernere Tätigkeit unbedingt beachten.

### Inland.

Die neue Parteivertretung. Die sozialdemokratische Parteivertretung hat sich am Reichsberger Parteitag neu konstituiert. Gewählt wurden als Vorsitzende B. Adler und J. Tomshik, als Parteisekretäre J. Skaret und L. Winarsky und als Parteifassier Dr. W. Ellenbogen. Als Chefredakteur der „Arbeiterzeitung“ wurde Frig. Musterly neuerlich bestätigt. Die

\*) Statistische Monatschrift 1892, Seite 168. — Im Jahrgang 1890, Seite 171, erscheinen für die Jahre 1885 bis 1888 gar 94,8, 94,5, 94,8, 95,4 Prozent Arme ausgewiesen.

Mitglieder der Parteikontrolle haben Dr. L. Czsch in Brünn zum Vorsitzenden gewählt. Alle Zuschriften sind zu richten an Ferdinand Scharf, Wien, VI., Mariahilferstraße Nr. 89 A. Alle Geldsendungen an Doktor Wilhelm Ellenbogen, Wien, VI., Mariahilferstraße Nr. 89 A.

**Übernahme des Betriebes der neuverstaatlichten Bahnen.** Amtlich wird mitgeteilt: Auf Grund einer vom Eisenbahnminister im Einvernehmen mit dem Finanzminister getroffenen Verfügung werden die Linien der Oesterreichisch-ungarischen Staatsbahnenbahngesellschaft sowie jene der Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn am 15. Oktober in den Eigenbetrieb des Staates übernommen. Mit dem gleichen Tage nehmen die für die Verwaltung der genannten Bahnlagen zur Errichtung gelangenden Direktionen (k. k. Direktion für die Linien der Staatsbahngesellschaft und k. k. Nordwestbahndirektion) ihre Wirksamkeit auf.

**Ein netter Speisezettel** ist es, den die Völker der österreichisch-ungarischen Monarchie bezahlen sollen. Es wird ihnen zugemutet, für die gemeinsamen Angelegenheiten allein eine Summe aufzubringen, die beinahe die Höhe einer halben Milliarde erreicht. Diese Summe setzt sich aus folgenden Posten zusammen: 1. Entschädigung an die Türkei für das bosnische Abenteuer 54.000.000 Kr. 2. Kosten der Mobilisierung während der Annexionskrise 167.000.000 Kr. 3. Mehrforderungen für die Armee 97.000.000 Kr. 4. Mehrforderungen für die Marine 80.000.000 Kr. — Beim Anblick solcher Ziffern ist es freilich begreiflich, daß selbst Minister erschrocken sein sollen!

**„Rationaler“ Schwundel.** In der christlich-sozialen „Reichspost“ lesen wir folgende bemerkenswerte Notiz:

Deutsche Bahnarbeiter statt slawischer. Aus Umfetten wird uns berichtet: Endlich hat man sich bei uns aufgerafft, für die Erhaltung der deutschen Arbeiterschaft zu sorgen und sie an Stelle der slawischen Eisenbahner anzustellen. Den Anlaß zu dieser Maßregel bildeten Lohnunterschiede, die bei der Bahnverwaltungsaktion Meß, zu welcher die Strecke Umfetten gehört, ausgebrochen sind. Die Kroaten, welche hier mit einem Mindestlohn von Kr. 2.80 ange stellt waren, verlangten 3 Kr. Man kam ihnen entgegen und bewilligte ihnen Kr. 2.80. Da sie mit dem gemachten Anbot nicht zufrieden waren, wurden sie entlassen. Der größte Teil der Kroaten hat bereits Umfetten verlassen. An Stelle derselben nimmt nun die Bahnverwaltung etwa 150 seßhafte deutsche Arbeiter auf, denen ein Mindesttagelohn von Kr. 2.80 aus gestattet wird. Außerdem erwächst den selben durch ein oder zwei Ueberstunden täglich ein namhafter Nebenverdienst.

Und was wäre es denn gewesen, wenn die deutschen Arbeiter den sicherlich nicht übermäßig hohen Tagelohn von Kr. 3.10 verlangt hätten? Dann wären die slawischen Arbeiter natürlich nicht entlassen worden und mit der „Rettung des Deutschthums“ wäre es wieder einmal nichts gewesen! Genügt es doch, nur an die zahlreichen Fälle zu erinnern, wo Fabrikanten, die sonst zu den verlässlichsten Stützen der Deutschthümerei gehören, deutsche Arbeiter des niedrigeren Lohnes wegen durch Tschechen ersetzen. — Alles Schwundel!

**Wofür sich die Minister Extrazüge bestellen lassen.** Aus Troppau wird offiziell gemeldet:

„Gabelsminister Dr. Weiskirchner ist heute nachts von Karwin mittelst Sonderzuges über Troppau nach Freiwaldau gereist, von wo er sich mittelst Automobils nach dem Schlos Johannisberg zum Besuch des Kardinals Fürsterzbischofs Dr. Kopp begab.“

Wir haben durchaus nichts dagegen, wenn Herr Dr. Weiskirchner seinem dringenden Bedürfnis, beim Herrn Fürsterzbischof zu antichambrieren, abhilft. Wieso aber die Staatsbahnverwaltung dazu kommt, zu solchen Privatvergnügen Extrazüge beizustellen, das ist eine Sache, über die die Deffentlichkeit Auskunft verlangen darf. Werden vielleicht dafür zum Ausgleich die Tarife erhöht und den Eisenbahnern die Fahrbegünstigungen geschmälert?

**Ausland.**

**Anschluß der schweizerischen Eisenbahner an die Gewerkschaftsbewegung.** Der 1500 Mitglieder zählende Verein schweizerischer Lokomotivführer hat in seiner jüngst abgehaltenen Delegiertenversammlung den Anschluß an den Schweizerischen Gewerkschaftsbund beschlossen. Ferner wurden 800 Frs. zur Unterstützung des schweizerischen Generalstreiks bewilligt.

**Aus Indien** wird der „Schweizerischen Eisenbahnerzeitung“ geschrieben: In Indien bestehen ungefähr 35.000 Meilen Eisenbahnen, welche zum größten Teil entweder dem Staat gehören oder doch unter staatlicher Kontrolle stehen. Die Eisenbahner in Indien besitzen nicht das Streikrecht, aber dessen ungeachtet unternehmen sie doch Streiks. Im Laufe der letzten fünf Jahre sind vier bis fünf ziemlich bedeutende Streiks unternommen worden und in jedem Fall haben die Eisenbahner doch immerhin einige Erfolge erzielt. Sonst besteht in Indien keine weitere Vereinigung von Eisenbahnern, aber man kann mit Genugthuung bemerken, daß bald eine bestehen wird (gegenwärtig besteht eine geheime Vereinigung). Die Beziehungen der Eisenbahner zu ihren Vorgesetzten oder zu der Regierung sind keineswegs gute und fast jeder in Indien haßt die englische Regierung. Man darf nicht vergessen, daß die Regierung die Armee zu ihrer Unterstützung hat, wo immer und wann immer sie ihrer bedarf. Ferner besteht noch ein anderer Faktor von großer Bedeutung für die indischen Eisenbahner und das ist, daß die Beamten abfolgte Gewalt haben. Die Beamten engagieren die Leute nach ihrem Belieben und entlassen sie ebenfalls nach ihrem Belieben. Engagementsbedingungen gibt es überhaupt nicht. Die Eisenbahner, die nicht Engländer sind, erhalten einen Lohn, der zwischen 75 und 150 Frs. per Monat variiert. Die Arbeitszeit beträgt 10 bis 12 Stunden per Tag, freie Sonntage oder einen freien Tag in der Woche und Urlaub an fast allen nationalen Feiertagen. Bei Krankheitsfällen zc. haben die Eisenbahner keinen Pfennig zu erwarten, und was Einrichtungen wie Pensionen, Witwen- und Waisenunterstützungen, Mietzuschuß zc. anbetrifft, so besteht nichts Derartiges für die indischen Eisenbahner, aber sobald ein Engländer in Frage kommt, hat er natürlich alles, was er nur wünschen kann in Bezug auf Verbesserungen für die Arbeiterklasse der Gegenwart. Es braucht wohl nicht besonders hervorgehoben zu werden, daß die Regierung alles versucht, um eine Befehgebung zu erlangen, die

für die Indier noch bedeutend schlechter ist. Die Verhältnisse in Europa können mit den Verhältnissen der Indus und Indier in Indien keineswegs verglichen werden. In Europa haben die Eisenbahner nur einen Herrn; in Indien haben sie zwei Herren, der erste Herr ist die englische Regierung und der zweite die indischen Prinzen und die „Economy Masters“. Aus diesem Grunde sind die Verhältnisse in Indien nicht ein Zehntel so gut wie in Europa und dennoch sehe ich keinen großen Unterschied, mit Ausnahme der großartigen europäischen Organisationen. Man darf auch nicht vergessen, daß die englische Regierung keineswegs zum Vergnügen in Indien ist oder zur Wohlfahrt der Indier. Die Engländer sind in Indien, weil sie dort 130 Millionen Pfund Sterling per Jahr einnehmen; dies ist das einzige, um was es der englischen Regierung zu tun ist und weshalb sie in Indien ist.

**Miesenkampf in Schweden.** Die Regierung hat die Vermittlungsaktion eingeleitet. Die Unternehmervereinigung hat den Vermittlungsvorschlag angenommen und man sollte demnach annehmen können, daß ein baldiger Friedensschluß in Aussicht steht. Leider scheint dies nicht der Fall zu sein. Wie aus Stockholm bekannt wird, tun die Unternehmer alles, um die Verhandlungen zu verschleppen, einen Friedensschluß möglichst weit hinauszuschieben. Ihre Spekulation ist dabei eine sehr schädliche. Sie wollen warten, bis unter dem Eindruck der Nachricht, daß bereits über den Friedensschluß verhandelt werde, weniger Geldmittel aus dem Ausland einlangen, die ausgesparten in Not und Glend kommen und so das Unternehmertum leichter die Möglichkeit bekomme, der Arbeiterschaft schlechtere Friedensbedingungen aufzuzwingen. Pflicht der Arbeiterschaft aller Länder, ganz besonders auch der Arbeiterschaft Oesterreichs, ist es daher, gerade jetzt für die kämpfenden Arbeitsbrüder Schwedens Kampfmittel zu sammeln. Wer jetzt gibt, gibt doppelt!

Als Basis der Verhandlungen verlangen die Arbeiter selbstverständlich die Herstellung der gewerblichen Verhältnisse, wie sie vor dem Kampf bestanden, und die Unternehmer, die noch vor wenigen Tagen großsprecherisch verkündigten, daß davon nicht die Rede sein könnte sind heute bereits viel mäßiger, die Wortführer der Scharmacher erklären jetzt, sie wüßten noch nicht, wie sich die Mitglieder dazu stellen. Das klingt ganz anders, und die Mitglieder werden schon einverstanden sein müssen mit der Herstellung der früheren Verhältnisse, denn sie haben alle, mit wenigen Ausnahmen, genug am Kampf für lange Zeiten.

Bekanntlich hatte der schwedische Arbeitgeberverband mit der Motivierung, die Lage der Industrie sei außerordentlich schlecht, die Arbeitslöhne herabsetzen und die Arbeitszeit verlängern wollen. Dieses Vorhaben war ja der Grund des ganzen Kampfes. Wie aber in Wirklichkeit die Lage der schwedischen Industrie ist, dafür nur ein paar Beispiele. Die paar Stockholmer Großbanken verdienen im vergangenen Jahre rund 70 Millionen Kronen, der Kurs der Aktien von neun der größten schwedischen Aktienunternehmungen hat sich um 100 bis zu mehr als 1000 Prozent gesteigert, sieben Firmen haben zusammen einen Nettogewinn von über 35 Millionen Kronen im Jahre 1908 zu verzeichnen. Der Direktor des Zuckerturms hat einen jährlichen Gehalt von 300.000 Kr., die Aktiengesellschaft L. M. Ericson zahlt dem ihrigen 100.000 Kr. Ihren Ingenieuren sichert die Aktiengesellschaft „Separator“ 12.000 Kr. Pension, dem Direktor 25.000 Kr. jährlich. Die Gehälter dieser Leute sind selbstredend entsprechend höher. So sieht die „schlechte Lage“ der schwedischen Industrie aus.

Und gerade diese Herren sind es, die im Verband der Scharmacher am eifrigsten für die Niederkämpfung der Arbeiterorganisationen eintreten, die der Lohnreduktion und Arbeitszeitverlängerung für die Arbeiter das Wort reden; sie sind es auch, die nichts von einem Frieden mit den Arbeitern wissen wollen, die den Kampf weiterführen möchten, denn sie können es ja aushalten. Je tiefer der Arbeiter gedrückt wird, je mehr man aus ihm herausholt, um so höher steigen bekanntlich die Einkünfte dieser gierigen Vampire. Die Industrie Schwedens kann aber von der Tätigkeit dieser Herrn allein nicht existieren, sie ist auf die Arbeit der Volksmassen angewiesen, daher werden die schwedischen Arbeiter über das Scharmachertum den Sieg davontreiben müssen. Ob der Erfolg größer oder kleiner sein wird, ist nur eine Frage der Zeit, ob es dem Proletariat möglich ist, im Kampfe auszuharren. Arbeiter, Parteigenossen, sammelt für die Streikenden in Schweden.

**Aus dem Gerichtssaal.**

**Eine Verlesung beim Verschieben.** Am 15. August l. J. fuhr der Lokomotivführer Anton Böschnigg in der Station Boitsberg vom Verlademagazin der Holzhandlungsfirma Morasutti mit einem hochbeladenen Wagen über den nördlichen Wechsell hinaus, um von hier aus einige bei der Brückenwage stehende Kohlenloeris abzustößen, was in der gewöhnlichen Weise vor sich ging. Einige Tage später erfuhr er von der Gendarmerie, daß der Plagmeister der Firma Morasutti, Valentin Muzzi, auf dem hinteren Ende des mit Holz beladenen Wagens, der nicht einmal einen Fußtritt hatte, gesessen war und sich beim Anprall an die Kohlenloeris Kontusionen zugezogen hatte.

Auf Grund der Anzeige des Plagmeisters hatte sich Anton Böschnigg am 28. August d. J. vor dem Bezirksgericht Boitsberg wegen Uebertretung nach § 432 St.-G. zu verantworten. Der durch Dr. Gustav Harnper vertretene Angeklagte verantwortete sich dahin, er sei in der gewöhnlichen Weise gefahren, habe den Plagmeister nicht gesehen und nicht sehen können, weil er sich auf einer Stollenlokomotive befand, die viel kleiner und schmaler sei, als der hochbeladene Bretterwagen, den er vor sich hertrieb. Uebrigens hätte der Plagmeister einer privaten Firma beim Versuch auf einem Wagen nach zu suchen gehabt. Demgegenüber bot der Verlesene Beweise dafür an, daß er und andere Angestellte der Firma Morasutti behufs Beschleunigung in der Abwicklung ihrer Arbeiten wiederholt, so auch von Böschnigg auf verschiebenden Wagen gebildet wurden; auch behauptete er, daß ihm Böschnigg feindselig gesinnt sei. Der Richter gab den Anträgen des Verlesenen Folge und verurteilte die Verhandlung. Bei der am 16. September d. J. fortgesetzten Verhandlung mißlang dem Verlesenen der Nachweis für alle seine Behauptungen gründlich. In seinem Schlussvortrag führte der Verteidiger Böschnigg aus, der Lokomotivführer gehöre doch nicht zu den Personen, die das Auf- und Absteigen des Publikums auf die Waggons oder das Auf- und Abladen von Frachten durch Plagmeister in irgend einer Weise zu kontrollieren oder darauf irgendeinen Einfluß zu nehmen hätten; der Vormurf, daß Böschnigg den Muzzi auf den Waggons gebildet hätte, sei daher gar nicht einmal verständlich; gegen die Glaubwürdigkeit der Aussage des Plagmeisters sprächen gewichtige Beweisen schon mit Rücksicht auf die späte Anzeige. Der Richter sprach den Angeklagten im Sinne dieser Ausführungen frei.

**Streuung in Burkersdorf.** Am 30. Juni 1909 stand der Heizer Franz Hauer mit der Lokomotive und zehn Waggons auf dem Ausfahrsgeleise nahe der Station Burkersdorf. Sein Lokomotivführer, der die Maschine verlassen hatte, um nachmahlen zu können, hatte ihm den Auftrag gegeben, falls Veränderungen in seiner Abwesenheit notwendig sein sollten, sie allein vorzunehmen. Er erhielt nun vom Verschieber der Station Burkersdorf den Auftrag, sofort, nachdem ein auf einem Stockgeleise stehender Zug auf das Hauptgeleise gefahren und ein zweiter hinter ihm auf einem das Ausfahrsgeleise kreuzenden Geleise befindlicher Zug auf das Stockgeleise deponiert worden sei, auf das Signal „Zurück“ an den inzwischen vom Stockgeleise auf das Hauptgeleise gelangten Zug anzuschließen.

Hauer überhörte jedoch die Bemerkung, daß zuerst der hinter ihm stehende Zug deponiert werden müsse. Als nun der Zug vom Stockgeleise auf das Hauptgeleise gefahren war, gab der Verschieber dem Führer des hinter Hauer stehenden Zuges das Signal „Zurück“. Da aber auch Hauer mit der Lokomotive in verkehrter Stellung stand, bezog er das Signal auf sich, setzte, trotzdem er sah, daß die Wechsel noch nicht für seine Fahrt standen, seinen Zug in Bewegung und fuhr über die Polzeimarkte, weil er dachte, daß der Wechsel in der Zwischenzeit für seine Fahrt gestellt werden würde. Auf das Signal „Zurück“ war jedoch auch der Lokomotivführer des hinter Hauer stehenden Zuges nach vorwärts gefahren, um so mehr, als die Wechsel für seine Fahrt standen; dadurch kam es an der Kreuzungsstelle der beiden Geleise zu einer Streuung, wobei zwei Waggons entgleisten und beschädigt wurden.

Hauer wurde deshalb wegen der Uebertretung gegen die Sicherheit des Lebens angeklagt und hatte sich vor dem Bezirksgericht Burkersdorf zu verantworten.

Der von Dr. Harnper verteidigte Angeklagte gab zu, daß er allein gefahren sei, er habe aber das Recht dazu, weil er geprüfter Heizer sei; er betonte ferner, daß er das Signal als für sich geltend hätte ansehen müssen, da er vom Verschieber nur gehört hatte, er solle, wenn der Zug vom Stockgeleise auf das Hauptgeleise gekommen sei, an diesen anschließen; die Polzeimarkte habe er wohl überfahren, doch gleich angehalten, als er sah, daß die Wechsel für ihn nicht gestellt waren.

Die Staatsanwaltschaft nahm den Standpunkt ein, Hauer hätte instruktionsgemäß nicht abfahren dürfen, weil die Wechsel nicht für ihn standen und er hätte das Signal „Zurück“ nicht auf sich beziehen dürfen, weil der Verschieber ihn darauf aufmerksam gemacht hatte, daß er erst anschließen dürfe, wenn der hinter ihm stehende Zug deponiert worden sei.

Der Verteidiger machte geltend, daß in der Instruktion nur das Ueberfahren der falschen Geleise und das Stehenbleiben außerhalb der Polzeimarkte verboten sei, nicht aber das Ueberfahren der Polzeimarkte.

Die Bahnverwaltung interpretierte wohl die erste Bestimmung dahin, daß auch schon das Ueberfahren der Polzeimarkte bei falschem Wechsel verboten sei, doch könne diese Auslegung den Strafrichter nicht binden. Außerdem komme es praktisch sehr häufig vor, daß die Polzeimarkte auch bei falschem Wechsel überfahren werde, in der Annahme, daß der Wechsel in der Zwischenzeit richtiggestellt werde.

Der als sachverständiger Zeuge vernommene Stationschef in Burkersdorf gab zu, daß im lokalen Betrieb allerdings der Vorgang so wie vorhin geschildert manchmal geübt werde.

Der Verteidiger machte mit Rücksicht auf diesen Umstand geltend, daß dem Hauer wohl eine Uebertretung der Instruktionen zur Last gelegt werden könne, keinesfalls könne ihm aber die Einsicht in die Gefährlichkeit seiner Unterlassungen zugemutet werden, da solche Unterlassungen beinahe alltäglich sind; auch das Mißverstehen der Meinung des Verschiebers sei begreiflich.

Der Richter fällt im Sinne dieser Ausführungen ein sprechendes Urteil.

**Noch eine Interpretation der Instruktion seitens der k. k. Generalinspektion.** Aus Anlaß eines am 24. März 1909 in Olmütz erfolgten Zusammenstoßes zweier Verschubzüge wurde dem Lokomotivführer des einen Zuges zur Last gelegt, daß er die Verschubfahrt nur über Auftrag des begleitenden Verschiebers und ohne Auftrag des Kontrollwärters, wie dies an allen größeren Stationen, insbesondere auch in Olmütz, vorgeschrieben sei. Der Führer Karl Seeharz behauptete neben anderen Einwendungen, daß diese Vorschrift wohl nur den Verschieber binden kann, der die Verschubfahrt anordnet, nicht aber ihn, den Lokomotivführer, und habe der anordnende Verschieber und Begleiter seinen Auftrag zu verantworten. Die Generalinspektion bezeugte den Führer als schuldig, beziehungsweise als verpflichtet, den Auftrag des Kontrollwärters abzuwarten.

Die über Antrag der Verteidigung einvernommenen Sachverständigen der Olmützer k. k. Staatsbahndirektion erklärten, daß diese Pflicht wohl dem die Verschubfahrt anordnenden Verschieber obliege, der Lokomotivführer jedoch anzunehmen berechtigt sei, daß der ihm gegebene Auftrag zur Fahrt in Ordnung erfolgt ist.

Das Olmützer Gericht schloß sich der Ansicht der Sachverständigen bei und fällt einen Freispruch unter Annahme der weiteren Begründung des Verteidigers Dr. Ambros aus Olmütz, daß überhaupt eine präzise, den Führer bindende Vorschrift, vor der Fahrt nur und unbedingt die Signale des Kontrollwärters abzuwarten, nicht vorliege und eine extensive Interpretation seiner Pflichten unzulässig sei. Der Begleiter selbst wurde wegen obiger Unterlassung verurteilt.

(Wir sind der Ansicht, daß es sich sehr empfehlen würde, die Herren von der k. k. Generalinspektion einen praktischen Kurs im Verkehrsdienst durchmachen zu lassen. Anmerkung der Redaktion.)

**Streiflichter.**

**Wie die christlich-soziale „Oesterreichisch-ungarische Eisenbahnerzeitung“ öffentlich Gott lästert.** Herr Franz Tschulit, der mit Genehmigung des bischöflichen Konviktoriums für zwerghafterstümmter Heiterkeit sorgt, hat in der letzten Nummer seiner von gemütvoller Alkgleit frosenden Berlehrs-bundzeitung öffentlich Gott gelästert. Da Herr Dr. Pollak, der sonst für den guten Ruf des lieben Herrgottes von Amis wegen sorgt, dagegen nichts einzuwenden hatte, dürfen auch wir diese Lästerung krafllos weiter verbreiten. In der Nummer 17 der „Oesterreichisch-ungarischen Eisenbahnerzeitung“ wird nämlich im Feuilleton eine Geschichte erzählt, die etwas mehr enthält als die übliche normale kerilale Trottelportion. „In einer Stadt Westböhmens“, heißt es dort, „wurde am 7. August l. J. ein konfessionsloser Eisenbahnbeamter zu Grabe getragen, der trotz seines gottlosen Lebenswandels, über Einschreiten des liberalen Bürgermeisters am katholischen Friedhof bestattet wurde“. Und was geschah nun? Lassen wir den Fall durch das christliche Eisenbahnerblättchen selbst erzählen:

„Die herausfordernde Parteinahme des Bürgermeisters einer katholischen Stadt für einen konfessionslosen scheint nun eine Stellungnahme des Himmel provoziert zu haben. Dieser hatte sich mit einem drauenden Gewölke umkleidet und als der Leichenzug den Friedhof erreicht hatte, fuhr ein erster greller Blitz zur Erde, dem ein Donner folgte, der alles erbeben ließ. Knapp vor der Friedhofstür lagen zwei betäubte Knaben. Als der Leichenzug mitten im Gottesacker stand, trachte und rollte es von neuem unheimlich in der Runde. Und soeben hub ein Genosse an, dem Verstorbenen einen Nachruf zu widmen, ein dritter Schlag, gleichwie ein dritter Schuß — und ein Hagel-

wetter prasselte nieder, daß alle Teilnehmer am Leichenbegängnis über Hals und Kopf der nahen Leichenhalle zustürmten. Der Sarg war in höchster Eile ins Grab hinabgelassen worden und liegt heute noch, zur Seite gelehrt, in seiner letzten Ruhestätte.

Die von dem rücksichtslosen Vorgehen des Bürgermeisters verletzte Volkseele sah mit Erschauern das furchtbare Naturereignis, das binnen wenigen Minuten die schönsten Erntehoffnungen im ganzen Umkreise der Stadt in Grund und Boden schlug, und war mit ihrem Urteile, das wir nicht auf seine Wichtigkeit präsen wollen, alsbald fertig: Das war ein Gottesgericht!

Die Bevölkerung machte auch dem Bürgermeister gegenüber kein Hehl von seiner Anschauung und er konnte es auf dem Rückwege von dem Friedhof mit seinen eigenen Ohren vernehmen: Das war eine Strafe des Himmeis! Und heute noch ist die Mehrheit der Bewohnererschaft einig im gleichen Urteile über die Hagelkatastrophe vom 7. August l. J.

Letztere trifft die Landwirte um so härter, als diese dadurch, daß seit mehr als einem halben Jahrhundert kein ähnliches Ereignis sich zutrug, in Sicherheit gewiegt, ihre Feldfrüchte gegen Elementarschäden nicht hatten versichern lassen.

Der Tschulik scheint von dem § 491 des österreichischen Strafgesetzes keine Ahnung zu haben, nach welchem eine Ehrenbeleidigung der Begeht, „der in Druckwerken, verbreiteten Schmähschriften oder bildlichen Darstellungen von was immer für einer Art einen anderen verächtlicher Eigenschaften oder Gesinnungen zeigt oder dem öffentlichen Spote aussetzt“. Und der andere ist natürlich in diesem Falle der liebe Herrgott. Oder merkt Herr Tschulik nicht, welche abscheuliche Blasphemie darin liegt, zu behaupten, der liebe Gott habe deshalb, weil ein Sünden beerdigt wurde, zwei Knaben mit seinem Donner erschlagen und weiters die Feldfrüchte der an dem Vergehen dieses einzelnen doch unbeteiligten Leute zusammenlagern lassen? Heißt es nicht, dem lieben Herrgott „verächtliche Eigenschaften und Gesinnungen“ andichten und ihn „dem öffentlichen Spote aussetzen“, wenn man behauptet, er schlage gleich eine ganze Gegend zusammen, weil ein Sünden starb? Nein, lieber Herr Tschulik, da müssen wir, die wir doch auch zu den Sündern und Gottlosen gehören, den lieben Herrgott schon in Schutz nehmen. Der christlichsoziale Gottesbegriff sieht eben genau so aus wie die christlichsoziale Moral überhaupt!

**Wächter des Wächters.** Wegen alle Regeln der Einreisungsgrundsätze werden Bedienstete, welche bereits schon im probatorischen Verhältnis der ehemaligen K. K. B. durch mehrere Jahre auf Blocksignaldienstposten Dienst versehen haben, bei der definitiven Ernennung nach dem l. k. Staatsbahnerverhältnis zum Wächter ernannt. Die Betreffenden erblicken darin eine Schädigung in folgender Hinsicht: Dieselben wären bei der K. K. B. zum Zentralweichenwärter ernannt worden, mit Rücksicht auf die Prüfung und die dauernde Ausübung dieses Dienstes. Die Uniform der Kategorie „Wächter“ ist minderer Qualität. Der Endgehalt der Blocksignalbedienter ist höher als der der Kategorie „Wächter“. Ferner werden die Blocksignalbedienter und Wächter auf Blocksignalanlagen auch zur Wechselfreinigung verhalten.

In allen Mittelstationen der Hauptstrecke müssen diese Bediensteten während der Zugspausen die Wechselfreinigung vornehmen. Auf der Hauptlinie der l. k. Nordbahn gibt es aber, wie bekannt, keine Pause von zehn Minuten, wo nicht ein Zug verkehrt, daher entweder die Instandhaltung der Weichen viel zu wünschen übrig läßt oder die Sicherheit des Verkehrs sehr in Frage gestellt ist, wenn der Wächter jede Zwischenzeit von auch nur fünf Minuten dazu benutzen muß, um den Signalturm abzusperren und schnell ein paar Kraker auf den Weichenschemeln zu machen oder mit ein paar Tropfen Öl nachzuhelfen.

Auch findet man durch solche Zustände immer Anlaß, einem oder dem anderen dieser Bediensteten ein paar Kronen Strafe aufzudoppeln, wenn das Telephon ertönt und er nicht sofort meldet — weil er erst vom Wechself auf den Turm laufen muß. Es wäre höchste Zeit, daß dem Personal auf solch verantwortungsvollen Posten auch endlich eine geregelte Dienst- und Arbeitsordnung zuteil wird.

**Die Sitzung der Aktionskommission der Signalmeister in Prag** wurde am 4. September l. J., um 6 Uhr abends, in den Lokalitäten des Restaurants Vigalský in Prag unter zahlreicher Beteiligung auch auswärtiger Kollegen abgehalten. Im Verlauf derselben wurde der neueste Erlass des l. k. Eisenbahnerministeriums betreffend die Einweisung der Signalmeister der l. k. Staatsbahnen besprochen und beschlossen, auf der Forderung eines höheren Dienstverhältnisses im Ausmaß von 960 Kr. jährlich, so wie es bei der K. K. B. eingeführt und wie es feinerzeit vom Eisenbahnerministerium selbst in Aussicht gestellt wurde, zu beharren. Im Verlauf der Debatte wurde die Notwendigkeit eines einheitlichen Vorgehens der Signalmeister aller Bahnen in Oesterreich betont und die Eventualität einer allgemeinen Signalmeisterversammlung in Wien erwoogen.

Wegrüßungstelegramme der organisierten Kollegen Signalmeister in Laibach und Lundenburg wurden mit Befriedigung zur Kenntnis genommen, desgleichen eine von den Südbahnerkollegen eingelangte Resolution, welche mit großem Beifall aufgenommen wurde. Der ergebene Obmann der Prager Ortsgruppe des Bahnmeistervereines, Genosse Lepietz, wurde herzlich begrüßt und fanden seine Ausführungen in Bezug auf gemeinsames Wirken beider Kategorien lebhaften Zustimmung aller Anwesenden. Mit Genugtuung wurde festgestellt, daß der Gedanke der Organisation unter den Signalmeistern mehr und mehr Boden gewinnt, was durch neue Beitrittserklärungen, zahlreiche Anfragen und Zustimmungsumgebungen der Kollegen aus dem ganzen Reich bekundet wird.

Die nächste Sitzung der Aktionskommission wurde für Sonntag den 4. Oktober l. J., 3 Uhr nachmittags, im Restaurant Vigalský in Prag, Jerusalemská ul. l. Stock, festgesetzt. Die Sitzungen sind allen Kollegen in Böhmen zugänglich und wird denselben aus Herz gelegt, die Versammlungen fleißig zu besuchen und insbesondere am 4. Oktober zahlreich zu erscheinen.

Alle die organisierten Signalmeister betreffenden Berichte und Ankündigungen werden ausschließlich im „Eisenbahner“ veröffentlicht, worauf die Kollegen aufmerksam gemacht werden.

**Aufnahme in den Provisionsfonds.** Da noch immer Fälle vorkommen, daß einzelne Dienstvorstände und Vorgesetzte die von den Arbeitern eingehenden Gesuche um Aufnahme in den Provisionsfonds zurückweisen oder längere Zeit in den Schreibtischen lagern lassen, so sehen wir uns im Interesse der um Aufnahme ansehenden Arbeiter gezwungen, nachstehenden Erlass nochmals zum Ausdruck zu bringen:

Zirkular Nr. 49, Amtsblatt 10 ex 1907. 9. März 1907.

**Aufnahme in den Provisionsfonds.** Anlässlich vorgekommener Fälle, daß Dienstvorstände Gesuche von Arbeitern um Aufnahme in den Provisionsfonds im eigenen Wirkungskreis abgewiesen haben, wird der hierseitige Erlass vom 9. Dezember 1903, Z. 184/Präf., in Erinnerung gebracht, wonach die meritorische Erledigung solcher Gesuche den

Bestimmungen des § 5 des Provisionsinstituts gemäß ausschließlich der vorgesetzten Behörde, das ist der Staatsbahndirektion zusteht.

Gleichzeitig ergeht der Auftrag, das Zirkular Nr. 54, enthalten im Amtsblatt 12 ex 1902, und den Erlass vom 13. März 1902, Z. 7730/1 handschriftlich im Sinne des Erlasses vom 9. Dezember 1903, Z. 184/Präf., dahin richtigzustellen, daß auch die nach Ansicht des Dienstvorstandes abzuweisenden Aufnahmsgesuche unter Angabe der Gründe, welche für eine Ablehnung sprechen, mit allen übrigen Aufnahmsgesuchen gemäß Zirkular 113, Amtsblatt 26 ex 1900, in ein Verzeichnis zusammengefasst, bis längstens 20. eines jeden Monats vorzulegen sind.

Dabei werden die l. k. ... angewiesen, den Tag des Einreichens an Gesuche selbst ersichtlich zu machen und etwa notwendige Amtshandlungen, als Einholen des ärztlichen Pareres, der Dokumente u. s. w., möglichst zu beschleunigen, um die Vorlage nicht über den nächsten Vorlagetermin zu verzögern.

Willaoh, 4. März 1907.  
(Z. 6719 ex 1907.)

Der l. k. Staatsbahndirektor: Proske.

**Entschädigung von Arbeitern bei Ueberfiedlungen.** Auf wiederholt an uns gerichteten Anfragen finden wir uns bestimmt, nachstehenden Erlass unseren Lesern zur gefälligen Kenntnis zu bringen:

Zirkular Nr. 173. Entschädigung von Arbeitern bei Ueberfiedlungen.

Das l. k. Eisenbahnerministerium hat mit dem Erlasse vom 11. August 1909, Z. 30.981/4, über die Entschädigung von Arbeitern bei Ueberfiedlungen nachfolgende Bestimmungen getroffen: Im allgemeinen kann von einer Verlegung von Arbeitern im Sinne der diesbezüglich für die Verlegung der Bediensteten bestehenden Normen nicht die Rede sein.

Es haben daher auch, wenn die Staatsbahnerverwaltung bei Eröffnung neuer Strecken, Verlegung von Dienststellen oder aus anderen unvermeidlichen Gründen gezwungen ist, Arbeiterverlegungen anzuordnen und die betreffenden Arbeiter den erhaltenen Auftrag entsprechen, diese letzteren auf die Ueberfiedlungsentchädigung nach §§ 78 und 79 der Dienstordnung keinen Anspruch, wohl aber müssen ihnen im Sinne des § 89 der Dienstordnung die aus Anlaß dieser dienstlichen Ueberfiedlung erwachsenen notwendigen Auslagen vergütet werden, und stehen denselben außerdem die im § 80 der Dienstordnung vorgesehene Begünstigungen zu.

Außerdem ist diesen Arbeitern auch für die Dauer der Ueberfiedlung der Tagelohn zu belassen und ist den aus der eventuellen doppelten Mietminderzahlung erwachsende Mehraufwand bei Ermittlung der notwendigen Auslagen in Berücksichtigung zu ziehen.

Die notwendige Festsetzung der Höhe steht der Bahnanstalt zu.

**Organisationsfeinde auf der Pöhrnbahn** (Oberösterreich). Man schreibt uns: Man soll nicht glauben, daß Beamte, welche doch infolge ihrer Studien schon auf einer höheren Stufe der Intelligenz stehen sollen, in der Behandlung ihrer Untergebenen so roh und rücksichtslos sind, wie amerikanische Sklavenaufseher.

Zwei solche Herren Vorgesetzte sind die Stationsvorstände in Micheldorf und Spital am Pöhrn, welche es sich zur Lebensaufgabe machen, die sozialdemokratische Organisation zu vernichten.

Keiner duldet einen Sozialdemokraten in seiner Station und beide haben es mit ihrer Helldemut schon so weit gebracht, daß die Arbeiter nicht nur verhaftet, sondern auch entlassen wurden, wovon der letzte davon zehn Jahre anstandslos im Wafdienst stand und sechs kleine Kinder zu ernähren hat.

Jeder Mensch hat Fehler, die heilige Schrift sagt, daß sogar ein Weibler siebenmal im Tag strauchelt, und wir wollen daher nicht sagen, daß die Arbeiter fehlerfrei sind, aber wenn man aus geringfügigen Anlässen gleich Todesurteile macht, dann hört sich alles auf. Oder ist die Entlassung eines älteren Arbeiters mit mehreren Kindern nicht gleichbedeutend mit dem Hungertod unter den jetzigen Verhältnissen? Wenn die Herren glauben, damit die Organisation vernichten zu können, dann zeigen sie nur, wie beschränkt ihr geistiger Horizont ist.

Ein solcher Vorgang ist kleinlich und zeigt Herzensroheit, die man von einem Beamten doch nicht voraussetzen soll.

Wenn ein Arbeiter sich wirklich etwas zuschulden kommen läßt im Dienste, dann soll er entsprechend bestraft und mit guten Worten auf seine Fehler aufmerksam gemacht werden.

Bei den Herren Vorständen in Micheldorf und Spital darf kein Arbeiter organisiert sein, jeder muß die Launen dieser Herren geduldig ertragen und hat über alle Geschehnisse zu kuscheln.

Kann dies ein Arbeiter nicht, dann wird er sekkert, bei der Direktion die Anzeige erstattet und die Hungerpeitsche knallt.

Wir wollen die Fehler dieser Herren einweisen verschweigen und auf den Weg zur Besserung verweisen. Besonders dem Herrn Vorstand in Spital wollen wir ans Herz legen, sein Nachgesicht zu unterdrücken, denn Verleumdungen fallen unter das Strafgesetz. Die Organisation ist gesetzlich anerkannt und wird werden bald andere Saiten ausziehen müssen.

Wir erjuchen die Direktion endlich einmal Ordnung zu schaffen, sonst kommt es so weit, daß das reisende Publikum in Micheldorf und Spital auf diese Herren besonders aufmerksam gemacht wird.

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

Hoffen wir, daß auch in Micheldorf und Spital die Verunst zum ihrem Rechte kommt, denn mit etwas Einsicht und Güte wird mehr erreicht, als mit betriebiger Nachgelust, was nicht nur im dienstlichen sondern auch im persönlichen Vorteile der Arbeiter und ihrer Vorgesetzten liegt.

### Korrespondenzen.

**Böhmisch-Tepla.** (Die Werkstättenarbeiter der ehemaligen Böhmisches Nordbahn.) Da in unserem Fachblatt wiederholt Artikel über die Verhältnisse der Arbeiter in den Werkstätten der l. k. Staatsbahnen erschienen sind, so erachten wir es als Pflicht, einen kurzen Beitrag von der Hauptwerkstätte der nun verstaatlichten B. N. B. aus Böhmisch-Tepla zu bringen. Seit der im Vorjahre erfolgten Verstaatlichung der B. N. B. glaubt nun das gesamte Personal, daß alle jene Verbesserungen und Regulierungen der Lohn- und Dienstverhältnisse, die bei den l. k. Staatsbahnen durchgeführt wurden, auch auf unsere Hauptwerkstätte Anwendung finden.

Es vergeht Monat um Monat, doch von einer Durchführung der Verpflichtungen ist keine Spur zu bemerken. Von unserer Seite wurde ugiert, interveniert, alles vergebens. Die einzige Antwort ist: Wir sollen uns nur gedulden, bis die Sache vom Eisenbahnerministerium herabgelangt. So vermissen wir bis heute noch immer den Abschluß der Arbeit am Samstag mittags. Regiearten erhalten wir ebenfalls noch nach den alten Bestimmungen der B. N. B. Ebenso ist es mit der Lohnaufbesserung. Durch die im Jahre 1907 stattgefundenen Bewegung auf den Privatbahnen wurden die Bediensteten mit einer prozentualen Lohnaufbesserung bedacht, dieselbe hatte rückwirkende Kraft vom 1. Oktober 1907. Selbst wenn wir noch Privatbahner wären, so müßten wir mit 1. Oktober d. J. wiederum eine Aufbesserung erhalten, da es ausdrücklich geheißen hat, daß die Werkstättenarbeiter alle zwei Jahre eine Lohnaufbesserung erhalten.

Da wir heute Staatsbahner sind, haben diese Bestimmungen keine Gültigkeit mehr.

Die Verbesserungen, welche bei den l. k. Staatsbahnen durchgeführt wurden, können jedoch bei uns nicht angewendet werden, weil angeblich die erforderlichen Arbeiten wegen der Ueberleitung noch nicht abgeschlossen sind. So pendeln wir zwischen zwei Bahnverwaltungen hin und her: gibt es Verbesserungen auf der einen Seite, so gehören wir gewiß auf die andere Seite, haben die l. k. Staatsbahnen Erlässe und Verschlechterungen, dann sind wir gewiß bezugsberechtigt. Eine größere Demagogie läßt sich kaum denken.

Doch dieses Kesseltreiben wird und muß ein Ende nehmen. Jeder einsichtsvolle Arbeiter wird zugeben, daß dieser unnatürliche Zustand auf die Dauer nicht ertragen werden kann und auch nicht durch nationale Phrasendrescherei gebessert oder gar verschwinden wird.

Das Elend ist infolge der Lebensmittelteuerung zu groß geworden, um noch länger sich von den Bahnverwaltungen foppen zu lassen.

Die Herren der alten Direktion haben Auszeichnungen erhalten und sind damit zufrieden.

Wir Werkstättenarbeiter verlangen die strikte Einhaltung der Jugeländnisse, damit wir mit unseren Familien leben können.

**Gmünd. (Bahnerhaltung.)** Es ist eine Tatsache, daß durch Parteilichkeit und Feigheit von so manchem Vorgesetzten den Arbeitern ungerechterweise schon große Nachteile erwachsen sind. Ein mit diesen Eigenschaften besonders ausstatteter Herr ist der Vorarbeiter Pregersbauer in Gmünd. Nachstehender Vorfall soll uns hier von überzeugen.

Es war am 10. September, am Tage der Kontrierung. Nachdem die Oberbauarbeiter von Pregersbauer keine bestimmte Arbeit zugewiesen erhalten hatten, befahl er ihnen, wenn der kaiserliche Rat Inspektor Kostka kommen sollte, sofort zu verschwinden. Während seine treudeutschen Parteigänger den richtigen Schlupfwinkel angewiesen erhielten, suchten die anderen sechs Mann sich selbst eine Arbeit. In diesem Moment trafen sie Herrn kaiserlichen Rat Kostka, welcher dem Pregersbauer sofort befahl, welcher mittlerweile auch hinzugekommen war, diese sechs Missetäter zu notieren, um sie entlassen zu können. Pregersbauer wusch sich die Hände in Unschuld und suchte durch Schmweideleien sich zu beschützen. So wurden diese sechs Mann das Opfer einer Schusterei.

Wenn Herr kaiserlicher Rat die Parteilichkeit als nicht zum Dienste gehörig betrachten würde, dann müßte er in erster Linie jenem Unfuge, welcher von seiten des Pregersbauer unter den Oberbauarbeitern getrieben wird, ein Ende bereiten, denn derselbe versteht es vorzüglich, zugunsten seiner Person und seiner Partei die Herren bei der Nase zu föhren und sich als den unschuldigen Thomas aufzuspielen.

Sein Dienst ist Nebenache. Die Hauptbeschäftigung bildet die Agitation um das Deutschtum und das Wichtigste, die Erlangung einer goldenen Strammennabel, unbekümmert, ob seine schmählische Handlungsweise Familienerfützen kostet oder nicht.

Bei diesem Herrn, dessen Schwabe: „Willst du nicht mein Bruder sein, so hau ich dir den Schädel ein“ gilt, werden wir mit Materiale dienen, welches ihm wohl sehr unangenehm sein wird.

**Wittis. (Ein netter Bahnmeister.)** Ein sich mächtig fühlender Herr, welcher die Oberbauarbeiter nicht als Menschen anerkennt, ist der Bahnmeister Kuchar in Wittis. Daß es diesem Herrn sehr an Bildung fehlt, beweist er dadurch, daß er die ihm Untergebenen mit Gsel, Trottel, Lausbub z. beschimpft und selbst nicht zurückschreckt, alte, im Dienste ergraute Männer, welche ihre Pflicht gewissenhaft erfüllen, sogar mit Ohrfeigen zu bedrohen. Dieser Herr dürfte eher in einen Stall als unter gestittete, wenn auch arme Lohnsflaven gehören.

Es wäre an der Zeit, daß eine l. k. Staatsbahnerverwaltung diesem Herrn die nötigen Instruktionen über den Umgang mit Menschen erteilt, da ein solches Fortfahren demselben denn doch einmal sehr unangenehm sein könnte.

Den Oberbauarbeitern können wir nur den Rat erteilen, sich an die Organisation anzuschließen, welche sich eine solche Handlungsweise überhaupt nicht gefallen läßt.

**Komotau. (Werkstätte der Buschziehrader Eisenbahn.)** Wir haben in der Montierungswerkstätte den Herrn Kommissär Lera, welcher den ganzen Tag wie ein Zerfummiger herumläuft und die unterstehenden Beamten und Arbeiter wie Schulbuben anbrüllt.

Die ganze Handlungsweise des Herrn Lera kommt den Arbeitern als eine lächerliche Komödie vor, die eines Abteilungs- vorstandes einfach unwürdig ist.

Bei allen Herumläufen und Schreien überfließt Herr Lera, daß die verschiedenen Fehler in der mangelhaften Einrichtung der Werkstätte zu suchen sind. So wäre es zum Beispiel sehr notwendig, wenn jeder einzelnen Partie ein Handlager beigegeben würde, welcher die bei der Wagenreparatur sich ergebenden Nebenarbeiten, als Herbei- und Begtragen von Pufferhüllen und Schaltern, Bremswellen und Pufferstangen und dergleichen zu besorgen hätte. Ebenso könnte das Auslösen der Lagergehäuse durch Handlanger vorgenommen werden.

Eine unberzeichtliche Schlampererei finden wir bei dem Transportgeleise, welches die einzelnen Abteilungen mit dem Materialdepot verbindet. Das Geleise ist dort viel zu weit. Kaum hat der Materialtransportwagen die Wagenmontierung passiert, so fährt man statt auf — neben den Schienen und wenn nur der oft mit 4000 Kilogramm belastete Transportwagen alle 15 Meter entgleist und bei einer einzigen Fahrt von den Arbeitern fünf- bis sechs mal eingehoben werden muß, so bedeutet dies gewiß eine sinnlose Vergewendung von Zeit und Arbeitskräften.

Zudem ist diese Prozedur für die Arbeiter sehr beschwerlich und auch gefährlich. Oder will man mit Gewalt die Arbeiter zu Krüppel machen?

Ferner ist mit Ausnahme der Dreherei keine Leiter vorhanden, um einen heruntergefallenen Riemen wiederum auslegen zu können. Die Arbeiter müssen zu diesem Zwecke auf den vordel und Schmiere schlupfrigen Maschinen herumklettern und wie leicht kann da ein Unfall passieren.

Überall Schmutz und Kot. Bei den Waschapparaten steht das bereits stinkende Wasser in Pfützen, die Aborte sind überdell und der Urnat läuft über, die Wagen kommen in die Werkstätte, ohne vorher gründlich desinfiziert zu werden und mitten in diesem stinkenden Morast muß der Arbeiter sein Leben fristen. Es wäre angezeigt, wenn der Herr Oberinspektor Tauber diese Werkstätte einmal gründlich desinfizieren wollte und die vielfachen bestehenden Mängel mit eigenen Augen sehen würde. Wir sind überzeugt, daß dann auf so manchen Gebiete eine baldige Besserung angeordnet und auch durchgeführt werden müßte.

**Bozen. (Heizhaus.)** In unserem Heizhaus haben sich Zustände eingebürgert, die für das Lokomotivführerpersonal unerträglich geworden sind. Die Behandlung des Personals läßt viel zu wünschen übrig, das Straßensystem ist in vollster Blüte, der Dienstrturnus ist bis auf die höchste Ausbeutung der Arbeitskraft gespannt und muß als mörderisch bezeichnet werden. Von einer entsprechenden Erholung oder einem freien Tag ist keine Spur vorhanden. Verlangt ein Lokomotivführer oder Führer einen freien Tag, so antwortet Herr Dolzale: „Ganz unmöglich, ich hab keine Leute, nehmen Sie sich 24 oder 48 Stunden Urlaub, welche von Erholungsurlaub abgezogen werden, oder melden Sie sich krank.“

Ja, der Herr Heizhauschef meldet, wenn sich der Führer nicht dazu verstehen will, selbst den Bediensteten marob. (Siehe Lokomotivführer Strische.)

Und ein freier Tag ist bei dem gegenwärtigen Turnus zur bringenden Notwendigkeit geworden, um so mehr da die jahresplanmäßigenzüge zumteil mit großen Verspätungen eintreffen. Durch diese Verspätungen werden oft die einzelnen Partien aus

dem Turnus herausgerissen und müssen mit einem später verkehrenden Zug fahren.

Da naturgemäß der später verkehrende Zug auch später in der Endstation eintrifft, so bleibt dem Lokomotivpersonal bis zum nächsten turnusmäßigen Zug eine zu kurze Ruhezeit.

Nachdem nun ein Lokomotivführer den Herrn Heizhause auf diese kurze Ruhezeit aufmerksam oder weigert er sich gar den turnusmäßigen Zug wegen ungenügender Erholung zu führen, so kann er sofort zu 30.000 Kilometern mit Serie 32 C verdonnert werden. (Rungaldier.)

Ein besonderes Kraftstückchen leistete sich vor kurzem die Maschinenleitung, indem sie einen Lokomotivführer für ständig straßweise zum Referatsdienst einteilte, weil dieser Mann das „unheimliche Verbreden“ begangen hat, seine Maschine, die als „Sollspann“ verwendet war, bei der Fahrt ins Heizhaus von der Zuglokomotive abzupumpen.

Da nun der verdonnerte Mann leidend ist, so hat derselbe um einen leichteren Dienst. Die Direktion pensionierte einfach den Lokomotivführer.

Wir fragen nun: Ist das gerecht, wegen einer solchen Kleinigkeit solche drakonische Strafen zu verhängen?

Mit einem solchen Strafsystem wird unter dem Maschinenpersonal die Luft und Liebe zum Dienste gewiß nicht gehoben.

Triest. (K. k. Staatsbahn.) Auf der k. k. Staatsbahn Triest ist ein Zugreviseur mit Namen Franz Krehal. Dieser bringt Sachen zuwege, die weder in den Anweisungen noch Erläuterungen und vielfach zu unliebsamen Auseinandersetzungen zwischen den Revisionskondukteuren und Reisenden Anlaß geben. Wir wollen hier ein Beispiel anführen: Als auf der Strecke Linz-Triest (k. k. Staatsbahn) der Speisewagen eingeführt wurde, kam von der Direktion ein Erlaß heraus, daß Reisende der III. Wagenklasse im Speisewagen von 12 bis 2 Uhr und von 6 bis 8 Uhr sein können. Sollte ein Reisender dieser Klasse außer der angegebenen Zeit angetroffen werden, so ist derselbe instruktionsgemäß zur Nachzahlung zu verhalten. Am 9. August wurden fünf Reisende im Speisewagen angetroffen, der Kondukteur verlangt die Nachzahlung. Die Reisenden weigerten sich, die Nachzahlung zu leisten, worauf der Kondukteur einen Reisenden, welcher in Görz ausgeflogen, der Station zur weiteren Amtshandlung übergab, den anderen vier Reisenden, welche nach Triest fuhren, die Karten abnahm. Als der Zugreviseur den Zug revidierte, meldete ihm der Kondukteur diesen Anstand. Der Revisor nahm dem Kondukteur die Karten ab und gab dieselben großmütig den Reisenden zurück, ohne eine Nachzahlung eingehoben zu haben. Es wäre an der Zeit, daß die Abteilung 6 mit dem Zugreviseur Schule abhalten möchte und ihm nachdrücklich beibringen, daß er in erster Linie die Vorschriften kennen muß und nicht durch seine Weisheit die Kondukteure vor dem reisenden Publikum blamiert. Ganz anders verhält sich die Sache von Reisenden, welche wegen Platzmangel in eine höhere Klasse einwaggoniert werden müssen, da wird strenge vorgegangen, der Kondukteur wird angezeigt und hat sich zu verantworten und diese Anzeigen werden von diesen Herren nicht immer gewissenhaft und wahrheitsgetreu gemacht. Wir warnen Herrn Krehal, in Zukunft unmaßige Anzeigen zu machen, denn es kann ihm, wenn es gefällig ist, beim Gericht nachgewiesen werden, daß er lügenhafte Angaben gemacht hat.

Sternberg. Unter den Magazins-, Stations- und Oberbauarbeitern herrscht große Unzufriedenheit, da diese Kategorien noch keine Aufbesserung ihrer elenden Löhne erhalten haben. Es sind dort Magazinsarbeiter, die nach 35jähriger Dienstzeit immer noch den Hungerlohn von Kr. 210 erhalten. Der neuangeworbene Magazinsarbeiter erhält einen Taglohn von 2 Kr. Die Oberbauarbeiter erhalten beim Eintritt einen Taglohn von Kr. 180 und sein Höchstlohn beträgt Kr. 180. Ein Arbeiter, der bereits seit 37 Jahren bei der Bahn ist, hat den höchsten Taglohn von 2 Kr. Die in der Station und auch beim Oberbau beschäftigten Frauen erhalten Kr. 180 täglich. Einige Arbeiter sollten mit 1. Jänner d. J. eine Zulage von 10 Kr. bekommen, doch bis jetzt ist nichts geschahen. Sowohl das Magazinspersonal als auch die Oberbauarbeiter werden schlecht behandelt, doch traut sich keiner zu beschweren, da der Bahndirektor Kossak sofort mit der Entlassung droht.

Die Magazinsarbeiter werden oft zu Arbeiten kommandiert, welche von den Parteien zu verrichten wären; doch da bei solchen Arbeiten ein Nebenverdienst für gewisse Vorgesetzte herauskommt, so muß der Magazinsarbeiter auch die Arbeiten der Partei verrichten, ohne eine Entschädigung zu erhalten. Nicht selten müssen noch verschiedene private Arbeiten für Vorgesetzte geleistet werden. Ein unerhörtes Skandal.

Besonders empörend wirkt der Umstand, daß bei Erteilung von Urlauben zur Waffennutzung der Betreffende außer Stand und Gehältern, das heißt vollständig entlassen wird. Dieser Zustand kann schon in unserer Station bei einem Urlaub von sechs Tagen eintreten.

Alle diese angeführten Tatsachen sind geeignet, die hiesigen Bahnarbeiter zur Verzweiflung zu treiben. Dazu kommen noch die teuren Lebensmittelpreise und Wohnungszinsen, die jenen der Großstadt in keiner Weise nachstehen. Die Folge davon ist, daß Not und Krankheiten bei den hiesigen Bahnarbeitern immer mehr einreißen.

Um eine Regelung, respektive Verbesserung der Arbeits- und Lebensverhältnisse der Taglohnarbeiter in der Station und bei der Waffennutzungsektion Sternberg ist es notwendig, die Direktion in entsprechender Weise auf diese menschenwürdige Bezahlung und Behandlung aufmerksam zu machen.

Laibach. (K. k. Staatsbahnen, Wagenbauwerkstätte.) Unser neuer Herr Werkmeister kümmert sich um Dinge, die ihn absolut nichts angehen. Als Werkmeister hat er so viel dienstliche und sachliche Aufträge und Anordnungen durchzuführen, um gewiß seine Dienststunden reichlich damit ausfüllen zu können. Ob die Arbeiter sich zur roten, grünen oder gar zur blaugelben Farbe bekennen, sollte ihm in seiner Eigenschaft als Vorgesetzter ganz schnuppe sein.

Die benutzten Zettel an der bekannten Stelle wurden bis jetzt immer geduldet, ohne daß jemand darüber gekloppt wäre, und herrschte unter den Arbeitern der Werkstätte stets ein kollektiver Zustand. Wenn jedoch absichtlich die Ruhe durch kleinliche Schikanen gestört werden soll, dann allerdings hätten sich die Machter die Folgen selbst zuzuschreiben.

Laibach. (K. k. Staatsbahnen.) Im Monat Februar 1909 beschwerten sich die Lokomotivführer über die Betten in der Kaserne in Klbing. Herr Kenedel hat damals versprochen, daß bestimmt neue Betten angekauft werden, doch bis heute sind dieselben nicht angeschafft.

Da nun das Liegen auf den elenden Betten kein Ausruhen, geschweige Schlaf genannt werden kann und man mehr müde und zerfallen aussieht, als man sich niedergelegt hat, so ist es höchste Zeit, daß in der Kaserne in Klbing Ordnung geschaffen wird. Die k. k. Staatsbahndirektion wird doch ihren Lokomotivführern nicht das Vorenthalten, was jedem Sträfling gewährt wird.

Budweis. (Zusammenstoß.) Am 18. September 1909 ereignete sich in der Station Steinfirchen der Strecke Budweis-Linz ein Zusammenstoß der Güterzüge 562 und 575, welcher einen bedeutenden Materialschaden aber glücklicherweise keine Menschenleben zur Folge hatte. Zug 575 stand regelmäßig auf Geleise III mit der Lokomotive beim Wasserkran und war in dieser Stellung zirka drei Wagenlängen von der Grenzmarke auf Geleise I entfernt.

In dieser Station sind Handwechsel und die Weichen „verfälscht“ verschlossen. Nach der fahrplanmäßigen Kreuzung mit Zug 518 ging der Diensthabende in den Gepäckwagen und übergab dort den Schlüssel zum Weichenstich, welcher erst nach der Ankunft des verspäteten Zuges 562 vom Wächter abgeholt werden sollte.

In rückwärtigen Teile des Zuges 575 befand sich ein „Heißlaufer“ und gingen der Zugführer und der Maschinenführer nach Zug 518, indem sie ja die vollste Sicherheit hatten, daß der Wechsel auf Geleise I stand und der Schlüssel sich im Gepäckwagen befand, rückwärts, um diesen „Heißlaufer“ zu untersuchen. Während dieser Untersuchung nahm der Wächter den Schlüssel aus dem Dienstwagen und stellte den Wechsel auf Geleise III.

Der Wächter ist ein beräuflicher Mann und konnte das nur tun, weil er entweder von der verlegten Kreuzung nicht verständigt oder Zug 562 ohne Signal ab war oder er dieses überhört hatte. Die Strecke von Holsau nach Steinfirchen liegt in einem Gefälle von 10 Promille, hinter dem Distanzsignal ist ein Einschnitt mit starkem Bogen und ist der Einfahrtswechsel erst auf sehr kurze Distanz sichtbar. Der Zusammenstoß war infolge der Kürze der übersichtlichen Strecke unvermeidlich und fuhr daher Zug 562 auf 575, wodurch 3 Wagen gänzlich zerrümmert, 3 Lokomotiven (Serie 180) und 11 Wagen stark beschädigt wurden und ist es nur der vorsichtigen Einfahrt des Zuges 562 zu danken, daß die Katastrophe nicht noch viel größer war. Das Unglück hätte können verhütet werden, wenn der Achtungspfeil beim Distanzsignal nicht abgebracht worden wäre, denn dieser von einer Lokomotive (Serie 180) gegeben, hätte wahrscheinlich auch den Wächter noch zur richtigen Zeit auf die Ankunft des Zuges 562 aufmerksam gemacht. Ganz gewiß wäre es aber verhütet worden, wenn der Schlüssel zum Weichenstich, so wie es früher Vorschrift war, in der Kaserne im versperrten Schlüsselkasten sich befunden hätte und dem Wächter erst nach Anlauf des Zuges 562 übergeben worden wäre. Aber dieser für die Sicherheit des Verkehrs und der Menschenleben so wichtige Gegenstand wird jetzt auf Anordnung der Abteilung 5, Staatsbahndirektion Linz, von den Diensthabenden herumgeworfen, daß er oft im Winter im Schnee und im Sommer im Not minutenlang gesucht werden muß. Könnte der Schlüssel bei einer solchen Gelegenheit nicht auch von einem Unberufenen gefunden werden? Wenn wir diese zwei Hauptargumente in Betracht ziehen und den rein unmenschlichen Turnus der Budweiser Güterzugspartien, welche 38 Prozent Dienst machen, so können wir mit reinem Gewissen sagen, daß es nur der großen Aufmerksamkeit und Aufopferung des Exekutivpersonals zu danken ist, daß solche Katastrophen auf dieser Strecke nicht öfter vorkommen.

Das Unglück ist geschehen, jetzt treten die Schmäfler in Aktion und es ist Sache des unsehbaren Bürokratismus, die Schuldigen herauszufinden; daß diese aber die Unschuldigen treffen werden, davon sind wir überzeugt. Wir aber könnten auf die Schuldigen mit Fingern zeigen.

Schwarzach-St. Veit. Die Staatsbahndirektion hat den Bahndirektor Puß nach Hofgastein versetzt, doch eignen sich dessen Charakter sowie dienstlichen Eigenschaften keineswegs für einen solchen Kurort wie Hofgastein. Wenn Herr Puß mit seinen Untergebenen spricht, besser brüllt, dann eilen die Ruhe bedürftigen oder Ansehensgewöhnten Leute, selbst aus weitester Nachbarschaft entsetzt zu den Fenstern, um den tobjüchlig gewordenen Bahndirektor zu hören.

Sind doch beim letzten Anfall viele der Ansicht gewesen, daß in nächster Nähe ein Feuer ausgebrochen wäre. Sollte Herr Puß sein überflüssiges Schimpfen und Brüllen nicht einstellen, so müßte denselben ohne jeden Pardon ein guffizender Raufforb angelegt werden, denn wir können Herrn Puß unmöglich so weiter herumlaufen lassen.

Reichenberg. (Betriebsinspektorat.) Wir hatten bereits Gelegenheit, beim hiesigen Betriebsinspektorat einen Mann zu kennzeichnen, dem auch das frühere — Gott sei Dank gefallene System — nicht unangenehm war.

Es ist dies der Mann, der auf die Ehrenfestigkeit seiner Kollegen seltenst bauend, selbst recht schimpfen kann, sich aber nicht scheut, davon unvorsichtige Äußerungen zu verwenden; der Mann, der unaufgefordert denunziert und dessen persönliche Gegner nach seiner Ansicht zugleich auch die schlechtesten Beamten sein müssen; der Mann, der es anmaßend versteht, unbequeme und mißliebige Kollegen an geeigneter Stelle durch gelegentlich angebrachte häßliche Bemerkungen und Einschüchterungen zu disqualifizieren.

Und nun noch! Sollte der Stein des Anstoßes zu der jüngsten Affäre des ersten Verkehrsinspektors vielleicht da zu finden sein, wo dieser ihn nicht vermutet?

Ein Mann, welcher den Verkehrsinspektor schon in der Tasche hat, es aber nicht werden kann, hätte ein Interesse daran, daß er ginge.

Denn nichts ist so fein gesponnen, es kommt doch an die Sonnen.

Geldfisch. Der „Osterr.-ungar. Eisenbahner-Zeitung“ beliebte es in Nummer 18 vom 15. September über den Generalfreik in Schweden zu schreiben.

Unsere Aufgabe soll es nicht sein, auf das ganze Geschreibsel des Artikels einzugehen, sondern es sollen nur die Eisenbahner erwähnt werden.

Nebenbei sei erwähnt, daß man in oben erwähnten Blatt nicht gewohnt ist, Eisenbahnerangelegenheiten zu finden, sondern nur Verleumdungen.

Also zur Sache: Nach dem Bericht des Schmierblattes wurde der Eisenbahndienst in Schweden klaglos durchgeführt, das heißt die Eisenbahner streikten nicht. Nun, lieber Zientenkult, warum streikten die Eisenbahner nicht? Die Eisenbahner in Schweden veranlassen eine Urabstimmung, ob sie streikten sollen oder nicht, und durch diese Urabstimmung entschied die Majorität nicht zu streikten, weil durch den Streik der Verkehr ohnedies ein leichter ist, sozujagen einem Streik oder einer passiven Resistenz nahe kommt, und durch das Dienstmachen der Eisenbahner es selber möglich ist, die wirklich Streikenden zu unterstützen. Und so kam es auch, daß die Eisenbahner in Schweden durch das Nichtstreikten ihre streikenden Kollegen bis dato mit 300.000 Kr. unterstützen konnten, was selbe im anderen Falle nicht hätten tun können, sondern hätten selbst unterstützt werden müssen. Dies ist der wahre Sachverhalt und da ändern die Verleumdungskünste eines österreichisch-ungarischen Schmierblattes gar nichts daran.

Eines möge sich der Redakteur des Blattes hinter die Ohren schreiben, solche Berichte sind Todesurteile, solche Berichte glauben nicht einmal die christlichsozialen Eisenbahner im Lande mehr, denn das Ueber-Wasserhalten der ganzen christlichsozialen Eisenbahnerorganisation ist nur durch den kirchlichen Druck möglich, der heute noch ausgeübt wird, und dieser Druck kennzeichnet zur Genüge die Arbeiterfeindschaft der christlichsozialen Macher. Und nun, liebe Verkehrsinspektante, läge weiter.

Lundenburg. Als Baron Vanhans zum Direktor der ehemaligen K. K. W. ernannt wurde, gab er öffentlich das Versprechen, daß er sich bemühen werde, ein zufriedenes Personal zu schaffen.

So gut diese Worte auch gemeint waren und auch das bisherige Wirken des Herrn Direktors vom Personal stets anerkannt und gewürdigt wurde, so ist jede dahingehende Verbesserung für das Lokomotivpersonal in Lundenburg nutzlos und zwecklos, solange der Zugförderungschef Herr Oberinspektor Petrich sein Unwesen treibt. Die Erlässe und Zugeständnisse werden von Herrn Petrich meistens ignoriert, die Einhaltung der bestimmten Ruhezeit wird nicht beachtet. So hat Herr Petrich die 18stündige Ruhezeit in der Domizipation auf höchstens 14 Stunden herabgesetzt; so kommt es nun vor, daß nach einer 16 bis 20stündigen Dienstreise oft nur eine faktische Ruhezeit von 9 bis 10 Stunden übrig bleibt.

Erlaubt man sich, auf die kurze Ruhezeit aufmerksam zu machen und um eine längere Pause anzusprechen, so wird dieses Ansuchen wohl gewährt, man muß sich jedoch einem Protokoll unterwerfen, um dann als Draufgabe irgend einen schlechten Zug zu bekommen. Gewöhnlich ist dies Zug 681, wo man gleich drei Tage fort ist.

Und wie wird unser provisorischer Turnus eingehalten?

Es dürfte wohl wenige Parteien geben, die einen oder den anderen Ring durchgefahren haben. Wenn selbst der turnusmäßige Zug verkehrt, so fährt man höchstens 1 bis 2 Touren und wird dann wieder wib awischt. Dies alles ist jedoch nicht Schuld des Personals, sondern geschieht auf Anordnung des Herrn Petrich. Solange das Personal diesem Herrn ausgeliefert ist, hat dieses auf keine wie immer geartete Mühsicht zu rechnen und wird trotz aller Erlässe und Zugeständnisse niemals zufrieden sein. Herr Oberinspektor Petrich sollte in Anbetracht der hier eingetragenen Mißstände auf einen Platz versetzt werden, wo er dem Personal nicht mehr schaden kann. Phöbus.

Waidhofen a. d. Ybbs. (Unglücksfall.) Innerhalb vier Tagen sind hier zwei Bedienstete verunglückt. Am 17. v. M. verunglückte der Wochwächter H. Seiburg er beim Umstellen des Semaphors und zog sich einen Leistenbruch zu, am 21. v. M. wurde ein zum Verköhlungsdiens verwendeter Magazinsarbeiter beim Einkuppeln der Wagen verlegt.

Waidhofen a. d. Ybbs. (Bahndirektor Puß.) Mit Bezug auf den Nr. 26 unseres Blattes vom 10. September enthaltenen den Bahndirektor Puß betreffenden Artikel wird uns von dort geschrieben, daß die darin enthaltenen Angriffe jeder Richtigkeit entbehren. Bahndirektor Puß gilt vielmehr als ein allseitig gerechter Vorgesetzter und haben die Arbeiter keinerlei Grund, sich über denselben irgendwie zu beschweren.

Waidhofen. (Seiburg.) Ein Bruchtemperament von einem Kollegen ist der Lokomotivführer „Bauerndmichele“ (pardon Wiglebauer). Dieser Nachkollege besitzt Eigenschaften, die einem Feindpaar eine Ehre machen würden. Abgesehen davon, daß er seine ganze freie Zeit augenverdrehend und bauchrudelnd bei dem Herrn Expediturleiter verbringt, mißt er sich in letzter Zeit in Sachen hinein, die ihn einen Schmarren angehen. Auf eine Denunziation mehr oder weniger kommt es Herrn Wiglebauer dabei nicht an, wie er es kürzlich einem Kollegen machte, fand es trotzdem für notwendig, die nicht eingeschriebene Reparatur dem Herrn Expediturleiter zu hinterbringen. Ein weiterer Kommentar auf eine solche Handlungsweise ist überflüssig.

Waidhofen. (Seiburg.) Daß wir im hiesigen Heizhaus in der Person des Herrn Straß es mit einem überaus fervalen Streber aus teutischem Lager zu tun haben, beweist dessen Bemerkung, die er zu mehreren hiesigen Bediensteten machte: „Der Vorstand sagte mir, ich möge mich nur über den Artikel im „Eisenbahner“ Nr. 26 trösten, zu Neujahr bekomme ich ein schönes Christkind. Ich bekomme eher einen fünfziger, bevor ein Arbeiter fünf Kreuzer bekommt.“

Daß nur Streber im deutschen Lager sind, ist allgemein bekannt, daß aber solche Kreaturen in ihrer grenzenlosen Dummheit mit solchen Charakterzügen noch an die Deffentlichkeit treten, dürfte offenbar nur eine Frucht teutischer Wildung sein.

Ist das deutsch? Gleich eine solche Schaustellung händischer Knechtlichkeit auch nur annähernd dem furchtlosen, offenen Weisen der Germanen? Die Waidhofen, Herr Straß, haben Sie längst mit einem Hundebalg vertaucht und mit letzterem liegen Sie demotest vor den Füßen Ihres Herrn und winkeln um schmeichelnde Worte. Werden Ihnen solche zuteil, dann durchzuht ein Gefühl der Freude Ihre Seele und schweißwedelnd heulen Sie vor Freude ob der Günst des Herrn am Bahnhofe umher. O Waidhofen! Wohin bist du gekommen?

Bernhardthal. Die in Bernhardthal wohnenden Eisenbahner sind bis auf einzelne Mitglieder der Ortsgruppe Lundenburg des Allgemeinen Reichsbund- und Gewerkschaftsvereines. Dies kränkt die „Reichsbündler“ sehr, darum haben sie als mutige deutsche Reden den Beschluß gefaßt, für Sonntag den 19. September eine „freie Vereinsversammlung“ der Ortsgruppe Lundenburg des Reichsbundes deutscher Eisenbahner nach Bernhardthal einberufen.

Die Versammlung war von zirka 200 Personen besucht. Nachdem der Einberufer Herr Schuber, Obmann der Ortsgruppe Lundenburg, begrüßte, es werden die Eisenbahner bei dieser Versammlung fehlen, so wurden alle deutschen Vereine von Lundenburg, Bernhardthal und Umgebung zusammengetrommelt. Durch den Einberufer wurden bei der Eröffnung die Gemeindevorstellung von Bernhardthal, der Deutsche Schulverein, die Südmärk. der Bund der Deutschen in Südmähren, der Mitglieder von Strahhof, Dürnkut und Mikolburg sowie die Beamten der Lundenburger Zuckerraffinerie und andere offiziell begrüßt.

Als erster Referent erhielt Herr Zehl von der Zentralleitung Wien das Wort. Dieser hatte die Aufgabe, den nicht anwesenden Eisenbahnern — es waren wenige Eisenbahner amesend — den Zweck und Nutzen der nationalen Gewerkschaftsorganisation zu erklären.

Um die teutschen Felder nicht ganz unter sich zu lassen, sind auch sechs Sozialdemokraten von Lundenburg nach Bernhardthal gefahren, in der Meinung, von den Reichsbündlern etwas Besonderes zu hören.

Wie alle deutschnationalen Redner, so leitete auch Herr Zehl sein Referat mit der Entschuldigung ein, daß er heißer sei, folglich nicht lange sprechen könne.

Alles war begierig auf die neue Weislehre, doch ist niemand auf seine Rechnung gekommen, denn statt über Zweck und Nutzen der nationalen Gewerkschaftsorganisation zu sprechen, hat sich Herr Zehl die Aufgabe gestellt, die sozialdemokratische Eisenbahnerorganisation zu vernichten. Was man da für einen Stumpfsinn zu hören bekam, das war geeignet, Bauchkrümmen hervorzurufen.

Nach der Meinung des Herrn Zehl haben die Eisenbahner seit dem Bestand der Organisation gar nichts erreicht und das, was sie erreicht haben, sei nur dem „Reichsbund“ zu verdanken. Die Sozialdemokraten sind schuld daran, daß so wenig oder, nach der Meinung des Herrn Zehl, nichts erreicht wurde.

Wie muß das Herz des Beamten Hofmann aus Strahhof ängstlich geschlagen haben, der auch anwesend war, wenn er daran gedacht hat, daß er damals als Verkehrsbeamter in Bagram als echter Zeitles-Hufar mit ganzer Kraft gearbeitet hat, die passive Resistenz zu verhindern, indem er selbst unter Lebensgefahr auf saurende Lastzüge aufgesprungen ist, um den Zugführer rasch zu expedieren. Damals ist diesem teutschen Felden das Herz in die Hofe gefallen; heute wagen diese Querköpfe zu behaupten, sie hätten die passive Resistenz durchgeführt.

Wenn statt der Bauern und Beamten, Eisenbahner amesend gewesen wären, welche die Verhältnisse kennen, so hätten sie über diesen kleinen Örnegroß Zehl lachen müssen, wie sich dieser Herr selbst widersprochen hat, aber den Anwesenden konnte er alles erzählen, denn sie sind doch keine Eisenbahner. Die Lügen waren so groß, daß Herr Zehl oftmals aus Verlegenheit husten mußte, um Zeit zu gewinnen, auf neue Lügen nachzudeuten.

Nachdem ihm nichts mehr einfallen konnte, fragte der Vordredende, ob jemand das Wort wünsche. Da man nicht ruhete, daß noch ein Referent vorrätig sei und die lange Pause dem Anschein erweckte, daß die Versammlung geschlossen wird, meldete sich Genosse Solasch zum Worte, damit die Teutischen nicht sagen konnten, die Sozialdemokraten hätten nicht den Mut gehabt, zu widerlegen, sonst wäre es nicht der Mühe wert gewesen, vor Nichtseisenbahnern über Eisenbahnerangelegenheiten zu sprechen.

Genosse Solasch hat die Lügen des Herrn Zehl beleuchtet und auf die Widerinnigkeit einer gewerkschaftlichen Organisation auf nationale Grundlage hingewiesen.

Sodann kam ein gewisser Herr Gatterer zum Worte, welcher die Aufgabe hatte, über das nationale Programm zu sprechen. Seine ganze, mit reißiger Anstrengung hervorgebrachte

Rede hatte absolut keine Klarheit über die angeblich erfolgreichen Ergebnisse der nationalen Gewerkschaftsorganisation gebracht, dafür hatte er sich sehr viel mit dem Genossen Dr. Ellenbogen beschäftigt.

Der Unstimm ging so weit, daß Herr Gatterer pathetisch erklärte, daß die Sozialdemokraten noch keinen Streik inszeniert haben, um deutsche Fabrikanten zu zwingen, deutsche Arbeiter anzustellen. O heiliger Teufel! Deine Jünger machen dir eine riesige Schande, sende ihnen recht viel Gerichten, damit ihre Zunge nicht sprechen kann, denn was sie reden, ist ein Stiefel, und was sie tun, das ist Betrug am deutschen Volke, Betrug an den arbeitenden Klassen.

Möge Herr Hofmann in Straßhof noch so viel in der Station herumlaufen und den Kameraden Verschiebern und anderen von einer „Niederlage“ der Sozialdemokraten in Bernhardtthal erzählen: wir sind sich unserer Kraft bewußt und würden es uns als eine Schande anrechnen, solche Zeitkesselfusaren, wie Herr Hofmann es war, zu unseren Mitglidern zu zählen.

Zum Schlusse hat sich der volltrunkene Herr Donner auf einen Stuhl gestellt und wollte über die Sozialdemokraten schimpfen; ein Bauer wollte ihm Beifall zollen und schrie „Psui“. Herr Donner war nicht fähig, zu beurteilen, wie das „Psui“ gemeint war und hat es auf sich bezogen, darum hat er verwundert ausgerufen: „Was, Psui?“ Er glaubte schon, daß seine Wiederde nicht gefalle.

Bei der Abfahrt auf dem Bahnhof wurden viele Bernhardtsthaler angetroffen, welche nach Lundenburg in den Nachtdienst gefahren sind und bei der Versammlung nicht anwesend waren; als sie befragt wurden, warum sie nicht bei der Versammlung waren, da antworteten dieselben, daß ihnen der Schlaf lieber war, als dort den deutschen Unstimm anzuhören. Das waren aber gute Deutsche.

Stainburg. (A. L. Staatsbahn.) Vor kurzer Zeit wurde unsere Station durch ein wahres Monsitum von einem Stationsvorstand beglückt. Die l. l. Staatsbahndirektion hätte das hiesige Personal wohl nicht härter strafen können, als es mit der Ernennung des Offizials Franz Kotalj zum Stationsvorstand geschah. Das Personal war wohl auf Schlimmes gefaßt, doch die Einführung der rüden und rohen Behandlung und ungerechter hoher Strafen übertrifft alle Verurteilungen. Es ist ein öffentliches Geheimnis, daß Herr Kotalj nur einer verächtlichen Regierung des Herrn Direktors Hofrats Ritter v. Ruff seinen jetzigen Posten zu verdanken hat, wahrscheinlich mit der Voraussetzung der eingetretenen Besserung, doch scheinen die sieben Jahre Magazin auf Herrn Kotalj keinen Eindruck gemacht zu haben. Wegen Anfechtungen, Verleumdungen, Gerichtsverhandlungen zc. mußte er zur Verübung des reisenden Publikums und des Personals im Lundenburger Magazin taliggestellt werden. Wir verwahren uns ernstlich und entschieden gegen die Wiedereinführung des brästen Kasernensystems, der ungerechten Behandlung und der Injustie. Wenn keine Besserung eintreten sollte, werden wir durch Veröffentlichung seiner unseligen Laufbahn beweisen, daß die l. l. Staatsbahndirektion diesem Herrn zu großmütig entgegenkommt.

Dem Aspiranten Kogovsek diene zur Richtschnur, daß wir nicht russisch verstehen und daß er sich seine in der Bukovina angeeigneten russischen Manieren abgewöhnen muß. Ueber den Aspiranten Komp ein andermal.

### Versamlungsberichte.

Wien XIV. Am 18. September d. J. fand eine Besprechung der Vertrauensmänner der Wächter und Blocksignal-dieners statt, wobei die neue Automat und die einzuleitenden Schritte zur Verbesserung der Lage des Wächterpersonals eingehend besprochen wurden.

Krems a. d. Donau. Sonntag den 19. September hielt die Ortsgruppe Krems in Hadersdorf am Kamp eine Versammlung der Wächter und Oberbauarbeiter ab, in welcher die Genossen Hofbauer und Schneider über die Aufteilung der bewilligten Zuständnisse referierten.

Lundenburg. Am 15. September d. J. brachte Genosse König, Mitglied der Personalkommission, einen ausführlichen Bericht über die Tätigkeit der Personalkommission. Die zahlreich anwesenden Teilnehmer aus dem Stande der Zugbegleiter sprachen dem Genossen König für sein mannhaftes Eintreten Dank und Anerkennung aus.

Klosterneuburg. Mittwoch den 15. September d. J. fand hier eine Versammlung der Oberbau- und Magazinarbeiter statt, in welcher Genosse Schneider, Mitglied des Direktionsarbeiter-ausschusses, referierte.

Brünn. In einer gut besuchten Zugbegleiterversammlung erstattete am 16. September d. J. das Personalkommissionsmitglied König seinen Bericht über die Tätigkeit der Personalkommission und erntete für seine trefflichen Ausführungen lebhaften Beifall.

St. Veit a. d. Mur. Am 12. September d. J. sprach Genosse Sommerfeld in einer gut besuchten Versammlung über die neue Automat.

Alteireifling. Am Sonntag den 19. September d. J. fand um halb 2 Uhr nachmittags in Prillers Gasthaus in Weissenbach-St. Gallen eine sehr gut besuchte freie Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Genosse Müller aus Wien in leichtschlicher Weise Zweck und Nutzen der Organisation besprach und allgemeinen Beifall erntete.

Graz. (Wächterversammlung.) Am 20. September d. J. tagte in Graz in den Juliensälen eine sehr gut besuchte Wächterversammlung, bei der sich eine ziemlich erregte Debatte entspann. Zum Schlusse wurde folgende Resolution angenommen: Die heute den 20. September 1909 in den Juliensälen in Graz tagende Wächterversammlung stellt an familiäre Mitglieder der Personalkommission das dringende Ersuchen, vereint mit den Vertretern der Wächter beifühls Verbesserung ihrer Lage einzutreten. Die versammelten Wächter appellieren an das Sozialbewusstsein aller Vertreter und verlangen die eheste Einberufung der gesamten Personalkommissionsmitglieder seitens der Bahndirektion, wobei die Wächterfrage als erster Punkt auf die Tagesordnung gestellt zu werden hat.

Wien-Brigittenau. (Zur Kantinenfrage.) Dienstag den 21. September, halb 8 Uhr abends, fand im Gasthaus zum Landwehrmann in Rudolfs eine Versammlung des Personals von Rangierbahnhof Wien-Brigittenau mit nachfolgender Tagesordnung statt: Regelung der Kantinenangelegenheit.

Die Versammlung war von circa 200 Eisenbahnern besucht, weiters waren erschienen: Bahnamtivorstand Herr Inspektor Neumann, Herr Abjunt Winler, Kantineur Frißl, als Vertreter der Zentrale erschienen Genosse Dusek, ferner waren Vertreter des Wächterpersonals Wien II anwesend. Im Bureau saßen die Genossen Kivil und Kaller als Vorsitzende; Wolfhoser und Adler als Schriftführer. Genosse Kivil eröffnet und begrüßt die Versammlung um 7/8 Uhr abends. Es wurden nun dem Kantineur Frißl von verschiednen Genossen die Mängel in der Kantine vorgehalten. Nachdem Inspektor Neumann und Genosse Dusek einem billigen Ausgange des Wort gesprochen, wurde vom Genossen Dusek Herrn Frißl nahegelegt, den Wünschen des Personals entgegenzukommen. Herr Frißl erklärte nun, die Wünsche des Personals zu erfüllen, und machte demgemäß folgende Zugeständnisse: Herr Frißl anerkennt die Vertrauensmänner des Personals und räumt ihnen das Recht ein, jederzeit und unangemeldet die Räume der Kantine (Vokale, Küche zc.) zu kontrollieren, er willigt ein, daß die Vertrauensmänner den Verhandlungen mit dem Rudolfsdorfer Brauhaus, zwecks Einführung des Bieres aus diesem Unternehmen, zugezogen werden; er erklärt das Bier um 14 H. per halben Liter,

das Seidel zu 11 H., ferner Würsteln, Debréziner, Zerbelat- und Oberberger Würste zum Preise von 11 H. abzugeben, die Preise für die übrigen Speisen nicht zu erhöhen und die Bediensteten höflich und freundlich zu behandeln. Durch dieses offene Entgegenkommen wurde der Friede hergestellt und Genosse Kivil konnte mit Befriedigung konstatieren, daß nur dem Zusammenhalten des Personals zu danken ist, daß ernstere Konflikte vermieden werden konnten. Bemerkenswert ist die Haltung des Bahnamtsvorstandes Herrn Inspektor Neumann, der in anerkennenswerter und objektiver Weise sich der Interessen des ihm untergestellten Personal warm angenommen hat.

Versamlungstour auf der Südbahn. Außer den in der Nummer 27 des „Eisenbahner“ verlaublichen Orten referierte Genosse Herzig, Mitglied der Personalkommission der Südbahn in der Zeit vom 27. August bis inklusive 15. September l. J. noch in folgenden Orten: Gloggnitz, Warburg, Klagenfurt, Villach, Wien, Innsbruck, Tries, Laibach, Steinbrück, Bruck an der Mur, Mürzzuschlag und Weidling mit der Tagesordnung: 1. Das Zirkular 385A 1907 und die Einhaltung des im III. A., Punkt 1, niedergelegten Vertrages. 2. Die neue Dienstverteilung des Wächterpersonals. 3. Eventuelles.

Alle Versamlungen waren gut, einzelne sogar überaus stark besucht, insbesondere von dem Wächterpersonal.

Genosse Herzig referierte ausführlich die Verhandlungen im Jahre 1907, insbesondere das Jubiläum von dem im III. A., Punkt 1, des Zirkulars 386 A 1907 niedergelegten Vertrages, wobei er das unehrliche Spiel einiger Größen der Südbahn mit Bezug auf das Wächterpersonal einer scharfen Kritik unterzog und die Benachteiligung der Südbahnwächter gegenüber den Kollegen der Staatsbahnen an einer Reihe von Beispielen klar auseinandersetzte, aus welchen hervorging, daß gegenwärtig die übergroße Majorität der Wächter im Ansehung von einem halben bis zu zwei Jahren einfach betrogen wird. Als hauptschuldtragende Personen werden der Baudirektor Pichler sowie der Oberinspektor Dr. Domenego bezeichnet.

Auch in Bezug auf die neue Dienstverteilung des Wächterpersonals legte er in treffenden Worten auseinander, daß sowohl die Zusage im Zirkular 385 A 1907 nicht nur nicht eingehalten wurde, sondern daß auch die Ausbeutung der armen Wächterflaven, samt ihren Frauen an das Unglaubliche grenzt, daß man das Personal dazu zwingt, ihre Frauen herzugeben, für zwölf Stunden Dienstleistung, aber nur 50 H. bezahlt, was heute wohl auf der ganzen Welt, außer der Südbahn, nicht mehr vorkommen kann. Die gerechte Empörung über dieses Verhalten der Südbahn kam auch überall stürmisch zum Ausdruck und wurde deshalb die schon bekannte Resolution auch überall einstimmig angenommen.

Wir wollen nur hoffen, daß die Südbahn in sich gehen wird und dem Wächterpersonal noch das nachträglich gewährt, auf was es schon lange Anspruch hat und zwar sofort gewährt, wenn anders sie nicht haben will, daß die von ihr gemachten Zusagen als eitel Humbug gewertet werden.

Wien IX. Mittwoch den 18. und Samstag den 21. August fanden im Hotel Union, IX., Nussdorferstraße, Nr. 23 freie Eisenbahnerversamlungen statt. Letztere für Verschlupersonale, welche sich beide mit der neuen Automat und dem Zulawancement befaßten.

Die Referenten „in ersterer Genosse Knotek, in letzterer Genosse Aneidinger“ besprachen besonders das Versprechen des l. l. Eisenbahnministeriums im Oktober 1908 gegenüber dem Gekultivkomitee bezüglich der Vorrückungsfrist um ein Jahr in der Gehaltsstufe von 1000 Kr. auf 1100 Kr., welches Versprechen das l. l. Eisenbahnministerium nicht nur nicht eingehalten sondern die Automat in der Weise noch verschlechtert hat, daß die Vorrückungsfrist in der Gehaltsstufe von 900 Kr. auf 1000 Kr. von zwei Jahren auf drei Jahre erhöht wurde und hat somit die Anstellung mit 900 Kr. wieder illusorisch gemacht. In längerer Debatte, an welcher sich mehrere Anwesende beteiligten, wurde in beiden Versamlungen folgende Resolution einstimmig angenommen:

Die am 18. August, beziehungsweise 21. August 1909 im Hotel Union tagende freie Eisenbahnerversammlung protestiert gegen einzelne im Erlaß des Eisenbahnministeriums vom 8. August 1909, Z. 14535, niedergelegten Vorrückungsfristen für Diener und erklärt, daß die über die Höhe der Zentralpersonalkommission verteilte Automat für die Dienerkategorien bezüglich einzelner Stufen als unannehmbar, beziehungsweise sehr verbesserungsbedürftig bezeichnet werden muß.

Vor allem anderen ist die Karenzfrist von 1000 bis 1100 Kr., die in der neuen Automat mit drei Jahren festgesetzt erscheint, schon deshalb unannehmbar, weil bei der Abmachung zwischen dem Eisenbahnministerium und den von den koalitierten Organisationen im Oktober 1908 mit Vollmacht ausgestatteten Gekultivkomitee ausdrücklich von der Kürzung der Karenzfrist gnannter Kategorie gesprochen wurde und Zusagen dem Komitee gemacht wurden.

Weiters ist eine effektive Verschlechterung der Automat bei allen Dienern die bis 1. Juli 1909 noch nicht die Gehaltsstufe von 900 Kr. erlangt hatten, zu verzeichnen, da bei diesen Dienern die Vorrückungsfrist von zwei auf drei Jahre ausgedehnt wurde. Die Erhöhung des Anfangsgehalt wurde durch diese Maßregel vollständig illusorisch gemacht. Es ist somit erwiesen, daß alle Maßnahmen des Eisenbahnministeriums, sofern sie die genannten Kategorien umfassen, wirkungslos bleiben, ja sogar gegenüber dem alten Zustande eine Verschlechterung bedeuten.

Gleichzeitig wird mit aller Deutlichkeit betont, daß für alle Zukunft eine derartige, das gesamte Personal beleidigende Zurücksetzung der freigewählten Vertreter der Zentralpersonalkommission nicht mehr ruhig hingenommen wird.

Die Zentralpersonalkommission, die unter dem Drucke ihrer Verantwortlichkeit mit dem gehörigen Protest diese Reform annehmen mußte, kann in Zukunft darauf rechnen, der vollsten und tatkräftigsten Unterstützung des Personals sicher zu sein.

Zum Schlusse erklärte die Versammlung, alle Mittel anzuwenden, um das Eisenbahnministerium zur Einhaltung einmal gemachter Versprechen zu bringen und nicht früher Ruhe zu geben, bis die Verbesserung der Automat in der vom Personal gewünschten Weise durchgeführt ist, das heißt bis die Frist von 1000 auf 1100 Kr. auf zwei Jahre reduziert und die ganz ungebührliche dreijährige Wartezeit der jung Angestellten ebenfalls in richtige Bahnen gelenkt wird.

Die Genossen der Zentralpersonalkommission werden in geeigneter Weise von dieser Entscheidung mit dem Bemerken in Kenntnis gesetzt, alle geeigneten Schritte zur Realisierung dieser wichtigen Forderung raschestens einzuleiten.

Mühlung. Am 17. August d. J. fand im Hotel „Post“ eine Versammlung der Eisenbahner statt, in welcher Genosse Promiger die Verhältnisse und Forderungen der Bediensteten in eingehender Weise besprach.

Hausendorf. Eine gut besuchte Versammlung fand am 5. September d. J. in Seppersdorf statt, in welcher das Arbeiterauschussmitglied Genosse Karger über die Regulierung der Löhne im Direktionsbezirk Olmütz referierte.

Salzburg. Am 17. August d. J. fand hier eine gut besuchte Verschieberkonferenz des Innsbrucker Direktionsbezirktes statt, in welcher folgende Forderungen aufgestellt wurden: 1. Gewährung einer monatlichen Dienstzulage von 24 Kr. für jeden Verschieber. 2. Vermehrung der normierten Posten. 3. Anrechnung der anderthalbfachen Dienstzeit analog dem Maschinen- und Zugpersonal. 4. Wenderung der Prüfungsbedingungen. 5. Kürzung der Trans-

dauer der Uniformstücke. 6. Zulassung der Verschieber zu allen Prüfungen. 7. Eine 20prozentige Zulage per Dienstreise für jene Verschieber, welche als Oberverschieber, Verschiebaufsicher oder Platzmeister verwendet werden.

Als Hauptvertrauensmann wurde Genosse Alexander Lindner, Verschieber in Salzburg, gewählt.

Nofenbach. Am 7. September d. J. sprachen hier die beiden Genossen Wabitsch und Tantsin, Vorstandsmitglieder der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt, und ernteten für ihre Referate ungeteilten Beifall.

Wranan a. Znu. Am 30. August d. J. sprachen hier die beiden gewählten Vorstandsmitglieder der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt Genossen Wabitsch und Tantsin in einer öffentlichen Eisenbahnerversammlung.

### Aus den Organisationen.

Kriegenborf. Am 12. September feierte die Ortsgruppe Kriegenborf das Gründungsfest ihres zehnjährigen Bestandes. Das Fest, begünstigt durch ein wunderbar schönes Wetter, so daß es daher im Garten abgehalten werden konnte, wodurch es sich zu einem wahren Volksfest gestaltete, war von den Genossen der Strecke Wien-Tulln außerordentlich gut besucht worden. Auch der in Klosterneuburg bestehende politische Verein „Zukunft“ sowie der Bezirksverband war durch die Genossen Obmänner vertreten. Die Gesangssektion dieses Verbandes brachte durch die tadellose Aufführung einiger Chöre die Festteilnehmer in erhöhte Stimmung. Ein zehnjähriges Mädchen, Ketti Swoboda, Tochter des bekannten Genossen Franz Swoboda, trug folgendes von dem letzteren verfaßtes Festgedicht vor:

Ich hörte eine Kunde heute,  
Die war so schön, die war so neu;  
Und freudlich zogen viele Leute  
Mit leuchtend frohem Aug' herbei.  
Denn heute wird ein Fest begangen,  
Daß man sich fand zu einem Bund,  
Und edler färben sich die Wangen  
Und glücklich strahlt und lacht der Mund.

Ja, es ist schön, sich zu vereinen,  
Da wird der Schwache mächtig, stark;  
Ein einz'ger Sinn, ein einzig' Meinen,  
Das fählt die Kraft, das hebt das Mark.  
Es redet hoch sich jede Nerve,  
Es schwillt die Muskel, auch die Hand;  
Es gilt den Kampf mit aller Schärfe  
Für unser Recht, für unsern Stand!

Und spreizt der Feind auch noch so mächtig  
Die breiten Flügel, eriauch —  
Es ist kein Unrecht niederrüchtig  
Und wir nur hemmen seinen Lauf.  
Und mag mit trügerischem Sinnen  
Er rauben uns noch manches Gut:  
Wir werden diese Schlacht gewinnen,  
Und weße dann der Heuchlerbrut!

Heut' noch geknechtet — werden morgen  
Zu freien Menschen wir uns weih'n;  
Heut' noch des Glends schwere Sorgen —  
Wird morgen unsre Saat gedeih'n.  
Wir werden freie Menschen wieder  
In Tat und Wort, in Gult und Spiel;  
Denn wir sind einig, wir sind Brüder,  
Wir kennen nur ein einzig' Ziel!

So hört' ich heute diese Kunde,  
Und ich ward selig, ich ward frei;  
Da eilt' auch ich in diese Kunde  
Mit leuchtend frohem Aug' herbei.  
Denn heute wird ein Fest begangen,  
Daß man sich fand zu einem Bund,  
Und höher räten sich die Wangen  
In dieser glücklich' schönen Stund!

Das kleine Fräulein erntete durch die korrekte Betonung und den stimmungsvollen Vortrag den reichlichsten Beifall. Als Festredner entfeudete die Zentrale den Genossen Koblek, der in einem Rückblick auf die Jahre des schwersten Kampfes das mutige Aufrechtstehen der Ortsgruppe feierte und ihr Glück wünschte zu einem kommenden 25jährigen Gründungsfeste!

Um 7 Uhr abends begann das Tanzfränzchen. Um 11 Uhr nachts schloß offiziell das Fest. Aber noch lange nach 11 Uhr unterhielten sich die Genossen über den schönen Verlauf des Festes. Die Ortsgruppe muß einen ganz netten Reingewinn erzielt haben.

Rudig. Bei der Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuh gewählt: Franz Wildt, Wahnrichter, Krieger, Obmann; Karl Weis, Maurer, Krieger, Obmannstellvertreter; Anton Charwat, Blockwächter, Rudig, Kassier; Eduard Kuit, Vorarbeiter, Rudig, Kassierstellvertreter; Anton Orglmeister, Magazinarbeiter, Rudig, Schriftführer; Alois Wehner, Bahnwagenführer, Krieger, Schriftführerstellvertreter; Wenzel Wilora, Blockwächter, Rudig, Bibliothekar; Karl Kautzner, Ziegelbender, Rudig, Bibliothekarstellvertreter; Konrad Breier, Streckenwächter, Rudig, Revisor; Blasmus Walter, Blockwächter, Woderjam, Revisor; Wenzel Doudel, Blockwächter, Woderjam, Ausschuh; Wenzel Dorigt, Streckenwächter, Rudig, Ausschuh. Die Monatsversamlungen finden regelmäßig am ersten Sonntag im Monat statt.

Die nächste Monatsversammlung wird am 3. Oktober 1909 abgehalten und werden die Genossen ersucht, vollzählig zu erscheinen. Gäste sind jederszeit willkommen.

### Radtechnisches.

Automatische Kupplung von Eisenbahnwagen. Die Vorstände dreier Sektionen der internationalen Vereinigung für gefeslichen Arbeiterschutz haben eine Eingabe an das Bureau der Vereinigung gerichtet, in welcher sie auf die Uebelstände und Gefahren hinweisen, die mit dem Kupplern und Abkuppeln der Eisenbahnwagen während des Rangierens verbunden sind, und in der sie die Beseitigung dieser Uebelstände als eine Angelegenheit des internationalen Arbeiterschutzes bezeichnen. In England hat sich die Zahl der Unglücksfälle beim An- und Abkuppeln der Wagen in fünf Jahren um 2086 vermehrt; im Jahre 1892 wurden 1799 Personen getötet oder verwundet. In Deutschland fanden im Jahre 1906 106 Personen beim An- und Abkuppeln von Wagen den Tod und 224 wurden verwundet. Es hat in Deutschland in der Periode von 1901 bis 1906 eine Vermehrung der Todesfälle von 53 Prozent und eine solche der Zahl von Verwundeten von 61 Prozent stattgefunden, und in anderen Staaten steht es ähnlich.

Es ist deshalb ein Gebot des internationalen Arbeiterschutzes, für die Einführung einer automatischen Kupplung einzutreten. Wenn man sich bis jetzt für keine der vorgeschlagenen Vorrichtungen entschließen konnte, so lag das an dem Umstand, daß sie einerseits den Ansprüchen des technischen Dienstes nicht genügt oder — wie die amerikanischen — sich den europäischen Eisenbahnwagen nicht anpaßten. Heute aber ist es möglich, die Forderung zu verwirklichen. Als die Vereinigung für gefeslichen Arbeiterschutz im September 1908 in Luzern versammelt war, wurde ihr ein Apparat vorgeführt, der die Frage der automatischen Kupplung sehr glücklich gelöst zu haben scheint; längere Versuche in normalem Betrieb sind zur vollkommenen Befriedi-

gung ausgefallen. Solche Versuche — es handelt sich um die automatische Kuppelung D'Arault — sind auch in Gegenwart der Vertreter des eidgenössischen Post- und Eisenbahndepartements und der Generaldirektion der Bundesbahnen unternommen worden, und das Eisenbahndepartement erklärte, sie seien vollkommen geglückt.

Das Bureau der internationalen Vereinigung für gesellschaftlichen Arbeiterschutz schließt sich in einem Rundschreiben an die Sektionen der Auffassung der Initianten an und ersucht die Sektionen um Ergänzung des bereits vorhandenen statistischen Materials und um Mitteilung darüber, ob und welche Schritte von den Sektionen bei den Regierungen und den großen Eisenbahnverwaltungen beachtet werden.

Neue chinesische Eisenbahnen. Bisher sind China und das russische Sibirien sehr arm an Bahnlängen, die jetzt allmählich erweitert werden sollen. Zurzeit gibt es dort nur die große sibirische Bahn, die sich bei Charkow in der Mandchurie gabelt und in zwei Ästen nach Port Arthur und nach Wladiwostok führt. Außerdem zieht sich eine Bahnlinie von Wladiwostok nach Chabarowsk und überdies führt ein Schieneweg von Niutschwang nach Peking, der durch Anschlusslinien eine Fortsetzung nach Südjina erfahren soll. Nun befindet sich eine Bahnlinie im Bau, die durch die Wüsten der Mongolei führen wird und vorerst in Teilstrecken zur Durchführung gelangt. Am Beginn des Jahres 1910 soll die erste Teilstrecke eröffnet werden, die von Peking nach Kalgan in die Mongolei führt. Sie ist über 200 Kilometer lang und wird von den Chinesen gebaut. In den kommenden Jahren soll sie durch die mongolische Wüste nach Urga gehen, den Handelswegen entlang, die jetzt durch diese Einöden hinziehen. Es ist fraglich, ob sie für den Lokalverkehr einen Wert haben wird, denn sie führt durch Gebiete, die völlig wüst sind. Aber als Durchgangsstrecke für den Verkehr von Kiachta an der sibirischen Bahn bis nach Peking würde sie von großem Wert sein, weil sie den Weg bedeutend kürzen könnte. Sobald die neue Bahnlinie ausgebaut sein wird, ist es möglich, den Weg von Europa nach Peking in zehn bis elf Tagen zu machen, während man jetzt von Wien oder Paris 14 bis 16 Tage dorthin benötigt. Die Zeitverlängerung kommt dadurch zustande, daß man dann um etwa 2000 Kilometer weniger lang zu fahren hat als jetzt. Eine Fahrt durch die Wüsten der Mongolei wäre aber noch beschwerlicher als die Reise, die jetzt auf der russisch-chinesischen Bahn auszuführen ist. Für diesen Zweck müßten besondere Einrichtungen in den Eisenbahnhöfen getroffen werden, weil die Reisenden dann bis zu zwei Tage lang an keiner Station Halt machen werden können.

Außer dieser wichtigen Bahn soll eine andere ebenso bedeutende Linie zur Ausführung gelangen. Sie würde an den Grenzgebirgen zwischen der Mongolei und China von Peking nach Sutschow, dann zum Lob-Nor und durch Ostturkestan bis in die Nähe der neuen Bahn führen, die von den Russen nach Turkestan gebaut wurde. Gelänge es, über eine Brücke in den Niesenbergen an der Grenze von Tibet oder durch einen gigantischen Tunnel eine direkte Bahnlinie bis nach Turkestan zu bringen, dann wäre damit eine Parallelstrecke zur großen sibirischen Bahn geschaffen, die das dunkle Sibirien nach Osten durchschneidet und den Verkehr zwischen Europa und dem fernen Osten bedeutend erleichtern würde. Es ist zweifellos, daß auch diese Linie in absehbarer Zeit gebaut werden wird.

Literatur.

Oesterreichischer Arbeiter-Kalender für das Jahr 1910. Da ist er wieder, der alte würdige Bekannte, den wir schon beim Betreten unserer Redaktion auf dem Schreibtische vorfinden. Sein anheimelndes Gewand läßt uns in ihm sofort den Oesterreichischen Arbeiter-Kalender für das Jahr 1910 erkennen. Mit gutem Gewissen kann man ihm auch heute wieder das Wort voransetzen: Wer vieles bringt, wird manchem etwas bringen; denn in der Tat überzeugt uns schon der erste Blick, den wir in das Inhaltsverzeichnis werfen, daß die Redaktion in der Auswahl der Darbietungen zweifellos ein recht planmäßiges Arrangement getroffen hat. Daß für den Arbeiter nur das Beste gut genug ist, war ja von jeher bei Herausgabe von Parteiliteratur das Leitmotiv unseres Wiener Parteigeschäftes und wir gestehen gern zu, daß der uns vorliegende Arbeiter-Kalender für 1910 hierfür wieder den besten Beweis erbringt.

zunächst ist es das Schwindsche Titelbild „Die Hochzeitsreise“, das uns gefällt und recht glücklich gewählt erscheint. Unter den Mitarbeitern entdecken wir wieder die namhaftesten und bekanntesten unserer Schriftsteller. Wir nennen hier nur Dr. Otto Bauer, Richard Dehmel, Wilhelm Winter, Dr. med. A. Lipfius, Detlev v. Willencron, Benzel Hölzl, Professor Alfred Koller, Max Winter. Zweifellos eine gute Bürgschaft für einwandfreie geistige Kost. Auch Peter Rosegger ist diesmal wieder mit einer anmutigen Erzählung vertreten. Beim Durchsehen der Jahresüberschau erfreut uns der bienenähnliche Fleiß, mit dem diese zusammengestellt ist. Zahlreiche Illustrationen bereichern den Inhalt des so überaus preiswerten, billigen Volkskalenders. Es ist ein Volkskalender im wahren Sinne des Wortes und die denkende Arbeiterschaft wird mit Entzückung alle minderwertigen Kalender von sich weisen und dem Oesterreichischen Arbeiter-Kalender zum Preise von 80 H. einen Ehrenplatz daneben anweisen. Selbstverständlich finden auch die Arbeiterfrauen an dem reichen Inhalt vollen Ersatz für die hinwerkelfleisenden, religiösen Kalender der Pfaffen und ihrer Anhänger.

Wir können auch den neuesten Arbeiter-Kalender nur mit höchster Befriedigung aus der Hand legen, wünschend, daß er allüberall gute Aufnahme finden möge. Er ist zu beziehen durch die Wiener Volksbuchhandlung Janas Brand u. Komp., Wien, VI/1, Gumpendorferstraße 18.

Eingelendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

Warnung.

Herr Bahnmeister Hölzer in Hannsdorf wird aufgefordert, seine ungenügenden Verfolgungen gegen einzelne Bedienstete sofort einzustellen, widrigenfalls ein Artikel aus Hannsdorf erscheint, der sich mit seiner Bahnmeisterwürde wunderbar beschäftigt. Mehrere Bedienstete.

Bekanntmachung der Administration.

Folgende Ortsgruppen respektive Zahlstellen haben bis 27. September die Monatsabrechnung mit der Zentrale noch nicht gepflogen, wodurch die in den betreffenden Ortsgruppen befindlichen Mitglieder mit ihren Rechten in Mitleidenschaft gezogen sind. Um einer eventuell daraus entstehenden Kalamität vorzubeugen, ersuchen wir um schleunigste Begleichung des Rückstandes. Abelsberg schuldet uns einen Betrag von Kr. 128.35, Hfling schuldet uns einen Betrag von Kr. 223.04, Jablitzow schuldet uns einen Betrag von Kr. 35.83, Wielich, Bruck a. b. Mur II, Deutsch-Gabel die Beiträge per August, Friedland die Beiträge per Juli und August, Langen a. Arberg, Przemysl, Sternberg, Szczakowa, Zieditz die Beiträge per August.

Um unnötigen Reklamationen vorzubeugen, machen wir die Abnehmer der Broschüre „Gebührenregulativ“ aufmerksam.

daß der Nachtrag allen im Juli zur Verfertigung gelangten Exemplaren einverleibt ist, und zwar unter dem Vermerk „Veränderungen während des Druckes“. Es sind daher nur für solche Exemplare Nachträge zu verlangen, in welchen die mit den Veränderungen versehenen vier grünen Blätter fehlen.

Mitteilungen der Zentrale.

Verwaltungskomiteesitzung am 16. September 1909. Unterstützungen: a) aus dem Hilfsfonds (6 Fälle): 1 Fall 50 Kr., 1 Fall 5 Kr., 1 Fall 20 Kr. wöchentlich und 3 Fälle der Wochenlohnentgang — bis auf weiteres — bewilligt; b) aus Vereinsmitteln (159 Fälle): 129 Fälle 3310 Kr. bewilligt, 29 Fälle abgewiesen, 1 Fall an die Ortsgruppe rückgeleitet; c) aus den Mitteln des „Eisenbahner“: 1 Fall 30 Kr. bewilligt. Nachschuß: 90 Fälle bewilligt. Zur Begleichung von 65 Ex-pensnoten den Betrag von 2293 Kr. angewiesen. Erledigung der von den Provinzsekretariaten und mehreren Ortsgruppen eingelangten Zuschriften. Verhandlung über Personalangelegenheiten.

Sammlungsausweis.

Für die streikenden Oberbauarbeiter der Strecke Sankt-Nikola-Wiwo sind uns noch weitere Streikunterstützungen zugekommen: Durch Genossen Wimmer aus Kladersdorf wurden Kr. 13.80, durch Genossen Kobaldt aus Weizelsdorf wurden Kr. 11.10 gesammelt. Vom Lokomotivpersonal des Heizhauses in Wiener-Neustadt sind uns Kr. 6.90 zugekommen, Summe Kr. 31.80; in den letzten fünf Nummern bereits ausgewiesen Kr. 1112.29, wonach bis zum 27. September 1909 ein Gesamteinlauf von Kr. 1144.09 zu verzeichnen ist.

Sprechsaal.

Achtung! An sämtliche Hilfsbediensteten, provisorischen Unterbeamten und Diener sowie Arbeiter der k. k. priv. Nordwestbahn!

Kollegen! Genossen!

Laut Zirkular A. 73. Blatt, vom 21. September 1909 wird im Sinne des § 36 der Provisionsstatuten die Wahl der Ausschussmitglieder und deren Ersatzmänner für den 4., 5. und 6. Oktober 1909 ausgeschrieben.

§ 36 der Provisionsstatuten bestimmt, daß für den Ausschuss zehn Mitglieder und zehn Ersatzmänner, die entweder in Wien oder in der Lokalfriede bis einschließlich Etocerau ihr Domizil haben, gewählt werden.

Zu dieser ersten Wahl in eine für den Bediensteten und Arbeiter so hochwichtigen Institution, deren Aktivierung erst nach heftigem Kampfe und nur mit Hilfe der Organisation und mit dieser koalitierten Vereine gelungen ist, rufen wir euch Kollegen und Genossen auf und ersuchen euch, eure Stimmen den von den organisierten Vertrauensmännern aufgestellten Kandidaten zu geben, denn dadurch, daß ihr Männer wählt, die die notwendige Energie und Mut sowie die Unterstützung einer großen Organisation besitzen, um unentwegt für die Interessen der Mitglieder des Provisionsfonds eintreten zu können, wird es möglich sein, den wichtigen Aufgaben, die dem Ausschuss zufallen, gerecht zu werden.

Es ergeht an euch geehrte Kollegen und Genossen die Aufforderung, vollzählig zur Wahl zu gehen und eure Stimmen einmütig auf die bewährten Männer, die euch vorgeschlagen werden, zu vereinigen.

Am 6. Oktober 1909 muß die Wahl beendet sein und die Stimmzettel müssen an diesem Tage den respektiven Dienstvorständen eingehändigt werden. Nach dem 6. Oktober einlangende Stimmzettel werden nicht mehr berücksichtigt.

Die Wahl ist frei und geheim und es darf niemand beeinflusst werden; sollte es dennoch geschehen, so ersuchen wir, jeden Fall des Mißbrauches der Amtsgewalt und der Beeinträchtigung der Redaktion des „Eisenbahner“, Wien, V/1, Bentagasse 5, unverzüglich bekanntzugeben.

Jeder Wähler kann sich der Klebezettel, die wir in entsprechender Zahl beilegen, bedienen und dieselben in die Stimmzettel einheften.

Die Vertrauensmänner der organisierten Eisenbahner der k. k. priv. Nordwestbahn und der Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Nachstehend die Kandidaten:

Ausschussmitglieder:

- Mois Beck, Tischler, Floridsdorf-Zedlsee. Josef Schuster, Kupferschmied, Floridsdorf-Zedlsee. Ludwig Spielmann, Sattler, Floridsdorf-Zedlsee. Josef Polak, Zimmermann, Floridsdorf-Zedlsee (Bahnerhaltungssektion). Johann Kómeč, Handlanger, Wien (Heizhaus). Anton Halascl, Hochbauarbeiter, Wien (Bahnerhaltungssektion). Anton Oberbauer, Oberbauarbeiter, Wien (Bahnerhaltungssektion). Vinzenz Slabcl, Magazinsarbeiter, Wien (Station).

- Adolf Feigl, Magazinsarbeiter, Wien (Station). Stephan Fuchs, Magazinsarbeiter, Wien (Station).

Ersatzmänner:

- Ernst Kruschke, Tischler, Floridsdorf-Zedlsee. Johann Holoubek, Schlosser, Floridsdorf-Zedlsee. Gustav Feininger, Schlosser, Floridsdorf-Zedlsee. Josef Rudavsky, Schmied, Floridsdorf-Zedlsee. Josef Baloun, Handlanger, Wien (Heizhaus). Lambert Burian, Magazinsarbeiter, Wien (Bahnerhaltungssektion). Josef Várta, Schlosser, Wien (Bahnerhaltungssektion). Johann Nitsch, Lampist, Wien (Station). Vinzenz Slavik, Magazinsarbeiter, Wien (Station). Leopold Holzner, Verschieber, Wien (Station).

Personalkommissionswahl Einz.

Bei der am 9. September stattgefundenen Ersatzwahl in die Personalkommission wurden folgende Genossen als Ersatzmänner gewählt:

- Stationsdiener: Martin Bahmüller, Blockwächter; Ludwig Feichtinger, Verschieber. Zugbegleitung: Josef Gräher, Kondukteur. Zentraldiener: Johann Siedler, Kranzleidiener. Zugförderung: Richard Wammerseil, Lokomotivwärter. Gegenkandidaten waren keine aufgestellt.

Achtung, Vertrauensmänner der Wiener Bahnerhaltungssarbeiter (k. k. Staatsbahn)!

Die Vertrauensmännerversammlung findet diesen Monat ausnahmsweise am Donnerstag den 7. Oktober, um halb 8 Uhr abends, in Salomon's Gasthaus, XV., Gasgasse 3, statt.

Ueber Beschluß der letzten Vertrauensmännerversammlung nach dem 15. Oktober ein Unterricht zur Ausbildung tüchtiger Vertrauensmänner und Redner eingeführt.

Wie notwendig eine solche Schule ist, braucht angesichts der elenden Verhältnisse und schlechten Behandlung sowie der steten Benachteiligungen u. s. w. nicht auseinandergelegt zu werden, weshalb eine zahlreiche Beteiligung der Genossen erwartet wird.

Ueber Ort und Zeit dieser Veranstaltung wird die nächste Vertrauensmännerversammlung endgültig entscheiden.

Anmeldungen sind bei dieser Sitzung oder bis 15. Oktober bei den Vertrauensmännern vorzubringen.

Offene Anfragen.

An das k. k. Eisenbahnministerium.

Die vor dem Jahre 1905 mit 800 Kr. jährlichem Gehalt angestellten Wageninspektoren der k. k. Nordbahn (früher Stations-ausscher für Wageninspektion) sind durch die Einreichung in den Status der k. k. Staatsbahnen, gegenüber dem anderen Personal empfindlich geschädigt.

Die Wageninspektoren der k. k. Staatsbahn wurden vor dem Jahre 1905 mit 900 Kr. angestellt, bei der k. k. N. B. mit 800 Kr. Die jetzige Anstellung erfolgt mit 1000 Kr. Anfangsgehalt.

Es kommen daher Fälle vor, daß jüngere Dienstkollegen in der selben Gehaltsstufe stehen, wie die obenangeführten. Bezüglich der Schädigung dieser Gruppe von Bediensteten, wurde dem k. k. Eisenbahnministerium ein Memorandum überreicht, welches bis jetzt noch nicht erledigt ist und ersuchen die Betroffenen, um eine beschleunigte Erledigung.

Die vor dem Jahre 1905 angestellten Wageninspektoren der k. k. Nordbahn.

An das k. k. Eisenbahnministerium.

Die vom k. k. Eisenbahnministerium bewilligten selber sind bereits an die Direktionen abgegeben, auch der Arbeiters-ausschuss der Direktion Villach hat schon seine Sitzung gehalten und sich mit der Aufstellung der selber, zum Zweck der Erhöhung der Tagelöhne, befaßt. Es wäre endlich hoch an der Zeit, mit der Aufstellung zu beginnen und die Arbeiter nicht mehr länger hinzuhalten.

Die ohnehin sehr bescheidene Aufbesserung wird von den Arbeitern sehrnützlich erwartet und müssen dieselben ein k. k. Eisenbahnministerium dringend bitten, mit allem Nachdruck an die Direktion betreffs Aufstellung heranzutreten.

Die Arbeiter des Direktionsbezirktes Villach.

An die Verkehrsdirektion der k. k. priv. Südbahngesellschaft!

Die Magazinsarbeiter der Station Rann müssen abwechselnd durch 12 Stunden im Magazin und 12 Stunden als Stationsarbeiter tätig sein.

Nach dieser ununterbrochenen 24stündigen Dienstzeit folgt eine bloß sechsstündige Ruhezeit.

Nachdem bereits in allen Stationen mit der 24stündigen Dienstzeit gebrochen wurde und die Arbeiter, dort wo der Nachdienst besteht eine Zulage und eine entsprechende Ruhezeit erhalten, so bitten die Magazinsarbeiter der Station Rann, um eine baldige Regelung dieser überlangen Arbeitszeit.

An die k. k. Staatsbahndirektion Wien.

Die Bahnrichter der k. k. Bahnerhaltungssktion Wien II erlauben sich an die k. k. Staatsbahndirektion Wien die Anfrage, ob für sie der § 59 der Dienstordnung keine Gültigkeit hat, da ihnen der Herr Oberinspektor St. Jitta bei einer 25- bis 30jährigen Dienstzeit nur acht Tage Urlaub gibt, mit der Bemerkung, es gebühre ihnen nicht mehr.

Um baldige Abstellung des Unrechtes und um Ergänzung der Urlaube nach obenverwähntem Paragraphen wird dringend ersucht. Die betroffenen Bahnrichter.

Advertisement for Bial & Freund featuring various products: Photogr. Apparate, Goerz Trieder-Binocles, Gramophone, Zithern aller Systeme, Violinen, and Waffen. Each product is accompanied by an illustration and a monthly payment plan (Monatsraten) starting from 2 Kr. per month.

Allgemeiner Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Ortsgruppe Dux. Die nächste Monatsversammlung findet am 3. Oktober 1909 statt.

Zahlstelle Hartberg. Die Genossen werden aufgefordert, ihre Mitgliedsbücher beaufsichtigen.

Ortsgruppe Selthal. Die geehrten Mitglieder werden freundlichst gebeten, die Mitgliedsbücher bis längstens 15. Oktober 1909 beaufsichtigen.

Ortsgruppe Budweis. Die nächste Mitgliederversammlung findet Sonntag den 3. Oktober, um 9 Uhr vormittags, im Vereinslokal „zum roten Herz“ statt.

Ortsgruppe Jimberg. In Anbetracht der großen Wichtigkeit der Tagesordnung werden die geehrten Mitglieder der Ortsgruppe ersucht, in der nächsten Monatsversammlung, das ist am 3. Oktober 1909, um 5 Uhr nachmittags, im Vereinslokal zahlreich zu erscheinen.

Ortsgruppe Weiskirchitz. Die nächste Monatsversammlung findet Sonntag den 3. Oktober 1909, um 7 Uhr abends, im Vereinsheim statt.

Ortsgruppe Bregenz. Unser Vereinslokal befindet sich ab 1. Oktober im Gasthaus „Balderbahnhof“, wo auch alle Parteiblätter auflegen.

Zahlstelle Gärding. Sonntag den 10. Oktober 1909, 4 Uhr nachmittags, findet im Gasthaus des Herrn Salletmayer die Generalversammlung mit sehr wichtiger Tagesordnung statt.

Die Monatsversammlungen finden jeden ersten Sonntag im Monat, um 6 Uhr abends, statt.

Ortsgruppe Hütteldorf. Es diene den geehrten Mitgliedern der Ortsgruppe zur Kenntnis, daß am Samstag den 2. Oktober 1909, um 7 Uhr abends, eine öffentliche Ausschussung in Pötsch Gasthaus, XIII., Ruhofstraße 184, stattfindet.

Es ergeht an alle dienstfreien Genossen das Ersuchen, vollständig zu erscheinen, da es wichtige Ortsgruppenangelegenheiten zu beraten gilt.

Ortsgruppe Heiligenstadt. Am Samstag den 2. Oktober 1909, 8 Uhr abends, findet im Vereinslokal Pärzelmeiers Gasthaus, XIX., Bachofengasse 5, eine öffentliche Vereinsversammlung mit Vortrag eines Referenten der Zentrale statt.

Ortsgruppe Turnau. Am 2. Oktober findet hier eine Eisenbahnerversammlung statt, in welcher ein Referent aus Prag über die neue Automatik sprechen wird.

Ortsgruppe Pilsen. Die nächste Mitgliederversammlung findet Montag den 4. Oktober, um 8 Uhr abends, im Gasthaus „Sima“ statt.

Ortsgruppe Schreienstein. Die Ausgabe der Bibliotheksbücher erfolgt jeden Mittwoch von 7/7 bis 8 Uhr abends und jeden Sonntag von 1/10 bis 11 Uhr vormittags.

Ortsgruppe Spittal a. d. Drau. Am Sonntag den 10. Oktober 1909, um 1/3 Uhr nachmittags, findet in Spittal a. d. Drau, Sorgos Garten salon, die konstituierende Versammlung der Ortsgruppe Spittal a. d. Drau statt.

Das Personal der Südbahn von Motenturm bis Oberdrauburg sowie jenes der k. k. Staatsbahn von Spittal bis Mallnitz wird ersucht, sich in großer Zahl an dieser Versammlung zu beteiligen.

Zahlstelle Wolfsberg i. B. Mit 1. Oktober 1909 hat der Genosse Arklar die Leitung der Zahlstelle übernommen.

Ortsgruppe Marburg I. Jene Mitglieder, die sich mit ihren Beiträgen im Rückstand befinden, werden freundlichst aufgefordert, ehestens zu bezahlen.

Ortsgruppe Brunn I. Die Vereinsleitung der Ortsgruppe Brunn I gibt den Mitgliedern bekannt, daß mit 1. Oktober 1909 das Vereinslokal in die Restauration der Frau Mattei, Brunn, Plantengasse 49, verlegt wurde.

Ortsgruppe Widwiz. Am Sonntag den 10. Oktober 1909 um 3 Uhr nachmittags findet in Hermann Sachers Gasthaus, Widwiz, die Konstituierung der Ortsgruppe Widwiz statt.

Freie Eisenbahnerversammlungen.

Trieben im Vallental. Sonntag den 3. Oktober 1909, findet um 3 Uhr nachmittags, in Gabersellers Gasthaus in Trieben die konstituierende Versammlung nach § 2 B.-G. der neu errichteten Zahlstelle in Trieben mit folgender Tagesordnung statt:

1. Vortrag über Zweck und Nutzen der Organisation. 2. Wahl der Zahlstellenfunktionäre. 3. Aufnahme von Mitgliedern. 4. Anträge und Anfragen.

Neulengbach. Am Sonntag den 3. Oktober 1909, um 3 Uhr nachmittags, findet in Johann Rathens Bahnhofrestauration, Neulengbach, eine freie Eisenbahnerversammlung mit folgender Tagesordnung statt:

1. Die Entziehung der Fahrbegünstigungen und Stellungnahme hierzu. 2. Stellungnahme der Bediensteten der k. k. Staatsbahn zur Quartiergebung in Trieft. 3. Anträge und Anfragen. Referenten: Genossen Rudolf Weigl und Josef Kopač. Eisenbahner von Trieft! Erfüllt eure Pflicht und erscheint zahlreich!

Triefst. Am Samstag den 2. Oktober 1909, um 8 Uhr abends, findet im Arbeiterheim, Via S. Felice 5, eine freie Eisenbahnerversammlung mit folgender Tagesordnung statt:

1. Die Entziehung der Fahrbegünstigungen und Stellungnahme hierzu. 2. Stellungnahme der Bediensteten der k. k. Staatsbahn zur Quartiergebung in Trieft. 3. Anträge und Anfragen. Referenten: Genossen Rudolf Weigl und Josef Kopač. Eisenbahner von Trieft! Erfüllt eure Pflicht und erscheint zahlreich!

Briefkasten der Redaktion.

D. G. Ja. - F. K. Perzig. Wir haben bereits in Nummer 20 und Nummer 21 einen Bericht über die Sitzung der Personalkommission der Südbahn gebracht.

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

Haben Sie schon einen Phonographen gratis bekommen? Um meine vorzüglichen neuesten Station-Goldfortschrittsplatten überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, 2500 Phonographen zu verschenken.

Dankagung. Für die vielen Beweise des Wohlwollens und die allseitige Anteilnahme anlässlich des Hinscheidens meines Bruders Johann Baubler sei hiermit in meinem sowie im Namen der Gattin und Kinder allen der beste Dank zum Ausdruck gebracht.

Nachruf. Anlässlich der Beerdigung unserer Genossen Oberkondukteur Valentin Kofler nach Wogen, Kondukteur-Badjführer Simon Heuberger nach Wien, und Kondukteur-Badjführer Richard Stiplocher nach Innsbruck, rufen wir ihnen ein herzlichstes Beileben nach.

Postentausch. Weichenwächter der k. k. Staatsbahndirektion Wlach in einer Station der Strecke Selthal-Kleinreifling wünscht mit einem Kollegen der Staatsbahndirektion Triefst, eventuell auch Ostbahn, am liebsten in der Nähe von Laibach, zu tauschen.

Postentausch. Welcher Weichenwächter der Strecke Marburg bis Märzschlag, beziehungsweise Wien bis Pottendorf, wäre geneigt, mit einem ebensolchen zu tauschen?

Postentausch. Ein Blockwächter der Station Döbelsdorf wünscht mit einem Weichen- oder Blockwächter (am liebsten von Wien oder Westbahn) zu tauschen.

Erklärung. Gedrucktgezügelter behauert die am 1. August beim Eisenbahner-Gartenfest in Jants Gasthaus in Stadlau gegenüber Frau und Herrn Schwarzeneder gemachten ehrenreichen Versicherungen, und dankt, daß die Genannten von einer gerichtlichen Klage Abstand nahmen.

Billiger und besser als überall kaufen Sie bei Carl Meyer Uhren- und Juwelenerport.

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

Weine. Motivweine für Naturweine per Liter 40 Heller.

Baumwoll- u. Schafwollstrickgarne für Hand- und Maschinenstrickerei.

Wegen Inventur Lagerreduktion 5000 St. beste Jrländer Wäschewebe herabgesetzter Preis 48 h per Meter.

Wegen Inventur Lagerreduktion 5000 St. beste Jrländer Wäschewebe herabgesetzter Preis 48 h per Meter.

Wegen Inventur Lagerreduktion 5000 St. beste Jrländer Wäschewebe herabgesetzter Preis 48 h per Meter.

Wegen Inventur Lagerreduktion 5000 St. beste Jrländer Wäschewebe herabgesetzter Preis 48 h per Meter.

Wellenbad System „Krauss“ mit drei Eimern Wasser. Wiegenbad System „Krauss“. Feststehende Wannen von K 35- an, Wannen mit Gasheizung, fahrbare Wannen, Wannen mit Schwitzeinrichtung, Sitzwannen etc. empfiehlt BERNH. HÄNNER, Fischern bei Karlsbad Nr. 237.

Billige böhmische Bettfedern! 5 Kilo neue, geschliffene Nr. 0/00, bessere 12 Kr., weiße Dauneweiche, geschliffene 18 und 24 Kr., schneeweiße Dauneweiche, geschliffene 30 und 36 Kr. Versand franco per Nachnahme. Umtausch und Rücknahme gegen Porto-Vergrößerung gestattet. Benedikt Sachsel, Lobos Nr. 170 bei Pilsen (Böhmen).

Gelegenheitskauf 3 Monate Kredit! Diese hochfeine, echt silb. Remontoir-Herrenuhr, mit doppeltem Goldrand, kostet nur K 21.-. Diese Uhr mit acht allgeringem Staubdickel kostet nur K 31.-. Diese hochfeine Remontoir-Damenuhr kostet in echt Silber mit doppelt Goldrand nur K 21.-, in echt Gold nur K 42.-.

Günstiger Gelegenheitskauf für Säbeler und Säbelerer mit Schnittwaren; sende auch an Privat: 40-45 Meter à K 15.- sortiert. Stoffe auf Vinen, 78 Zm. breit, feine neuere Mode-Deffins, Jemden- und Blusen-Deffin, vorzügliche rote Dombenleinwand, Kaneros, Bettzeug, Oxford auf Männerhemden, Braunschurgenstoffe, Handtücher, Blausche auf Schürzen und Hauskleider, hübsche moderne Deffins. Restenlänge 6-10 Meter. Garantiert ohne jeden Fehler und echtfärbig, nur in prima Qualität. Für Nichtpassendes sende ich sofort das Geld retour.

Sie werfen Geld hinaus, wenn Sie fertigen Rum kaufen, nachdem Sie mit unserer Wirtschaft-Rum-Essen; ohne jede Mühe einen vorzüglichen Tee-Rum für das halbe Geld bereiten können. Eine Flasche Wirtschaft-Rum-Essen, für 5 Liter Rum genügend, samt genaue Gebrauchsanweisung Kr. 1.45, franco jeder Poststation. Eine Flasche Altwater-Likör-Essen; zur mühelosen Erzeugung von circa 3 Liter feinstem Wipater-Likör (von den besten Marken nicht zu unterscheiden) Kr. 1.45. Eine Flasche Allschkimmel-Essen; für 3 Liter feinsten Allschkimmel-Likör Kr. 1.45. Alle 3 Flaschen zusammen Kr. 4.40 franco jeder Poststation. Einzelne Flaschen nur gegen Vorkaufsendung des Betrages, von 3 Flaschen an auch per Nachnahme. S. Breth & Co., Drogerie „Zum schwarzen Hund“ Jglau (Mähren) Nr. 258.

8 Tage zur Probe. Neueste Musikpendeluhr mit Schlagwerk, Wecker u. Musik in prachtvollem Natur-Nussbaum, farb. Kasten, 75 cm hoch, schlägt halbe und ganze Stunden, weckt und spielt die schönsten Musikstücke zur beliebigen Stunde und verpflichtet mich, die Uhr innerhalb 8 Tagen franko unbeschädigt retour zu nehmen und den Betrag ohne jeden Abzug retour zu senden. Preis per Stück K 14.-. Ohne Musik K 10.-. 3 Jahre schriftl. Garantie, Versand per Nachnahme. Erste und größte Uhren-Niederlage MAX BÖHNEL Wien, IV., Margarethenstrasse 27/9. Nickel-Roskopf-Uhr K 3.-, Silber K 7.-, Omega K 15.-, Silberkette K 2.-, Golduhr K 18.-, Goldkette K 20.-, Goldringe K 5.-, Wecker K 2.-. Verlangen Sie meinen grossen Preis-Kurant mit 5000 Abbildungen, welcher jedermann umsonst franko zugesendet wird.

Postentausch. Weichenwächter der k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck in einer Station Oberfernermarkts, wünscht mit einem Kollegen der Staatsbahndirektion Linz oder Wien Posten zu tauschen. Anfragen unter „Postentausch“ an die Administration des Blattes.

Wegen Inventur Lagerreduktion 5000 St. beste Jrländer Wäschewebe herabgesetzter Preis 48 h per Meter. Die Ware ist ausgenommen guter Qualität, kennig, für feinstes Wäschewebe best verwendbar, 80 cm breit, Probepackete, ein oder zwei Stücke à 2 Meter, sendet gegen Nachnahme, falls nicht entsprechend, nimmt zurück. Mechatische Weberei und Lölnfabrik: Jos. Kraus, Nachod VII, Böhm. Musterkollektion hervorragend prächtiger und billiger Leinen- und Baumwollwaren für Haushalt und Ausstattung gratis. 40jähriges Firmenjubiläum bürgt für Solidität.

# Heile die Trunksucht



## ehe der Trunksüchtige das Gesetz verletzt.

Retze ihn, ehe der Alkohol seine Gesundheit, Arbeitstun 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 Trünke 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.

**Pichler's**  
patent. zusammenklappbare  
**Uniformkappe.**  
Widerstandsfähig gegen Druck, Fall, Stoss, Schlag u. Wetter, bequem für den Transport, luftdurchlässig, daher nicht gesundheitsschädlich, leicht und preiswert. Wo nicht erhältlich, direkt durch die Fabrik **Gebrüder Pichler**, Krinsdorf-Klostergrab i. B. zu beziehen.

Diesen neuesten  
**Petroleum-Heiz- und Kochofen**  
mit Zierplatte  
wenn er als Heizofen benützt u. mit Kochplatte für 3 Töpfe, wenn er als Kochofen benützt werden soll, liefert ich einschliesslich Zier- u. Kochplatte **für nur K 28.-** gegen 3 Monate Ziel.  
Ganz enorme Heizkraft! Einfachste Bedienung! Kein Russ und kein Rauch! Absolut geruchslos! Geringster Petroleumverbrauch! Angenehm und billig als Kochofen im Sommer und als Heizofen im Winter. — Der Ofen heizt das grösste Zimmer! Petroleumverbrauch ganz gering.  
Staunenregende **Erfindung!** — Lieferung direkt an Private  
Schreiben Sie sofort an: **PAUL ALFRED GOEBEL, INNSBRUCK.**  
Nicht einen Heller kostet Sie meine Instruktion, wie man Brüche heilt. Viele Dankschreiben. Schreiben Sie sofort an **C. Wallner, Spezialist, Wien, VII. Mariahilferstrasse 78/21**

**Vorzüglichen Wein,**  
garantiert naturecht, von den berühmtesten Weingegenden und zwar **Liffaner, rot, zu 40 Hellern, Liffaner, weiß, zu 44 Hellern, Dalmatiner, rot, zu 32 Hellern, Dalmatiner, weiß, zu 40 Hellern, Schilcher (Dpollo) zu 36 Hellern, Istrianer, rot, zu 26 und 28 Hellern, Istrianer, weiß, zu 36 Hellern, Terano, gerebott I, zu 36 Hellern, Muscato, weiß oder rot, hochfein zu 56 Hellern, versendet in Leisfässern von 56 Litern aufwärts ab Station Pola per Nachnahme die Weingroßhandlung N. Kandolin, Pola. NB. Weinmuster auf Befragen sofort gratis.**

**Grässlich**  
hohe Preise werden oft für **Herrn- und Damsstoffe** bezahlt. Dies können Sie nur vermeiden, wenn Sie direkt vom Tuchfabrikanten kaufen. Bestellen Sie daher sofortige Lieferung meiner reichhaltigen **Herbst- und Winter-Musterkollektion.** Häute nur erstklassige Erzeugnisse und aparte Saisonneubiten.  
**Tuch-Versandhaus**  
**FRANZ SCHMIDT**  
Jägerndorf 76 (Oest.-Schles.)

**Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen**  
mit einem Schläge überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, dieselben zu obigen billigen in gros-Preis ohne Nachnahme zur Probe zu senden! Kein Kaufzwang! Ziel 3 Monat! Durch Seifenersparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unverwundlich! Grösste Arbeitserleichterung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit! — Schreiben Sie sofort an:  
**Paul Alfred Goebel, Innsbruck, Postfach.**  
Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht. Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

**Wilhelm Beck & Söhne**  
k. u. k. Hof-Uniformierungsanstalt u. Uniformsortenfabrik.  
**Uniformen, Kappen, Uniformsorten, Pelze, Pelzblusen und Zivilkleider.**  
**ZENTRALWARENHAUS: WIEN, VIII/1, Langgasse Nr. 1. FABRIK: WIEN, VI/2, Hirschengasse Nr. 25.**  
**FILIALEN:**  
**SARAJEVO u. BUDAPEST, INNSBRUCK, Burggraben 21. LEMBERG, Walowa 11 etc. etc.**  
Preiskataloge und Massanleitungen gratis. — Provinzaufträge werden sofort effektuliert.

**Wegen Inventur Lager - Reduktion**  
**40 Meter schöner Reste um 14 K**  
Die Reste sind best sortiert in Blusenstoff, Zephir, Oxford, Bettzeug und Flanel, bekannt besser als alle von der Konkurrenz viel teurer offerierten. Restenlängen 6 bis 15 Meter. **Extrafeine Reste in ganz schwerer Qualität per 40 Meter 20 K.** Weiters offeriere beste, fehlerfreie, rasengebleichte, sogenannte **Rumburger Webenreste à 45 h per Meter** in Restenlängen von 12 bis 18 Metern. Diese Ware wird von der Konkurrenz mit 55 h per Meter annoncirt. Mindestabgabe ein Paket zu 40 Meter gegen Nachnahme. Für Nichtentsprechendes sende Geld zurück.  
**Mechanische Weberei und Leinenfabrik :: Jos. Kraus, Nadrod VII, Böhmen.**  
Muster von Resten werden nicht gesandt. Muster jeder Art der seit 40 Jahren best bewährten Webwaren dieser Fabrik gratis

**Beste böhmische Bezugsquelle**  
**Billige Bettfedern!**  
1 kg graue, gute, gefüllte K 2.-, bessere K 2.40; prima halbweiße K 2.80; weiße K 4.-; weiße, saumige K 5.10; 1 kg hochfeine, schneeweiße, gefüllte K 6.40, K 6.50; 1 kg Daune (Plum), graue K 6.-, K 7.-; weiße, feine K 10.-; allerfeinste **Benisch** K 12.-.  
Bei Abnahme von 5 kg franco.  
**Fertige Betten** aus höchstem roten, blauen, weißen oder gelben Manting, 1 **Tuchent**, 180 cm lang, 116 cm breit, mittam 2 **Kopfkissen**, je 80 cm lang, 68 cm breit, gefüllt mit neuen, grauen, sehr tauglichen, saumigen **Bettfedern** K 16.-; **Halbdan** von K 20.-; **Dannen** K 24.-; einzelne **Tuchenten** K 10.-, K 12.-, K 14.-, K 16.-; **Kopfkissen** K 3.-, K 3.50, K 4.-, **Tuchenten**, 180 cm lang, 40 cm breit, K 14.-, K 17.80, K 21.-, **Kopfkissen**, 90 cm lang, 70 cm breit, K 4.50, K 5.20, K 5.70; **Unterbetten**, **Kinderbetten** **Herberge**, **Decken** und **Mattens** u. u. billiger. **Benisch** Versand gegen Nachnahme von K 12.- an franco. Austausch oder Rücknahme franco g. hatet. Für Verschaffendes Geld retour. Ausführliche Preisliste gratis und franco. **S. Benisch in Deschenitz Nr. 158, Böhmerwald**

**MÖBEL** **Aufruf an die Herren Eisenbahner!**  
Wiens beste und billigste Einkaufsquelle ist die in Eisenbahnkreisen altbekannte, o langjährig bestehende o  
**Fünfhauser Möbelniederlage**  
**M. Eisenhammer 142**  
Wien, XV, Mariahilferstrasse Nr. 142  
(neben der Löwendroggerie Schawerda)  
polierte **Zimmereinrichtungen** à Fr. 130, 150, 170, 200 u. 240. **Kücheneinrichtungen** von Fr. 34 aufwärts. — **Komplette Schlaf- und Speisezimmer** von Fr. 280. — **Wohnerne Kücheneinrichtungen**, grau, weiß, grün, à Fr. 70. — **Eingelne Gegenstände** billig in großer Auswahl. Kleine **Restaurante** für die Provinz gratis. Großer **Möbel-Katalog** gegen 60 Heller Briefmarken franco.  
— **riestliche Bestellungen** streng reell wie bei persönlicher **Auswahl**.  
Zufuhr zu allen **Bahnhöfen** und **Bezirken** Wiens kostenfrei.  
**Warnung!** Um meine P. L. Kunden vor Schaden durch **Irrföhrung** zu bewahren achten Sie genau auf meine **Fünfhauser Möbelniederlage**, da eine **Konkurrenz** meine **Danknummer** als Preis misbraucht, um meine p. t. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelben **Tafeln** vor dem **Geschäftsportal**.  
Regist. Schutz- Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine marke: **Eisen-Schuhmarke „Eisenbahndukteur“** in Lebensgröße in meinem **Schaukasten** sehen.  
**Herrn M. Eisenhammer!**  
Ich habe bei Ihnen einige **Möbelstücke** eingekauft, mit welchen ich zufrieden bin; erlaube, mir noch ein **Kinderbett** mit **Reis** zu senden.  
**Achtungsvoll**  
**Stromberg, Franz Witsch, Lokomotivführer.**  
**Gehter Herr Eisenhammer!**  
Ich teile Ihnen mit, daß ich meine **Möbel** in größter Ordnung erhalten habe, ich bin damit sehr zufrieden. Einer weiteren **Empfehlung** Sie verziehend, zeichnet sich  
mit besonderer **Hochachtung**  
**Wiener-Kunstst. Georg Schandl, Kondukteur.**  
**Euer Wohlgehörender!**  
Ich habe vor fünf Jahren eine ganze **Einrichtung** bei Ihnen gekauft und bin damit sehr zufrieden. Möchte nun noch einige **Möbelstücke** nachbestellen, erlaube deshalb nun **balbige** Zusendung eines großen **Preislistens**.  
**Achtungsvoll**  
**Morbung, Jakob Januschka.**  
**Wörter Herr Eisenhammer!**  
Entlich komme ich dazu, Ihnen mitzuteilen, daß wie mit allem Befanden sehr zufrieden sind, und werden Sie bei jeder Gelegenheit **velommandieren**.  
**Achtungsvoll**  
**Mährisch-Schlag, Alois Julius, Maschinenführer.**  
**Gehter Herr Eisenhammer!**  
Habe heute die bestellten **Möbel** erhalten, sie waren schön verpackt und sind unbeschädigt angekommen, bin auch damit recht zufrieden.  
**Brig. Math. Leibold, Oberkonduktor.**

# ICH, ROBERT

Wertner, wende mich an alle Leser dieser Zeitung, Herren und Damen, mit einem Anerbieten, welches auf den ersten Blick selbst erscheinen mag, für welches ich aber meine guten Gründe habe. Jeder hat wohl unter seinen Photographien eine ihm besonders wertige, sei es von ihm selbst oder von lieben Angehörigen. Wenn ich mich nun anbiete, nach jeder solchen Photographie, die mir mit genauer Adresse eingefandt wird, ein tadellos ähnliches Bild auf 38:48 cm, also ein

## fast lebensgroßes Bild ganz gratis

zu liefern, ohne jede Gegenverpflichtung, ohne Portovergütung, ohne Nachforderungen irgendwelcher Art, so weiß vielleicht mancher nicht, was er davon halten soll.  
Ich aber weiß ganz gut, was ich will. Ich will, daß man sich einen Begriff von meiner Leistungsfähigkeit macht, daß über meine Bilder gesprochen und meine Anstalt empfohlen wird und daß ich Nachbestellungen erhalte.  
Um keinerlei Zweifel und Unklarheiten aufkommen zu lassen, fasse ich hier meine Bedingungen nochmals zusammen:

### Man sendet mir

eine beliebige Photographie mit genauer Adresse, Begleitschreiben überflüssig. Für Porto, Verpackung und sonstige Spesen u. s. w. sind 60 Heller in Briefmarken beizufügen.

### Ich sende gratis zurück

und zwar verzollt, portofrei und ohne Nachnahme oder sonstige Zahlungsansprüche, erstens ein tadellos ähnliches Bild, Format 38:48 cm, also 35 mal größer als gewöhnliche Photographien, zweitens das mir eingefandte Originalbild garantiert unbeschädigt, drittens eine Geschäftsempfehlung, die der Empfänger, wenn zufrieden, an Bekannte weitergeben kann.

**Mitteldeutsche elektro-photographische Kunstanstalt**  
**ROBERT MERTNER, DRESDEN-A., Blumenstrasse 10.**

**Druckarbeiten jeder Art**  
verfertigt die  
**Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“**  
Ewoboda & Co.  
Druckerei des „Eisenbahner“ und vieler anderen sozialdemokratischen Blätter, vieler Arbeiterorganisationen und Vereine  
Wien, VI, Mariahilferstrasse 89A.  
**Zur gefl. Beachtung!** Jeden Samstag von 12 Uhr Mittags an geschlossen!

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