

DER EISENBAHNER



Zentralorgan

des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss vier Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden

Sind jeden Tag mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage von 10 Uhr vormittags bis 1/2 4 Uhr nachmittags.

Insertionspreis:

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

Abonnements-Bedingungen:

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

Telephon Nr. 2325.

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

Wahlspruch:
 Was wir begehren von der Zukunft fern:
 Das Brot und Arbeit und gerührt Leben,
 Das unsere Kinder in der Schule lernen
 Und unsere Greise nicht mehr betteln sehen.
 G. Berweg.

Agrarische Schutzzollwirkungen.

Seit den Tagen, da in Oesterreich die grüne Fahne des agrarischen Hochschutzzolles entfaltet ist, gewinnt die Frage nach dem Einfluß dieser von den Brotmüchleren mit aller Energie verteidigten Einrichtung auf die allgemeine Volkswirtschaft eine immer größere Bedeutung.

Von den wissenschaftlichen Vertretern der Bodenrente und des Zinswuchers abgesehen, ist auch heute längst die gesamte Nationalökonomie darüber einig, daß der Zoll auf Nahrungs- und Lebensmittel eine Erhöhung der Preise bewirkt und insbesondere dadurch, daß er dem Kartellwucher, diesem schlimmsten Auswuchs der kapitalistischen Gesellschaft, freien Spielraum schafft, die Lebenshaltung und die Gesundheit des Volkes arg gefährdet. Wie alt diese Erkenntnis, die durch die Erfahrungen der modernen Zeit nur bestärkt wurde, bereits ist, zeigt H. Meßler in einer statistischen Untersuchung über den Einfluß der Getreidepreise auf die Brotpreise in den Jahren 1824 bis 1855 in Frankreich, wo er seine Erfahrungen in dem Satze zusammenfaßt: „Zwischen den Getreide- und Brotpreisen an verschiedenen Orten zu gleicher Zeit findet ein Zusammenhang in der Weise statt, daß durchschnittlich den niedrigsten Getreidepreisen ebensolche Brotpreise entsprechen und mit steigenden Getreidepreisen auch ein Steigen der Brotpreise stattfindet, daß also eine durchschnittliche Parallelität beider Preise vorhanden ist.“

Darüber freilich, daß vor allem die Getreidepreise mit der Erhöhung der Zölle eine Steigerung erfahren, herrscht selbst bei Leuten, die sich sonst gegen die offizielle Anerkennung dieser Tatsache sträuben, kein Zweifel, da selbst ein so konservativer Gelehrter und Freund der Agrarpolitik, wie Professor Wagner, dieser Auffassung nicht widerspricht. In der Hand der praktischen Erfahrung haben wir gerade für Oesterreich erst kürzlich einige Ziffern aufgezeigt, aus denen hervorgeht, daß Oesterreich seit vierzig Jahren die höchsten Getreidepreise aufweist, ohne daß dafür eine andere Ursache als die unausgesetzte hinaufgeschraubten Zölle nachzuweisen ist. Und jetzt kommt aus Ungarn aus dem Munde eines agrarischen Führers selbst die Bestätigung, daß die unerhört hohen Getreidepreise schon nicht mehr weiter getrieben werden dürfen! Der Direktor des ungarischen Landesagrikulturvereines fordert nämlich mit Rücksicht auf die im Interesse der Preissteigerung geübte Zurückhaltung der Weizenvorräte in einer Publikation die Landwirte auf, mit dieser Methode zu brechen und den Weizen endlich auf den Markt zu bringen. Durch die Zurückhaltung werden die Preise in die Höhe getrieben und der Import ausländischen Weizens im großen Maßstabe erleichtert. Dies könne aber für die ungarischen Landwirte verhängnisvoll werden. Der Markt könne mit ausländischem Weizen überschwemmt und der ungarische Landwirt gezwungen werden, bei fortgesetzter Zurückhaltung dann etwa im Frühjahr seinen Weizen zu wesentlich niedrigeren Preisen verkaufen zu müssen. Bei den heutigen Weizenpreisen könne der Landwirt seine Rechnung finden und auf höhere Preise könne nur der Leichtsinnspekulieren. Diese Aeußerung aus kompetentem Munde ist bemerkenswert, nicht nur weil sie mit aller Schärfe zeigt, welchen Einfluß die Agrarier auf die Preisbildung haben, sondern vor allem deshalb, weil in ihr das Zugeständnis liegt, daß die Preise bereits eine so exorbitante Höhe erreicht haben, daß

eine weitere Spekulation auch vom agrarischen Standpunkt als Leichtsinnsbezeichnung werden müsse.

Durch diese Darlegungen des erwähnten agrarischen Gewährsmannes erhielt nun auch weiters die in den letzten Tagen in den Blättern verbreitete Nachricht ihren wirklichen Hintergrund, wonach die Budapester Mühlenbesitzer beschlossen haben, ihren Betrieb vom 1. Dezember 1909 bis zum 1. August 1910 wöchentlich um zwei Tage einzuschränken. Die Budapester Mühlen sind nämlich gezwungen, wegen Mangels eines entsprechenden Angebotes von Inlandswaren das für den Vollbetrieb notwendige Getreide durch Käufe im Ausland zu decken. Die hohen Getreidezölle erschweren aber diese Maßnahme ganz außerordentlich, denn die erzielten Mehlpreise könnten nicht in Einklang gebracht werden mit dem Kostenaufwand, den die Einfuhr des Auslandsgetreides verursachen würde.

Solche und ähnliche Wirkungen müssen sich aber mit der Zeit, je länger die hohen Zölle in Kraft sind, immer intensiver fühlbar machen, so daß daraus ganz ernste Gefahren zunächst für die Volksernährung entstehen. Der hier aufgezeigte künstlich hervorgerufene Mangel an Brotfrüchten führt naturgemäß zu einer Einschränkung des Konsums. Was das heißt, zeigt uns eine soeben im Verlag der deutschen volkswirtschaftlichen Gesellschaft zu Berlin erschienene Abhandlung über „Die Wirkungen des Schutzzollsystems in Deutschland“, in welcher der bekannte freisinnige Abgeordnete Gothein die Verhältnisse untersucht, wie sie sich seit Einführung der vor einigen Jahren unter dem schärfsten Widerstand der Sozialdemokraten beschlossenen hohen Lebensmittelszölle gestalteten. Was Gothein dort auf Grund von statistischen Ziffern über reichsdeutsche Verhältnisse sagt, ist gerade jetzt auch für uns ungemein lehrreich und beweisend. Wir erfahren da zunächst, daß, während die S ä u g l i n g s t e r b l i c h k e i t in den normalen Jahren in Deutschland eine rückläufige Bewegung aufzeigte, die Sterblichkeitsquote in den Jahren 1903 bis 1905, wo die Lebensmittelpreise wieder am stärksten stiegen, sich auch sofort wieder vergrößerte. Dabei ist auch sonst im Verhältnis zu anderen Kulturstaaten die Sterbeziffer in Deutschland noch immerhin groß. Sie betrug 1906 in der Schweiz 17.9, in Belgien 16.9, Holland 15.3, Dänemark 14.8, Schweden 15.6, Norwegen 14.7, England und Wales 15.2, Schottland 15.9, Irland 17.1. Bei Frankreich und Italien, die ebenfalls eine Brotverteuerungspolitik treiben, war sie mit 19.6 und 20.9 nahezu so hoch wie in Deutschland (20.8); in Oesterreich mit 23.7, Ungarn mit 27.8, Spanien mit 25.8 und Rußland mit 32.1 übertrafen dagegen Deutschland noch bei weitem.

Eine weitere bemerkenswerte Erscheinung, die Gothein im Zusammenhang mit der steigenden Lebensmittelerhöhung nachweist, ist die Zunahme in der Zahl der Auswanderer. Die Ziffer schnell nämlich in Deutschland mit der Inaugurierung der Hochschutzzollpolitik sofort empor. Sie betrug 1880 117.007 und erreichte bereits im folgenden Jahre die enorme Ziffer von 220.902 Köpfen; 1882 betrug sie 203.585 und hielt sich 1883 bis 1885 auf der immerhin sehr beträchtlichen Höhe von 173.616, 149.065 und 110.119; in der zweiten Hälfte der Achtzigerjahre verminderte sie sich dann etwas mit 83.225 in 1886 und hielt sich dann mit 104.787, 103.451, 96.070, 97.103 stets mehr an 100.000, um in den Teuerungsjahren 1891 und 1892 wieder die gewaltige Höhe, von 120.089 und 116.339 zu erreichen. Daß in Oesterreich die Faktoren, die den Auswanderungstrieb hervorrufen, eher

stärker noch als in Deutschland wirken, dafür genügt die Tatsache, daß nach den Feststellungen der „Statistischen Monatschrift“ im Jahre 1907 aus Oesterreich-Ungarn allein 177.023 Menschen ausgewandert sind! Solche Armeen von Menschen, die ihre heimliche Scholle verlassen, repräsentieren aber eine gewaltige Summe volkswirtschaftlicher Kraft, die dem Staate verloren geht, und die anderwärts kapitalisiert, die Macht und Größe der Nationen vermehren hilft.

So hilft also die agrarische Schutzzollpolitik überall, wo sie zur Geltung gelangt ist, die Kräfte des Staates zerstören, da sie die Bevölkerung an ihrer Gesundheit, an ihrem Fortkommen und ihrer zahlenmäßiger Stärke bedroht. Gegen diese immer schärfer zum Ausdruck kommenden Tendenzen muß eine immer stärker werdende Organisation des Volkswertes sein, das ein Hinabgleiten in maßloses Elend verhindert und das arbeitende Volk vor dem physischen und sittlichen Verfall schützt. Solange es uns nicht möglich ist, die Klassenpolitik, die der Staat macht, völlig auszuschalten, wird die Arbeiterschaft um so mehr bemüht sein müssen, eine Lohnpolitik zu betreiben, durch die es ihr möglich wird, die Wirkungen einer derartig schädigenden Wirtschaftspolitik zu paralisieren. Diese Lohnpolitik vorzubereiten heißt aber nichts anderes, als unsere Gewerkschaften allezeit stark und schlagfertig zu erhalten.

Das soziale Elend und der Kampf der Arbeiter.

An der Schwelle des Niesentores, durch welche die Menschheit in die Zivilisation eintrat, vollzog sich ein gewaltiger Umschwung auf dem wirtschaftlichen Gebiete. An die Stelle des Stammeseigentums trat das individuelle Eigentum. Bis dahin kannte man nur die Einteilung eines Volkes in Stämme; nun gab es Klassen: Wohlgeborene, Bauern, Handwerker, Sklaven. Der Klassenstaat nahm seinen Anfang. Nicht leicht wurde ihm der Sieg; hartnäckige Kämpfe führten die Anhänger der alten und der neuen Zeit. Aber der wachsende Reichtum verhalf den Anhängern des Privateigentums zum vollständigen Sieg. Grund und Boden wie die menschliche Arbeitskraft standen nicht mehr im Dienste des ganzen Volkes, sondern nur der Person, welche sie kaufen konnte. Kraft des Kaufvertrages hatte der Käufer unbefränktes Verfügungsrecht darüber und er benötigte sie zur persönlichen Bereicherung. Anhäufung von Reichtümern wurde der Lebenszweck der Menschen; denn ein angenehmes Leben und der Besitz der politischen Macht war davon abhängig. Man erwarb daher nicht mehr um zu leben, sondern um reich zu werden und durch Reichtum zu herrschen. Die Bourgeoisie, das heißt jener Bruchteil des Volkes, welcher auf Grund seines Reichtums die Herrschaft ausübt, ist so alt wie der kapitalistische Staat. Beide Begriffe sind unzertrennlich. Ein Einzeller konnte aber große Reichtümer nicht erwerben; daher mußte die große Masse der Bevölkerung wirtschaftlich und geistig in einem solchen Zustand erhalten werden, daß sie es als einen Vorteil, ja als ein Glück für sich betrachtete, für geringen Lohn arbeiten, das heißt zur Bereicherung Weniger beitragen zu dürfen. In diesem Zustande leben wir heute noch. Der moderne Staat ist das Ideal einer groß angelegten Zwangsarbeitsanstalt, in welcher die wirtschaftlich Schwachen die Zwangslinge, die Kapitalisten die Aufseher und Ausbeuter sind, und der Hunger die Peitsche ist. Alles vollzieht sich in streng gesetzlichen Formen. Die jeweiligen Machthaber, die Nutznießer haben nur zu sorgen, den von den Vorjahren überkommenen Zustand ihren Nachkommen unverändert zu übergeben. Dafür sorgt die Gesetzgebung und die Erziehungsmethode, welche der Scharfsinn der Jahrhunderte für große und kleine Kinder erfunden hat. Das Privateigentum, die Grundlage der Staaten, ist mit Achtung ge-

bietenden Schutzwehren umgeben. Der Satz: Das Privateigentum ist heilig, wurde ganz folgerichtig mit größter Strenge dem Volke ins Fleisch und Blut eingepreßt. Es wurde nun nicht mehr gefragt, was kommt der Allgemeinheit, sondern was stützt unsere Herrschaft. Von diesem Standpunkt aus wurden neue Gesetze beraten und gegeben. Der ausgesprochene Zweck des Staates war von nun an die Sicherung des Privateigentums. Der Grundsatz der Sicherung der Person fand nur auf einen kleinen Kreis Anwendung; denn dort, wo Millionen Menschen an Ueberanstrengung und Unterernährung hinführen müssen, kann von einer allgemeinen Anerkennung dieses Grundsatzes in der Praxis keine Rede sein. Unsere Schule hat ferner die Jugend im unerschütterlichen Autoritätsglauben zu erziehen, die durch viele Generationen vererbten Anschauungen weiter zu vererben und für die Unversehrtheit des Nimbus gewisser Sujets in Vergangenheit und Gegenwart zu sorgen. Eine knechtische Gesinnung wurde stets dem Volke theoretisch und praktisch anezogen. Man verschmähte nicht die absichtliche Herabwürdigung und Verführung der Menschheit, um die Herrschaft aufrecht zu erhalten. In der ganzen Zivilisationsperiode gab es keine staatliche Volkserziehung, die es mit der Sittlichkeit an sich ernst nahm. In der Praxis wurde es nicht anerkannt, daß der Staat die sittliche Veredelung des Volkes zum Zwecke habe, und eine höhere Bildung konnten sich nur wenige aneignen; die Mehrzahl sank geistig und sittlich desto tiefer, oft viel tiefer, als es bei Wilden möglich ist. Mannesmut und Ueberzeugungstreue galten als Auflehnung gegen den „Brotheren“ und wurden mit Hunger und Kerker bestraft. Bahnbrechende Geister, deren Ideen den herrschenden Mächten gefährlich werden konnten, wurden geächtet. Dem „Giftbaum des herzlosen Egoismus“ wurde durch Jahrtausende neue Nahrung zugeführt, er wurde immer größer und größer, bis er die ganze zivilisierte Menschheit beschattete. Die Grundlage des menschlichen Charakters wurde die Selbstsucht; ihr entsprossen alle Handlungen der Menschen. Noch über den Tod hinaus selbstsüchtig zu sein, wird uns heute noch gelehrt. Man soll Gutes tun, um belohnt zu werden. Der sinnliche Eigennutz mußte zur Triebfeder der menschlichen Handlungen werden; denn auf Reichtum standen immer große Vorrechte, auf Armut Not und Schande. So mußte die Verderbnis des Menschenschlechtes reißend fortschreiten. Der Kampf an und für sich, den die Einzelindividuen im modernen Staate gegen einander um die Existenz führen, verderbt den Charakter der Menschen. Dieser Kampf übt auf ihn einen ganz anderen Einfluß, als der Kampf, den ein ganzes Volk gegen einen gemeinsamen Feind kämpfen muß. Jener weckt Neid, Haß, Eifersucht, Bosheit, dieser Hochherzigkeit und Selbstverleugnung.

Dumpf, entbehrend, demüthig, geknechtet, mißachtet kriecht heute die Menge dahin. Es wäre unbillig, an sie hohe Anforderungen in geistiger und sittlicher Beziehung zu stellen. Die letzte Generation ist der Speicher der Untugenden aller vorhergehenden Generationen. Wie kann man in dem ausgemergelten Körper eines Durchschnittsmenschen einen starken Geist, einen starken Charakter suchen? Die Wurzel aller Sittlichkeit ist die Selbstüberwindung, die Unterdrückung der Selbstsucht. Nun aber wird diese auf der einen Seite künstlich geächtet durch die Vorrechte, welche dem Reichtum in Aussicht gestellt werden, auf der anderen Seite wird die sittliche Kraft durch unzureichende Ernährung geschwächt und gebrochen. Tag für Tag hart arbeiten und doch nicht mehr erwerben als das Allernotwendigste und nicht ein-

mal dies gefichert, verbittert und ertötet alle höheren Geistesgaben.

Das geistige Leben der Armen und der Reichen geht entgegengesetzte Bahnen, und je weiter ihre Wege auseinandergehen, desto mehr erscheinen sie einander als eine besondere Menschenart, für die man gegenseitig keine Teilnahme findet. Auf der einen Seite Haß, auf der anderen Verachtung. Reiche und Arme standen sich immer fremd gegenüber. Sie haben andere Gedanken, andere Gefühle, andere Anschauungen, andere Sprache, andere Sitten, andere Tracht. Nichts ist ihnen gemeinsam als tief gemurzeltetes Mißtrauen. Das sind die zwei Völker der kapitalistischen Staaten. Eine weitere Klust scheidet sie, als die Nationalität es vermöchte. Der deutsche und französische Chauvin derselben Klasse werden leichter in Verkehr treten, als der Elegante und der mit Lumpen bedeckte Proletarier desselben Sprachstammes.

Mit Grauen wird einmal die Menschheit erkennen, wie furchtbar alle edleren Triebe in der menschlichen Brust nur um selbstlicher Zwecke willen mißhandelt wurden. Und gerade diejenigen, in deren Interesse dieses Verbrechen an der Menschheit verübt wird, rufen am lautesten in die Welt, die menschliche Natur sei unverbesserlich und nur unsere Erziehung allein sei es, welche ihr einige Sittlichkeit einflöße. Wie so manche andere soll auch diese Unwahrheit ihre Herrschaft stützen. Malthus, welcher das Massenelend als ein Naturgesetz „wissenschaftlich“ nachgewiesen hat, wurde von den Machthabern mit Ehren überhäuft. Derselben kann auch jeder teilhaftig werden, welcher die Unverbesserlichkeit des menschlichen Charakters klipp und klar nachweist. Wohin kämen wir auch mit unserer Kultur, wenn das treibende Element, die Selbstsucht, ausgemergelt würde! Nie werde der Mensch das wirtschaftliche Wohl der Gesamtheit über sein eigenes stellen. In dem Recht des Privateigentums liege ja der wesentliche Unterschied zwischen Mensch und Tier.* Eine andere Form widerspreche dem menschlichen Charakter. Darum fügt euch ihr Hungernden und Frierenden in euer Geschick! Eine gleichmäßigere Verteilung der Produkte eurer Arbeit ist unmöglich. Wißt ihr nicht, daß es immer Reiche und Arme gegeben hat und daß es halb immer Reiche und Arme geben muß? Wißt ihr nicht, daß der Fleißige und Sparsame immer mehr besitzen muß als der Faulen und der Verschwenderrische? Seht ihr nicht, daß der Reichste der Fleißigste und Sparsamste ist? Neget nicht, sondern faltet die Hände und ertragt euer unabänderliches Elend geduldig; denn euer harret das Himmelreich. Eher geht ein Kamel durch ein Nadelöhr, als ein Fleißiger und Sparsamer in das Himmelreich. Daß die wirtschaftliche Unabhängigkeit die persönliche und sittliche Selbstständigkeit und Tüchtigkeit bedingt, „weit mehr, als man bis jetzt zu glauben scheint“, hat schon Fichte den Deutschen zugerufen, als sie sich zu den Füßen des Korsen krümmten. Er nennt diese Erziehung die wirtschaftliche, welche von einem höheren sittlichen Standpunkt ins Auge gefaßt werden müsse. Hören wir ihn, dessen Worte die Deutschen einst tief ergriffen haben, weiter: „Das Kind ohne alle Ausnahme will recht und gut sein... Die Liebe ist der Grundbestandteil des Menschen; diese ist da sowie der Mensch da ist, ganz und vollendet.“ Aber das kindliche Gemüt werde von den Erwachsenen verdorben. Dies ist eben die allergrößte Vergehung, die unserer Zeit zur Last fällt; und es wird auch die täglich sich darbietende Erscheinung erklärt, daß in der Regel der Mensch um so schlechter, selbstsüchtiger, für alle guten Neigungen erstorbener und zu jedem rechten Wert

*) Päpstliche Enzyklika vom 12. Mai 1891.

untauglicher wird, je mehr Jahre er zählt, und um je weiter daher er sich von den ersten Tagen seiner Unschuld... entfernt hat; es wird ferner dadurch bewiesen, daß das gegenwärtige Geschlecht, wenn es nicht einen durchaus trennenden Abschnitt in sein Fortleben macht, einen noch verdorbenere Nachkommenschaft, und diese eine abermals verdorbenere notwendig hinterlassen werde... Es ist eine abgemachte Verleumdung der menschlichen Natur, daß der Mensch als Sünder geboren werde; wäre dies wahr, wie könnte doch jemals an ihn auch nur ein Begriff von Sünde kommen, der ja nur im Gegensatz mit einer Nichtsünde möglich ist? Er lebt sich zum Sünder, und das bisherige menschliche Leben war in der Regel eine im steigenden Fortschritte begriffene Entwicklung der Sündhaftigkeit.

Lehnlich wie mit dem Individuum verhält es sich mit dem ganzen Menschengeschlecht; je weiter er sich von dem Naturzustand entfernte, desto schlechter wurde es. Die dauernden sozialen Uebel hatten organische Wandlungen zur Folge, welche sich summierten und die Menschheit in jenen psychischen Zustand versetzten, in dem wir sie heute finden. Not erzeugt Blutarmut, und diese hindert die normale Entwicklung des Gehirns. Die verelende Volksmenge steht auf einer Stufe der Entwicklung, auf welcher sie unfähig ist, sich den aufgedrungenen Sitten und Gesetzen der herrschenden Kreise anzupassen. Ihre Lage ist bekläglich die eines Naturvolkes, welches, von einem Kulturvolk besiegt, nun gezwungen wird, sich die sittlichen Anschauungen des Siegers anzueignen. Dieses Verfahren ist gegen alle Grundsätze einer auf der Erkenntnis der Volksseele beruhenden Volkserziehung und hindert die geistige und sittliche Entwicklung, statt sie zu fördern. Aber auch Leppigkeit und Ausschweifung ruft Blutarmut hervor, und deshalb sind die privilegierten Klassen von der Degeneration um so weniger ausgeschlossen, als sie an dem Grundsatz von der Reinhaltung des Blutes stets festhielten und Jungtucht trieben. Nach Nibot sind die spanischen und französischen Hochadeligen nur Schatten von Menschen.* Diese Erscheinung beobachtet man auch in anderen europäischen Staaten. Die „Degenerationszeichen“, als Folge geistigen Verfalls, kommen an ganzen Familien, ja Klassen vor und sind entweder auf dauernde soziale Knechtschaft oder dauernde unbefristete Herrschaft zurückzuführen. Naturgemäß macht sich die psychopathische Belastung nicht nur in geistiger und körperlicher, sondern auch in sittlicher Hinsicht bemerkbar. Wenn Not den Armen zum Alkoholist macht und ihn dadurch zum Verbrecher prädestiniert, so erstreckt dauernde Leppigkeit und Herrschaft jedes Gefühl für Mitleid und Gerechtigkeit. Der Mangel sympathischer Gefühle aber ist ein Kennzeichen des geborenen Verbrechers.** Das durch Generationen geknechtete und das durch Generationen bevorrechtete Volk gleicht sich darin, daß die beiden altruistischen Gefühle abhanden gekommen sind und somit beide zum Verbrechen neigen. Aber in der Neuerung beider Verbrechernaturen besteht im großen und ganzen, nicht in jedem Fall, ein Unterschied, sowohl was die Form des Verbrechens als was das Subjekt des Verbrechens betrifft. Das Volk der Armen ist atomisiert und kann deshalb seine Neigung zum Verbrechen nicht als Klasse betätigen, kein Klassenverbrechen begehen, wenn nicht außergewöhnliche Verhältnisse eintreten. Die Verbrecher-

* Lombroso „Genie und Irzinn“. Seite 76. Reclams Ausgabe.
** Dr. S. Kurella, „Naturgeschichte des Verbrechers“.

Heuiletton.

Wihiges und Spihiges.

Von Dr. Albrecht Keller (Wiesbaden).

Zu Anfang dieses Jahres ist ein Buch erschienen, das den Titel führt: „Wihiges und Spihiges, Sinniges und Inniges, an Spruch und Nam“, auf Haus und Kram“, gesammelt und gesichtet von Ernst Tiedt.* Das Buch ist eine bunte Sammlung von kleinen Sprüchen und Verslein, mit denen der Deutsche Haus und Kram ziert, von den hochtrabenden Inschriften an stolzen Rathhäusern und klassischen Stätten der Kunst bis zu den einfachen und einfältigen Verslein des Winterwaldbauern, der in selbstverfaßter Grabinschrift sich schöpferisch betätigen will oder der mit schmeichelndem Vers sein Haus einem heiligen befielt gegen Feuersbrunst und Not. Welche tiefen Gedanken- und Wortspiele dem Mann aus dem Volke dabei glücken, wie treffend und humorvoll er sich dabei ausdrücken kann, mögen einige, dem genannten Buche entnommene Beispiele zeigen. Ein echter Philosoph ist der schwäbische Seifensieder, der an seinem Hause das Verslein anbringt:

Bläst uns, o Welt, in deinem Haus
der Tod des Lebens Lichtlein aus,
wird am Geruch es offenbar,
wer Talglüht und wer Wachslücht war.

Überall bekannt ist das selbstsüchtige Verslein:
Dieber, heiliger Florian,
verschon mein Haus, zünd' and're an!

Wendet man sich an das Ehrgefühl des Heiligen, so fährt man gewiß besser, darum heißt es an einem Haus in der Steiermark:

Dies Haus stellt ich in Gottes Hand,
da ist es dreimal abgekantet;
nun hab ich's dem heiligen Florian anvertraut
und hoff', daß er besser darauf schaut!
Und ähnlich meint ein pfiffiger, gottloser Oberbayer:

Dies Haus steht in St. Florians Hand;
verbrennt's, so ist's ihm selbst ein Schand!

Ein aufgeklärter Franke erwartet Hilfe von anderer Seite:
Heiliger Florian, du satirischer Schwanz,
wir brauchen dich nimmer, wir han Affekurang.
Ein herber „Bergspruch“ aus Herrschried im Schwarzwald läßt den müßigen Gaffer gehörig abfahren:

*) Verlag von Ernst Heinrich Moriz in Stuttgart, gebestet 4 Mk., gebunden Mk. 4.50.

Ich Aff', steh und gaff,
und derweil ich gaff und steh,
so könnt ich weitergeh!

Am unmittelbarsten äußert sich der Volksmund auf Grabinschriften. Unfreiwillige Komik und köstliche Naivität gibt es hier in Menge. So wenn es heißt:

„Hier ruht, Vater und Metzger von sechs Kindern“
oder:

„Hier ruht Maria Vogensünder,
Mutter und Nähterin dreier Kinder.“

Ein Grab an der Rißbüchler Alpe in Tirol trägt die Inschrift:

„Hier leit die ehrengedachte und tugendfame Jungfrau Genoveva Woggenhuberin, tief betrauert von ihrem einzigen Sohn.“

Die Grabinschrift muß sich reimen, wenn sie schön und erbaulich sein soll:

Hier liegt Hans Gottlieb Lamm,
er starb durch einen Sturz vom Damm.
Eigentlich hieß er Leim,
das paßt aber nicht in den Reim.

Ein „Dichter“ im oberen Jnnthal stellt da einfach die Worte um:

Hier liegt der Herr Melcher,
Pfarrer gewesen ist welcher.

Karl J. Weber, der bekannte Verfasser des lachenden Philosophen „Demokritos“, wollte folgende Grabinschrift für sich selbst vorschlagen:

Hier liegen meine Gebeine,
ich wollt, es wären beine!

Ein echter „Sündenlümmler“ hat sich folgende Worte auf den Grabstein setzen lassen:

Bestreue doch mich arme Gruft,
o Wanderer, von diesem Schuft!

Naiv lautet die Bitte des Kalle Pott in der Klosterkirche zu Doberan:

Hier ruhet Kalle Kalle Pott.
Bewahr my, Iewer Herr Gott,
als id die woll bewahren,
wenn du nähst Kalle Kalle Pott
un id währ Iewer Herr Gott.

Feindschaft und Groll in der Ehe dauert häufig bis übers Grab hinaus und findet auf dem Leichenstein noch Ausdruck.
Mein Weib deckt dieser Grabstein zu,
für ihre und für meine Ruß.

Und noch viel weniger christlich ist folgendes Sprüchlein Wanderer, schnell, weich fort von hier,
sonst steht sie auf und zankt mit dir.

Wie friedlich ist dagegen die Grabinschrift eines Lehrers in Binterthur:

Hier schläft nach langer Arbeit sanft genug,
der Schüler, Kinder, Weib und Orgel schlug.

Bekannt ist die Grabinschrift von Gschlamm im Bayerischen Wald; ein Vater hat sich in den Verlust seines Söhnleins so hineingefunden, daß er ihm folgendes rührend kindliche Verslein zusammenschreinernt:

Hier ruht das junge Deckselein,
Des Schreiner Döfhen Söhnlein.
Der liebe Gott hat nicht gewollt,
daß es ein Döfhe werden sollt.

Und weiter heißt es auf demselben Grabstein:
Der Meister Döf hat mit Bedacht
Kind, Sarg und Grabinschrift selbst gemacht.

Eine ähnliche Inschrift besagt:
In diesem kleinen Gräbelein
liegt mein armes Gänselein.
Selbst gemacht.

Eigenartig ist ein oberbayerisches Marterl:
Hier in diesen Gruben
liegen zwei Müllerbuben,
geboren am Glimmsee,
gestorben am Wauchweß.

Der Böhmi ist kein Mensch, das geht aus folgendem Marterl in den Kaiser Tauern hervor:

Im kalten Winter 1853 sind hier zwei
Menschen und zwei Böhmen erfroren.

Wie viel unfreiwillige Komik ein einziger fehlender Punkt hervorruft, zeigt folgende Inschrift, die sich an einem Feldkreuz in Steiermark befindet:

Dieses Kreuz ist aufgerichtet
zu Ehren des Herrn Jesu Christi,
der für uns gekreuzigt ist
von den Bauern dieser Gemeinde.

Aber ähnliche Fehler stoßen auch den studierten Herren zu. In der Ruine Königstein im Taunus steht zu lesen:

Die Befichtigung der Ruine Ihrer Königl. Hoheit der Frau Großherzogin von Luxemburg ist dem Publikum gestattet.

natur bricht daher nur in einzelnen Individuen durch. Das Volk der Privilegierten ist organisiert, bildet ein festgeschlossenes Ganzes und besitzt die Macht. Hier äußert sich die Verbrechernatur in Klassenverbrechen. Einzelverbrecher erscheinen hier schon aus dem Grunde seltener, weil die Angehörigen dieses Volkes naturgemäß mit ihren eigenen Gesetzen nicht so häufig in Widerspruch geraten können. Die Grundzüge der Gesetze sind ja ihre Grundzüge. Aber als Ganzes handelt die Klasse der Privilegierten gegenüber den Armen als Verbrecher. Ebenjowenig wie dieser überträgt sie ihre Gefühle auf alles, was fühlt; sie stellt sich nicht den anderen gleich, unterwirft die eigenen Impulse nicht unter das Wohl der Gemeinschaft und erkennt auch nicht die Rechte anderer an. Gleich dem geborenen Verbrecher will sie von einer gemeinsamen Arbeit aller an gemeinschaftlichen Aufgaben nichts wissen, noch will sie den Armen Anteil an den Gütern der Kultur gewähren. Ihre Sympathielosigkeit hat wie in dem geborenen Verbrecher ihren Grund in der Trägheit des Vorstellens und in den stumpfen Gefühlen. Diese Eigenschaften lassen keine Gewissensbisse, nicht einmal ein Bedauern aufkommen und der Mangel an Reue läßt sie gar nicht versuchen, das Unrecht gutzumachen. Es fehlt ihr — auch darin stimmt ihre mit der Verbrechernatur überein — jedes Schuld-bewußtsein.

Diese Parallele ließe sich noch weiter fortspinnen und im einzelnen zeigen, wie die persönliche Freiheit, das Leben und das Eigentum der Armen infolge des Mangels der altruistischen Gefühle in der anderen Klasse gefährdet werden.

Den letzten Rest von Zweifel an der Stichtätigkeit dieser Parallele benahm mir Nietzsche. Die Philosophie der „Herrenmoral“ konnte nur aus einem so egoistischen Nährboden hervorgehen, wie es der kapitalistische ist. Nietzsches Philosophie ist die Philosophie der Ausbeutung. Ihm ist das Mitleid ein niedriger Instinkt, das Gewissen eine lose Bestie. Die organische Funktion des Willens zur Macht ist die Ausbeutung; Wille zur Macht ist Wille des Lebens. Leben aber ist wesentlich Aneignung, Verletzung, Ueberwältigung des Fremden und Schwächeren, Unterdrückung, Gärte, Aufzwingung eigener Formen, Einverleibung und „mindestens Ausbeutung.“ Die Ausbeutung ist das „Ursakum aller Geschichte.“ Die Größe des Fortschrittes, sagt er anderswo, „beruht nicht auf der Masse dessen, was ihm alles geopfert werden mußte; die Menschheit als Masse dem Gedeihen einer einzelnen stärkeren Spezies Mensch geopfert — das wäre ein Fortschritt.“ Den Gang der Entwicklung der Zivilisation hat er richtig erfasst; den Kulturgang kennzeichnet die stete, ununterbrochene Unterdrückung des Schwächeren durch den Stärkeren. Was dem Unterdrückten nützt, ist gut, edel; was ihn hindert, ist böse, gemein. — Sein Uebermensch ist die Bourgeoisie, seine Herrenmoral ist die Bourgeoismoral; denn die Unterdrückung „der Schwächeren, Sittlicheren, Friedlicheren“ durch „Raubmenschen, welche sich noch im Besitz ungebrochener Machtbegierden“ befinden, kann man in allen Kulturstaaten bepbachten.

Im folgenden soll zunächst gezeigt werden, was für grauenvolle Opfer die Armen an Gut und Blut bringen müssen und nur deshalb, weil sie arm sind. Als bekannt kann der von Casper angestellte Vergleich zwischen der Sterblichkeit in fürstlichen und gräflichen Familien und den Berliner Stadtkarmen vorausgesetzt werden.*** wonach sich dieselbe wie 57 : 345 für die Kinder bis zum vollendeten 5. Lebensjahre stellt. Die mittlere Lebensdauer der hier in Betracht kommenden Fürsten und Grafen betrug 50 Jahre, die der Berliner Armenempfänger 32 Jahre. Zu einem ähnlichen Resultat gelangt Ködri in Bezug auf Budapest. Er teilt die Stadt nach dem Verhältnisse der Diensthoten zur Bevölkerung in vier Wohlhabensklassen. Wenn man auch bei diesem Einteilungsprinzip den vollen Einfluß der Armut auf die Sterblichkeit nicht sehen kann, so erhält man doch ein annähernd richtiges Bild. Man darf nur nicht übersehen, daß die Wirklichkeit schlimmer, der Unterschied zwischen den Krankheitsverhältnissen der reichen und armen Bevölkerung größer sein muß. Es wird relativ immer mehr Arme in den Bezirken der Reichen, als Reiche in den Bezirken der Armen geben. So gab es zum Beispiel 1891 im I. Bezirk Wiens unter 1000 anwesenden Personen 16 bis 17 Bettgeher, im X. Bezirk gewiß nicht ebenso viele Millionäre.

Es starben in Budapest in den Jahren 1879 bis 1882 von je 10.000 Einwohnern

In	In der Wohlhabensklasse			
	I.	II.	III.	IV.
Strupp und Diphtheritis	6	10.5	12	14
Keuchhusten	2	3	3	4
Scharlach	4	5.5	5	6
Majern	1.5	6	4	7
Blattern	5	4	13	18.5
Euphu	3	4	5.5	9
Lungentuberkulose	164	251	311	388

Nach meiner Ansicht eignen sich der I. und X. Bezirk Wiens vorzüglich, um den Einfluß der wirtschaftlichen Verhältnisse auf die Sterblichkeit der Bevölkerung plastisch darzustellen. Sie weisen die größten sozialen Gegensätze im alten Gemeindegebiet auf. Folgende Tabelle sagt uns, wie viele Bedienstete zur persönlichen Dienstleistung in jedem der beiden Bezirke vorkommen, wie viele Wohnungsbestandteile auf eine Wohnung entfallen, wie dicht die Bevölkerung wohnt, wie groß die Zahl der einräumigen Wohnungen ist, wie viele Wohnungen ohne Küchen sind und wie viele Personen sich nicht einmal ein Kabinett, sondern nur eine Schlafstelle zu mieten in der Lage sind. Alle diese Umstände haben unstrittig zwingende Beweiskraft; im I. Bezirk der größte Reichtum, im X. Bezirk die größte Armut und deshalb die höchste Sterbeziffer.

* Ein recht beachtenswerter Beleg ist die Rede des Generals Schönfeld bei dem letzten Festessen der Wiener Bourgeoisie; noch beachtenswerter der Jubel, den sie entfesselte.

** Despine hat die Keuelosigkeit zuerst als ein konstantes Merkmal (des Verbrechers) hingestellt und Lombroso bestätigt. Aurella, „Naturgeschichte des Verbrechers“, S. 134.

*** Statistische und kriminelle Sterblichkeit. Contrads Jahrbuch 1882.

† Relative Intensität der Todesursachen und der Einfluß der Wohlhabenheit und der Stellerwohnungen auf die Sterblichkeit“ von Prof. M. Gruber.

Eine Aktion zur Verbesserung der Lage des Personals der Stauding-Stramberger Lokalbahn.

Wir haben schon einmal in unserem Blatte die tristen dienstlichen und Entlohnungsverhältnisse geschildert, die die Bediensteten der Stauding-Stramberger Lokalbahn zu erdulden haben, und haben der Öffentlichkeit mitgeteilt, welcher Willkür diese Bediensteten ausgesetzt sind und welche Protektionswirtschaft auf dieser Bahn herrscht.

Das Personal dieser Bahn nahm sich endlich an den Indulgenzarbeitern ein Beispiel und kam zur Erkenntnis, daß nur die Organisation für sie Besserungen herbeiführen könne. Und die Früchte dieser Erkenntnis blieben nicht aus. Eine vom Allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein zur Verbesserung der Verhältnisse auf dieser Bahn eingeleitete Aktion hatte einen teilweisen Erfolg. Wenn auch auf den ersten Ansturm nicht alle Forderungen des Personals erreicht wurden, ist immerhin, wenn man die Umstände, unter welchen die Aktion geführt wurde, in Betracht zieht, der Erfolg ein erfreulicher.

Die Aktion brachte den Bediensteten das folgende neue Gehaltsschema mit Gültigkeit ab 1. Jänner 1910:

Kategorie	Gruppe	Gehalt Kronen	Quartiergehalt		Diäten		Vorrückung in
			in Wien	in Eston	im eigenen Bezirk	im fremden Bezirk	
Maschinenmeister Maschinenaufseher Stationsleiter Offiziant	I	3000	1000	700	6	7	R 3 Jahren
		2800					
		2600	800	560			
		2400	700	490			
		2200					
Bahnmeister Lokomotivführer Oberaufseher Oberfeuerwerker	II	2600	800	560	6	7	R 3 Jahren
		2400					
		2200	700	490			
		2000	600	420			
		1800					
Oberkondukteur Magazins- oberaufseher Magazinsmeister Stationsexpedient	III	2200	700	490	6	7	R 3 Jahren
		2000					
		1800	600	420			
		1600	500	350			
		1400					

R = Rest der Dienstzeit.

Verwendungs-kategorie	Gruppe	Gehalt Kronen	Quartiergehalt		Diäten		Vorrückung in
			in Wien	in Eston	im eigenen Bezirk	im fremden Bezirk	
Geprüfter Loko- motivführer Magazinsaufseher Stationsaufseher Wagenaufseher	I	1800			4	5	R 3 Jahren
		1700	600	560			
		1600					
		1400	500	400			
		1200					
Lokomotivführer Zugbegleiter Bremsler Kanzleibdiener	II	1200	400	320	4	5	R 3 Jahren
		1100					
		1000	350	280			
		900	300	240			
		800					
Weichenwärter Streckenwärter Stationswärter Ladeseinschreiber	III	1400	500	400	4	5	R) 3 Jahren
		1300					
		1200	400	320			
		1100					
		1000	350	280			

R = Rest der Dienstzeit.

Eine Versetzung in eine höhere Gruppe kann nur im Wege der Ernennung erfolgen.

Die Vorrückung in eine nächst höhere Gehaltsstufe kann auf Grund erfolgter Disziplinarstrafe um ein bis zwei Jahre verlängert werden.

*) Nach fünf in dieser Gehaltsklasse vollbrachten Dienstjahren wird eine Alterszulage von 50 Kr. jährlich bewilligt.

Einige Forderungen wurden von der Verwaltung, respektive den Konzeptionären, die sich sieben Monate Zeit ließen, das die Forderungen des Personals enthaltende Memorandum zu studieren, abgelehnt. Bei anderen wurde die Erfüllung in Aussicht gestellt.

Es wurde die geforderte Erhöhung der Nebenbezüge nicht bewilligt, und zwar mit der Motivierung, daß die Bahn verschiedene Kategorien Remunerationen bewillige, die bei anderen Bahnen nicht eingeführt sind. Die geforderte Errichtung einer Personalkommission und die Errichtung von Arbeiterausschüssen wurde gleichfalls nicht

bewilligt. Diese Einrichtungen bestehen nicht nur bei den k. k. Staatsbahnen, sondern auch bei den meisten Privatbahnen. Es ist nicht leicht erklärlich, warum sich die Verwaltung der Stauding-Stramberger-Lokalbahn gegen eine derartige Einrichtung sträubt, die ja von den Bediensteten doch erkämpft werden wird. Die Erhöhung der Tagelöhne wird von der Verwaltung weiter studiert. Es wird Sache der Organisation sein, auf Erledigung dieser Forderungen zu drängen, wenn sich das Studium zu lang hinauszuziehen sollte. Bezüglich der Forderung nach Einführung bezahlter Urlaube wurde mitgeteilt, daß wie gegenwärtig vom Vorstände bewilligte Urlaube, wenn dies der Dienst erlaubt und keine Vertretungskosten erwachsen, bewilligt werden. Auch diese recht platonische Erklärung kann das Personal nicht befriedigen. Die verlangte Vermehrung systemisierter Posten wurde mit der Erklärung erledigt, daß sich die Direktion vorbehalten, bei Vermehrungen des Personalstandes definitive Anstellungen vorzunehmen. Diese Erklärung hat für das Personal fast keinen Wert, da sich die Verwaltung zu nichts bestimmten verpflichtet. Auch hier wird es die Aufgabe der Organisation sein müssen, für die berechtigten Wünsche des Personals weiterhin zu kämpfen. Die Forderung der Errichtung eines Provisionsfonds wurde runderweg, mit Hinweis auf die geplante allgemeine Altersversicherung der Arbeiter abgelehnt. Bei dem aufreibenden Dienst der Eisenbahnbediensteten ist das Verlangen, daß die Unternehmungen in höherem Maße als bei der geplanten Altersversicherung die Mittel zu einer halbwegs zureichenden Versorgung erwerbsunfähiger gewordenen Bediensteter aufbringen sollen, ein berechtigtes. Die meisten Privatbahnen entziehen sich auch dieser sozialen Verpflichtung nicht. Auch darüber ist das letzte Wort noch nicht gesprochen worden.

Die Bediensteten der Stauding-Stramberger Lokalbahn protestierten in einer entschiedenen Weise gegen die Nichterfüllung dieser Forderungen und erhoben betreffs des neuen Gehaltsschemas die Forderung, daß dieses ab 1. Jänner 1909, nicht 1910 in Kraft treten solle. Nachstehend bringen wir den Bericht der in dieser Angelegenheit stattgefundenen Versammlung:

Am zu der Beantwortung des Memorandums Stellung zu nehmen, fand am 29. August d. J. eine große Versammlung der Bediensteten der Stauding-Stramberger Lokalbahn in Stauding statt, bei welcher die Genossen Mouta aus Brünn und König aus Märtsch-Strau das Referat erstatteten. Nach dem mit großem Beifall aufgenommenen Referat der beiden Redner beschloß die Versammlung, das Erreichte zu akzeptieren, da das neue Schema bis auf kleine Ausnahmen, nahezu dem Schema der k. k. Staatsbahnen gleich ist. Doch wurde die Forderung erhoben, daß das Schema statt am 1. Jänner 1910 am 1. Jänner 1909 in Kraft treten solle. Gegen die Nichtbewilligung der weiteren Forderungen wurde entschieden protestiert. Die Bediensteten erklärten, diese ihre Forderungen weiter verfolgen zu wollen und diese nicht außer acht zu lassen.

Die Angelegenheit erbrachte auch den Beweis, daß es Pflicht des Personals sei, immer zur Organisation zu stehen, damit es dieser möglich sei, mit aller Kraft für das Personal und dessen Besserstellung eintreten zu können. Wenn alle Bediensteten der Organisation angehören werden, wird es möglich sein, bei den Konzeptionären die Bewilligung der restlichen Forderungen durchzusetzen.

Ergebnisse der Staatseisenbahnverwaltung im Jahre 1908.

Das Eisenbahnministerium veröffentlicht soeben den Bericht über die Ergebnisse der k. k. Staatseisenbahnverwaltung für das Jahr 1908.

Der dem Bericht vorangeschickten Vorbemerkung zufolge erscheinen in demselben die Betriebsergebnisse der mit 1. Jänner 1908 in das Eigentum des Staates übergegangenen B. N. B., deren Betrieb mit 15. November vom Staat übernommen wurde, sowie die Betriebsergebnisse der rückwirkend mit 1. Jänner vom Staate erworbenen Linien der privilegierten österreichisch-ungarischen St. E. G., der k. k. privilegierten De. N. B. B. und der k. k. privilegierten S. N. D. B. B., deren Betrieb während des Berichtsjahres von den genannten Aktiengesellschaften für Rechnung des Staates geführt wurde, nicht einbezogen und werden diese Betriebsergebnisse gesondert zur Veröffentlichung gelangen.

Im Vergleich mit den analogen Berichten über die vorhergehenden Jahre erfährt der vorliegende Verwaltungsbericht in seiner Systematik einige, eine größere Uebersichtlichkeit bewirkende Abänderungen; überdies wurde derselbe durch Angaben über im Berichtsjahre vorgenommene technische Neuerungen und Versuche — Oberbau, Hochbau, Brückenbau, Telegraphen-, Signal- und Sicherungswesen, Fahrzeugtriebmittel, Heizhausdienst, Werkstättenbetrieb, Feuerung mit flüssigem Brennstoff bei Lokomotiven, Beleuchtungswesen, Einführung des elektrischen Bahnbetriebes — über das Lehrlingswesen in den Werkstätten, den Güterverkehr und die Einnahmen aus demselben bezüglich der vom Staate für Rechnung der Eigentümer betriebenen Bahnen und andere mehr bereichert.

Im folgenden seien die wichtigsten Daten des Berichtes hervorgehoben.

Das im vorjährigen Verwaltungsbericht mit 15.033.103 Kilometer ausgewiesene im staatlichen Betrieb stehende Bahnetz erfuhr im Jahre 1908 einen Zuwachs von 214.010 Kilometer oder 1.42 Prozent.

Es traten zum staatlichen Betriebsnetz hinzu: Das Schleppgleise Linz-Umschlagplatz-Linz-Winterhagen sowie folgende für Rechnung der Eigentümer betriebene Bahnen, und zwar: die Lokalbahn Skali-Boskowitz-Groß-Dpatowitz-Krainburg-Neumarkt, Wetelsdorf-Paraschnitz-Trautenaub, Czudin-Koszczuja, Freiland-Litwin, Treffen-Johannisthal, Neumarkt-Kallham-Weizentirchen mit der Flügelbahn von Mching nach Feuerbach und Wserin-Groß-Karlowitz, ferner die Teilsreden Personenhalte

Stelle Jenschowitz — Station Jenschowitz der Lokalbahn Ribschowitz—Jenschowitz und Lemberg — Kurowice der Lokalbahn Lemberg—Podhajce.

Das staatliche Betriebsnetz umfaßte somit am Schlusse des Jahres 1908 eine Gesamtlänge von rund 15.247 Kilometer, wobei, wie erwähnt, die seit 15. November 1908 im staatlichen Betrieb stehende B. N. B. nicht berücksichtigt erscheint.

Von dieser Länge entfielen 10.018 Kilometer auf Bahnen im Eigentum und Betrieb des Staates, 615 Kilometer auf für Rechnung des Staates betriebene Privatbahnen und 4614 Kilometer auf für Rechnung der Eigentümer betriebene Privatbahnen.

Das Anlagekapital der k. k. Staatsbahnen und der vom Staate auf eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen betrug mit Ende 1908 3.918.605.445 Kr. und erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr um 86.546.871 Kr. = 2,26 Prozent. Dieses Anlagekapital setzt sich aus folgenden Posten zusammen:

Table with 2 columns: Description and Amount in Kr. Items include Baukosten für die vom Staate gebauten Bahnen, Emissionsschulden, Darlehensschulden, Kaufpreis für angekaufte Bahnen, Kapitalwerte von Jahresrenten, Erwerbungs- und für die Inbetriebnahme von Bahnen auf eigene Rechnung zu entrichteten sind, Nachträgliche Investitionen, Sonstige Kapitalkaufwendungen, and a total sum of 3.918.605.445 Kr.

An Fahrbetriebsmitteln standen im Berichtsjahre für das Gesamtnetz der Staatsbahnverwaltung 4188 Lokomotiven (gegen 1907 + 5,52 Prozent), 8470 Personenwagen (+ 3,05 Prozent), 86.953 Güterwagen (+ 3,57 Prozent), 2833 Post- und Dienstwagen (+ 3,02 Prozent), ferner 3263 Tender, 1644 Schneepflüge, 30 Wasserwagen und 28 Motorwagen zur Verfügung.

Die Beschaffungskosten sämtlicher Fahrbetriebsmittel bezifferten sich mit Ende des Jahres 1908 auf 716.008.131 Kr. (+ 6,08 Prozent).

Die Leistungen der Fahrbetriebsmittel betreffend ist zu erwähnen, daß im Jahre 1908 auf dem staatlichen Betriebsnetz von 2.424.461 Zügen 110.180.586 Zugkilometer zurückgelegt wurden, was gegenüber dem Jahre 1907 einer Mehrleistung von 104.440 Zügen = 4,50 Prozent und von 7.240.490 Zugkilometern = 7,03 Prozent entspricht.

Die Gesamtleistung der Züge betrug 29.396 Millionen Bruttotonnenkilometer (2001 Millionen oder 7,3 Prozent mehr als im Vorjahre). Auf ein Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge entfielen im Gegenstandsjahre 7308 (+ 6,51 Prozent) Zugkilometer und 1.949.778 (+ 6,79 Prozent) Bruttotonnenkilometer.

Der Verkehr auf den vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen wies im Jahre 1908 folgende Ergebnisse auf:

Die Anzahl der beförderten Personen betrug 83.361.963 (+ 3.113.187 = 3,88 Prozent); Personenkilometer wurden 3802 Millionen (+ 3,19 Prozent) zurückgelegt.

Das Gesamtgewicht des abgefertigten Reisegepäcks betrug 128.945 Tonnen (+ 8,54 Prozent).

Als Güter wurden 653.025 Tonnen (+ 0,18 Prozent) und an Frachtgut 58.285.968 Tonnen (- 0,26 Prozent) befördert.

Eine Steigerung der Transportmengen war im Berichtsjahre namentlich bei Steinen, roh und bearbeitet, mineralischen Leuchtstoffen und bei Braunkohlen zu verzeichnen; bedeutendere Ausfälle ergaben sich bei verschiedenen Steinen, Erden, Zement, Kalk, bei verschiedenen Feld-, Garten- und Walderzeugnissen und bei Getreide.

Auf den für Rechnung der Eigentümer betriebenen Bahnen wurden außerdem befördert: Personen 48.945.172 (hierunter Wiener Stadtbahn 32.490.582), gegen 1907 + 0,01 Prozent, Reisegepäck 25.380 Tonnen = + 11,3 Prozent, Güter 121.986 Tonnen = + 10,4 Prozent und Frachtgüter 10.426.227 Tonnen = + 4,14 Prozent.

Anlaugend das finanzielle Ergebnis des Jahres 1908 ist nachstehendes hervorzuheben:

Die ordentlichen Einnahmen betragen 504.195.681 Kr., das ist um 5,29 Prozent mehr als im Vorjahre.

Von den angegebenen Einnahmen entfielen auf die Transporteinnahmen der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Bahnen 450.426.056 Kr. (gegen 1907 + 17.781.893 Kronen = 4,11 Prozent) und auf die sonstigen Einnahmen 51.208.457 Kr. (+ 7.769.590 = 17,89 Prozent), während sich der Restbetrag auf verschiedene andere Eingänge verteilt.

In den Transporteinnahmen partizipieren die Einnahmen aus der Beförderung von Personen mit 106.164.789 Kronen (+ 4,44 Prozent), von Reisegepäck mit 4.901.102 Kronen (+ 4,34 Prozent), von Gütern mit 15.575.378 Kr. (+ 8,5 Prozent) und von Frachtgütern mit 323.784.787 Kr. (+ 3,8 Prozent).

Auf ein Kilometer der durchschnittlichen Betriebslänge berechnet betragen die Transporteinnahmen 42.359 Kr. (+ 4,09 Prozent).

Die ordentlichen Ausgaben des Staatsbahnbetriebes betragen im Berichtsjahre 394.285.419 Kr. und erhöhten sich gegenüber dem Vorjahre um 10,76 Prozent.

Diese wesentliche Steigerung der Ausgaben wurde hauptsächlich der Gebarung der Staatsbahndirektionen und der Betriebsleitung in Czernowitz hauptsächlich bewirkt durch Mehraufwendungen für den Zugförderungsdienst (+ 10.981.512 Kr.), den Werkstättendienst und die Erhaltung der Fahrbetriebsmittel (+ 9.456.498 Kr.), den Stations- und Fahrdienst (+ 6.395.286 Kr.) und für Steuern und Umlagen (+ 2.473.301 Kr.); eine größere Minderausgabe ergab sich nur bei der Bahnaufsicht und Bahnerhaltung (- 6.678.311 Kr.).

Von den seitens der Nordbahndirektion bewirkten Mehrausgaben per 11.165.199 Kr. entfielen 5.247.588 Kr. auf den Verkehrs- und kommerziellen Dienst, 3.110.924 Kr. auf den Zugförderungs- und Werkstättendienst und der Rest auf die übrigen Verrechnungstitel.

Behufs Ermittlung des Betriebsergebnisses des gesamten Staatsbahnbetriebes müssen zu den oben angegebenen ordentlichen Einnahmen, beziehungsweise zu den ordentlichen Ausgaben die auf den Betriebsüberschuss wirkenden außerordentlichen Einnahmen per 1.041.372 Kr. rüchichtlich die analogen Ausgaben per 15.097.720 Kr. hinzugezogen werden, wonach sich sodann für das Jahr

1908 ein solcher Ueberschuss von 95.853.914 Kr., das ist per Kilometer Betriebslänge von 9014 Kr. ergibt. Für das Jahr 1907 stellt sich der auf gleiche Weise gebildete Betriebsüberschuss auf 115.375.570 Kr., beziehungsweise 10,852 Kronen; der kilometrische Betriebsüberschuss erfuhr somit eine Verminderung um 16,94 Prozent.

Die ordentlichen und die auf den Betriebsüberschuss wirkenden außerordentlichen Ausgaben betragen im Verhältnis zu den analogen Einnahmen im Jahre 1908 81,03 Prozent, gegen 75,93 Prozent im Jahre 1907.

Was die spezielle Gebarung der Nordbahndirektion betrifft, so ist zu erwähnen, daß von den oben mit 504.195.681 Kr. angegebenen ordentlichen Gesamteinnahmen und von den ausgewiesenen ordentlichen Gesamtausgaben per 394.285.419 Kr. auf die Nordbahndirektion 117.351.481 Kr., beziehungsweise 80.720.583 Kronen entfielen, wonach sich ein Ueberschuss von 36.630.893 Kronen ergeben würde. Dieser Betrag ist jedoch aus dem Grunde nicht als Nettoergebnis zu betrachten, weil bei dieser Gegenüberstellung einzelne außerordentliche Einnahmen- und Ausgabenposten nicht berücksichtigt erscheinen und weil weiters hierbei eine schlüsselmäßige Aufteilung von für das gesamte staatliche Betriebsnetz erstellten Einnahmen- und Ausgabenpositionen nicht vorgenommen wurde.

Das früher ausgewiesene Anlagekapital der k. k. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen, wurde im Jahre 1908 durch den Betriebsüberschuss mit 2,45 Prozent verzinst, während sich die analoge Verzinsung für das Jahr 1907 auf 3,01 Prozent stellt.

Von Interesse ist folgende, die Ermittlung des im Jahre 1908 für die Staatsbahnen erforderlichen Staatszuschusses betreffende Berechnung:

Die Jahreslast, welche der Staatsverwaltung für das mit Kr. 3.918.605,45 angegebene Anlagekapital der k. k. Staatsbahnen und der vom Staate für eigene Rechnung betriebenen Privatbahnen erwachsen ist, setzt sich zusammen aus der

Table with 2 columns: Description and Amount in Kr. Items include Verzinsung und Rückzahlung von Emissionsschulden und Darlehensschulden per und aus der Verzinsung zu 4 Prozent jenes Aufwandes, welchen der Staat durch Rentenbegabung oder aus Kassenbeständen bestritten hat, per 57.904.516 Kr., and a total sum of 173.917.750 Kr.

Zum Entgegenhalte zum Betriebsüberschusse des Jahres 1908 per 95.853.914 ergibt sich daher ein erforderlicher Staatszuschuss von 78.063.836 Kr.

Für das Vorjahr 1907 hat sich bei Vornahme der der gleichen Berechnung ein erforderlicher Staatszuschuss von 55.477.388 Kr. ergeben.

In dem Staatszuschusse für das Jahr 1908 ist enthalten ein Betrag von 17.423.170 Kr. für die Amortisation von Emissionsschulden und Darlehensschulden sowie weiters ein Betrag von 12.020.255 Kr. für von der Staatsverwaltung bezahlte staatliche Steuern (das ist ausschließlich der nicht ärarischen Zuschläge).

Der Vergleich der Ergebnisse des Staatsbahnbetriebes im Jahre 1908 mit dem Staatsvoranschlage ergibt im Ordinarium bei den Ausgaben ein ungünstigeres Resultat um 43.061.496 Kr. und bei den Einnahmen ein günstigeres Ergebnis um 31.990.881 Kr., mithin ein ungünstigeres Nettoergebnis um 11.070.615 Kr. Das Nettoergebnis im Ordinarium für den gesamten Etat des Eisenbahnministeriums stellt sich dem Staatsvoranschlag gegenüber ungünstiger um 12.183.516 Kronen (Erfordernis ungünstiger um 44.980.275 Kr., Bedeckung günstiger um 32.796.759 Kr.).

Im Extraordinarium war der Erfolg bei den Einnahmen und Ausgaben im Ganzen um 22.400 Kr. günstiger.

Das dem Vorstehenden zufolge minder günstige finanzielle Ergebnis des Staatsbahnbetriebes im Jahre 1908 wurde, nachdem auch in diesem Jahre die Entwicklung der Einnahmen als eine günstige zu bezeichnen ist, lediglich durch das bedeutende Anschwellen der Ausgaben bewirkt. Während nämlich die ordentlichen und die auf den Betriebsüberschuss wirkenden außerordentlichen Einnahmen gegenüber dem vorhergehenden Jahre die nicht unbeträchtliche Steigerung um 5,42 Prozent erkennen lassen, erhöhten sich die analogen Ausgaben um 12,50 Prozent, so daß der Betriebsüberschuss und das Verzinsungsprozent des Anlagekapitals die früher angegebene Verminderung, der erforderliche Staatszuschuss hingegen die entsprechende Erhöhung erfahren haben.

Aus den Werkstätten der k. k. Staatsbahnen.

In einer der letzten Nummern haben wir uns etwas näher mit den Zuständen in den Werkstätten befaßt und damit gezeigt, daß noch sehr notwendige und ausgiebige Reformen durchgeführt werden müssen, um die Lage aller Kategorien erträglich zu machen und die an einzelnen Arbeiten begangenen Sünden auszumerzen.

Es ist auch gesagt worden, daß es den einzelnen Arbeiter schmerzlich berührt, wenn er unversiert im Lohn, im Gehalt etc. in irgend einer Art zurückgesetzt wird, denn nichts tut mehr weh als ungerechte Einschätzung.

Aber man empfindet nicht nur die materielle Zurücksetzung schwer, auch die ungerechte persönliche Behandlung wirkt deprimierend auf Kopf und Herz. In jeder Nummer unseres Fachblattes können wir Beschwerden über Vorkommnisse lesen, die zu berechtigten Klagen über die Behandlung durch Vorgesetzte Anlaß geben und betreffs welcher man im Wege der Öffentlichkeit Besserung erwartet.

Auch wir organisierte, denkende Werkstättenarbeiter wollen heute eine Beschwerde über ungerechte Beurteilung und Zurücksetzung der Öffentlichkeit übergeben, in der Hoffnung, daß damit eine Besserung eintritt. Unsere Beschwerde trifft aber diesmal nicht die Vorgesetzten, sondern unsere eigenen Mitarbeiter, unsere Kollegen, denn diese sind es, welche unser Wirken für die Organisation und die Organisation selbst ungerecht beurteilen und die uns damit nicht nur verletzen und kränken, sondern auch materiell schwer schädigen.

Wir organisierte Werkstättenarbeiter als kleinerer Teil der Gesamtheit der Werkstättenarbeiter bringen Opfer an Geld und an Zeit, um für uns alle und alle unsere

Familien die wirtschaftliche Lage erträglicher zu machen und um die nur zu oft recht traurigen Arbeitsverhältnisse zu verbessern.

Daß wir uns mit diesem Wirken nicht das Wohlwollen der Bahnverwaltung und ihrer Aufsichtsorgane erringen, kann man füglich als selbstverständlich betrachten, daß aber unsere eigenen Kollegen und Mitarbeiter, statt uns Anerkennung zu zollen, uns oft Hohn und Spott zufügen, daß ist traurig und tut weh.

Nicht immer Unverständnis und Unkenntnis der Sachlage ist es, sondern oft geradezu Bosheit und Muthwillen von einzelnen Kollegen und Mitarbeitern, welche unser Wirken mißachten, unsere Erfolge verleugnen oder verkleinern und damit nicht nur sich, sondern der Gesamtheit großen Schaden bereiten.

Wenn man in der Werkstätte einen solchen Kollegen fragt, warum er sich nicht organisiert, so kann man meist als Antwort hören:

„Die Organisation hat noch nichts geleistet für die Werkstättenarbeiter.“ — „Die Organisation arbeitet nur für den Verkehr oder für die Beamten und Unterbeamten.“ — „In der Organisation wird nur für die Bauernrechte gearbeitet und die Professionisten werden zurückgesetzt.“ etc. etc. Aus diesen Antworten allein kann man schon erkennen, daß Intelligenz und Solidarität für einen solchen Kollegen unbekannte Dinge sind. Dies darf man ihm persönlich nicht einmal sagen, da er, der ja über die anderen hoch erhaben ist, sich sonst schwer beleidigt fühlt.

Da man diese Anwürfe gegen die Organisation immer und immer zu hören bekommt, so wollen wir einmal näher untersuchen, ob dieselben auch gerechtfertigt sind oder nicht. Der erste Anwurf: „Die Organisation hat für die Werkstättenarbeiter noch nichts geleistet“, ist sehr leicht widerlegt, wenn man die Verhältnisse in den Werkstätten aus jener Zeit mit den heutigen vergleicht, als die Organisation mit ihrer Tätigkeit begann.

Die älteren Arbeiter sollen darüber etwas nachdenken und die jüngeren Kollegen etwas daraus lernen.

Während heute alle Arbeiter im Taglohn oder definitiv im Jahresgehalt stehen und dadurch einen sicheren Verdienst besitzen, war bis zum Jahre 1895 noch in allen Werkstätten Akkordarbeit.

Der Verdienst eines Professionisten, das heißt der garantierte Taglohn betrug 2 Kr. bis Kr. 2,60, der Verdienst eines Hilfsarbeiters Kr. 1,60 bis Kr. 1,80. Dazu kam noch der Akkordverdienst, der für einen Professionisten bis zu 50 Prozent seines Taglohnes, für einen Hilfsarbeiter bis zu 30 Prozent betrug.

Freilich konnten einzelne Professionisten manchmal auch über 50 Prozent Akkordverdienst erreichen, aber auch dieses nur ausnahmsweise, für besondere Arbeiten und meist bekamen solche Arbeiten nur die Lieblingskinder der Vorgesetzten. Die große Masse der Arbeiter mußte sich körperlich und geistig ungeheurer Anstrengungen, um nur einigermaßen bei diesem Akkordsystem zu verdienen. Dieses Arbeitssystem wurde mit volstem Recht ein „Mordsystem“ genannt, denn Unglücksfälle waren bei der hastigen Arbeit sehr häufig, viele Arbeiter zogen sich bei diesem System Krankheiten zu, die zu dauerndem Siechtum und frühen Tod führten, jede Minute Arbeitszeit war kostbar und mußte voll ausgenützt werden auf Kosten der Gesundheit der Arbeiter. Bei der Schlussrechnung wurde fast immer um den wohlverdienten Lohn gestritten, denn die Vorgesetzten wollten viele Arbeiten gar nicht oder schlechter zahlen und nur zu oft wurde der Arbeiter als Schwindler hingestellt, der für quasi nicht geleistete Arbeit Bezahlung verlange. Durch die gegenfeitige Antreiberei wurde Haß und Neid unter den Arbeitern großgezogen und nicht selten hörte man gegenfeitig wüsten Geschimpfe, das oft auch in Prügelei ausartete. Ältere Arbeiter hört man heute oft noch von den guten Verdiensten im Akkord prahlen. Daß dies nur dumme Prahlerei ist, beweist am besten die erfolgte Anstellung im Jahre 1895, wo die meisten mit einem Gehalt von 700 bis 900 Kr. angestellt wurden. Mit 1000 und 1100 Kr. waren schon sehr wenige und als Oberwerkmeister mit einem Gehalt von 1200 Kr. waren überhaupt nur einige im Jahre 1895 angestellt worden. (Alle hier angeführten Daten betreffen die Werkstätte Linz; es sind jedoch die Verhältnisse in allen Werkstätten Oesterreichs nahezu die gleichen.) Alle Arbeiter atmeten hoch und freudig auf, als es der Organisation gelang, dieses Mordsystem im Jahre 1895 aufzugeben und dafür einen fixen Taglohn, respektive die definitive Anstellung zu erringen.

Freilich ist dies nicht das Verdienst unserer damals noch jungen und schwachen Organisation in Oesterreich allein, sondern die damals schon starken Eisenbahnerorganisationen im Ausland und deren Bewegungen veranlaßten unsere Machthaber, eine Reform einzuführen, mit der man tatsächlich eine Besserung herbeiführte und wodurch man auch die Organisation in den Werkstätten zu zertrümmern oder doch wenigstens auszuhalten glaubte.

Die definitive Anstellung vom Jahre 1895 bedeutete einerseits einen großen Vorteil, andererseits durch die unklare Bestimmung über Anfangsgehalt, Vorrückung, Ueberstellung in andere Dienstgruppen, geringen Endgehalt etc. wieder große Nachteile. Sofort erhob unsere Organisation gegen die Verhinderungen und gegen unklare Präzisierung von Rechten der Arbeiter Protest und wie notwendig dies war, das bezeugen unsere Kämpfe bis heute. Trotzdem schon vieles verbessert wurde, ist unsere letzte Errungenschaft, die neue Automatik, nicht zufriedenstellend. Für das Eintreten um Verbesserung des definitiven Verhältnisses wurde unsere Organisation, respektive unsere Vertreter verleumdet und wurde sogar behauptet, daß wir gegen die Anstellung sind. Insbesondere waren und sind es die Christlichsozialen, welche dieses Steckenpferd reiten und man soll es nicht für möglich halten, daß Arbeiter, welche lesen und denken, solchen Blödsinn glauben schenken können.

Die eine Errungenschaft, an Stelle der Akkordarbeit die definitive Anstellung mit ihren bis heute erfolgten Verbesserungen erreicht zu haben, bildet allein schon einen wirtschaftlichen Vorteil, der nicht hoch genug eingeschätzt werden kann. Diese Errungenschaft allein wäre schon die Opfer wert, die bis heute gebracht wurden. Aber die Organisation hat ja für die Werkstättenarbeiter noch viel mehr errungen, und zwar die Verkürzung der täglichen Arbeitszeit, die ebenso wichtig ist als die Anstellung. Für alle Kategorien ist die Arbeit in den Werkstätten eine äußerst anstrengende und größtenteils gefährliche, was ja die zahlreichen Unfälle am besten beweisen.

Obwohl schon ziemlich lange der Zehnstunden tag eingeführt ist, so herrschte doch bis in die letzte Zeit hinein das System der Ueberzeitarbeit. Besonders während und nach der Affordarbeit wurde Ueberzeit gearbeitet, daß es ein Standal war. Von 5 oder 6 Uhr früh bis 8 Uhr abends, an einem Sonntag von 7 bis 11 Uhr vormittags wurde geradert und das Resultat war: Rascher Kräfteverbrauch, Krankheit und früher Tod. Wollte ein Arbeiter nicht Ueberzeit arbeiten, dann wurde er mit Entlassung bedroht. An den Schlußtagen der Woche mußten die Leute bis 7 und 8 Uhr abends und oft noch länger auf ihren schwer verdienten Lohn warten. Wie schaut es heute aus?

Die tägliche Arbeitszeit ist auf neun Stunden reduziert, an Samstagen ist Arbeitschluß um 12 Uhr mittags, die Lohn- und Gehaltsauszahlung wird in der normalen Arbeitszeit vorgenommen. Was für Kämpfe hat dies gekostet und wie wenig wird dies gewürdigt!

Andere Arbeiterschichten mußten oft monatelang streiken, ungeheure Opfer an Geld bringen und zahlreiche Existenzen aufopfern, um oft die Arbeitszeit nur um ein geringes täglich zu verkürzen.

Wie wichtig als heute die Verkürzung der Arbeitszeit für die gesamte Arbeiterschaft ist, das begreifen halt leider noch so viele Kollegen nicht und nichts charakterisiert dieses traurige Unverständnis besser, als der Ausspruch: „Was hab' ich denn von einer kürzeren Arbeitszeit, zum Wirtschaften hab' ich so kein Geld und was soll man denn sonst tun? Wenn ich arbeiten würde, möchte ich mir doch ein Geld verdienen, und so bringt man's an!“

Diese Aussprüche kann man leider sehr oft hören, und da brüsten sich ein solcher Kollege auch noch mit seiner Intelligenz. Ist das nicht bedauerlich? Kann es da wundernehmen, daß die Errungenschaften der Organisation nicht gewürdigt werden? Wahrlich, wir haben noch viel Arbeit, um wirkliche Bildung und Intelligenz allen unseren Kollegen heizubringen.

Nun zu anderen Errungenschaften.

Vor dem Jahre 1896 gab es nur Ermäßigungen zum halben Preis oder Regie für die Fahrten auf den eigenen Dinsten.

Im Jahre 1896 wurden Freifahrtcheine für die definitiv Angestellten herausgegeben. Es kostete einen harten Kampf auch für die im Taglohn stehenden Arbeiter dieselben Fahrbegünstigungen zu erringen wie für das definitive Personal. Heute hat jeder im Taglohn stehende Arbeiter nach fünf zurückgelegten Dienstjahren Anrecht auf Freifahrtcheine und nach zehn Dienstjahren Anrecht auf Gewährung von Regiefahrtlegitimationen für sich und seine Familienmitglieder. Ist dies nicht wieder eine schöne Errungenschaft unserer rastlosen Organisation?

Bis zum Jahre 1898 hatte kein Arbeiter, ob definitiv oder im Taglohn stehend, einen bezahlten Urlaub. Die ganzen Jahre mußten alle ununterbrochen in den staubigen, mit Del-, Farb- und Fettgeruch geschwängerten Werkstättenräumen ihr Leben verbringen, außer es war jemand krank oder man nahm sich Urlaub mit Abzug von dem Lohn. Im Jahre 1898 wurde nun der Erholungsurlaub für das definitive Personal gewährt, und zwar je nach der Dienstzeit 8, 10 oder 14 Tage mit Fortbezug des Gehaltes. Es ist gewiß bedauerlich, daß die im Taglohn stehenden Arbeiter von dieser Einrichtung ausgeschlossen wurden, aber auch hier tat die Organisation ihr Möglichstes und es steht zu erwarten, daß in nächster Zeit auch allen im Taglohn stehenden ein solcher Erholungsurlaub gewährt wird. Wie notwendig diese paar freien Tage im Jahre für den Werkstättenarbeiter sind, braucht nicht erwähnt zu werden.

Es sei noch erwähnt, daß im Anfang jeder Erholungsurlaub mit dem ohnehin dienstfreien Sonntag beginnen mußte und daß es lange Kämpfe kostete, bis das Ministerium verordnete, daß der Urlaub nicht am dienstfreien Sonntag, sondern am Montag zu beginnen hat. Denkt jeder, der heute seinen Urlaub antritt noch daran? Sind dies keine Erfolge für die Werkstättenarbeiter?

Wie schaute es in sanitärer Beziehung früher aus? Nach beendeter Arbeitszeit, ob vor- oder nachmittags, gab es keine bestimmte Zeit, in welcher man sich vom Schmutz reinigen, Hände und Gesicht waschen konnte. Heute sind fünf Minuten vormittags, fünf Minuten nachmittags (in die normale Arbeitszeit eingerechnet) bestimmt zur körperlichen Reinigung. Früher mußte oft mancher 1 Kr. Strafe ertragen, wenn er sich einige Minuten vor Schluß der Arbeit wusch. Heute haben wir wenigstens halbwegs moderne Waschgelegenheiten mit Warm- und Kaltwasser sowie Trockenhandtücher. Früher mußten alte Blechfäße zur Reinigung dienen, welche von mehreren zugleich benutzt wurden, daher an eine Reinigung des Gesichtes nicht gedacht werden konnte, besonders nicht im Winter. Jeder Arbeiter, der halbwegs auf seine Gesundheit und Keintlichkeit etwas hält, wird auch diese Errungenschaft achten.

Bis zum vergangenen Jahr mußten alle definitiven Werkstättenbediensteten, wenn der Erste eines Monats an einen Samstag fiel, immer an einem solchen Tag fast einen halben Tag opfern, was natürlich oft unangenehm war. Heute ist auch dieses fast beseitigt. Wer hat dieses veranlaßt?

Nun kommen wir zu den Humanitätseinrichtungen, welche für die Eisenbahner verbessert wurden, an denen auch die Werkstättenarbeiter ihren Anteil haben. Da ist zuerst die Krankenkasse. Während früher ein im Taglohn stehender während seiner Krankheit nur 60 Prozent seines Taglohnes als Krankengeld ausbezahlt erhielt, bekommt heute ein verheirateter, im Taglohn stehender Bediensteter 70 Prozent seines Lohnes ausbezahlt.

Dem Einfluß und Eintreten unserer Organisation verdanken wir es, daß demnächst die Krankentassenstatuten reformiert werden und damit gar manche weitere Verbesserung auch den Werkstättenarbeitern zugute kommt.

Wie schauen die Verbesserungen im Pensionsfonds aus?

Zuerst wurde für jede Kategorie eine Mindestpension erreicht. Dann wurde die Teilnahmzeit am Institut, welche zur Erreichung einer Pension oder Provision notwendig war, von zehn auf fünf Jahre herabgesetzt. Schließlich wurde nach langem Ringen die 40prozentige Quartiergeldnote als Pensionszuschuß für definitiv Angestellte eingeführt und für im Taglohn stehende Bedienstete die Provision von 70 auf 85 Prozent erhöht. Früher mußte ein Arbeiter oft jahrelang betteln, um in den Provisionsfonds aufgenommen zu werden, denn dies war förmlich

ein Gnadenakt. Heute muß jedem Arbeiter nach einjähriger Dienstadt die Aufnahme ermöglicht werden. Wie viele Arbeiter haben heute bereits eine um vieles längere Dienstzeit als anrechenbare Provisionsjahre? Warum? Weil sie ganz einfach früher nicht aufgenommen wurden. Denken heute die Arbeiter dessen noch? Nein, denn die Rechte sind festgelegt und man braucht keine Schikane mehr zu fürchten.

Es liegen sich noch eine Menge anderer Vorteile der Organisation anführen, zum Beispiel die persönliche Behandlung der Borgesezten von früher und heute und anderes mehr. Aber warum noch mehr schreiben, nachdem ja jeder Kollege Gelegenheit hat, bei ein wenig ehrlichem Nachdenken sich den kolossalen Unterschied von früher und heute vor Augen zu führen. Den organisierten Werkstättenarbeitern sind durch die Bibliothek und Vorträge der Organisation gewiß manche angenehme Stunden bereitet worden, oft hat ihnen die gewährte Notfallsunterstützung Kummer und Sorge leichter erträglich gemacht. Nicht zuletzt hat der Rechtschug in irgend einer Dienstfache, bei einem Unfall zc. Vorteile gebracht. Aber was ist dies alles zusammen für die Kritiker? Nichts! Das wäre alles von selbst gekommen; wir sagen, es ist eine Errungenschaft der Organisation.

Die Organisation hat für den Werkstättenarbeiter nichts geleistet, alles haben wir der Zuverlässigkeit, dem Entgegenkommen und der Herzengüte der Bahnverwaltung und ihren Bureautraten zu verdanken. So heißt es immer. Man soll es nicht glauben, aber es ist so. Arbeiter, welche nicht nur lesen, sondern auch denken können, und bei einem Professionisten kann man ja dieses doch voraussetzen, Leute, welche in der Welt herumgekommen sind, welche täglich aus den Zeitungen ersehen, daß die Arbeiterschaft aller Länder, ob sie in der Industrie, ob bei der Landwirtschaft ihr Leben friert, die furchtbarsten Kämpfe führt, die größten Opfer bringt, um oft nur kleine Vorteile zu erreichen, leugnen die Fortschritte und die Errungenschaften unserer Organisation.

Freilich könnte unsere wirtschaftliche Lage eine bessere sein, aber ist dies die Schuld der Organisation? Haben wir nicht in unzähligen Versammlungen und bei jeder Gelegenheit darauf hingewiesen, daß nicht nur einige, sondern alle, die gesamte Masse der Arbeiter die Pflicht hat, in die Organisation einzutreten und zu arbeiten? Der Professionist in den Werkstätten ist im Laufe der Jahre bei mancher Errungenschaft stiefmütterlich behandelt worden. Ja warum? Weil dummer Stolz, Gleichgültigkeit bei so manchen unserer Kollegen vorherrschend war und immer nur kritisiert wurde, daß die Organisation nicht zweckentsprechend ausgebaut sei, noch unvollkommen funktioniere zc.

Wir geben dies gerne zu, wir haben noch viel auszubauen und zu verbessern, aber dies geschieht nicht durch bloße Kritik, sondern durch mutiges Handeln und opferwilliges Eintreten.

Immer und immer wird geschimpft über die Vertrauensmänner, daß sie ihren Pflichten nicht nachkommen. Hier ist die Kritik oft am Plage, aber es kann leicht geholfen werden. Erfüllt ein Genosse seine Pflicht nicht, dann trete ein anderer an seinen Platz. Aber hier hat es seinen Haken, einen Vertrauensposten will niemand übernehmen. Es ist halt leichter zu kritisieren und anzuschaffen, als selbst zu arbeiten. Vertrauensmann sein ist etwas Undankbares, das wissen alle, darum sollten alle Kollegen einen solchen Mann unterstützen durch Rat und Tat und nicht an ihm herumergeln, oder sie sollten, wie schon erwähnt, die Sache selbst in die Hand nehmen. Hoffentlich wird auch in diesem Punkte bald bessere Einsicht plaggreifen.

Nun kommen wir zu dem weiteren Vorwurf, daß die Organisation nur für den Verkehr arbeite. Wir wollen diesen Vorwurf sehr kurz behandeln, obwohl wir auch da viel schreiben könnten.

Die Eisenbahner sind durch den Dienst in zwei wichtige Gruppen getrennt, und zwar in die Gruppe „Verkehrs- oder Exekutivdienst“ und in die Gruppe „Betriebsdienst“. In beiden Gruppen gibt es definitive und im Taglohn stehende Arbeiter. Die Organisation vertritt die Interessen aller Gruppen gleichmäßig, da ja alle Arbeiter die gleich traurigen wirtschaftlichen Verhältnisse haben. Da die dienstlichen Verhältnisse zwischen Verkehr und Betrieb eine Verschiedenheit aufweisen, so waren naturgemäß auch die Forderungen verschiedene. Nun ist es ja richtig, daß bei verschiedenen Reformen, die gemacht wurden, ein Teil der Arbeiterschaft dabei oft besser, der andere Teil etwas schlechter abgeschnitten hat. Ist jedoch die Organisation daran schuld? Wir haben ja schon früher erwähnt, daß das Ministerium ein Interesse daran hat, die Solidarität der Eisenbahner zu zerstören, was leider teilweise noch gelingt. Im großen und ganzen kann sich aber eigentlich keine Gruppe betlagen, die Verbesserung der Automaten, Verkürzung der Turnus-, respektive Arbeitszeit, die Verbesserungen der Humanitätseinrichtungen, als Provisionsfonds, Krankentasse, Unfallversicherung zc. kommen, wenn solche eintreten, allen zu gleichen Teilen zugute.

Die Triebfeder der Unzufriedenheit mit der Organisation ist folgendes: Für das Lokomotivpersonal und in jüngster Zeit auch für das Zugbegleitpersonal gelang es, die Dienstzeit anderthalbfach bei der Bemessung für die Pension angerechnet zu erhalten, das heißt das Lokomotiv- und Zugbegleitpersonal kann mit 2 1/2 Jahren mit vollem Gehalt in die Pension oder Provision gehen, während die übrigen Gruppen 35 Dienstjahre machen müssen, um ihre volle Pension oder Provision zu erreichen. Diese Reform ist ja einseitig; aber wo gelingt es, alles auf einmal zu erreichen? Die Organisation hat ja alle Mittel angewendet, um auch für die anderen die Dienstzeit zu verringern; daß dies erst im Laufe der Zeit durchgeführt werden kann, wird jeder vernünftige Mensch einsehen. Soll eine Reform schneller durchgeführt werden, müssen eben auch mehr Kräfte zur Verfügung stehen.

Daß der Dienst des Exekutivpersonals ein aufreibender, gefährlicher ist, muß jeder rechtlich denkende Mensch zugeben.

Es werden aber immer nur die schönen Seiten betrachtet. Macht ein Werkstättenarbeiter an einem Sonntag oder Feiertag einen Ausflug mit der Bahn, dann kommt es öfter vor, daß irgend ein Kondukteur eine unüberlegte Aeußerung macht über den schönen Dienst der Werkstättenarbeiter, daß diese immer frei sind und zum Vergnügen herumfahren können zc. Eine solche Aeußerung wird weitercolportiert und kritisiert und es kommt dann zu

unliebsamen Szenen. Der Kondukteur wird wieder beneidet wegen seiner Stundengelder, seines scheinbar leichteren Dienstes zc. Dadurch wird gegenseitig ein Haß geschürt, wodurch dann die Organisation, die Solidarität leidet. Würde einer des anderen Dienst kennen und machen müssen, so würden sich solche Vorkommnisse bald aufhören. Ob in der Werkstätte, ob auf der Maschine oder im Baggon, überall ist der Dienst streng, die Pflicht hart und keiner hat Ursache, den anderen zu beneiden.

Das Exekutivpersonal, welches Tag und Nacht auf der Strecke im Dienst steht, bekommt außer dem Gehalt noch Zulagen unter den Namen Stunden-Kilometergeld, Bräunen zc. Diese Nebenbezüge, welche gewiß sauer verdient werden müssen und größtenteils auf der Strecke aufgebraucht werden, sind nicht so hoch, daß damit ein Prasserleben geführt werden kann, und doch erregen diese bei manchem einen häßlichen Neid. Die Bahnverwaltung schenkt keinem etwas. Wenn in der Werkstätte irgend ein Arbeiter Ueberstunden macht oder exponiert wird, dann wird er ja auch dafür extra entlohnt. Daß diese Entlohnung minimal ist, daß überhaupt die Löhne und Gehälter in den Werkstätten klein sind, ist bekannt, aber würde es besser sein, wenn andere Kategorien schlechter entlohnt wären? Kann das Exekutivpersonal dafür, daß die Werkstättenarbeiter, insbesondere die Professionisten so miserabel entlohnt sind? Nein, daran sind diese nur selbst schuld. Was nützt es, wenn man sich auf die Lehrzeit, auf das fachliche Können etwas einbildet, und nicht trachtet, durch energisches Auftreten sich Anerkennung in klingender Münze zu verschaffen. Ja, energisch wird aufgetreten, aber gegen die Organisation, gegen die Vertrauensmänner, gegen die Funktionäre. Diese sollen zuerst bessere Zustände schaffen, heißt es immer, und dann, dann vielleicht ist der eine oder andere, nach seinen Worten, bereit, in die Organisation einzutreten. Aber leider meist nur in Worten, denn diese in die Tat durch ein kleines Opfer umzusetzen, das fällt schwer.

Daß es unter solchen Umständen wundernehmen, daß es nicht so vorwärts geht, als es vorwärts gehen könnte? Kann es wundernehmen, wenn der eine oder andere Werkstättenarbeiter, der vielleicht schon jahrelang Opfer für die Organisation bringt, wankelmütig wird? Das bisher Errungene wird nicht anerkannt und zu weiteren Kämpfen fehlt die Lafrakt.

Ein weiterer und nicht nur höchst ungerechter, sondern auch unüberlegter Vorwurf ist der, daß die Organisation nur für die Bauernknechte arbeite. Dieser Vorwurf wird von manchem Kollegen gemacht, von dem man dies nicht glauben würde. Der Bahndienst stellt an jeden einzelnen Arbeiter seine besonderen Anforderungen. Jede Dienstleistung erfordert eine mehr oder minder höhere Leistung von Körper und Geist. Der Professionist, ob er jetzt im Bahndienst oder in Privat irgend ein Handwerk erlernt, tritt in den Bahndienst mit einem fertigen Können und stellt seine Kräfte und Fähigkeiten der Unternehmung in den Dienst. Der Arbeiter des Exekutivdienstes tritt als Nichtgelernter in den Bahndienst und muß bis zu seiner Verpöndung in einem höheren Dienstposten jahrelang lernen, unzählige Prüfungen bestehen und unzählige Schikane erdulden und nicht jedem gelingt es, einen besser entlohten Dienstposten zu erreichen. Nun besteht freilich ein großer Uebelstand und der ist, daß der Professionist in der Werkstätte keine Aussicht hat, einen höher und besser entlohten Dienstposten zu erreichen, während dies beim Exekutivdienst doch vielen möglich ist. Statt aber der Organisation hier behilflich zu sein, Forderung zu schaffen, macht man ihr dies durch eine gehässige Kritik schwerer. In der letzten Zeit war ja in den Werkstätten eine Bewegung bemerkbar, welche zum Ziel hatte, höhere, das heißt besser entlohten Dienstposten für die Werkstätten zu schaffen. Das Ministerium plante eine Reform in diesem Sinne, welche aber nicht der Allgemeinheit, sondern nur einigen zugute kommen sollte. Statt nun sich fest zusammenzuschließen, um wirklich eine gründliche Reform durchzusetzen, wird wieder geschimpft. Wir haben auf den österreichischen Staatsbahnen circa 25.000 gelernte Handwerker, welche sich auf die Werkstätten, Heizhäuser und die Bahnerhaltung verteilen. In allen übrigen Dienstzweigen sind ungefähr 250.000 Arbeiter, welche die verschiedensten Dienstbezeichnungen tragen, aber Bauernknechte gibt es auf der Bahn nicht. Bauernknechte sind bekanntlich auch Menschen und es kennzeichnet dies die Intelligenz derjenigen, die die Organisation damit verächtlich machen wollen, daß sie sagen, sie vertrete nur die Bauernknechte. Daß die Dienstleistungen nicht gleich sind und daher auch die Bezahlung der Arbeitskraft, je nachdem mehr oder minder Fertigkeit oder geistige Kräfte angewendet werden müssen, eine bessere oder geringere ist, ist bei unseren bestehenden gesellschaftlichen Einrichtungen selbstverständlich.

Die Bahnverwaltung hätte es freilich am liebsten, wenn sie alle Arbeitskräfte gleich schlecht zahlen könnte, aber je aufklärter eine Gruppe Arbeiter ist, je solidarischer als eine Gruppe ihre Kräfte zusammenschließt, um so besser wird die Entlohnung sein, die die Bahnverwaltung gewähren muß.

Wie kleinlich viele von uns noch denken, zeigte sich bei den letzten Reformen. Diese befriedigten fast niemanden und uns Werkstättenarbeiter am allerwenigsten. Das Geld, das zur Verfügung stand, war zu wenig und die Reform daher unvollständig.

Die Christlichsozialen und Deutschnationalen haben voriges Jahr den Antrag des Genossen Ellenbogen, für die Eisenbahner 20.000.000 Kr. zu bewilligen, niedergestimmt. Vergleicht man die Entrüstung der Eisenbahner bei Bekanntwerden dieses Berrates mit der Entrüstung bei Bekanntgabe der neuen Automaten, so wird man einen gewaltigen Unterschied sehen. Hätten die Eisenbahner und insbesondere die Werkstättenarbeiter damals gegen die Versäßer so geschimpft wie heute gegen die Organisation, so wäre es anders gekommen. Die Christlichsozialen und Nationalen machen es sich bequem; erreicht die Organisation etwas, dann sagen sie, das haben wir ihnen zu verdanken; erreicht unsere Organisation längere Zeit eine Forderung nicht, dann ist sie schuld, und Christlichsoziale und Nationale schimpfen fest mit.

Als erfreulich muß es bezeichnet werden, daß trotzdem die christlichsoziale Organisation, dank der Intelligenz der Werkstättenarbeiter, in den Werkstätten selbst fast gar keinen Anhang hat. Daß unsere Erfolge nicht gewürdigt werden, daß dieselben, und zwar in materieller Beziehung, uns tatsächlich wenig Besserung gebracht haben, liegt hauptsächlich in der fortwährenden Verteuerung aller

Lebensmittel und Gebrauchsgegenstände während der letzten Jahre. Was man uns auf der einen Seite an Gehalts- oder Lohnaufbesserung gegeben hat, hat man uns auf der anderen Seite durch die Teuerung wieder abgestohlen. Wer ist hier schuld? Die bürgerlichen politischen Parteien, insbesondere die Christlichsozialen und Nationalen, und unsere Gleichgültigkeit und Lauheit gegen diese Verhältnisse.

Das soll und muß nun anders werden. Es ergeht daher an alle Werkstättenarbeiter, insbesondere an die Professionisten der dringende Appell, sich der großen, allgemeinen Organisation anzuschließen. Die Erfolge, die wir bisher erzielt haben, befriedigen uns nicht, wir wollen mehr, wir wollen bessere Existenz, bessere Arbeitsbedingungen. Wir können dies aber nur erreichen, wenn wir solidarisch fest zusammenstehen und wenn nicht immer nur ein Teil von uns Opfer bringen muß, während der andere nur kritisiert. Zerpfüttern wir nicht unsere Kräfte, lassen wir uns nicht verführen durch eine nur scheinbar Erfolg versprechende separatistische Interessenvertretung, nur Schulter an Schulter mit der übrigen Arbeiterchaft sind wir imstande, erfolgreich zu kämpfen. Unser Standesbewußtsein können wir als Professionisten nicht dadurch heben, daß wir unsere übrigen Arbeitskollegen als minderwertig betrachten, sondern suchen wir aufklärend zu wirken, alle zur eifrigen Mitarbeit anzuregen und wir werden als Professionisten nicht nur die Achtung erlangen, die uns gebührt, sondern wir werden auch unsere traurigen Lohn-, Gehalts- und Arbeitsverhältnisse verbessern.

Vom Wächterpersonal der Südbahn.

Es ist wohl zur Genüge bekannt, daß seit jeher wie bei allen Bahnen so auch bei der Südbahn das Wächterpersonal das Stiefkind war. Es scheint man hat den Grundsatz gefaßt, sich an dem Wächterpersonal für all das schädlich zu halten, was man den anderen Kategorien notwendigerweise geben mußte. Denn schon im Jahre 1905 blieben die Wächter, welche bis dahin im Endgehalt mit den Kondukteuren 2. und 3. gleichgestellt waren, um eine Gehaltsstufe zurück, indem man diesen die 1080 Kr. gab, jene aber bei 960 Kr. jährlich beließ, dies alles, obwohl die Wächter nicht einen Heller, wenigstens in der Majorität, Nebengebühren erhalten. Kurze Zeit später, in einigen Monaten, und zwar im Dezember 1905, anlässlich der Verhandlungen im k. k. Eisenbahnministerium infolge der passiven Resistenzbewegung, kam dies noch krasser zum Ausdruck, denn das Zugbegleitungspersonal erhielt noch eine Gehaltsklasse, also 1200 Kr. als Endgehalt, wogegen es bei den Wächtern noch immer bei 960 Kr. verblieb. Nur eine Alterszulage erhielten sie aber erst nach einer siebenjährigen Wartezeit, und beileibe nicht in die Pension einrechenbar wie bei den k. k. Staatsbahnen.

Zugesagt wurde den Wächtern damals auch das Grundrentum, aber wo ist es denn geblieben, haben die Herren darauf vergessen? Nein, sie wurden ja unzählige Male daran erinnert, aber es scheint sie verstopfen sich die Ohren und wollen die Mahnungen absichtlich nicht hören, denn kein einziger Wächter hat bisher auch nur einen roten Heller erhalten, aber freilich, es sind ja nur Wächter und die Baudirektion oder besser der Baudirektor Pichler selbst, ist stolz darauf, daß durch sein Verdienst die Bahnwächter als Aufsichtsborgane, sowohl in ihren Leistungen als auch ihre Verantwortung und Gefahr, in der sie sich häufig befinden, geringer gewertet werden, als jede andere Kategorie.

So vertritt der Baudirektor sein Streckenaufsichtspersonal im Verhältnis zu anderen Kategorien und Direktionsabteilungen und so sehen Verträge aus, welche die Südbahnverwaltung mit dem Personal durch Vermittlung des k. k. Eisenbahnministeriums und mit der Eisenbahnerorganisation schließt. Was hat nun ein Unternehmer zu erwarten, wenn er einen Vertragspunkt mit seinen Arbeitern nicht einhält? Den Streik! Wie nennt man einen solchen Unternehmer? Wortbrüchig! Mit vollem Recht!

Und die Südbahnverwaltung meint, sie könne solches ungefragt tun, es betrifft ja nur die Wächter, die Aufsichtsborgane, längs der ganzen Strecke. Ja wenn es eine andere Kategorie wäre, bei der Herr Pichler nichts zu sagen hat, ja dann freilich, aber so —

Es kam nun das Jahr 1907. Wenn nun auch anerkannt werden soll, daß sich die materielle Lage auch des Wächterpersonals infolge der Regulierung etwas besserte, so war die Südbahnverwaltung doch auch in diesem Falle um ein beträchtliches Stück hinter der Staatsbahnverwaltung zurück, denn die Staatsbahnwächter hatten bekanntlich schon am 1. Jänner 1906 und nochmals am 1. Jänner 1907, also kurz aufeinander, zweimal Regulierungen erhalten; wenn wir nun auch über den Zeitpunkt der beiderseitigen Regulierungen nicht rechten wollen, so ist aber doch das eine wahr, daß wenn man um zwei Jahre früher sagen wir 100 Kr. bekommt, dies eben in zwei Jahren 200 Kr. ausmacht, womit sich derjenige, der es erhielt, eben etwas kaufen konnte.

Bekanntlich wurden bei der Südbahn-Gehaltsregulierung im Oktober 1907 die Gehälter der Diener von 660 Kr. auf 750 Kr., von 720 Kr. auf 800 Kr., von 840 Kr. auf 1000 Kr., von 960 Kr. auf 1100 Kr., von 1080 Kr. auf 1300 Kr., von 1200 Kr. auf 1400 Kr., von 1440 Kr. auf 1600 Kr. und von 1680 Kr. auf 1800 Kr. übergeleitet oder reguliert.

Indem nun der Höchstgehalt eines Wächters bis dahin 960 Kr. betrug, so wurde er, wenn er diesen Gehalt erreicht hatte, auf 1100 Kr. übergeleitet. Diejenigen jedoch, welche bereits die Alterszulage von 120 Kr. besaßen, was der Summe von Kr. 1080 gleichkommt, wurden nicht wie alle übrigen Bediensteten auf 1300 Kr., sondern nur auf 1200 Kr. übergeleitet, dies darum, weil eben die Alterszulage keine Gehaltsklasse war und weil die 1200 Kr. ursprünglich von der Südbahnverwaltung eben auch nur als Alterszulage gedacht war, womit man schon wieder erreicht, daß sie auch diese Zulage, welche wir kaum zwei Jahre hatten, schon wieder beschneiden wollte, und weil auch der Höchstgehalt mit nur 1200 Kr. festgelegt wurde.

Wir ersehen also daraus: weil die Wächter im Jahre 1905 außer der fragwürdigen Alterszulage nichts erhielten, dies auch im Jahre 1907 dadurch zum Ausdruck kam,

daß die Wächter die Gehaltsstufe von 1300 Kr. nicht nur nicht erhielten, sondern somit auch jetzt im Endgehalt im Verhältnis gegen andere Kategorien wieder zurückblieben. Refinitulieren wir. Vor 1905 waren die Kondukteure 2. und 3. im Endgehalt mit den Wächtern gleich, die Kategorie der Zentralwärter, welche damals neu eingeführt wurde, war der Wächtern schon um zwei Gehaltsstufen voraus, die Kondukteure 2. u. 3. erhielten 1905 kurz hintereinander je eine weitere Gehaltsstufe, waren somit auch schon um zwei Stufen voraus, 1907 aber waren die Zentralwärter und die Kondukteure 2. den Wächtern schon um vier, und die Kondukteure 3. gar um fünf Gehaltsstufen voraus, auch viele andere Kategorien hatten neue Gehaltsstufen, teils schon im Jahre 1905, teils im Jahre 1907 oder jedesmal erhalten, nur einzig und allein die Wächter nicht, die rangierten damals und heute noch ganz allein als allerletzte im Kalender, dank dem Oberbaurat Pichler.

Während weiters im Jahre 1907 alle Bediensteten-gruppen lauter zwei- und dreijährige Vorrückungsfristen erhielten, mußten die Wächter auch fernerhin noch mit den fünfjährigen vorliebnehmen, ja die erste wurde, indem wir früher eine dreijährige hatten, nun sogar um ein Jahr, also auf eine vierjährige erhöht. Wohl wurde 1907 der Großteil jener Wächter, welche in 660 Kr. standen, statt auf 750, direkt auf 800 Kr. übergeleitet, dafür wurde ihnen aber auch die schon zurückgelegte Wartezeit gestrichen und alle Anstellungsjahrgänge von 1899 bis 1907 in den Anfangsgehalt zusammengeworfen. Nur jenen Wächtern, welche schon 20 Dienstjahre hatten oder aber feinerzeit mit 252 fl. angestellt worden waren, wurde zugesagt, daß ihnen die nächsten zwei Wartezeiten, sofern sie solche noch hatten, um je ein Jahr gekürzt werden.

Auch die Abschätzung der Wächterhäuser und die Ausbezahlung des Quartiergeldes ist bis heute noch nicht durchgeführt, obwohl seither schon zwei Jahre verfloßen sind. Ebenso die neue Diensterteilung der Bahnwächter nach den Normen der k. k. Staatsbahnen, auch die harzt noch meist der Erfüllung, wo sie aber schon eingeführt ist, ist sie schlechter als wie bei den Staatsbahnen.

Nur eine Hoffnung hatte das Wächterpersonal noch immer, daß nämlich mit der Ueberführung der Staatsbahnwächter in die III. Dienerkategorie endlich einmal auch sie infolge der Bestimmung des Artikels 385 A 1907, III. A. Punkt 1, ein besseres Los treffen wird.

Und weiß ja doch auch die Südbahnverwaltung nur zu gut, daß sich die letzten Verhandlungen am 15. Oktober 1907 zerschlagen hätten, wenn sie nicht diesem Passus zugestimmt hätte; auch, daß es trotzdem nur an einem Faden hing und der Vertreter der Wächter ausdrücklich erklärte: Nur mit schwerer Ueberwindung, um nicht die alleinige Ursache zur Zerschlagung der Verhandlungen, somit zur passiven Resistenz, also zum Kampfe und dessen Folgen für das gesamte Personal zu sein, beizustimmen, er aber für alle Folgen hiervon die Verantwortung ablehnen müsse.

Aber Baudirektor Pichler hat mittlerweile Schule gemacht und auch schon seinen Meister gefunden. Pichler ist wohl rücksichtslos, einseitig, hochbeinig und eigenwillig, aber doch auch in gewissem Grade ehrlich und aufrichtig, er verfaßt seine Meinung nach jeder Seite offen, wenn auch in der Form grob, so doch nicht nach der Jesuitenmanier heuchlerisch, in der Pose des nimmermüden Freundes des Personals, welcher Tag und Nacht arbeitet und sich nach seiner eigenen Aussage nicht Raft und Ruhe gönnt und sich nach oben als den einzigen unentbehrlichen Mann aufspielen weiß.

Die Südbahnverwaltung konnte nun freilich nicht anders, als wenigstens dem Wesen nach, dem Wächterpersonal das gleiche Schema, als es die k. k. Staatsbahner hatten, zu gewähren, aber es frage nur niemand, wie die Durchführung aussieht. Mag auch hierbei wieder der Herr Baudirektor Pichler seine Hand im Spiele gehabt haben, so steht es doch außer allem Zweifel, daß der oben bezeichnete Herr, welcher heute das Um und Auf bei der Südbahn darstellt, darstellt eben wegen seiner Eigenschaften, sich wirklich nicht eher Raft und Ruhe gönnte, bis es gründlich verpagt war und bis nicht dem größten Teile des Wächterpersonals ein bis zwei Jahre ihrer Wartezeit, wenigstens momentan, geraubt war, indem man einfach erklärte: Das neue Schema und die Wartezeiten gelten ab 1. Juli 1908. Ob nun nach den spezifizierten Bestimmungen der Staatsbahnen ein Teil des Wächterpersonals am 1. Juli 1908, am 1. Jänner 1909 oder 1. Juli 1909 an der Reihe vorzurücken wäre, das kümmert die Herren mit Oberinspektors- und Direktorsgehältern und dementsprechenden Nebengebühren blutwenig, es kümmert sie auch nicht, ob sie durch eine solche Handlungsweise, durch solch schändlichen, um kein härteres Wort zu gebrauchen, Wort- und Vertragsbruch das ganze Unternehmen neuerlich der Gefahr eines Kampfes aussetzen oder nicht.

Aber die Herren vergessen eines, daß sich die Zeit nicht um 20 Jahre zurückrechnen läßt, in der sich ein Bediensteter um den anderen nicht kümmerte.

Wir richten jedoch an den obersten Leiter der Südbahn, an den Generaldirektor Herrn Hofrat Dr. Eger, nochmals das eindringlichste Ersuchen, die Zusagen vom Oktober 1907 ehrlich, voll und ganz, trotz aller Ränke und Quertreibereien, zu erfüllen und jene strebenden Machinationen gewisser Herren nicht mit seinem guten Namen zu decken. An ihm allein wird es nun liegen, ob der Ehrenschild der Verwaltung und somit auch der Name Eger rein bleiben wird und Zufriedenheit unter den Wächtern endlich eintrefte.

Die Durchführung der Zugeständnisse

für die Bahnerhaltungsarbeiter bei der k. k. Staatsbahndirektion Wien.

Vom Oktober 1908 bis Juli 1909, also rund 7/12 Jahr, hat das k. k. Eisenbahnministerium und die k. k. Staatsbahndirektion angeblickt mit allem Eifer darüber nachgedacht, auf welche Weise die drei Millionen Kronen für die Taglohnbediensteten aufgeteilt werden sollten. Auf wiederholte Interventionen von seiten der Organisation sowie der Vertrauensmänner hatten die Herren immer die Ausrede zur Hand, daß sie die Verantwortung für eine ge-

rechte und befriedigende Aufteilung dieser Summe mit dann übernehmen können, wenn sie dazu die notwendige Zeit haben. Obwohl jedermann der Meinung war, daß bei einigem guten Willen die Zeit schon zur Genüge vorhanden war, so mußte man sich notgedrungen damit begnügen, weiter zu warten, da allem Anschein nach die k. k. Staatsbahndirektion sehr gerne jemandem anderen für ihr Nachwerk die Verantwortung aufgeschafft hätte.

Da nun hoffentlich die k. k. Bahnverwaltung aus eigener Ueberzeugung zu dem Resultat gekommen ist, daß darüber lange genug studiert wurde und sie auch die volle Verantwortung übernehmen wird, wollen wir uns erlauben, die im vorhinem so gepriesene Gerechtigkeit einer Kritik zu unterziehen.

Es soll jedoch bloß von der k. k. Staatsbahndirektion Wien und speziell von den Bahnerhaltungsarbeitern die Rede sein. Wir müssen vor allem festhalten, daß das k. k. Eisenbahnministerium wiederholt betont hat, daß bei der Aufteilung des Geldes im Einvernehmen mit den gewählten Vertretern der Arbeiter vorgegangen wird. Wie wurde diesem Versprechen nun Rechnung getragen: Die Nachtragszahlung vom Oktober bis 31. Dezember hat man nicht nur ohne, sondern direkt gegen den Vorschlag der Vertrauensmänner vorgenommen und zwar in einer solch aufreizend „gerechten“ Form, daß in zahlreichen Protestversammlungen dagegen Stellung genommen wurde, ohne auch daran etwas ändern zu können. Aber damit hat man schon erreicht, daß die Arbeiter jedes Vertrauen auf eine den Bedürfnissen entsprechende Durchführung verloren haben. Dann wurden die bestehenden Arbeiterausschüsse aufgelöst und andere — versprochen.

Doch im k. k. Eisenbahnministerium arbeitete man ununterbrochen weiter und die Arbeiter — warteten auf die Aufteilung des Geldes und auf die Wahl der Arbeiterausschüsse.

Als man endlich mit der mühevollen Arbeit fertig war, erinnerte man sich auch auf die notwendige Wahl von Arbeiterausschüssen; denn die sollten ja doch die Gerechtigkeit anerkennen und die erwünschte Befriedigung über dieses große Werk des 7-jährigen Studiums aussprechen. Mit einer unglaublichen Raschheit wurden die Wahlen ausgeschrieben, gewählt und die ersten Sitzungen einberufen, so daß es kaum noch möglich war, die gewählten Mitglieder zusammenzubekommen und über die Taktik zu beraten, die bei der Aufteilung von Seite der Arbeiter eingehalten werden sollte. Die Arbeiterausschüßmitglieder waren der Meinung, daß es notwendig ist, die Grundlöhne nach den örtlichen Verhältnissen zu regeln und die durch langjährig geübte Protektionswirtschaft entstandenen Lohnhärten nach einem anwendbaren Lohnsatz zu beseitigen oder zu mildern. Doch man hatte, wie sich bald zeigen sollte, die Rechnung ohne den Wirt gemacht.

Bei der k. k. Staatsbahndirektion Wien ist man in folgender Weise vorgegangen: Die drei Sektionen wurden getrennt zu den Sitzungen einberufen und jeder einzelnen bekanntgegeben, welche Summe auf die betreffenden Arbeiterkategorien aufgeteilt werden soll. Nach welchem Schlüssel man zu diesen Wahlen gekommen ist, bleibt vorläufig noch Geheimnis. Die Gerechtigkeit dürfte aber schon aus folgenden Berechnungen, denen, wie ausdrücklich bemerkt werden soll, die Angaben der k. k. Staatsbahndirektion zugrunde gelegt sind, ersichtlich sein. Auf einen Arbeiter der Sektion III (Magazine und Station) entfallen per Jahr 100 Kr., auf einen Arbeiter der Sektion II (Werkstätte, Heizhaus) 76 Kr. und auf einen Arbeiter der Sektion I (Bahnerhaltung) 84 Kr.

Weiters hat man dem Ausschuß auch noch die Erhöhung der Grundlöhne und so nebenbei, aber möglichst unvollständig, die Abgrenzung derselben auf verschiedene Teuerungszonen bekanntgegeben.

Was die Teuerungszonen betrifft, so macht es den Eindruck, als ob man dieselben ohne Rücksicht auf die örtlichen Verhältnisse und bloß nach der Entfernung von Wien eingeteilt hätte. Auf wiederholte Anfragen konnten unsere Genossen auch noch erfahren, daß die Lohnerhöhungen in der Höhe von 10 und 20 G. per Mann und Tag vorgenommen werden und daß mit Ausnahme derjenigen, die bereits den festgesetzten Maximalarbeitslohn erreicht haben, alle Arbeiter an der Lohnerhöhung beteiligt sind.

Auf die Vorstellung der Ausschüßmitglieder von dem Unzureichenden einer solchen Lohnerhöhung bei den jahrzehntelangen Vernachlässigungen gegenüber den genannten Arbeitern, die mit einigem Recht auf Berücksichtigung rechnen konnten, hatte die k. k. Staatsbahndirektion bloß zur Antwort, daß ihr für diese Gruppe keine anderen Mittel zur Verfügung stehen. Ein Antrag des Ausschusses, bei der Lohnerhöhung der älteren Arbeiter in der Weise vorzugehen, daß jeder nach seinen Dienstjahren in jene Lohnstufe eingereiht werden soll, die er jetzt haben mußte, wenn er regelmäßig von drei zu drei Jahren um 20 G. vorgerückt wäre, wurde nicht zur Abstimmung zugelassen, weil diese Arbeiter dadurch geschädigt würden, da viele schon höhere Löhne hätten, als ihnen nach diesen Vorrückungen zukämen. Schließlich wurde die Vorlage der Direktion mit einem Antrag die beigestellte Summe (es waren 96.000 Kronen) in voller Höhe noch einmal zu verlangen, angenommen.

Damit sollte nun dem Zugeständnis, bei der Aufteilung des Geldes im Einvernehmen mit den Arbeitern vorzugehen, Rechnung getragen sein! Man hat während der dreiwerteljährigen Studien keinen Arbeiterausschüß gefragt, noch die in den früheren Verhandlungen vorgebrachten Wünsche berücksichtigt und die Anträge im jetzigen Ausschüß nicht zur Abstimmung gebracht. Aber damit nicht genug. Der Arbeiterausschüß wurde vor ein komplettes Rätsel gestellt und jede geeignete Auskunft zur Lösung desselben beharrlich verweigert.

Die Direktion teilte mit, daß im ganzen ungefähr 2200 Arbeiter in Betracht kommen, obwohl der Arbeiterausschüß keinerlei Behelfe zur Hand hatte, um eine Kontrolle zu versuchen, so hatte er doch gute Gründe, an der Nichtigkeit dieser Angabe zu zweifeln. Es handelte sich ihm nun zu erfahren, wieviel und welche Arbeiter hier nicht gezählt wurden. Vielleicht alle „nichtständigen“? Darunter sind heute 5 bis 6 und mehr Jahre dienende Arbeiter.

Dann sollte untersucht werden, inwieweit die Abgrenzung der Teuerungszonen den örtlichen Verhältnissen entsprechen.

Am wichtigsten war aber, die bisher bestehenden Anfangs- und Höchstlöhne in den verschiedenen Orten

festzustellen und die üblichen Vorrückungstermine kennen zu lernen.

Um der Sache näherzukommen, wurden von der Organisation in allen größeren Stationen des Direktionsbezirktes Versammlungen einberufen, um den Arbeitern über die Vorgänge bei der Aufstellung Bericht zu erstatten. Dazu wurden von den Vertrauensmännern Fragebogen vorbereitet, die einigermassen zur Aufklärung dieser Zustände beitragen geeignet waren.

Diese Versammlungen sollten aber noch eine größere Bedeutung und einen kaum erwarteten Erfolg bringen, den wir bei unserer Aufmerksamkeit zum größten Teil der (zwar unfreiwilligen) Mitwirkung der k. k. Staatsbahndirektion zu danken haben.

Das Verhalten der Direktion gegenüber den Anträgen des Ausschusses rief bei allen Arbeitern einen nachhaltigen Protest hervor. Derselbe Wirkung hatte die Bekanntgabe der Grundlöhne in den verschiedenen Teuerungszonen. Als aber den Genossen und Kollegen vor Augen geführt wurde wie machtlos sie der Sache gegenüberstehen, wenn die Organisation nicht ausgebaut ist und wie notwendig es ist, daß in allen Stationen Vertrauensmänner aufgestellt werden, die den Arbeiterausschuß in jeder Hinsicht unterstützen und auf welche er sich unbedingt verlassen kann, da mußte die Erbitterung auch die Nachlässigen unter uns treffen. Jetzt erst begannen viele einzusehen, was bereits versäumt wurde und in allen Versammlungen wurde die Ausbesserung des Vertrauensmännersystems mit wahrer Begeisterung beschlossen. Durch die vorbereiteten Fragebogen wurde sofort sehr wichtiges Material gewonnen, ein klares Bild soll aber erst in einer in nächster Zeit einzuberufenden gemeinsamen Konferenz gewonnen werden. Wir können es aber nicht unterlassen, auch heute schon einige Streiflichter von den Zuständen zu geben, die nach Ansicht der Direktion mit diesem Bittel, der für die Bahnerhaltungsarbeiter in Aussicht genommen ist, saniert werden sollen. In der Sektion G m ü n d, Station G ö p f r i z, wurde als derzeitiger Höchstlohn Kr. 2.30 festgestellt. Der Grundlohn wird Kr. 2.20 in der neuen Tabelle sein. Es soll nun die Dienstzeit einiger Arbeiter angeführt werden:

M. A.	dient seit 1869	derzeit Kr. 2.30
M. J.	" " 1889	" " 2.30
M. S.	" " 1889	" " 2.30
E. J.	" " 1879	" " 2.30
M. J.	" " 1874	" " 2.20
W. A.	" " 1886	" " 2.10

M. J. dient bereits 35 Jahre, ist natürlich schon ein alter Arbeiter, aber ein noch kräftiger Mann und hat noch nicht den Höchstlohn von Kr. 2.30.

W. A. dient erst 23 Jahre, dem fehlen noch zwei Vorrückungen zur Erreichung des Höchstlohnes, nach normalen Verhältnissen würde es der Mann kaum erleben.

In der Sektion Herzogenburg haben die Professionisten folgende Löhne:

M. A.	17 Dienstjahre	Kr. 2.90
B. A.	4 " "	" 2.80
De. A.	5 " "	" 3.20

Und so geht es fort. In Melk besteht als Höchstlohn Kr. 2.40, in Leobersdorf Kr. 2.50 u. s. w. Man muß nun fragen: wo gedenkt die k. k. Staatsbahndirektion Wien mit diesen Arbeitern zu tun? Unseres Wissens werden die Magazins- und Stationsarbeiter, die verhältnismäßig günstiger an Löhne stehen, mit 40 bis 60 S. aufgebessert. Wir hören aber auch, daß man Oberbauarbeiter in einzelnen Direktionen in dieser Höhe vorrücken läßt und die Staatsbahndirektion Wien erklärt, daß mit Ausnahme derjenigen, die bereits den festgesetzten Maximallohn erreicht haben, alle Arbeiter vorrücken, und der Antrag des Ausschusses, die älteren Arbeiter in jenen Lohn einzureihen, den sie nach regelmäßiger Vorrückung von drei zu drei Jahren um je 20 S. haben müßten, wurde nicht zugelassen, weil — viele schon höhere Löhne haben, als ihnen nach diesen Vorrückungen zukäme. Wer sind die vielen Arbeiter, die bereits höhere Löhne haben?

Darüber dürfen die letzten Worte noch nicht gesprochen sein. Drei Vierteljahre hat man Zeit gehabt und die Herren haben keine Ausrede. Ihnen steht ein wohlorganisierter Apparat zur Verfügung und doch hat der Arbeiterausschuß in kaum drei Wochen beinahe ohne Hilfsmittel Sachen entdeckt, die, wie wir annehmen wollen, den verantwortlichen Personen im k. k. Eisenbahnministerium und bei der k. k. Staatsbahndirektion nicht bekannt geworden sind. Der Ausschluß hat einen Antrag auf nochmalige Bewilligung von 96.000 Kr. eingebracht. Damit wird es wohl nicht möglich sein, alle Härten vollständig zu beseitigen, aber das schreiendste Unrecht kann und muß damit aus der Welt geschafft werden. Wir behalten uns vor, über die weiteren Wahrnehmungen der Ausschüsse zu berichten, möchten aber an dieser Stelle auch den Arbeitskollegen nochmals in Erinnerung bringen, daß ihnen noch viele Arbeit bevorsteht. Wenn der Ausschuß wirksame Arbeit leisten soll, muß er über einen vollständigen gut funktionierenden Apparat verfügen, die Verhältnisse in den sogenannten Teuerungszonen müssen studiert werden und eine Zusammenstellung über die ständigen und nicht ständigen Arbeiter sowie die bisher übliche Vorrückung u. s. w. werden noch manche Geheimnisse ans Tageslicht bringen. Wir fordern aber das k. k. Eisenbahnministerium schon jetzt auf, die hier mitgeteilten unglaublichen Tatsachen sofort zu untersuchen. Das wird bei gutem Willen nicht allzu viel Zeit in Anspruch nehmen. Wenn bei der k. k. Staatsbahndirektion Wien die maßgebenden Faktoren nicht Feinde der Arbeiter wären, könnten derartig traurige Zustände nicht bestehen, viel weniger aber noch bei solchen Anlässen übersehen werden.

Für die Oberbauarbeiter und Bahnerhaltungsprofessionisten entsteht daraus die Lehre, daß man sich nicht damit genügen darf, über das Schicksal oder die Rücksichtslosigkeit bittere Klage zu führen, sondern daß es gilt, jetzt das Verhängnis nachzuholen, das Vertrauensmännersystem und die Organisation auszubauen; den Grundstein dazu, und das wollen wir als einzig Gutes nochmals hervorheben, hat durch ihr Verhalten die k. k. Staatsbahndirektion gelegt. Es soll schon öfter passiert sein, daß jemand das Schlechte wollte und das Gute hervorrief. Noch ist eine Reihe von Zugeständnissen, so die Arbeitsordnung, Arbeitszeitregelung, Urlaube, Avancement u. s. w., ausständig. Die Gestaltung dieser Dinge wird ausschließlich von der Organisation unter den Oberbauarbeitern und Bahnerhaltungsprofessionisten abhängen. H. K.

Die Sechste internationale Konferenz

der Vertreter der gewerkschaftlichen Landeszentralen

trat in Paris im Café du Globe am 30. August zusammen. Vertreten waren England, Frankreich, Niederlande, Belgien, Dänemark, Norwegen, Deutschland, Oesterreich, Ungarn, Kroatien, Bulgarien, die Schweiz, Italien, Spanien und Nordamerika. Vor Eintritt in die Tagesordnung wurde eine Sympathieerklärung für die Schweden und Spanier angenommen. Zu Leitern der Konferenz wurden Huetot und Jouhaux, zum Schriftführer Sassenbach gewählt.

Eine ausgedehnte Diskussion entstand über die Zulassung der Presse und der Öffentlichkeit. Die französischen Genossen machten den Vorschlag, nicht offiziell zu tagen, um der Konferenz ein ruhiges Arbeiten zu ermöglichen. Es sei doch nicht möglich, alle Interessenten zuzulassen. Im Bureau der Konferenz seien so viele Zulassungsanträge eingelaufen, daß man unmöglich instande gewesen sei, ihnen zu entsprechen. Von verschiedenen anderen Seiten wird dem entgegengehalten, daß die Beschlüsse der Konferenz alle gewerkschaftlich organisierten Arbeiter interessierten, und wenn in der bürgerlichen Presse ein solches Bild erscheinen sollte, so sei das gleichgültig. Es wird dann beschlossen, Presse und Gäste zuzulassen.

Legien gab dann eine kurze Erläuterung zu dem gedruckt vorliegenden Bericht. Der Bericht beschäftigt sich zunächst mit den Beziehungen zwischen internationalem Sekretariat und der amerikanischen Federation of Labor. Die Verhandlungen haben dazu geführt, daß diesmal ein Vertreter der amerikanischen Gewerkschaften an der Konferenz teilnimmt. Der internationale Sekretär spricht die Hoffnung aus, daß diese Teilnahme zum Anschluß der Federation an das internationale Sekretariat führen wird. Die Gewerkschaften in Bosnien und der Herzegovina haben den Anschluß an das internationale Sekretariat beantragt. Frankreich hat in den letzten vier Jahren keine Angaben über die Zahl der Mitglieder gemacht. Im ganzen umfassen die dem internationalen Sekretariat angeschlossenen Gewerkschaften 4.246.000 Mitglieder. Der Beitrag beträgt seit 1905 per 1000 Mitglieder und Jahr 1 Mk., von 1907 an Mk. 1.50. Die Beiträge sind im allgemeinen regelmäßig eingelaufen. Die internationalen Berichte, die seit 1903 in drei Sprachen herausgegeben werden, erschienen im letzten Jahre in 2900 deutschen, 1000 englischen und 600 französischen Exemplaren. Zur Vermittlung von Streitunterstützung wurde das internationale Sekretariat in der Berichtsperiode zweimal in Anspruch genommen, einmal für die in Finnland ausgesperrten Metallarbeiter und dann für den jetzigen Kampf in Schweden. — In seinen Erläuterungen führt Legien aus, daß Gompers selbstverständlich nur dann als vollberechtigter Delegierter an der Konferenz teilnehmen kann, wenn er den Anschluß der Federation of Labor anmeldet. Nachdem der österreichische Vertreter erklärt hat, keine Einwendungen gegen den Anschluß der Gewerkschaften Bosniens und der Herzegovina zu haben, wird ihre Aufnahme in das internationale Sekretariat vollzogen.

S u y s m a n s, der Vertreter Belgiens, sagt an, ob die Beitragszahlung der französischen Gewerkschaften im Verhältnis zur Mitgliederzahl stehe. Nach den gezahlten Beiträgen müßte die Mitgliederzahl in der letzten Zeit sehr zurückgegangen sein. Huetot erklärt hierzu, daß die Franzosen der Frage der Beitragsleistung indifferente gegenüberstehen haben, weil der internationale Sekretär den Wünschen der französischen Gewerkschaften ebenfalls indifferent gegenüberstehen hat. Es wird bei dieser Gelegenheit der bekannte Gegensatz zwischen der Konföderation einerseits und dem internationalen Sekretär und den übrigen Zentralen andererseits bezüglich der auf die Tagesordnung der Konferenz zu legenden Punkte zur Sprache gebracht.

Hierauf erhält G o m p e r s (Nordamerika) das Wort zur Beantwortung der von Legien gestellten Frage betreffs des Anschlusses der amerikanischen Federation of Labor. Er hält eine große Rede, in der er auf die Geschichte der amerikanischen Arbeiterbewegung und auf die Achtstundsbewegung von 1888, die den Ursprung des auf dem internationalen Kongreß von 1889 beschlossenen 1. Mai bildet, hinweist. Er schildert die durch die große Ausdehnung des Landes hervorgerufenen Schwierigkeiten der Gewerkschaftsbewegung, die eine reine Arbeiterbewegung sei. Jeder Kongreß der A. F. L. habe seine internationale Solidarität bekundet. Man müsse jedoch die amerikanische Eigenart, die große Entfernung und die nach Amerika lancierten Nachrichten über die europäische Gewerkschaftsbewegung berücksichtigen. Ein bestimmtes Mandat zum Anschluß habe er nicht. Falls die Konferenz den Amerikanern ihre Freiheit der Taktik lasse, werden sie jedoch beitreten. Sollte dies nicht geschehen, würden sie trotzdem stets mit der Internationale marschieren. Jetzt würde jeder Organisierte, der aus Europa komme, ohne weiteres in die amerikanischen Gewerkschaften aufgenommen. Wenn die Amerikaner bisher nicht beigetreten seien, so deshalb, weil sie sich hätten beschließen unterwerfen müssen, die von Leuten gesagt wurden, die Amerika nicht kennen.

H u e b e r (Oesterreich): Der langen Rede kurzer Sinn sei, daß Gompers noch nicht die Vereinigung der amerikanischen mit den europäischen Arbeitern wolle, weil ihm das in seiner „konstruktiven Politik“ nicht passe. Gompers will allein im Namen der amerikanischen Arbeiter reden. Die Geschichten, die Gompers erzählt habe, haben auch wir erlebt. Dazu sind wir nicht hergekommen. Die amerikanischen Unternehmer können mit der Erklärung Gompers' sehr zufrieden sein. Was hindert denn Gompers, den Anschluß zu vollziehen? Seit vier Jahren korrespondiert er mit Legien und immer noch verlangt er Aufschub. Auf einem sozialistischen Kongreß hätte er die Ausführungen Gompers' verstanden, hier aber, wo es sich um keine Politik handelt, besteht kein ernstliches Hindernis für Gompers, sich den europäischen Organisationen anzuschließen. Gompers habe von den Verbindungen der Amerikaner mit den europäischen Organisationen gesprochen. Auch für die Amerikaner werde die Zeit kommen, wie das bei den Engländern schon eingetreten ist, daß sie die europäische Arbeiterbewegung nachahmen werden, und dann werde Gompers selbst den Anschluß verlangen.

Legien hält die langen Reden für überflüssig, nachdem Gompers die Frage verneint habe, ob er ein Mandat zum Anschluß habe. Gompers könne also nur als

Gast der Konferenz beizutreten. Nach den Ausführungen Gompers' sei der Anschluß jedoch wahrscheinlich. Wir freuen uns über die Anwesenheit von Gompers, der dadurch allein schon die Absicht kundgetan habe, sich der internationalen Arbeiterbewegung anzuschließen. Nach einigen weiteren Ausführungen wird beschlossen, Gompers nicht nur als Gast zuzulassen, sondern ihm auch zu gestatten, seine Anträge zu begründen, die dann den Gewerkschaften zum weiteren Studium überwiesen würden. Zugleich wird auch der Bericht des internationalen Sekretärs einstimmig gutgeheißen.

Ein Beitrag zur Geschichte

der Arbeits- und Lohnverhältnisse bei der k. k. Nordbahn.

V. Fortsetzung.

Wenn aber in manchen Fällen der Arbeiter dank seiner unverwundlichen Gesundheit das Glück hat, seine Arbeitskraft bis in das Greisenalter zu erhalten und nach 40 bis 50 Arbeitsjahren noch immer Dienst versteht, so wird er als Jubilar von seinem Chef in einer die ganze Verlogenheit und Unaufrichtigkeit charakterisierenden Weise gefeiert. Unter Anhörung schwulstiger Phrasen, die die Wertschätzung für treue Dienstleistung darium sollen, wird der alte Arbeiter mit einem Verdienstkreuz dekoriert und erhält außerdem im Falle der Erreichung eines 50. Dienstjahres 100 Kr. als besondere Anerkennung, somit für jedes geleistete Arbeitsjahr eine Prämie von 2 Kr. Und damit ist dem Wohltätigkeitsfremden Genüge getan und die Anerkennung hat ihr Ende.

Das schönste dabei ist aber, daß man dem glücklichen Jubilar, was schon einigemal geschehen ist, für den Empfang der Medaille nachträglich die Rechnung vorlegt. Man schämt sich gar nicht, sich die Arbeiterfreundlichkeit samt Wohltäterin in klingender Münze bezahlen zu lassen.

Dieser Beweis bekräftigt nur aufs neue, daß besonders der alte Arbeiter dazu benötigt wird, sich für seine lange Dienstzeit von seinem Unternehmer auch noch zu Reklamezwecken mißbrauchen zu lassen.

Fällt der einst rüstige Arbeiter früher oder später der Arbeitsunfähigkeit anheim, dann lernt er bald das wahre Gesicht des Wohltäters, das sich heuchlerisch hinter der Maske der Arbeiterfreundlichkeit verbirgt, kennen.

In solchen Fällen beginnt nun für den betreffenden Arbeiter die Zeit des Schreckens, der Not und des Glücks. Sein Notschrei findet bei den Wohltätern, die ihm vor kurzer Zeit noch ein Loblied sangen, taube Ohren.

Was soll ein solcher armer Teufel, der nichts hat als das nackte Leben, denn Ersparnisse konnte er trotz seiner 40- oder 50jährigen fleißigen Arbeit mit Rücksicht auf die fortwährend steigenden Preise und die niedrigen Löhne nicht machen, anfangen, wenn er von der Krankenkasse einmal ausgesteuert und damit die letzte und spärliche Einnahmsquelle verfiert ist?

Diese nackten Lebenswahrheiten sollten denn doch auch menschliche Regungen in jenen Kreisen auslösen, denen das Schicksal der alten Arbeiter, die einer rechtlichen Altersversorgung nicht mehr teilhaftig werden können, in die Hände gelegt wird.

Mögen die Nachkommen geistig und physisch verkümmern, das sieht den modernen Kulturstaat, der sich die Prestigepolitik allein schon Hunderte Millionen Kronen kosten ließ oder zur Vervollkommnung der Nordtechnik aus dem arbeitenden Volke weitere Millionen heraus-schindet, gar nicht an, der alte Arbeiter mag, wenn er seine Schuldbiligkeit im Dienste der Gesellschaft getan hat, irgendwo in einem Winkel verrecken.

Das ist aber auch das Los des alten Arbeiters der Nordbahn, wenn er einmal, arbeitsunfähig geworden, keine Stütze findet; dem auch der Staat, der aus seiner Arbeitskraft reichlichen Nutzen gezogen, das Notdürftigste für seinen Lebensunterhalt vorenthält, obwohl gerade dieser in erster Linie verpflichtet wäre, die arbeitsunfähig gewordenen Arbeiter nicht in Not und Elend verkommen zu lassen.

Aus dem bisher Gesagten kann daher die Behauptung abgeleitet werden, daß die Bilanz zu Ungunsten der Nordbahnarbeiter abschließt, daß das Gewinnkonto vom Verlustkonto bedeutend überwogen wird.

Die Verlustziffern fallen um so stärker ins Gewicht, da auch weiterhin eher eine Verschlechterung als eine Verbesserung der Verhältnisse zu erwarten ist.

Die Verhältnisse- und Heizhausarbeiter werden daher früher oder später zur Erkenntnis kommen müssen, daß sie als Träger ihres eigenen Geschicks nur auf dem festen Boden der Organisation ihre wirtschaftlichen und kulturellen Interessen mit Aussicht auf Erfolg fördern können.

Nicht unerwähnt bleiben soll noch die Behandlungsweise der zur Waffenübung einrückenden Reservisten und der zur Ausbildung auf acht Wochen einrückenden Ersatzreservisten, die jedesmal entlassen werden, ein Vorgang, der ein staatliches Unternehmen mit Schmach und Schande bedecken muß.

Schon bei der alten Nordbahn war es Usus, daß man Reservisten, wenn sie ihre Einrückung beim Vorstand meldebien, einfach entlassen hat, um sie nach ihrer Rückkehr, falls die bahnrätliche Untersuchung keinen Einwand ergab oder sonst in den schwarzen Listen kein Vermerk gewesen, wieder aufzunehmen; selbst bei einer 13tägigen Waffenübung wurden die Dokumente ausgesetzt.

Unliebsam gemordene Arbeiter hat man sich bei einer solchen Gelegenheit dadurch vom Hals geschafft, daß man sie ganz einfach nicht mehr aufgenommen hat; in diesem Falle war man und ist noch jetzt ganz der Laune und Willkür des jeweiligen Chefs ausgeliefert, selbst dann, wenn man schon Jahre hindurch dem Unternehmen seine Arbeitskraft zur Verfügung stellte.

Die Vorstellungen gegen diese Behandlung der Reservisten hatten bis heute keinen Erfolg; will man doch auf dieses so oft erprobte PreSSIONSMITTEL nicht verzichten, und so kommt es, daß man selbst den zur Waffenübung einrückenden Arbeitern für die vorgeschriebene Zeit selbst einen nichtbezahlten Urlaub nicht bewilligen will.

Auch der fürsorgliche Vater Staat hat sich verpflichtet gefühlt, dieses System beizubehalten, wie er ja auch in der Rolle des Unternehmers stets bestrebt ist, sich jeglichem Fortschritt hemmend in den Weg zu stellen.

In den angeführten Fällen erweist sich der Staat viel reaktionärer als jeder private Unternehmer.

Reichsdeutsche Eisenbahnerverhältnisse.

Dem preussischen Landtag ist kürzlich ein Bericht über die Ergebnisse des Betriebes der vereinigten preussischen und hessischen Staatsbahnverwaltungen im Rechnungsjahre 1907 zugegangen. Die Druckschrift enthält, allerdings verklausuliert, die Befriedigung der Klagen des Bahnpersonals über zu lange Dienstzeit, geringen Lohn und Gefährdung des Lebens. Es sind im Dienst getötet worden 1907: 520 Bahnbeamte und Bahnarbeiter, 1906: 512; verlegt wurden 1907: 1044, 1906: 951. Die Eisenbahnverwaltungen geben an, weit über die Hälfte der Unfälle und Tötungen sei vorgekommen infolge „unvorsichtigen Verhaltens beim Besteigen und Verlassen in Bewegung befindlicher Fahrzeuge oder während des Aufenthaltes in diesen“, auch „unzeitigem Aufenthalt auf den Geleisen, namentlich beim Ueberschreiten des Geleises“, ferner durch „sonstige unvorsichtige Handhabung des Dienstes“. Würden die Fälle von gänzlich Unbeteiligten genau nachgeprüft, so würde sich nicht selten statt Unvorsichtigkeit oder Unzeitigkeit eine Dienstüberlastung der Getöteten und Verletzten herausstellen. Vornehmlich die im „unteren Bahndienst“ tätigen Personen, zum Beispiel die Strecken- und Schrankenwärter, haben eine solche Menge von Obliegenheiten zu erfüllen, daß eine vorsichtige Dienstleistung den Leuten oft einfach unmöglich ist. Ebenso sind die Zugbediensteten nicht selten viel zu lange Zeit dienstlich verpflichtet.

Ueber die Dauer des planmäßigen täglichen Dienstes des Personals besagen nämlich die Nachweise. Es hatten von ihnen Dienstzeit:

bis zu	8 Stunden	1898	1908
mehr als 8—9		34.732	44.983
" 9—10		33.550	78.166
" 10—11		95.031	138.359
" 11—12		67.084	109.343
" 12—13		68.714	63.340
" 13—14		11.408	12.377
" 14—15		7.473	7.052
" 15—16		3.032	3.745
" 16—17		2.295	—

Die Mehrzahl der Beamten und Arbeiter hatte demnach eine zehn- bis elfstündige tägliche Dienstzeit. In den Arbeitszeitklassen mit über 12 bis 15 Stunden befand sich vorwiegend das Personal im Lokomotiv- und Zugdienst, im unteren Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienst und im unteren Bahnhofsdiens. Es handelt sich hier um Beamte, von denen vorzugsweise eine angespannte Tätigkeit verlangt wird; ihrer Aufmerksamkeit ist nicht zuletzt die Vermeidung von Betriebsunfällen anvertraut. Daß gerade diese Beamten bis zu 15 Stunden täglich im Dienst sein müssen, macht manches Eisenbahnmitglied ohne weiteres erklärlich. Wenn auch versichert wird, das Personal habe in Wirklichkeit oft viel kürzeren wirklichen Dienst, es läßt sich häufig in den Genuss längerer Pausen, so ist es doch ein wesentlicher Unterschied, ob der Beamte nach achtstündiger Dienstzeit sich unbesorgt der Ruhe hingeben kann oder ob er nach nur ein- bis dreistündiger Pause — währenddem außerdem meistens die stete Dienstbereitschaft vorgeschrieben ist — abermals sechs bis sieben Stunden tätig sein muß. Bei dem Zugbegleitungspersonal soll die tägliche Dienstdauer im monatlichen Durchschnitt nicht mehr als elf Stunden betragen; die einzelne Dienstschicht darf 15 Stunden nicht überschreiten. Also bis zu 15 Stunden ein aufreißender Dienst: da ist es doch wahrhaftig kein Wunder, wenn der abgehegte Zugführer oder Schaffner beim Auf- und Absteigen einen Fehltritt tut und unter die zerplatzenden Näder gerät. Bei dem Bahnbewachungspersonal soll die Dauer der täglichen Dienstschicht 14 Stunden nicht überschreiten, ausnahmsweise kann sie bis 15 Stunden ausgedehnt werden! Solchen Leuten bleiben innerhalb 24 Stunden nur sieben Stunden dienstfreie Ruhezeit übrig! Wenn derart angespannte Wächter schließlich übermüdet, darum gleichgültig gegen die ihnen übermäßig aufgebürdeten Dienstpflichten werden, so ist das sehr natürlich. Dem reisenden Publikum aber ist es durchaus nicht gleichgültig, ob das zur Bewachung der Bahnanlagen, Übergänge u. s. w. bestellte Personal aus physischen Gründen dienstuntauglich ist oder nicht. Gerade diesem Personal und den den Zug führenden und begleitenden Beamten ist Gesundheit und Leben des reisenden Publikums vorzüglich anvertraut. Es muß deshalb eine größere Schonung der Kräfte dieser Bahnangestellten auch zu seiner eigenen Sicherheit fordern.

Im krassen Gegensatz zu der Summe der Dienstpflichten steht die als Entgelt gezahlte Lohnsumme. Die Eisenbahnverwaltungen führen die Lohnnachweise zurück bis 1895; die letzte Lohnabelle betrifft 1907. In diesem Jahre sind „aus Anlaß der Teuerungsverhältnisse“ (die sonst gern bestritten werden, wenn sie von den Sozialdemokraten zur Charakterisierung der Zollpolitik angeführt werden) 500.000 Ml. an Arbeiter und Hilfsbedienstete als „einmalige außerordentliche Zuwendung“ gezahlt worden. Es entfallen per Kopf nur wenige Mark; sie sind auch verwaltschaftsseitig bei der Ermittlung der Durchschnittslöhne unberücksichtigt geblieben. Es haben durchschnittlich für ein Tagewerk an Lohn oder Vergütung bezogen:

	1895	1900	1905	1907
Technische Bureaugehilfen, Bauaufseher u. s. w.	534	673	723	690
Hilfskräfte im inneren Dienst (Hilfskassendiener u. s. w.)	280	306	325	349
Hilfskräfte im unteren Bahnbewachungs- und Bahnunterhaltungsdienst	184	212	221	250
Hilfskräfte im Lokomotiv-, Maschinen- und Wagenmeisterdienst	252	262	273	294
Hilfskräfte im Zugdienst (Hilfsbremser u. s. w.)	192	221	243	269
Arbeiter im inneren Dienst (Steindrucker, Hausdiener u. s. w.)	253	270	285	321
Betriebsarbeiter (Kohlenlader, Wasserpumper u. s. w.)	232	259	284	315
Bahnunterhaltungsarbeiter	199	227	241	268
Hilfskräfte im unteren Werkstätten-	271	294	318	363
diens	406	419	441	456
Werkstättenhandwerker:				
a) im Tagelohn	299	344	379	412
b) im Stücklohn	395	420	423	460

	1895	1900	1905	1907
Werkstättenarbeiter:				
a) im Tagelohn	244	278	328	336
b) im Stücklohn	349	369	386	428
Sonstige Werkstättenarbeiter:				
a) im Tagelohn	233	263	288	317
b) im Stücklohn	322	345	352	382
Tagewerklöhne sämtlicher Klassen der Bediensteten inklusive Werkstättenlehrlinge	239	272	289	318

Solche niedrige Löhne zahlt der Eisenbahnfiskus, dessen Betriebskapital sich sehr anständig verzinst. Wenn auch die Entlohnung seit 1895 nennenswert aufgebessert wurde, so darf man nicht außer acht lassen, wie unerhört niedrig sie zu jener Zeit war. Mit Ausnahme von nur fünf hatten damals sämtliche Lohnklassen einen Durchschnitt von unter 3 Ml. per Tagewerk. Drei Lohnklassen standen unter 2 Ml. und es ist sehr bezeichnend, daß gerade die vorhin schon erwähnten Personalgruppen mit der längsten täglichen Dienstzeit, die Bahn- und Schrankenwärter und das Zugpersonal, mit Löhnen von weniger als 2 Ml. abgepeist wurden! Die Bahnwärter u. s. w. kamen auch 1907 noch nicht höher wie durchschnittlich 2 Ml. 250 per Tagewerk. Es fällt überhaupt auf, daß dem Personal, welches am ehesten unmittelbar für Karambolagen, Entgleisungen u. s. w. verantwortlich gemacht wird, von denen auch verhältnismäßig die meisten in der Toten- und Verletztenliste verzeichnet stehen, der niedrigste Durchschnittslohn gezahlt wird. Keine dieser Arbeitergruppen kam 1907 an einen Durchschnittslohn von 3 Ml. per Tagewerk. Der Eisenbahnfiskus zahlt diesen Leuten nicht einmal so viel Lohn, als das niedrigste zur preussischen Staatssteuer herangezogene Einkommen beträgt. Nicht einmal wird sehr häufig der ortsbliche Tagelohn gezahlt!

An den Löhnen der unteren und mittleren Eisenbahnangestellten und der Arbeiter wird die „altpreussische Sparfamkeit“ ganz gehörig geübt. Hier kann wirklich von einer Verschwendung keine Rede sein; vielmehr von einer unsozialen Knickigkeit, um einen milden Ausdruck zu gebrauchen. Wenn „nach oben hin“ nur halbwegs diese Knickigkeit geübt würde in allen Teilen der Staats- und der Reichsverwaltung, dann säßen wir nicht in der Finanzklemme, die wieder dazu führen soll, das werktätige Volk mit neuen Lasten zu bedrücken.

Die Eisenbahner und die Teuerung.

Die herrschende Lebensmittel- und Wohnungsverteuerung veranlaßte die Innsbrucker Eisenbahner, zu diesen Fragen in einer öffentlichen Versammlung Stellung zu nehmen. Ueber diese Versammlung bringt die „Innsbrucker Volkszeitung“ nachstehenden Bericht:

Donnerstag den 19. August 1909 fand im Adambräuhaus eine von allen Eisenbahnern Innsbrucks und Umgebung sehr gut besuchte Versammlung statt, in welcher über die Lebensmittel- und Wohnungsverteuerung gesprochen und über Mittel zur Abhilfe beraten wurde, dem dadurch hervorgerufenen Unwohlsein zu steuern. In der Versammlung war auch Reichsratsabgeordneter Abram erschienen, der, lebhaft begrüßt, gleichfalls wirksam in die Diskussion eingriff.

Staatsbahnoffiziant Gotoy als Einberufer begrüßte die zahlreich Erschienenen und führte aus, die Notwendigkeit dieser Versammlung erweise sich dadurch, daß sie von vielen gewünscht wurde und daß die Anregung hierzu gerade von einer Seite gekommen ist, die sonst gerade nicht von Versammlungen schwärmt. Der Redner verweist ferner kurz auf die Gründe (Jahresfeier, Fremdenverkehr u. s. w.), welche die Lebensmittel gerade in letzter Zeit so bedeutend in die Höhe getrieben. Es ist daher hoch an der Zeit, daß wir uns endlich zur Abwehr zusammenfinden. Die Produzenten und Händler erhöhen einfach, wenn Wohnung und Lebensmittel teurer werden, den Preis für die Ware. Die von fixen Bezügen Lebenden können nirgends aufschlagen. Dazu gehören die Eisenbahner. Es ist die Aufgabe der heutigen Versammlung, hierzu Stellung zu nehmen, eventuell einen vorbereitenden Ausschuss, beziehungsweise ein Komitee zu wählen. Bei der hierauf vorgenommenen Wahl ins Präsidium wird Gotoy zum Vorsitzenden, Kondukteur Viertel zum Schriftführer gewählt und sofort zur Tagesordnung übergegangen.

Obertondukteur Genosse Scheibin als Referent führt ungefähr aus: Bereits im Jahre 1904 sahen sich die städtischen Beamten veranlaßt, beim Gemeinderat um Erhöhung der Aktivitätszulage eventuell Wohnungsbeitrag bittlich einzukommen, denn seit dem Jahre 1871 sind die Mietpreise in Innsbruck um 100 Prozent und mehr gestiegen und kein Beamter mit eigenem Haushalt ist in der Lage, sich von dem Ertrag seiner Aktivitätszulage eine standesgemäße Wohnung zu beschaffen. Ebenso schwer macht sich die enorme Verteuerung der Lebenshaltung, die in der letzten Zeit allenthalben zutage tritt und der der definitive Bedienstete fast hilflos ausgeliefert ist, geltend. Es bedarf hierfür wohl keiner ziffermäßigen Nachweise. Die Tatsache ist allgemein anerkannt, daß die Preissteigerungen verursachte Erhöhung der Familienhaltungskosten für einen kleinen Beamten, Unterbeamten, Diener oder Arbeiter, kurz bei allen, die von ihren fixen Bezügen leben müssen, 20 bis 25 Prozent betragen. Dazu kommt aber für Innsbruck noch ein spezielles Moment, das diese Stadt zu einer der teuersten der Monarchie macht: der blühende Fremdenverkehr, der von Jahr zu Jahr zunimmt. Die seit dem Jahre 1890 eingeführte Fremdenstatistik weist für die Saison 1903 185.270 Fremde aus gegen 50.583 im Jahre 1890 und 61.640 im Jahre 1897.

Ein Vergleich der Marktpreislisten von Triest, Brünn, Kratau, Pilsen, Lemberg, Linz, Graz, Prag, Czernowitz mit jenen von Innsbruck und Wien, erbringt den schlagenden Beweis, daß das Leben hier teurer ist, als in den erlgenannten Städten und daß der Eisenbahnbedienstete in Wien in dieser Beziehung nicht schlechter daran ist, als jener in Innsbruck, ja daß in Bezug auf wichtige Lebensmittel dort günstigere Verhältnisse bestehen als hier. Seit jener Zeit haben sich die Wohnungsverhältnisse und Lebensmittelpreise durch die Kanalisierung und die Landesausflüsse noch mehr verteuert, so daß sogar die Preise zweimal ihre Preise erhöht. Diesen fortwährenden Preissteigerungen steht jeder definitive Angestellte machtlos gegenüber, da seine Bezüge immer gleich bleiben, während Produzenten und Händler diese Preissteigerungen auf das Publikum übertragen. Im Jahre 1907 hat die Südbahnverwaltung zugesichert, bis 1908 die Quartiergebühren in den Städten einer Regelung zuzuführen. Seit 1901 petitionieren Beamte, Unterbeamte und Diener um Regelung der Quartiergebühren, zuletzt haben sich auch die Arbeiter der Südbahn in Innsbruck angeschlossen und den Bau

von Personalfürsorgern verlangt. Bogen ist in die gleiche Quartiergebühre eingeleitet. Alle Versuche um Regelung dieses Mißstandes blieben bis jetzt ohne Erfolg. Und nun haben wir noch einen dritten unzufriedenen Kämpfer erhalten — die Staatsbahnbediensteten. Es ist dies wohl ein deutlicher Beweis, daß es so nicht weiter gehen kann und darf. Ich beantrage daher, die heutige Versammlung wolle ein Wohnungs-komitee wählen, welches statistische Erhebungen für das Südbahn- und Staatsbahnpersonal vornimmt, worauf dann gemeinsam die weiteren Schritte eingeleitet werden sollen.

Staatsbahnoffiziant Gotoy ist dafür, daß eine Quartiergebührengestaltung angestrebt werden müsse, die Beamten seien nicht mehr in der Lage, standesgemäß zu wohnen und beschränken sich in jeder Beziehung. Wer das Geld für drei Zimmer hat, begnügt sich mit zwei Zimmern.

Südbahnbeamter Nikolits bemerkt, daß die Landeshauptstadt in Bezug auf die Teuerung in Österreich an der Spitze marschiere, bespricht dann die Ursachen der Teuerung und nimmt die Verhältnisse des Lebensmittelmagazins unter die Lupe, woraus sich ergibt, daß daselbst trotz geringerer Regie zu meist nicht billiger verkauft werde, als bei den Händlern.

Südbahnadjunkt Benedig führt aus, daß der Preis für die Wohnungen nur durch die Konkurrenz niedriger werden könne. Es sei daher ein Augenmerk darauf zu richten, daß Personalfürsorge für Beamte und Diener mit billigen Wohnungen erbaut werden. Ihm erscheine die Erbauung von Personalfürsorge wichtiger als die Erhöhung des Quartiergebühres, er trete daher für das erstere ein und ersucht die Versammlung, desgleichen zu tun.

Südbahnkondukteur Viertel ist für Wirtschaftsgenossenschaften und neben der Erbauung von Personalfürsorge für gleichzeitige Erhöhung des Quartiergebühres.

Staatsbahn-Offiziant Mayr vom Reichsbund deutscher Eisenbahner wünscht auf kurzem Wege eine Zulage, wie sie Prag und Triest schon besitzen. Er spricht ferner den Wunsch aus, daß die von den anderen Organisationen gewählten Personen dem zu wählenden Komitee beigezogen werden mögen. Obertondukteur Kramer i. B. weist nach, daß die Steigerung der Wohnungspreise in gar keinem Verhältnis zum Betrage der Erhöhung der Landesumlage steht, da die Haushalten zumeist bedeutend mehr gesteigert haben.

Staatsbahnkondukteur Jbl rügt es, daß viele Geschäftsleute in Innsbruck zur Jahresfeier die Gelegenheit benützen, die konsumierende Bevölkerung aufs gründlichste zu schröpfen. Man wird sich diese Leute merken müssen.

Reichsratsabgeordneter Abram gibt zunächst der Ansicht Ausdruck, daß es wohl das Wichtigste sein werde, wenn die Versammlung sich durch keinen Beschluß binde, sondern diese Angelegenheit der Organisation oder einem Komitee überlasse.

Er fährt dann fort: Als geborener Innsbrucker und hier aufgewachsen, könne er nur bestätigen, daß vom Jahre 1871 bis zur Gegenwart die Wohnungspreise um 100 Prozent gestiegen sind. Er bespricht nun die Ursachen der heutigen Teuerung der Wohnungen, die zum großen Teile zurückzuführen ist auf die Politik der heutigen Wächter in der Gemeinde. Bei der Einverleibung Prads hat Bürgermeister Greil die Prader damit getötet, daß sie durch die Einverleibung eine ungeheure Preissteigerung erreicht haben. Es wird direkt und offen zugestanden, daß der Wert von Grund und Boden gesteigert worden ist. Die Höttinger würden, wenn die Erhebung einer Brücke vom Prädelsbau in die Au gesichert wäre, bauen. Die Stadt Innsbruck ist aber, da der Gemeinderat zumeist aus Hausbesitzern besteht, mit allen Mitteln dagegen. Ebenso würde in Prad eine starke Bautätigkeit sich entwickeln, wenn die schon längst fällige Brücke aus der Schilachstraße nach Prad gebaut würde. Dadurch wird eine Wohnungsverteuerung und wahrscheinlich auch eine Wohnungsverbilligung entstehen oder wenigstens doch eine weitere Preissteigerung verhindert. Aber damit die Innsbrucker Hausbesitzer nicht geschädigt werden, wird die Verbauung Prads nur ratenweise durchgeführt. Um diese Mißstände zu beseitigen, werden sie fordern müssen, was wir als Gesamtarbeiterschaft fordern: daß der Staat eingreife. Es wird ein harter und schwerer Kampf werden, aber auch er muß durchgeföhrt werden. Bezüglich der Lebensmittelteuerung gilt nur ein Wort: Die Grenzen auf! muß unsere Parole sein. (Stürmischer, langanhaltender Beifall.)

In das Aktionskomitee werden auf Antrag Scheibins vorgeschlagen: Amos, Gotoy, Jbl, Mayr, Ulmann, Benedig, Viertel, und dasselbe auf Antrag Benedigs noch durch Scheibin ergänzt, so daß es aus vier Staatsbahnern und Südbahnern bestehen wird. Da Staatsbahnoffiziant Mayr erklärt, eine ihn betreffende Wahl nicht annehmen zu können, weil ihm hierzu die Ermächtigung fehle, so tritt an dessen Stelle Obertondukteur in Pension Kramer und erfolgt hierauf einstimmige Wahl der Vorgesprochenen.

Nach längerem Appell an die Solidarität schließt dann Vorsitzender Gotoy die sehr anregend verlaufene Versammlung.

Die Ehrlichkeit christlichsozialer Berichterstattung ging wiederum gelegentlich der Berichterstattung über diese Versammlung aus einer Notiz des „Allgemeinen Tiroler Anzeigers“ hervor. Da heißt es unter anderem: „Weiter sagte er, die Christlichsozialen seien gegen die Handelsverträge, um die Bauern nicht zu beleidigen, bei welchen es am Samstag nachmittags so vom Margarinefischmarkt stinte, daß man sich die Nase zuhalten müsse. Den Kommentar zu dieser Volks- und Bauernfeindschaft, die diese Rede bekundet, kann sich jeder noch vernünftige Mensch selbst bilden.“ — Erstens lautete die Aeußerung des Abgeordneten Abram nicht, wie sie der wahrscheinlich auf den Ohren gefessene famose Berichterfasser des „Anzeigers“ wiedergibt, und zweitens brachte sie Abgeordneter Abram in Zusammenhang mit der Grenzsperrung und der dadurch hervorgerufenen Teuerung, unter welcher auch viele Bauern leiden. Sie sind infolge der Teuerung gezwungen, mit Margarine zu kochen. Wenn ein Abgeordneter, über die Lage der Bauern sprechend, diese schilbert, wie sie ist, so ist das volks- und bauernfreundlich. Wenn man den Bauern aber in die Tasche lügt, wie die Christlichsozialen, wonach sie reichlich Butter haben, von Margarine ist keine Spur vorhanden — vielleicht essen sie gar immer über jeden anderen Tag einen Kapau — so ist das volks- und bauernfreundlich. Wenn es den Bauern wirklich so gut geht, zu was dann das Bament der Christlichsozialen bei jeder Gelegenheit? Die Bauern werden sich für solche Bauernfreundlichkeit, die einmal so redet, das anderemal anders, bestens bedanken.

Inland.

Parlamentarische Aussichten. Unter recht trüben Aussichten beginnt diesmal die politische Herbstsession. Die nationalen Konflikte, die durch die bekannten Vorfälle in den Sommermonaten aufs neue verjüngt wurden, bedrohen zunächst die Arbeitsfähigkeit des vor der Reichsratsession einberufenen böhmischen Landtages. Nachdem die Deutschen im Reichsrat verlangt haben, daß den Tschechen die Obstruktion durch keine Konzessionen ab-

gekauft werden dürfe, wollen jetzt die Tschechen dieselbe Formel auf den böhmischen Landtag applizieren. Sie weigern sich, für die deutsche Ostrubahn nationale Kompensationen zu bieten. Die erste Frage ist daher die, ob die Tschechen geneigt sein werden, auf die Forderungen der Deutschböhmen einzugehen. Wenn es aber trotzdem nicht gelingen sollte, den böhmischen Landtag arbeitsfähig zu machen, was trotz der sehr pessimistischen Auffassungen der politischen Kreise noch keineswegs ganz bestimmt ist, dann wird die zweite große Frage aktuell werden: Wird es möglich sein, die beiden Probleme auseinanderzuhalten und die Frage der Arbeitsfähigkeit des Reichsrates von der des böhmischen Landtages zu trennen? Wird der Reichsrat arbeiten können, wenn auch der böhmische Landtag versagt? In der Antwort auf diese Frage liegt der Schlüssel für die nächste parlamentarische Zukunft, die also keineswegs rosig erscheint.

Betriebs-einnahmen der Eisenbahnen in Oesterreich-Ungarn. Nach den provisorischen Ausweisen betragen die Brutto-Transporteinnahmen der Eisenbahnen der Monarchie im Monate Juni des laufenden Jahres 102,156,006 Kr. (gegen 99,653,397 Kr. im Vorjahre). In dem Zeitraum vom 1. Jänner bis 30. Juni gestalteten sich die Gesamteinnahmen an Transportgebühren auf den Eisenbahnlinien beider Staaten der Monarchie folgendermaßen: Es wurden vereinnahmt:

	1900	Kronen	1909
Bahnen in Oesterreich	389,465,808		389,689,804
Bahnen in Ungarn	186,433,660		176,987,099
Zusammen	575,899,468		566,676,903

und stellt sich somit das Gesamtergebnis gegenüber des Vorjahres um 9,213,565 Kr. günstiger. Die kilometrischen Einnahmen betragen bei den österreichischen Eisenbahnen 17,539 Kr. = - 1.5 Prozent, bei den ungarischen Eisenbahnen 9271 Kr. = + 1.4 Prozent. Die Betriebsergebnisse der eigentlichen Staatsbahnen gestalteten sich folgendermaßen: in Oesterreich 281,378,000 Kr. oder per Kilometer 20,572 Kr. = - 0.2 Prozent, in Ungarn 137,181,107 Kr. oder per Kilometer 16,362 Kr. = + 5 Prozent. Die Durchschnittslänge der Lokomotivbahnen der Monarchie umfaßt in Oesterreich 22,205.2 Kilometer, in Ungarn 20,110.2 Kilometer, zusammen 42,315.4 Kilometer. Der Zuwachs in beiden Staaten der Monarchie betrug sonach 1058 Kilometer = + 2.59 Prozent, in Ungarn allein 745.3 Kilometer = + 3.82 Prozent.

Die Sorgen der Eisenbahnaktionäre verriet wieder einmal der Börsenbericht in der „N. Fr. Pr.“ vom letzten Sonntag. Die Südbahnaktien sind zwar mit Rücksicht auf die bevorstehenden Tarifierhöhungen an der Börse hinausgetrieben worden, allein der Börsenmächtler des großkapitalistischen Blattes empfindet dennoch schwere Sorgen, die er in folgende elegische Worte kleidet:

„Der Staat war mit der Fürsorge für seine Angestellten vorangegangen und die Privatbahnen mußten wohl oder übel folgen. Ein Versuch, die Bewegung der Bediensteten durch Energie zu meistern, wurde, nachdem die Delegierten der Staats- und Privatbahnen bereits einen darauf abzielenden gemeinsamen Beschluß gefaßt hatten, eine Stunde später durch die plötzliche Nachgiebigkeit der Regierungsvorsteher niedergeschlagen. Wahrscheinlich weiß bis zu diesem Augenblick das gekrönte Haupt eines südwestlichen europäischen Staates noch nicht, daß sein Besuch in Wien und der Wunsch, die Festrede nicht zu stören, damals zur Erfüllung der Forderungen der Bediensteten geführt haben. So berechtigt ihre Ansprüche gewesen sein mögen, haben sie ein tiefes Loch in das Budget der Staats- und Privatbahnen gerissen. Die Südbahn hat in Oesterreich 12,375, in Ungarn 2324 Beamte, Unterbeamte und Diener, ganz abgesehen von vielen Tausenden von Arbeitern, und wenn die Bezüge nur um geringfügige Beträge erhöht werden, geht das in die Millionen Kronen.“

Demgegenüber weist „Die Zeit“ darauf hin, daß die Staatsbahnen als Ganzes durchaus nicht besser situiert sind als die Südbahn, ja im Gegenteil schlechter. Die Staatsbahnen können — noch in stärkerem Maße als die Südbahn — ihr Anlagekapital nicht zur Gänze aus dem Betrieb verzinsen und amortisieren. Im Jahre 1907 mußten sie 55 1/2 Millionen Kronen, im Jahre 1908 sogar 78 Millionen Kronen aus Steuergeldern für den Dienst der Eisenbahnschulden verwenden. Die Südbahn kann nun freilich nicht zu Steuergeldern ihre Zuflucht nehmen. Aber den Staatsbahnen ist leichter zu helfen als der Südbahn. Schon der Anschluß der neuerstaatlichten verkehrsreichen Bahnen dürfte das Verhältnis bessern. Die Tarifierhöhungen auf den Staatsbahnen wirken ausgiebiger als bei der Südbahn. Dazu kommt noch die durch die Verstaatlichung gesteigerte Tarifkraft des Staates, die die Hoffnung als berechtigt erscheinen läßt, daß sich durch Änderungen im deutschen Verkehrsverkehr circa 5 Millionen Kronen für Oesterreich gewinnen lassen werden. Das wichtigste Erfordernis für die finanzielle Gesundung sowohl der Staatsbahnen als auch der Südbahn besteht allerdings auch nach der Meinung dieses Blattes darin, daß der Steigerung des Betriebskoeffizienten, welche namentlich im Jahre 1908 ganz enorm war, der fortwährenden Erhöhung der Betriebsauslagen Einhalt getan werde.

Aus dem Börsenjargon ins trockene Deutsch übersetzt heißt das, daß kein Mittel unversucht bleiben soll, weitere Ansprüche des Personals unter allen Umständen abzuwehren, was, nebenbei bemerkt, eine ernste Mahnung für das letztere ist, die Kräfte zu stärken und damit weise und klug umzugehen.

Eine Geschäftsanzeige. Beachte mich, dem P. T. Publikum bekanntzugeben, daß ich nach Wien zurückgekehrt bin und empfehle mich seinen Diensten bestens. Ein wohlfortiertes Lager von . . .“ u. s. w.

Der deutschnationale Abgeordnete **W e i d e n h o f f e r** läßt mitteilen:

„Ich bin von meinem Urlaub nach Wien zurückgekehrt und stehe für allfällig notwendig werdende Interventionen bei den Behörden aus Anlaß der tschechischen Vorstöße in Wien und Niederösterreich und daran sich knüpfenden Abwehrmaßnahmen zur Verfügung. Meldungen und Anfragen sind zu richten an die deutschnationale Geschäftsstelle, Wien, VIII., Lenuagasse Nr. 7, Telefon 21.955. (Bormittags 9 bis 12, nachmittags 3 bis 6 Uhr.)“

Abgeordnetenwürde!

Kongreß der tschechischen Sozialdemokratie. In Prag begann am 4. d. M. der Kongreß der tschechischen Sozialdemokratie. Die deutschösterreichische Sozialdemo-

kratie ist durch die Reichsratsabgeordneten Seliger und Beer, die bulgarische Sozialdemokratie durch Kyrilow aus Sofia, die slowakische Sozialdemokratie durch Brchomsky aus Preßburg, die slowenische Sozialdemokratie durch Kristan und Dr. Luma vertreten. Begrüßungsschreiben waren aus Deutschland, England, aus der Türkei und aus Sarajevo eingetroffen. Auf der Tagesordnung der Verhandlungen stehen unter anderem Referate über das Verhältnis der Sozialdemokratie zur nationalen Frage und zur Agrarfrage.

Ausland.

Eine Wendung im schwedischen Massenstreik.

Infolge Intervention des staatlichen Vertrauensmannes Cederborg hat die Streikleitung beschlossen, die Arbeit am 6. d. M. auf allen Gebieten wieder aufnehmen zu lassen, mit Ausnahme jener Betriebe, deren Besitzer Mitglieder des schwedischen Arbeitgebervereines sind. Die anderen Arbeitgebervereine, bei denen es zu einem Sympathiestreik kam, sind bereit, ihre Arbeiter, soweit es möglich ist, wieder aufzunehmen. Somit ist der Generalstreik aufgehoben und es bleibt nur noch der Konflikt zwischen dem oben genannten schwedischen Arbeitgeberverein und seinen Arbeitern.

Die Streikleitung hat den staatlichen Vertrauensmann gefragt, ob unter den also veränderten Verhältnissen eine Vermittlungsaktion der Regierung zu erwarten sei, worauf dieser erklärte, er sei ganz überzeugt, daß die Regierung bereit sein werde, zu intervenieren, sobald der Konflikt auf die von Anfang an streitenden Parteien, den besagten Arbeitgeberverein und seine Arbeiter beschränkt werde.

Damit ist seit Montag der Generalstreik in Schweden nach nahezu fünfwöchentlicher Dauer beendet und es wird nur mehr der Kampf gegen die Mitglieder des schwedischen Arbeitgebervereines, die eigentlichen Scharfmacher, weitergeführt, die mit der Aussperrung von nahezu hunderttausend Arbeitern zum äußersten Kampfe herausgefordert haben. Es dürfte wohl keinem Zweifel unterliegen, daß in kürzester Zeit auch hier ein für die Arbeiter annehmbarer Friedensschluß erreicht wird. Das Proletariat Schwedens hat in nahezu fünfwöchentlichem, großartig geführtem Kampfe gezeigt, daß es seine Rechte zu verteidigen weiß. Die Unternehmer Schwedens werden es sich überlegen, noch einmal so roh und brutal einen Angriff auf das Koalitionsrecht der Arbeiterschaft zu unternehmen.

2591 Arbeitgeberverbände in Deutschland kann zum erstenmal das Statistische Reichsammt in seinem eben erschienenen Jahrbuch für 1909 statistisch erfassen. Es ist ihm schwer geworden und es hat lange gedauert, bis etwas Licht in diese eigentlich geheimen Gesellschaften der modernen Wirtschaftsweise hineingebracht ist; aber ein guter Anfang ist nun gemacht und es läßt sich hoffen, daß in Zukunft die Kenntnis der Mienenmacht des organisierten Unternehmertums in weitere Kreise eindringt. In 127 selbständigen Organisationen (46 Reichsverbänden, 38 Landes- und Bezirksverbänden und 43 selbständigen Ortsvereinen) umfassen sie heute bereits 160,000 Arbeitgeber, die weit über 8 1/2 Millionen Arbeiter beschäftigen. Die gewerkschaftliche Arbeiterbewegung umfaßt als Konkurrenzorganisation bekanntlich, wenn man alle Richtungen zusammennimmt, erst 2 1/2 Millionen Mitglieder. Berücksichtigt man, daß die genannten Ziffern noch lange nicht vollständig sind, sondern daß mindestens ein Drittel aller selbständigen Arbeitgeberorganisationen sich der statistischen Unterjochung seither erfolgreich entziehen konnten, so wird das Machtgebiet des organisierten Unternehmertums noch imponierender. Man wird auf ungefähr 180,000 Arbeitgeber mit mehr als 4 Millionen Arbeiter kommen. Die Statistik des Reichsamtes zeigt ziffernmäßig, wie außerordentlich schnell in den letzten Jahren diese Organisationen angewachsen sind, schneller selbstverständlich als bei den Arbeitern. Hoffentlich ziehen diese daraus die Folgerung, auch ihrerseits die Organisation noch energischer als seither zu betreiben und zu pflegen.

Ein Streikgesetz in Spanien. Mit einem Gesetz vom 27. April 1909 wird das Vereins- und Streikrecht neu geregelt. Das Gesetz bestimmt unter anderem, daß Unternehmer sowie Arbeiter sich vereinigen und Streiks oder Aussperrungen erklären dürfen, um damit ihre Interessen zu wahren, vorausgesetzt, daß sie keinen Vertrag verlegen, an dem sie beteiligt sind. Personen, welche versuchen, solche Vereinigungen oder Arbeitsunterbrechungen zustande zu bringen, weiterzuführen oder zu beendigen, und die hierbei Gewalt oder Drohung anwenden, die hinreicht, um die Arbeiter oder Unternehmer in der Ausübung ihres gesetzlichen Rechtes auf Arbeit oder auf Führung eines Geschäftes einzuschüchtern, werden mit Gefängnis oder Geldbußen bestraft; diejenigen, welche die öffentliche Ruhe stören oder sich mit der Absicht ansammeln, jemandem zum Niederlegen der Arbeit zu zwingen oder jemandem das Streiken unmöglich zu machen, werden mit Gefängnis bestraft. Gegen Personen, die andere zu derartigen Handlungen verleiten, ist das Höchstmaß der Strafe zu verhängen. In den Fällen, da infolge eines geplanten Streiks die Licht- oder Wasserversorgung ausbleiben, der Eisenbahnverkehr eingestellt oder Injassen von Anstalten ohne Hilfe bleiben würden, ist den Behörden von der beabsichtigten Arbeitseinstellung acht Tage vorher Kenntnis zu geben. Wenn infolge eines Streiks die Bewohner eines Artikels des allgemeinen Bedarfs entbehren müßten oder die Straßenbahnen nicht verkehren könnten, so ist die Anzeige an die Behörde fünf Tage vorher zu erstatten. Anderenfalls werden die Führer und Förderer eines solchen Streiks mit Gefängnis bestraft. Gesetzlichermaßen gebildete Vereinigungen können Streiks und Aussperrungen durchführen. Nun kann die Welt beruhigt sein, da auch das schwarze Spanien sein Zuchtgesetz gegen Streiker hat!

Zersplitterungsbestrebungen in der italienischen Eisenbahnerbewegung. Unsere italienischen Kollegen sind bekanntlich in zwei Richtungen gespalten, die sich seit jeher innerlich der Organisation schwer bekämpften, um die Oberhand zu gewinnen. Auf dem 1907 in Rom abgehaltenen Kongreß des „Sindacato Ferroviario“ trugen die Reformisten den Sieg davon, kürzlich dagegen, im April d. J. in Mailand genau wieder die syndikalistische Richtung die Oberhand. Dieser Sieg wurde von den reformistisch gesinnten Kollegen sehr schmerzhaft empfunden, was auch

selbstverständlich ist. Nun haben die Kollegen aus Florenz, Turin und einigen anderen kleinen Orten beschlossen, aus dem „Sindacato“ zu scheiden und eine neue Organisation zu gründen. Ihr Plan ist, die Eisenbahner in getrennten Kategorienverbänden zu organisieren und in Florenz ist soeben ein Verein der Werkstättenarbeiter gegründet worden. Die Zersplitterungsbewegung verursacht vorläufig dem „Sindacato“ keinerlei Sorge und es ist zu hoffen, daß diese Parodie von Organisation eine Lotgeburt bleibt. Wir können und wollen auch nicht ein Urteil über den Streit, der zwischen den italienischen Kollegen tobt, abgeben; die Entfernung und die mangelhaften Kenntnisse der dortigen Zustände könnten uns vielleicht zu nicht ganz objektiven Äußerungen verleiten. Aber wir müssen dennoch das Verhalten der reformistischen Separatisten auf das schärfste tadeln. Wenn auch das Recht ganz auf ihrer Seite stünde, einen solchen Schritt hätten sie nicht tun sollen. Was glauben sie durch die Zersplitterung zu erreichen? Sollen die Organisation widerstandsfähiger gegen die Ausbeutung durch die Regierung zu gestalten? Sind sie denn gar nicht über die internationale Eisenbahnerbewegung informiert? Wissen sie gar nicht, daß auf dem letzten internationalen Kongreß die Vertreter der größten und stärksten Eisenbahnerorganisationen der Welt, die Vertreter aus England, Frankreich, Oesterreich und Schweden, sich auf Grund ihrer langjährigen Erfahrung für die Errichtung von großen Zentralverbänden und ganz besonders gegen die Kategorienverbände ausgesprochen haben, weil sie den Antagonismus zwischen den einzelnen Branchen stiften und eben darum von den Kapitalisten unterstützt werden? Wenn die reformistischen Kollegen der Meinung sind, recht zu haben, dann sollen sie im „Sindacato Ferroviario“ weiter bleiben und für ihre Ideen tüchtig agitieren. Sind ihre Ideen die richtigen, so werden sie sich schon mit der Zeit Bahn brechen.

Beitrittsgebühr und Beitragshöhe in den amerikanischen Gewerkschaften.

Bei den Gewerkschaften in den Vereinigten Staaten von Amerika bilden die Beitrittsgebühren eine wichtigere Einnahmsquelle als bei den Gewerkschaften auf dem europäischen Festlande; sie sind mit wenigen Ausnahmen höher bemessen als hier. Verschiedenartige Gründe werden für die Höhe der Beitrittsgebühren angeführt. Besonders in Betracht kommt, daß in der Regel schon nach kurzer Dauer der Mitgliedschaft Anspruch auf einen ziemlich bedeutenden Begräbniskostenbeitrag besteht. Ferner soll die hohe Beitrittsgebühr die Berufscollegen davon abhalten, ohne zureichenden Grund aus der Organisation zu scheiden, wie es leicht vorkommt, wenn die Aufnahmgebühr zu gering angelegt ist, daß sie keinen nennenswerten Teil des Lohnes erfordert. Gewöhnlich ist von seiten der Zentralverbände eine gewisse Beitrittsgebühr festgesetzt und den Ortsvereinen das Recht eingeräumt, Zuschläge zu erheben. Diese Zuschläge sind sehr verschieden, so daß man ein richtiges Bild nur dann gewinnt, wenn man die Gesamtbeitrittsgebühr in Betracht zieht. Sie für alle rund 30,000 Ortsvereine der amerikanischen Zentralverbände festzustellen, ist derzeit unmöglich, wohl aber liegt Material vor von 2353 der 2459 im Staat New-York existierenden Ortsvereine. Von ihnen erhoben 1907 eine Beitrittsgebühr von:

Weniger als	1 Dollar	81 oder	84 Prozent
1 bis	1.99	247	10.5
2	4.99	456	19.4
5	9.99	631	26.8
10	14.99	389	16.5
15	19.99	115	4.9
20	24.99	107	4.6
25	29.99	240	10.2
30	39.99	22	0.9
40	200—	65	2.8

In allen Fällen, wo in einem und demselben Ortsverein die Beitrittsgebühr ungleich hoch war, ist der Höchstbetrag angeführt worden.

Die Tabelle zeigt, daß noch häufig eine so hohe Summe als Beitrittsgebühr verlangt wird, die nach europäischen Verhältnissen geradezu unerträglich erscheint. Die sehr hohen Gebühren werden in Raten eingezahlt.

Aus dem Gerichtssaal.

Ueberschreitung vorgeschriebener Zuggeschwindigkeiten. Am 22. März 1909 fuhr der Lokomotivführer Johann Starz mit einem Personenzug von Leobersdorf nach Guttentstein. Als er bei der scharfen Kurve vor der nicht durch Schranken versicherten Straßenüberführung zwischen der Haltestelle Wopfung und der Station Waldbegg von dem an der Innenseite der Kurve postierten Heizer auf ein mit den Hinterrädern in der Schiene stehengebliebenes Fuhrwerk aufmerksam gemacht wurde, traf er in einer Entfernung von circa 80 Meter von der Straßenüberführung alle Anhalten, den Zug zum Stillstande zu bringen. Dies gelang ihm jedoch nicht, die Lokomotive erfaßte den schwer beladenen Wagen, dessen Vorderräder bereits auf der Brücke über den parallel mit dem Schienenstrang laufenden Pfistlingsfluß standen, an seinem hinteren Ende, so daß der Wagen und das Brückengeländer zertrümmert wurden. Circa 20 Meter hinter der Straßenüberführung kam Starz zum Stillstand.

Nach dem aus Anlaß dieses Unfalles am 28. Mai l. J. unter Zugziehung des kaiserlichen Rates Liebl als Sachverständigen statgehabten gerichtlichen Lokalaugenchein gab der letztere das Gutachten ab, der Lokomotivführer habe gegen die für Lokalfreeden der l. l. Staatsbahnen bestehende Instruktion, welche beim Pfeisfloß in der Entfernung von 100 Metern von einer nicht durch Schranken versicherten Wegüberführung die Reduktion der Geschwindigkeit auf 20 Kilometer anordne, und gegen die Spezialinstruktion für die Lokalfreede Wittmannsdorf-Guttentstein, welche eine Höchstgeschwindigkeit von 12 Kilometer bei der kreisförmigen Straßenüberführung gefordert, verstoßen; Starz habe hinter dem Pfeisfloß noch eine Geschwindigkeit von 30 Kilometer gehabt, welche die höchste auf der Sekundärbahn gestattete Geschwindigkeit sei; er habe von vorneherein nicht intendiert, bei der Straßenüberführung auf 12 Kilometer herabzugehen und deshalb sei die Anhaltung des Zuges vor dem Wagen nicht gelungen. Die Geschwindigkeiten aber seien durch den Geschwindigkeitsstreifen objektiv festgestellt. Auf Grund dieses Gutachtens wurde Starz vor dem Bezirksgericht Guttentstein wegen Uebertretung nach § 432 St.-G. angeklagt.

Der durch Dr. Gustav Harnper vertretene Angeklagte, verantwortete sich dahin, die Lokalbahn habe neun nicht durch Schranken gesicherte Wegüberführungen, die Reduktion der Geschwindigkeit auf 12 Kilometer könne an diesen Stellen von keinem Lokomotivführer der Strecke beobachtet werden, weil selbst die normierten Fahrzeiten überschritten werden müßten. Angeklagter sei schon mit Maschinenkommissären gefahren, ohne die Geschwindigkeit bis auf 12 Kilometer zu reduzieren, und wurde in fünf Jahren nie beanstandet. Der Sachverständige gab bei der Verhandlung zu, daß mit Rücksicht auf die auf der Strecke vorkommenden Steigungen es durch ungünstige Witterungsverhältnisse ausnahmsweise möglich sein könnte, daß der Lokomotivführer

mit den ihm in den Instruktionen gesteckten Geschwindigkeitsgrenzen vielleicht einmal nicht die fahrplanmäßigen Fahrzeiten einhalten könne und daß er, wenn ihm letzteres oft widerfährt, zu den schlechten Fahrern zähle und auch Klagen bekommen könne. Der Sachverständige gab auch, als die Verteidigung aufmerksam machte, daß im vorliegenden Falle durch verspätetes Eintreffen eines Kreuzungszuges in der Station Wittmannsdorf eine Zugüberholung herbeigeführt wurde, die der Lokomotivführer einzuholen trachten mußte, zu, daß auch diese Verpätung einen Grund zur Ueberschreitung der Fahrzeit bilden konnte.

In seinem Schlussvortrag wies der Verteidiger darauf hin, daß es sich hier um eine Instruktionsbestimmung handle, die täglich von jedem Lokomotivführer übertreten werde und übertreten werden müsse. Durch die Geschwindigkeitsreduktionen bei den neun Übergangsstellen, insbesondere wenn man bedenkt, daß auf der Strecke oft sehr lange Züge verkehren und Verpätungen infolge der Eingeleitigkeit und der Kreuzungspunkte in Wittmannsdorf und Wöllersdorf nicht selten sind werden die Lokomotivführer viel zu lange aufgehalten, um die Zugsgeschwindigkeit einhalten zu können und mühten für die Ueberholung der Instruktion eigentlich alle Führer der Strecke in einem fort gestraft werden, wenn man annehmen wollte, daß dadurch eine Gefährdung herbeigeführt würde. Selbst nach der strengsten Auffassung, der sehr beschränkten abstrakten Gefährdungstheorie, sei der Angeklagte nicht schuldig zu sprechen, weil auch nach dem Sachverständigenurteil der Unfall nicht zweifellos hätte vermieden werden können, wenn der Angeklagte rechtzeitig die in Instruktionmäßige Geschwindigkeit angenommen hätte.

Der Richter sprach den Angeklagten frei. Der Staatsanwaltschaftliche Funktionär meldete gegen den Freispruch die Berufung an.

Ein nationaler Schimpfsold. Ein guter Freund der Organisation ist der Konduktur der k. k. B. N. W. Anton Martin in Babob. Am 23. März d. J. benützte er wieder die Gelegenheit, vor einigen Genossen in Georgsvalde-Ebersbach seinem Unwillen gegen die Organisation und insbesondere gegen Genossen Dusek Luft zu machen. Als er erzählte, daß Genosse Dusek aus Wien im Begriffe ist, eine Agitationstour in Nordböhmen zu unternehmen, äußerte er sich: „Der Dusek war ja jetzt in Velpa, er hätte nur sollen seine Bude mitbringen, er hat ja Geld genug, der Obergauner!“ Genosse Dusek überreichte durch Dr. Garpner, Advokat in Wien, beim k. k. Bezirksgericht in Münchengrätz die Ehrenbefreiungsschreiben. Bei der ersten Verhandlung, bei der Genosse Dusek durch Dr. Alfred Meißner, Advokat in Prag, vertreten war, erklärte Martin nach Art aller solcher Schimpfenden Reden, diese Versicherung nicht getan zu haben, und als ihm die Aussagen von zwei Zeugen, Wilhelm Schiller, Wagenaufer in Ebersbach, und Johann Eger, Aushilfsweichensteller in Ebersbach, vorgelesen wurden, welche die Klage vollständig bestätigten, rühte er mit einer neuen Ausrede aus, daß die Zeugen nicht unter Eid ausgesagt hätten. Ueber Antrag seines Verteidigers, Herrn Dr. Diegener, Substitut des Herrn Dr. Röcher, Advokat in Leitmeritz, wurde die Verhandlung behufs eistlicher Einnahme der beiden Zeugen erstreckt. Vor der zweiten Verhandlung stellte Martin einen neuen Antrag. In demselben gab er schon zu, daß er zwar am 23. März d. J. am Bahnhof Georgsvalde-Ebersbach eine Unterredung gehabt habe, die Genossen Dusek betraf, aber nicht mit den Zeugen Schiller und Eger, sondern mit Maschinführer Johann Böhm und Heizer Josef Ludwig. Das Gericht ließ auch diese Zeugen einberufen und tatsächlich bestätigte Johann Böhm, daß Martin am genannten Tage bei der Maschine, auf welcher sich Böhm mit Ludwig befand, gestanden ist und daß er das Wort „Obergauner“ nicht gebraucht habe. Nachher begab sich Martin in den Mittelwagen; ob er ihn geschlossen hat, mußte aber der Zeuge nicht. Zeuge Ludwig bestätigte diese Aussagen und gab noch weiter an, daß er (Ludwig) selbst scherzweise dem einzigen Geleise entfernten Franz Pletschmann das Wort „Obergauner“ zugerufen habe.

Bei der letzten am 23. Juli l. J. stattgefundenen Verhandlung wurden alle diese Aussagen vorgelesen. Der klägerische Vertreter Dr. Meißner aus Prag stellte an den Beklagten Anton Martin die Frage, wo sich damals die Zeugen Böhm und Ludwig befanden. Martin antwortete, Böhm habe sich auf der Maschine befunden, der Heizer Ludwig sei neben der Maschine gestanden. In seiner Schlussrede wies nun Dr. Meißner darauf hin, daß diese Aussage des Anton Martin im direkten Widerspruch mit den Aussagen der Zeugen Böhm und Ludwig sei, denn die beiden behaupteten, daß sie damals auf der Maschine gestanden seien. War dies der Fall, so konnten diese Zeugen nicht hören, was Martin vom Mittelwagen herab zu den Zeugen Schiller und Eger gesagt hatte. Bei der ersten Verhandlung hat ja Martin ganz anders ausgesagt. Die richtigen Aussagen der Zeugen Schiller und Eger sind richtig und wahr und durch die Aussagen des Böhm und Ludwig gewiß nicht entkräftet.

Der Richter Siebert sprach den Angeklagten Martin der Uebertretung nach § 496 St.-G.-B. schuldig und verurteilte ihn zu einer Arreststrafe von 24 Stunden, die nach § 261 St.-P.-D. in eine Geldstrafe von 10 Kr. verwandelt wurde. Nebstdem wurde Martin zur Zahlung sämtlicher Kosten verurteilt. Hoffentlich wird sich Herr Martin in Zukunft überlegen, seiner Schimpflust freien Lauf zu lassen.

Streiflichter.

Vom Tauern-tunnel. In die seftlichen Töne, die anlässlich der Eröffnung der Tauernbahn angestimmt wurden, klang als Wistön die Erinnerung an die bei diesem gigantischen Werke von Unfällen dahingerafften Arbeiter und die Bewunderung der Größe menschlicher Arbeit wird getrübt, wenn man erkennt, wie kleinlich jene Menschen sind, denen die Obhut großer menschlicher Werke anvertraut ist. Bei den ungeheuren Kosten des Tauern-tunnels zwischen Böckstein und Mallnitz hat es nicht auf die Bewahrung anständiger Behausungen für die Wächter dieses Tunnels gereicht und diesen Wächtern und ihren Familien wurden als Wohnungen die Baracken zugewiesen, die die Tunnelarbeiter bewohnt und nicht in den besten Zuständen zurückgelassen hatten. Die Wächter haben keine Vofshütten, keine Keller und keine Gemsegärten. Nichtsdestoweniger wird ihnen für diese Naturalwohnungen, die nur um 15 Prozent von der Bahnverwaltung niedriger bewertet werden, als vollwertige Naturalwohnungen das Quartiergeld abgezogen. In Wirklichkeit sind diese Wohnungen an der Südseite keine 10 Kr. und an der Nordseite kaum 5 Kr. wert, sie sind voll ungeziefer, die Defen und Rauchrohren sind verbrannt und das Wohnen in den Baracken ist wegen der Feuergefahrlichkeit derselben mit einem großen Risiko verbunden. Die k. k. Staatsbahndirektion Willach hat die Tunnelwächter mit dem Versprechen eines günstigen Dienstturnusses und mit der Zusicherung einer Tunnelzulage von 25 Kr. monatlich nach Mallnitz und Böckstein gelockt. Die Vernehmung der Wächter wurde sehr dringend betrieben, so daß mancher Vieh und Mobiliar mit Schaden verkaufen mußte. Die Wächter erhielten bis zur Inbetriebnahme die versprochene Tunnelzulage nicht und hielten auch die Schnellzugzulagen ein, die sie an ihren früheren Posten bezogen hatten. Es wird auch der versprochene Turnus nicht eingehalten. Die Wächter haben um eine Ortszulage angejucht, die ihnen bei den bestehenden Feuerungsverhältnissen und bei dieser

Bequartierung gebühren würde. Sie sind aber ohne Erledigung ihres Anjuchens. Die Arbeiter, die acht Stunden im Tunnel arbeiten müssen, erhalten nicht einmal Mundbrodme, um wenigstens teilweise gegen die verdorrene Luft im Tunnel geschützt zu sein. Sie stehen unter einem Wahnmeister, der erst ein halbes Jahr angestellt ist, und haben unter dessen Unerfahrenheit und Schrofheit viel zu leiden. Es wäre dringend geboten, daß sich die k. k. Staatsbahndirektion Willach aufrast, die Schande der Bequartierung dieser Wächter abzuschaffen, daß sie ihre Versprechungen betreffs des Dienstturnusses einhält und daß sie diesen Wächtern auch für die Zeit vor der Betriebsaufnahme die Tunnelzulage gewährt. Es ist doch kein Verschulden der Wächter, daß sie früher verjett wurden. Das Recht zu leben haben sie, ob die Strecke betrieben wird oder nicht.

Ein Eisenbahnzusammenstoß verhütet. Ein Reisender teilt uns mit: Der Südbahnschnellzug Nr. 409, der, um 1/6 Uhr früh von Willach kommend, die Station Summern passiert, wäre am 28. August auf ein Paar in dieser Station in einen Lastenzug der k. k. Staatsbahn gefahren. Er war bereits auf das vom Lastenzug besetzte Geleise eingefahren und nur der Wachsamkeit des Lokomotivführers, der die Gefahr sofort erkannte und den Zug unter Ausbietung aller Kräfte sofort zum Stillstand brachte, ist es zu danken, daß der sonst unermehliche Zusammenstoß verhindert wurde. Da der Zug stark besetzt war, wäre das Unglück nicht klein gewesen. Schuld an diesem Fall wäre nur die Südbahn selbst und es ist notwendig, daß das reisende Publikum einmal darüber aufgeklärt wird, wie es mit den Sicherheitsverhältnissen auf der Südbahn aussieht, damit es sich zur Wehre sehen kann. Die Sicherheit des reisenden Publikums ist auf arme Wächter gestellt, die 16 Stunden ununterbrochen Dienst machen müssen auf der Strecke (Willach-Spittal), die jetzt von täglich ungefähr 50 fahrplanmäßigen und noch etwa 10 Schotterzügen befahren wird, wozu noch kommt, daß in der Station Tag und Nacht Züge verschoben werden. Der Wächter muß 150 bis 200 Schritte von seiner Wächthütte die Wechselflecken, das Telephon bedienen und die Signale überwachen und in der Nacht noch den Wechselflecken jedesmal aus der Station holen, so daß er wie ein Jagdhund herumgehört ist und gegen Ende der Dienstzeit nicht mehr rennen kann. Und alle diese anstrengenden Dienstleistungen muß er taglang durchzuführen und er muß alles genau übersehen, sonst werden ihm alle möglichen Klagen und Strafen verprochen. Da ist es dann wirklich kein Wunder, wenn einmal ein Wächter bei den fortwährenden Antreibereien etwas überjicht, denn es bleibt ihm ja oft keine Zeit zum Ueberlegen. Es soll nur einmal ein Herr vom grünen Tisch diesen 16stündigen Dienst besorgen, dann könnte er sich überzeugen, wie geschunden die Wächter sind und wäre gleich Abhilfe da. Wenn aber dann die Wächter ihre 16stündige „Ruhezeit“ haben, müssen sie Holz verladen und andere Arbeiten machen, damit sie sich ein paar Zehner verdienen, denn mit ihrem Lohn von Kr. 2.20 per Tag können sie unmöglich auskommen. Aber die Südbahn wird es schon darauf ankommen lassen, bis wirklich einmal ein Unglück passiert, ehe sie Abhilfe schafft.

Und darum muß das reisende Publikum aufmerksam gemacht werden, mit welcher Sicherheit es die Südbahnstrecken, besonders die Strecke Willach-Spittal passiert. Sollen sich doch die Reisenden um ihre Haut und gedaden Glieder wehren!

Das konsequente Eisenbahnministerium. Konsequenz war und ist eine der schwächsten Seiten unseres Eisenbahnministeriums. Im Erlaß 28.319/4 vom 11. Juli 1909 wird die Nachdienstzulage nicht vom Diensttitel, sondern von der tatsächlichen Verwendung abhängig gemacht. Aber ein Stationsdiener, welcher in der Nacht bloß Tagelöhnerdienst leistet, bekommt die Nachdienstzulage, und zwar vermöge seines Diensttitels, hingegen ein Arbeiter, welcher denselben Dienst leistet, bekommt keine Nachdienstzulage — vermöge seiner Verwendung! Noch besser nimmt sich die Konsequenz aus, wenn ein Stationsdiener für einen sehr verantwortungsvollen, qualifizierten Weichenwächterdienst keine Nachdienstzulage bekommt, aber für einen gewöhnlichen Tagelöhnerdienst bekommt er die Nachdienstzulage! Das ist wieder einmal gelungen. Wichtig wäre es gewesen, dem Stationsdiener und dem ihn ablösenden Arbeiter die Nachdienstzulage zu gewähren oder aber den Stationsdiener keinen „Tagelöhner“-Nachdienst machen zu lassen, was aber mit Rücksicht auf die bisherige Dotierung vieler Stationen untunlich ist. Eine Inkonssequenz gebiert die andere. Warum hat das Ministerium die Wächter und Arbeiter von der Nachdienstzulage ausgeschlossen? Für diese Ausschließung kann das Ministerium nur einen einzigen Grund anföhren: die Inkonssequenz.

Zur Lage der Wächter der Eisenbahn Wien-Ufprung. In der Zeit, in der man daran geht, das ganze Eisenbahnnetz, soweit die Möglichkeit hierzu vorhanden ist, sukzessive zu verstaatlichen, ist der Vergleich angebracht, welche der Bahnen erster Ordnung betreffs der Bezüge ihrer Bediensteten am rückständigsten geblieben ist.

Der traurige Nuhm, diesbezüglich im Range die erste Stelle von rückwärts einzunehmen, geböhrt der Eisenbahn Wien-Ufprung bezüglich der Entlohnung ihrer Wächter. Während die Wächter auf den anderen Bahnen einen Endgehalt von 1400 Kr. mit einer Dienstalterszulage von 100 Kr. nach fünfjährigem Verweilen in der letzten Gehaltsstufe erreichen, erreichen bei längerem Vorrückungsfristen die Wächter der Eisenbahn Wien-Ufprung nur einen Endgehalt von 1000 Kr. und dieselbe Dienstalterszulage.

Der Dienst für die Wächter ist überall gleich schwer. Wie für die Wächter der anderen Bahnen, so auch für die der Bahn Wien-Ufprung. Der Wächterdienst stellt hohe physische Anforderungen an den Bediensteten und von der Ausführung des Dienstes hängt in hohem Grade die Verkehrssicherheit ab. Unter der allgemeinen Teuerung der Lebensmittel, aller Gebrauchsartikel und den steigenden Wohnungszins hat der Wächter der E. B. U. genau so zu leiden, als der Wächter anderer Bahnen.

Da ist es hoch an der Zeit, daß sich die Direktion der E. B. U. ihrer Unterlassungssünden, die die Wächter dieser Bahn zu lähnen haben, bewußt wird und daß sie endlich daran geht, analog den Einrichtungen anderer Bahnen, auch für ihre Wächter Verhältnisse zu schaffen, die diesen ein halbwegs menschliches Dasein ermöglichen.

So wie die Zustände heute liegen, sind sie länger nicht

mehr haltbar, das wird jeder Kenner der Verhältnisse einsehen. Die Bahnverwaltung selbst ist daran interessiert, ihren Bediensteten nicht allzusehr diese Vernachlässigung und Zurücksetzung fühlen zu lassen. Auch die Gebuld der Wächter der E. B. U. ist keine unbegrenzte und allzusehr auf deren Gutmütigkeit zu spekulieren, siehe ein triviales Spiel treiben, das sich bitter rächen würde.

Aus den Werkstätten. Wir erhalten folgende Zuschrift: Nachdem schon so viele Rotschreie aus den Werkstätten an die Oeffentlichkeit gelangt sind, finden wir uns wieder veranlaßt, einigens an die Oeffentlichkeit zu bringen. Zur Zeit der Zusage rechnete das Personal der Werkstätten darauf, daß ihren gerechten Forderungen endlich einmal genügend Rechnung getragen wird. Das Werkstättenpersonal mußte jedoch die Erfahrung machen, daß bezüglich der neuen Automatik sie in jeder Hinsicht ignoriert wurden. Dies geschah höheren Orts aus, denn die höheren Vorgesetzten sehen in uns nicht Eisenbahner, sondern betrachten uns als Arbeiter eines Privatunternehmers, da sie es sonst nicht verantworten könnten, den Werkstättenprofessionisten solche Hungerlöhne zu zahlen, wie es der Fall ist. Trotzdem wir als technische Arbeiter einen wichtigen Faktor des Eisenbahndienstes bilden, werden wir von unseren Vorgesetzten aufs ärgste ausgebeutet und angetrieben, obwohl diese selbst den technischen Arbeitern angehören, aber aus uns nur hohe Tantiemen herausjchinden. Nimmt man das letzte Amtsblatt zur Hand, so sieht man, daß die Stabilisierung der Werkstättenprofessionisten äußerst spärlich ausgefallen ist. Während Bedienstete des Verkehrs mit ein- bis vierjähriger Dienstzeit stabilisiert werden, müssen Werkstättenprofessionisten sechs bis zehn Jahre auf die Stabilisierung harren. Damit soll nicht gesagt werden, daß den Bediensteten des Verkehrs die Stabilisierung nicht geböhrt, im Gegenteil. Aber denselben Anspruch auf Stabilisierung haben auch die Werkstättenprofessionisten, deren fachliche Kenntnisse von der Eisenbahnverwaltung ausgenützt werden. Unwillkürlich fragt man sich, warum dies so eingerichtet ist? Dies ist der bodenlosen Aushberei höherer Stellen zu danken, denn je mehr Arbeiter bei den niedrigsten Löhnen schinden müssen, die nur die Hoffnung auf Stabilisierung dazu verhält, desto größer sind die Tantiemen, die die Vorgesetzten einstecken. Dies geschieht trotz aller Versprechungen seitens des Ministeriums, daß die Normierung stabiler Posten erhöht wird. Zur Zeit, als die Arbeiterausschüsse im November 1907 als Minimallohn für Professionisten 4 Kr., für Tagelöhner 3 Kr. forderten, antworteten die Direktionen, daß der Abstand zwischen Tagelöhner und Professionist ein viel zu geringer wäre, da der Professionist bei der Aufnahme eine Intelligenzprüfung ablegen müsse, trotzdem der Tagelöhner bei der Stabilisierung dem Professionist gleichgestellt wird. Es wäre hoch an der Zeit, daß das Ministerium dem Professionistenpersonal als eine den Verkehr dienende und für diesen unumgänglich notwendige, wichtige Gruppe das nötige Entgegenkommen zeige, sonst wären wir gezwungen, zu den äußersten Mitteln zu greifen.

Die neue Automatik. Man schreibt uns aus Wächterkreisen:

Ein Meisterwerk der Rechenkunst ist die neue Automatik. Betrachtet man dieselbe genauer, so sieht man, daß dem jüngeren Personal etwas gegeben wurde, dafür wurde den älteren Wächtern mehr genommen. Besonders tritt diese Härte bei den Wächtern der Gruppe III des Schemas für Diener der k. k. Staatsbahnen eingereicht. Enthielt die Einreichung der älteren Wächter gegenüber den jüngeren schon Ungerechtigkeiten, so war es doch noch vielen möglich, den Höchstgehalt zu erreichen und mit Freude und Lust erfüllten sie ihren Dienst. Anders ist es jetzt nach der Herausgabe der neuen Automatik. Wohl wurde auch bei den Wächtern der Anfangsgehalt um 100 Kr. erhöht; es wurden aber alle Wächter vom 1. bis 14. Dienstjahr in diesen Anfangsgehalt eingereiht. Wächter, welche nach dem Einreichungsschema vom Jahre 1903 am 1. Jänner oder 1. Juli 1911 in die Gehaltsstufe von 1000 Kronen vorgerückt wären, rücken erst am 1. Jänner 1912 auf 1000 Kr. vor. Warum hat man den Wächtern die Vorrückungsfristen, wie sie in dem Einreichungsschema vom Juli 1903 festgelegt wurden, in die Gehaltsstufe von 1000 Kr. u. f. w. nicht gelassen? Wurden die Wächter nicht von jeher stiefmütterlich behandelt? Gab es irgend eine Karambolage, so war der Wächter der Sündenbock. Dann hieß es, der Wächter ist ein sehr wichtiger Faktor. Aber sonst war der Wächter der letzte. Bei der Gehaltsregulierung im Jahre 1899 bekamen die Wächter gar nichts, aber die Staatsaushilfe von 40 Kr. hat Ergellenz Witek ihnen genommen. War es denn ein Verbrechen, daß die älteren Wächter sich mit dem Hungerlohn von 24 fl. monatlich anstellen ließen, um in fünf Jahren auf 27 fl. monatlich, in weiteren fünf Jahren auf 30 fl. monatlich vorzurücken, daß die Wächter mit zehn und mehr Dienstjahren bei dieser neuen Automatik so geschädigt wurden? Viele haben gar nichts bekommen, die übrigen 50 Kr.; denjenigen Wächtern, welche 50 Kr. bekommen haben, hat man 250 Kr. genommen, den anderen noch mehr, weil sie in der Vorrückung um ein halbes Jahr und mehr zurückgesetzt wurden. Daß bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen doch nur immer Niedarbeit gemacht wird, nie etwas Ganzes!

Die Nebenarbeiten der Wächter im k. k. Staatsbahndirektionsbezirk Innsbruck. In der Nummer 25 des „Eisenbahner“ vom 1. September d. J. wurde der Rotschrei eines Wächters bezüglich der Nebenarbeiten derselben veröffentlicht. Wenn schon diese Klagen fast ungläublich klingen, wie wird erit dem Leser, wenn wir ihm mitteilen, daß diese Klagen nicht nur eine Station allein betreffen, sondern daß die Wächter überhaupt zu allen Arbeiten, welche in einer kleineren Station vororkommen, verwendet werden. Sie werden nicht nur zu Magazinarbeiten, sondern auch zum Räumen der Puhkanäle, Aborte, Kangleien und Wartejale verwendet werden und müssen sich Fußzeug, wie Wesen, Bürsten teilweise aus eigenem beschaffen. Sie müssen die Beleuchtung bis zu 30 Wächter besorgen, die Lampen anzünden und löschen, Stationsanlagen und Rampen putzen und in Ordnung halten, Druckorten abstemplein, Partikohle und Holz abladen, in die dazu bestimmten Räumlichkeiten schaffen, dieselben den Parteien wieder ausjolgen, beim Verschleiben mitjelfen, Partejgüter ausjolgen und übernehmen, Nuijo austragen, Laufjettel besorgen, Telegraphenapparate überwachen, die Herren Beamten zu den Bügen wecken, das nötige Wasser für den Herrn Vorstand in die Wohnung und Waschküche bringen, Fleisch und diverses für denselben holen und Holz und Kohle in die Wohnung des Vorstandes und des zugeteilten Beamten schaffen, obwohl der Erlaß vom 6. Jänner 1907, Nr. 47.645 der k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck ausdrücklich anordnet, daß die Wohnparteien den täglichen Bedarf an Holz und Kohle selbst, beziehungsweise auf eigene Kosten holen lassen müssen.

Betrachtet man diese Unmenge von Arbeiten, welche von den Wächtern verlangt wird, so begriff man, daß seine eigentliche Bestimmung zur Nebenarbeit wird. Ob dem Wächter die nötige Zeit bleibt, seine Wechsel zu reinigen, zu schmieren, kleine Gebrechen zu beheben, Nägel und Schrauben bei den Geleisen des ihm zugewiesenen Wagens anzuziehen — wen kümmert das? Die Hauptfache ist, daß der Wächter dem Herrn Stationsvorstand einen Dienstboten eriekt und ihm die Möglichkeit ge-

boten ist, auf Konto des Wächters Ersparnisse zu machen. Daß die Verkehrssicherheit unter solchen Umständen leiden muß, wird wohl jeder zugeben müssen.

Viele werden nun meinen, daß die oberen Behörden von diesen Zuständen nichts wissen, da sie selbe unmöglich bilden könnten. Auch dies trifft nicht zu. Ein Personalkommissionsmitglied brachte diese Zustände der k. k. Staatsbahndirektion zur Kenntnis, diese weiß also davon und trotzdem ist es möglich, daß solche Zustände fortbestehen!

Wenn in dieser Angelegenheit kein Resultat erzielt wurde, so ist dies hauptsächlich dem Umstande zuzuschreiben, daß man die Herren Vorstände auffordert, sich bezüglich der Nebenarbeit der Wächter zu äußern. Die Herren Vorstände waren natürlich gewissenlos genug, Arbeiten, welche für sie geleistet werden müssen, in Abrede zu stellen, überhaupt eine Ueberbürdung des Wächterpersonals zu leugnen.

Würden in jeder Form die Nebenarbeiten strenge abgegrenzt, so müßte jeder Wächter, zu welchen Arbeiten er verpflichtet ist, jeder Vorstand, zu welchen Arbeiten er berechtigt ist, das Wächterpersonal heranzuziehen. Infolange dies nicht geschieht, werden die Klagen des Wächterpersonals nicht verstanden, hört die Spannung zwischen Vorgesetzten und Untergebenen nicht auf.

Unter den gegenwärtigen Zuständen kann wohl niemand von einem so vielgeplagten Wächter verlangen, daß er in Bezug auf den Verkehr irgendwelche Verantwortung übernimmt. Die Wächter lehnen sie ab und sagen, diese sollen die übernehmen, welche solche Zustände schaffen und dulden.

Die Forderung nach Regelung der Nebenarbeiten der Stationswächter wird so lange erhoben werden, bis man sich endlich dazu Bequemt. Wir werden, wenn nicht bald Ordnung geschaffen wird, eine Artillerie veröffentlichten und die Nebenarbeiten der Wächter stationsweise schildern, damit die breite Öffentlichkeit endlich erfährt, wie dieses Personal geschunden und behandelt wird.

Die Kantine am Rangierbahnhof in der Brigittenau. Die Veröffentlichungen der „Arbeiter-Zeitung“ und des „Eisenbahner“ über die Zustände in der Kantine am Rangierbahnhof Brigittenau veranlaßten den Kantineur in einer Zuschrift an die „Arbeiter-Zeitung“ Ablehnungsversuche anzustellen.

Am 2. d. M. kam Herr Dr. Heller im Auftrag der vorgesetzten Dienststelle auf den Rangierbahnhof Brigittenau, um die Zustände in diesem Bahnhof, die in der „Arbeiter-Zeitung“ und im „Eisenbahner“ besprochen wurden, zu untersuchen. Er nahm mit dem Personal Sprechungen, um Erklärungen über die Streitfälle zwischen dem Kantineur und dem Personal einzuziehen und wollte durch einen Bediensteten von dem Kantineur Speisen holen lassen, um sich von deren Qualität und Quantität zu überzeugen und um festzustellen, ob die Beschwerden des Personals begründet und wahr sind.

Korrespondenzen.

Halbstadt. (Deutschradikale Denunzianten und Schmarotzer.) Trodem von den Deutschradikalen stets abgelehnt wird, daß sich unter ihnen Denunzianten und Liebhaber befinden, wenn wir auch schon oft Gelegenheit hatten, derartige Subjekte zu entlarven, so kommen wir doch immer wieder in die Lage, von neuen Beweisen zu hören, daß deutschbolschewistische Gewerkschaftler durch Denunziation sich bei ihren Vorgesetzten einschmeicheln wollen.

am 2./8. 1909.

In Herrn Streckenverstand in Braunau. Ob den Karl Hoffmann in Bahnhaus Nr. 58 in Halbstadt die Beweislage von der Eisenbahnverwaltung hat das er sich „in Sommerzeit“ wenn das Feld zu bebauen ist, zum Beispiel: den Fänger auf das Feld so hat er einen 2 Rader mit 2 bis 3 Mann von Oberbau wen die Kartoffel werden eingelegt und herausgenommen so hat er auch 2 bis 3 Frauen. Und Sonntag wen ein Wessel eingelegt so hat er einen bis 3 Mann die ihm das Holz schneiden und einen Mann der ihm das Gras hauen und alle Tage in der Früh nach 6 Uhr kommt ein Mann der ihm das Gras für fünf Ziegen hauen duht.

Ob dem Herrn „Strecken Vorstand“ beim Lesen dieser prachtvollen deutschen fehlerfreien Stilübung ein Nachkampf besallen hat, wissen wir nicht, aber auf uns hat das Schreiben des deutschen liebwerten Volksgenossen seine Wirkung nicht verfehlt, auch wenn dasselbe einen ganz gemeinen Zweck verfolgt.

Als, Herr Anonymus, wenn Sie schon die Gemeinheit besitzen, Ihre Mitarbeiter zu verschmähen, so zeigen Sie sich für spätere Fälle nicht wieder als Feigling und setzen Sie hübsch Ihren Namen unter Ihr fehlerfreies stilistisches, rein deutsches Ehrenwerk. Weil! Durch Ihre Prachtleistung haben Sie Ihrer deutschen Eisenbahnerorganisation alle Ehre gemacht.

Wien I. (Wiederum die Auszahlungen.) Ungeduld durch anderthalb Jahre seit der letzten gründlichen Remedur im Auszahlungsweien durch die k. k. Staatsbahndirektion Wien, wickelten sich die Auszahlungen für das Heizhaus- und Maschinenpersonal langsam ab. Seit der Zeit aber, wo die beiden noch sehr jungen und rüstigen Herren, welche derzeit beim Personalfach der Bahnamts Wien I beschäftigt sind, die Auszahlungen für das Personal vornehmen und die Einzahlung für Brennstoff entgegennehmen, ist der alte Schandrian, das „Amtshandeln“ dieser beiden Herren würde einer 90jährigen Erzellenz alle Ehre machen.

Auffig, St. G. G. (Einfacher Graßschneider.) In Mesteritz existiert ein Mann namens Josef Kost, seines Zeichens Felsenwächter der St.-G.-G. Derselbe hat sich, wies scheint, die Verleumdung der Organisation im allgemeinen und die Beschimpfung einiger Vertrauensmänner im besonderen zur Lebensaufgabe gemacht. Dieser „Charaktermensch“, der übrigens früher ein „Auchorganisierter“ war, beschuldigt die Organisation, ihr geschädigt zu haben und belegt die Vertrauensmänner derselben mit Namen wie: rote Hunde, Gefindel u. f. w.

Falkenau a. d. Eger. B. C. B. (Wiederum Kassier Gärtner.) Obwohl wir vor kurzer Zeit den Herrn Kassier Gärtner schon einmal in unserer Zeitung an seine Ordnung ermahnt haben, ist es doch schon wieder vorgekommen, daß von der Regel, welche betrefft die Auszahlung vorgeschrieben ist, abgewichen wurde. Es kommt vor, daß dieser seine Herr Kassier schon einige Tage vor der Auszahlung einen Zettel aufhängt, wo angegeben ist, daß die Auszahlung, falls die Kasse nicht eintrifft, am Sonntag von 8 bis 12 Uhr mittags und von 3 bis 4 Uhr nachmittags stattfindet, obwohl von der Generaldirektion mit Zirkular bekanntgegeben wurde, daß die Auszahlung, falls der Erste an einen Sonntag fällt, am vorhergehenden Tag (Samstag) zu erfolgen hat.

keine Bitte kommen wird und daß daher auch nicht ausgezahlt wird, damit der gute Mann seine angenehme Ruhe habe. Am 1. September begann der Herr Kassier nicht früher mit der Auszahlung als nach 8 Uhr, zahlte einige Leute aus und stellte dann die Auszahlung ein. Es gingen daher einige Bedienstete zum Stationsvorstand Simon und beklagten sich über diese Auszahlung. Der Vorstand Simon nahm Rücksprache mit dem gahnenden Herrn Kassier, worauf die Auszahlung weitergeführt wurde, nur daß nun Herr Gärtner seinem Lohn freien Lauf ließ. Auch gebrauchte er das Wort „Wachweiber“, mit welcher Bezeichnung er das gesamte Personal belegte, weil die Beschwerde erhoben wurde. Nun gut, Herr Gärtner! Wir werden in Zukunft beim Herrn Stationsvorstand keine Beschwerde mehr einbringen, sondern werden den Betrag nicht scheuen und ein Telegramm an die übliche Generaldirektion abschicken und Antwort erwarten, vielleicht wirkt das dann mehr. Wir wollen nur dem ruhebedürftigen Herrn zeigen, daß wir nicht säumen, über seine Persönlichkeit wiederholt Dinge zu veröffentlichen. Trodem er den Ausdruck gebrauchte hat, als nach der Veröffentlichung die erste Auszahlung war: „Könnt's es wieder in „Eisenbahner“ geben, daß ich's nicht is.“ Wir sind keine Wachweiber und fahren unseren Entschluß auch aus, aber Sie, Herr Gärtner, fahren in die Haare herum, wenn es heißt, einen festen Entschluß zu fassen. Wir glauben, ein Wachweiber ist auch bei Ihnen zu finden. Für diesmal genug. Nächstens geht es aus größerem Kaliber.

Linz. (Ein launenhafter Vorgesetzter.) Es wurde von Herrn Inspektor Scharbaum, Vorstand der Bahnerhaltungssektion Linz, ein Zirkular mit folgendem Inhalt herausgegeben:

Herrn Brückenmeister M. N. in Linz! In jetziger Zeit, wo allseits die Herren Brückenmeister stark beschäftigt sind, geht es nicht an, die Arbeiter, welche den ganzen Winter gefüttert werden müssen (mit vollem Lohne), gleich zwei Arbeitstage spazierenfahren zu lassen und wäre es Ihre Pflicht, ein solches Ansinnen von Haus aus zurückzuweisen. Dem genannten Arbeiter wird daher ein Urlaub für 6. bis 7. September i. J. nicht erteilt und demnach auch keine Fahrkarte ausgestellt. Für Kontrolle, ob Betent am 6. bis 7. September nichts arbeiten wird, wird gesorgt werden. Ansuchen folgt retour.

Linz, 25. August 1909. Scharbaum m. p.

Einem zweiten Arbeiter, welcher für 20. bis 30. August einen Urlaub wollte, machte dieser Herr die gleiche Bemerkung auf das Ansuchen und verweigerte ihm auch den Urlaub und die Freitarte. Es muß bemerkt werden, daß es sich hier um im Taglohn stehende Arbeiter handelt, welche ja ohnehin, wenn sie nicht arbeiten, auch nicht bezahlt werden und daher nicht umsonst gefüttert werden. Die Arbeiter wissen nicht, ist das Uebelmut gegenüber den Arbeitern oder soll das die große Weisheit sein, welche dieser Herr besitzt. Denn daß Inspektor Scharbaum von Weisheit froh, das haben die Arbeiter bei verschiedener Gelegenheit gesehen, so beim Umschlagplatz (Umrühen), und könnten wir noch mehrere solche Beispiele erzählen. Jetzt geiztet Sie uns, Herr Scharbaum, eine Frage: Wüssen die Arbeiter im Winter nicht gerade so gut arbeiten wie im Sommer, oder haben Sie schon einmal einen Arbeiter umsonst gezahlt? Haben Sie noch nicht daran gedacht, daß ja Sie selbst, Herr Scharbaum, von der gleichen Schüssel gefüttert werden? Wenn Sie glauben, daß die Arbeiter im Winter umsonst aus dieser Schüssel fressen, so glauben wir, daß Sie dasselbe das ganze Jahr machen. Es scheint, daß Herr Scharbaum seine Arbeiter für Vieh hält, welches man füttern muß. Herr Scharbaum will auch scheinend in der Arbeiterpresse eine ständige Rubrik für sich im Anspruch nehmen. Für heute und für immer soll er sich das eine gesagt sein lassen: Die Freitarten haben sich die Arbeiter, welche im Taglohn stehen, durch ihre Organisation erkämpft und lassen sie sich auch nicht mehr nehmen. Den Arbeitern rufen wir zu: Haltet stramm zur Organisation, helfet dieselbe ausbauen, dann werden auch Vorgesetzte dieser Sorte zur Naision gebracht werden.

Gmünd (St. a. t. i. o. n.) Mit welcher Herablassung Bedienstete in ihrer Hilfslosigkeit von manchen Vorgesetzten behandelt werden, wurde schon des öfteren in diesem Fachblatt behandelt. Daß es aber auch bei sehr vielen dieser Herren gegenüber jenen Untergebenen, welche im Dienste erkrankt und dadurch einen schmerzvollen Tod fanden, an Mitgefühl gebricht, soll uns nachstehender Fall beweisen. Genosse Johann Schreinl, Kondukteur, erlit bei einer Dienstreise im Jänner 1909 eine derart starke Verletzung, daß er einige Monate an das Krankenlager geworfen wurde und trotz Anwendung aller ärztlichen Hilfsmittel die Gesundheit nicht wieder erlangte, bis ihn endlich der Tod von seinem qualvollen Leiden erlöste. Sein Leiden und sein Tod waren für seine Familie, die ihren einzigen Ernährer frühzeitig ins Grab sinken sehen mußte, ein schwerer Schlag. Dem Leichenbegängnis, welches am 5. August 1909 stattfand, wohnten nahezu sämtliche dienstfreien Kollegen seines Domizils Gmünd bei. Das k. k. Bahnamts Gmünd hatte es sehr bedauerlicherweise unterlassen, auch die nächstgelegenen Stationen hiervon zu verständigen. Auffallenderweise gewahrte man unter den Begleitern zur letzten Ruhestätte nicht einen einzigen der Beamten. Nicht einer dieser eine große Anzahl bildenden Herren fand es für ein Gebot des Anstandes und als die Pflicht eines Vorgesetzten, am Leichenbegängnis des frühzeitig im Ringen um das Leben Gefallenen teilzunehmen und der Familie des Verstorbenen damit Trost zu spenden. Diese Unanständigkeit der Herren Beamten bei diesem Anlaß hat bei allen Bediensteten ohne Unterchied den peinlichsten Eindruck erweckt und Klarheit geschaffen, wie man Bedienstete nach ihrem Tode ehrt. Dagegen drücken sich einzelne dieser Herren, welche ihre Abstammung stets verleugnen, als gefeierte Velden, wenn es sich darum handelt, tagelang an der böhmischen Grenze eine Jagd nach Lichden zu veranstalten. Bei Leichenbegängnissen gewöhnlicher deutscher Staatsbahnbediensteter, da ist der deutsche Ebelinn auf den Gefrierpunkt gefunten.

Aufflein. (Vom Verschubpersonal.) Das Verschubpersonal der hiesigen Station ist einer unerhörten, geradezu infamen Ausbeutung im Dienste unterworfen. Schon oft wurden aus den Kreisen der Verschuber laute Klagen darüber vernommen, doch scheint es, daß man höheren Orts, vom Inspektor angefangen, auf den Ohren sitzt und sich absichtlich jeder besseren Einsicht verschließt. So wie die Verhältnisse aber gegenwärtig liegen, kann es unmöglich weiter bleiben, denn es steht nicht nur Leben und Gesundheit der Bediensteten auf dem Spiele, sondern auch die Werlehrsicherheit. Man betrachte vor allem den unmenschlichen Turnus, den wir haben: Den ersten Tag von 6 Uhr früh bis 10 Uhr abends ununterbrochen Dienst; am zweiten Tag von 3 Uhr nachmittags bis dritten Tag 6 Uhr früh, am dritten Tag von 10 Uhr abends bis vierten Tag 2 Uhr nachmittags. Dann kommt zu den 16 Stunden frei: im ersten Monat sechs- und jeden zweiten oder dritten Monat siebenmal 8 Stunden dazu, so daß wir sechs- oder siebenmal im Monat 24stündige Ruhezeit haben. Die Nachreferenzen dauern wohl manchmal bis 1 Uhr, doch trifft dies äußerst selten zu, da wir auch im Nachdienst vollständig ausgezehrt werden. So müssen Verschuber bei Zug Nr. 7 die überfällige Post aus- und einladen, 50 bis 80 Kilogramm schwere Säcke tragen, nachdem sie schon einen eifründigen Dienst hinter sich und einen fünfständigen noch vor sich haben. Auch das Aufsotragen auf die Strecke obliegt dem Verschubpersonal; denjenigen, der dies beforzt, trifft keine schwere Arbeit, aber in der Partie fehlt den Mann und die anderen müssen dann wieder die Vorschriften und um so anstrengender arbeiten. Diese Verhältnisse sind in erster Linie dem wegen seiner Ehrlichkeit bekannten Inspektor Bachbauer zu danken. Unser Gesuch an die Direktion um 12stündigen Dienst und 24stündige Ruhezeit hat er als unbegründet zurückgewiesen. Wo sind die vier Stunden durchschnittliche Ruhezeit während des Dienstes, von denen der Inspektor sprach? Wer bedient die Züge

Leset und abonniert die „Arbeiter-Zeitung“.

Nr. 121, 27 und 87 Der Herr Inspektor, wenn er in den Federn liegt und darüber nachdenkt, wie gut es ist, Christ für sich allein zu sein? Es ist einfach ein Skandal, daß Menschen ohne jedes sozialispolitische Empfinden an so verantwortungsvoller Stelle stehen, daß man ihren Ausbeuteinstincten das Wohl und Wehe vieler Menschen überantwortet. Man erkundige sich nur beim Bahnarzt in Kuffstein über die Ursachen, warum so viele Verschleiher marod werden und man wird dann sicherlich die richtige Antwort erhalten. Es ist einfach der übermensliche Dienst, der die Leute krank macht. Der Maschinenbegleitersdienst geht von 9 Uhr vormittags bis 9 Uhr abends und noch darüber. Den ganzen Monat gibt es keinen freien Tag. Dabei ist der Nachbauer noch von seinen Manieren, Titulaturen, wie "faule Hunde" sind von dem Manne leicht zu haben. Wie wäre's, wenn sich der Herr Inspektor zur verdienten Ruhe setzen würde? Wir würden ihm dieselbe gern gönnen und vom Personal würde niemand dem Herrn Nachbauer eine Träne nachweinen. Jedemfalls muß hier die Direktion eingreifen, denn so kann es unmöglich mehr weitergehen.

Bürschach am See. (Bahnmeister Ruf.) Ein Muster von einem Bahnmeister ist Herr Ruf von Bürschach am See. Nicht genug, daß derselbe mit den Wächtern und deren Frauen herumchreit, werden dieselben noch beim Herrn Sektionsvorstand vernabert, um ja bei demselben Liebling zu sein. Herr Ruf schreibt zwar sehr viel vom vorchriftsmäßigen Dienstmachen herum, weiß aber wahrscheinlich selbst nicht, was vorgeschrieben ist, denn sonst hätte es nicht vorkommen können, daß er seiner Aspiranten W u d e r l i c h auf die Strecke schickte, obwohl dieser erst eine sehr kurze Zeit bei der Bahn war und wohl noch keinen Dunst hatte, wie eine Strecke beschaffen sein soll, oder daß Herr Ruf zur Verladestelle S a a g Wächtersubstituten hinstellt, welche noch nie verschoben haben und den Wächter in seiner Ruhezeit wecken müssen, wenn ein Verschub stattfindet, wie es am 27. August der Fall war. Es hätte auch leicht wieder eine Entgleisung stattfinden können, wenn nicht der Wächter verschoben hätte.

Es gibt aber wohl auch hier Protektionisten, die machen können, was sie wollen, und von Herrn Ruf per Freundel angeprochen werden. Herr Ruf klagte auch eine Wächtersfrau wegen Ehrenbeleidigung. Da sich aber die Wächtersfrau nicht rechtfertigen durfte, wurde sie zu 20 Kr. Geldstrafe verurteilt. 20 Kr. sind zwar für eine Wächtersfrau ein großer Betrag, da dieselbe für das ganze Monat nicht mehr erhält, aber diese Frau hat trotzdem lieber gezahlt und Herr Ruf wartete vergebens auf eine Abbitte, weil sich die Wächtersfrau nicht so weit erniedrigte. Herr Ruf ist nur so fort, für jede Wunde gibt es ein Pflaster. Für diesmal genug, wir sehen uns schon wieder Material ist noch genug am Lager.

Prinzersdorf. Durch die Bequemlichkeit mancher Vorgesetzten erleiden die Bediensteten oft die größten Nachteile. Das kann auch in der Station Prinzersdorf konstatiert werden. In dieser Station befinden sich zwei Ausbühnwächter, welche bis jetzt keine Prüfung machen konnten, weil der Herr Vorstand nicht die nötige Zeit findet, für die betreffenden Bediensteten die Prüfungseingabe zu machen, obwohl sie vom Herrn Verkehrsinspektor aufgefordert wurden, die Eingabe zu machen. Kommt ein Bediensteter zum Herrn Vorstand mit einer Bitte, so hat dieser immer allerhand Ausreden zum Vorwand, damit er ja keinen Strich für einen Bediensteten schreiben braucht. Wir können es nicht unterlassen, eine derartige Ausrede näher zu besprechen. Als ein Wächterposten zu besetzen war, sprach ein Stationsarbeiter um diesen Posten vor. Was dieser Bedienstete vom Stationsvorstand von Prinzersdorf zu hören bekam und welche Fehler ihm dieser in die Schuhe schob, ist bezeichnend. Erstens würde dieser Arbeiter, nach der Meinung des Herrn Stationsvorstandes, seine Mitgliedschaft bei dem Provisionsfonds verlieren und zweitens unterliege er zu viel dem Schläse. Bei der zweiten Behauptung dürfte der Herr Vorstand das Maß an seiner eigenen Person genommen haben. Ein Arbeiter, der bei einem ständigen Dienst den Vorstand immer dann zur Nachtzeit vertreten muß, wenn dieser der Schlässigkeit anheimfällt, kann selbst wohl nicht sehr schlaftrüchtig sein. Genau wie ein Vorgesetzter die Fehler seiner Bediensteten kennt, ebenso genau kennen auch die Bediensteten die Fehler ihrer Vorgesetzten, unter denen sie zu leiden haben. So manche Veröffentlichung würde unterbleiben, wenn die Herren Vorgesetzten mehr ein fühlendes Herz für die Bediensteten hätten. Den Stationsvorstand von Prinzersdorf fordern wir auf, die Eingaben der Bediensteten weiter zu leiten, da wir sonst gegen sein Vorgehen andere Schritte einleiten müßten. Wenn er den Bediensteten nichts in den Weg legen wird, wird er auch keine Ursache haben, mit den Bediensteten unzufrieden zu sein.

St. Johann im Pongau. (Deutschen kann nur durch Deutsche geholfen werden.) Der Herr Bahnmeister Josef Cortolcis von St. Johann im Pongau ist ein frommer deutscher Mite. Auf seiner Strecke arbeiten Krainer, Kroaten, Ungarn und auch Deutsche als Oberbauarbeiter. Die deutschen Oberbauarbeiter beehrt er besonders mit seinen Schiltanen, nennt sie Gimpel und man wundert sich, daß dies bei einem so frommen deutschen Bahnmeister vorkommen kann. Daß den Deutschen nur durch Deutsche geholfen werden kann, beweist schlagend die Entlassung der zwei deutschen Arbeiter T h u r n e r und F e i n e r, die entlassen wurden, weil sie das Unglück hatten, längere Zeit krank zu sein. Herr Bahnmeister, das taten die alten Deutschen nicht.

Neubau-Krenzsteine. (Ein Christlichsozialer.) Der Arbeiter Franz D i e n b u r g e r glaubt unmissverständlich Herr zu sein. Wenn ein Arbeiter um eine Viertelstunde zu spät kommt, der ihm nicht zu Gesicht steht, zieht er einen solchen einen halben Tag ab. Bei seinen Lieblingen aber drückt er ein Auge zu und zieht nichts ab. Wir glauben, gleiches Recht gilt für alle. Der Sohn des Arbeiters D i e n b u r g e r scheint nicht die beste Erziehung genossen zu haben und verspricht ein nettes Fräulein zu werden, da er auf die Arbeiter spuckt. Das alte Sprichwort sagt: Der Apfel fällt nicht weit vom Stamm. Auf baldige Besserung ihr beiden! Sonst sehen wir uns bald wieder.

Rosenbach. (Von der Bahnverwaltung.) Unter den Arbeitern, die unter dem Bahnrichter S t e c h e r stehen, ist ein so starker Wechsel, daß die Leute aus- und eingehen, wie aus einem Wienenhaus. Dies hat seine Ursache in der Art, wie Bahnrichter S t e c h e r die Leute drangsalirt und beschimpft. Er belegt die Arbeiter mit Bezeichnungen, wie: Windische Zottel, Gauner, Falott, faules Was u. s. w. und wer sich gegen derartige Beschimpfungen auflehnt, wird von ihm sofort entlassen. Am 18. August erlaubte er sich im Gasthaus die Auspekerung zu machen, daß schade um den Lohn sei, der den Oberbauarbeitern für diesen Tag gezahlt wird, da alles faules Gesindel sei. Für den Bahnrichter S t e c h e r hätte wahrscheinlich noch extra eine Tafel gedeckt werden sollen. In einem Wächter sieht der erhabene Bahnrichter schon einen Untergebenen, der framm salutieren und gehoramt meiden muß. Er paßt scharf auf, um ja einmal das Glück zu haben, einen Wächter demunzieren zu können, wenn ein solcher einige Minuten später in den Dienst kommt. Er soll aber dabei nicht viel Glück haben.

Knittelfeld. (Illustrationen aus der Werkstatt für die im Lohn stehenden Professionisten zu schaffen, damit diese nicht der Willkür der Vorgesetzten anheim gegeben sind, beweist folgender Vorfall: Herr Oberoffizial K r a f f n i g der Abteilung III scheint in seinem Haushalte keine besondere Freude zu haben und hat sich Lieblingsgasthäuser ausverwählt, wo er gleich die Aufnahme gewisser Professionisten vornimmt; so zum Beispiel die Aufnahme von Tapezieren, Lackieren und anderen, welche ihm von einem Gasthausbesitzer auf das wärmste empfohlen werden. Die auf solche Weise Ausgenommenen besitzen das Recht auf bessere Vorrichtungen. Kommt ein anderer zum

Herrn K r a f f n i g sich beschweren, daß er nach einjähriger Wartezeit noch nicht vorgeführt ist, und daß hingegen der Prozeß des Herrn K r a f f n i g in einem halben Jahre Aufseherung erhält, bekommt er vom Herrn Oberoffizial eine im frozzelnden Tone gehaltene Antwort: "Sie können sich mit dem nicht vergleichen, aber ich werde an eine Fabrik schreiben, dort bekommen Sie auch Arbeit." Durch solches Vorgehen wurden derartige Uebelstände geschaffen, welche haarsträubend sind. So zum Beispiel wurden jetzt Leute mit 12- bis 16jähriger Dienstzeit mit 900 Kr. stabilisiert und solche, welche erst 1 1/2 bis 2 Jahre Dienstzeit hinter sich haben, dafür aber Herrn K r a f f n i g einen schönen Divan anfertigen, dessen Wäsch dem eines Direktorswagens ähnelt, auch mit 900 Kr. und außer der Mangatur qualifiziert. Derartige Fälle stehen nicht vereinzelt da und wir fragen Herrn K r a f f n i g, ob derlei Leute, welche vom Gasthausbesitzer in der Herrengasse rekommandiert werden oder solche, welche bei nationalen Schnaderweihen oder Klubs eine größere Charge bekleiden, mehr Recht haben auf schnelleres Vorrücken als die anderen, welche nicht das höchst zweifelhafte Glück haben, von solchen Elementen protegirt zu werden. Bestände eine Automatik, so könnten so traurige Fälle nicht vorkommen.

Es ist wohl einmal Zeit, die Herde unserer Beckstätte unter die Lupe zu nehmen. Es ist dies unstrittbar der junge Nachwuchs der Werkmeister, welcher dieser Kategorie sehr zum Ansehen gereicht. An der Spitze dieser Schaar marschirt der Hilfsvermeister Otto S c h ö b e r l e der Abteilung I. Dieser ganz barlosche Junge, der es viel notwendiger hätte, anständig und lehrlich zu schreiben zu lernen und sich mehr Kenntnisse in seinem Fache anzueignen, findet es für viel wichtiger, sein früheres, als Schloffer viel benötigtes Rauchkabinett, wo er stundenlang Vorträge über Marxismus hielt, jetzt auf das strengste zu beobachten und erachtet sich, den Arbeitern die Zeit zur Verrichtung leiblicher Bedürfnisse vorzuschreiben. Bei seiner neuen Schwerelei benimmt er sich derart bubenhafte und unvorsichtig, daß sich die Leute die Hände verbrennen und obendrauf von ihm mit den Kosennamen: Trottel, Eitel, Minderheit, belegt werden, was zur Folge hatte, daß ein Arbeiter sofort abrechnete. Anfangs August veranstaltete einige dieser jungen Werkmeister in Gesellschaft von nationalen Sängern eine solemne Sauferei, welche die ganze Nacht hindurch bis zum Dienstantritt währte und bei dieser Gelegenheit wurden gleich Urlaube, wahrscheinlich wegen Dienstunfähigkeit, erteilt. Um aber dann bei dem Schreibtisch nicht einzuschlafen und da die Tantiemen zum größten Teil schon verputzt waren, wurden dann die Kilometer geklauten. Da ging es Stiege auf, Stiege ab, so daß die Fenster klirren und die Wände erdröhnten.

Anschließend müssen wir auch unseres Inspektors gedenken. Dieser urteufische Mann namens S k a l a unterdrückt alles, was nur im geringsten im Rufe steht, ein roter Agitator zu sein, während er den größten Agitator für die Deutschen, den Schloffer S c h ö b e r l e zum Werkmeister machte. S c h ö b e r l e erwarb sich durch seine Agitation den schönen Epitheton "Krawattennadelwerkmeister". Bei dieser Gelegenheit müssen wir unseren Parteiführern doch ins Gedächtnis rufen, daß ihre Untreue nutzlos ist, denn die Tantiemen, welche sie erfinden, werden ja doch von anderen Leuten verputzt. Für diesmal genug. Doch sieht uns Material genügend um zur Verfügung nachstems mehr zu bringen.

Teichen-Lanbe. Was sich so mancher Einfaltspinsel noch heute herausnimmt, der noch aus der guten alten Zeit stammt, als man bei der Eisenbahn weniger Gewicht auf Kenntnisse und Schulen legte und in welcher man durch Protektion oder Demunzieren zu einer halbwegs einflussreichen Stellung gelangen konnte, ohne Rücksicht auf den Grad der Intelligenz, sei hier in kurzem wieder gegeben: Bei einer Verschlusspause in Lanbe setzten sich Wächter, Weichenwächter, Platzmeister, Oberverächler z. zusammen und besprachen die neue Erregungssache, nämlich die Gewährung von Nachdienstzulagen an die Verkehrsbeamten, Telegraphisten, an das Versuchspersonal u. s. w. und unterzogen die Ausschaltung der Weichenwächter von dieser Begünstigung einer gerechten Kritik. Unter anderen ergriff auch Platzmeister W ü n s c h, welcher sich viel früher zu einem Nachtwächter eignen möchte als zu einem Unterbeamten, das Wort und erklärte allklug, daß sich die Kinder von Weichenwächtern jederzeit den Sport erlauben könnten, wenn sie Hunger hätten, sehten zu laufen, ohne daß dies bei der Direktion anständig erscheinen würde, umgekehrt aber, wenn die Kinder eines Platzmeisters betteln gingen, würde die Direktion demselben diesen Sport mit aller Strenge besiraßen. Er findet es für selbstverständlich und gerecht, daß die Weichenwächter von der Nachdienstzulage ausgeschlossen wurden. Durch dieses Bekenntnis hat W ü n s c h deutlich dokumentiert, welche Geistesfind er ist, daß er von einem verwerflichen Egoismus durchdrungen und nicht fähig ist, die Stelle eines Vorgesetzten einzunehmen. Selbst hervorgegangen aus der Klasse hungernder Arbeiterknechte, erlaubt er sich, in so wegwerfendem Tone von seinen Arbeitskollegen zu sprechen, womit er bekundet, daß ihm das Gend anders ganz schnuppe ist. Einen so charakteristischen Unfuh wird W ü n s c h aus dem Munde eines Sozialdemokraten wohl noch nicht gehört haben, denn wir sind von den Lehren und Idealen des Sozialismus durchdrungen und bereit, jederzeit allen ausgebeuteten und geknechteten Arbeitskollegen hilfreich zur Seite zu stehen. Für nationale oder andere Politik haben wir keine Zeit und auch kein Bedürfnis.

Der bei diesem Gespräch amwesende Beamte verwies ihm auch und verbat, sich in Zukunft solche verlegende und aufreizende Reden zu führen.

Es sei hier noch eines Individuums gedacht, das auch Oberverächler ist. Dieser Oberverächler hat sich durch sein habendes Verschleiden und durch seine Untreue die Weine schon ganz krumm gelaufen. Antreiben und Demunzieren war von jeher seine Hauptbeschäftigung. Seit der Einführung der Nachdienstzulage hat er sich auf einmal ein langsames Tempo angewöhnt, da er vielleicht befürchtet, durch eventuelle Pausen dieselbe zu verlieren. Wir rufen ihm, das Demunzieren zu unterlassen, sonst wären wir gezwungen, uns eingehender mit ihm zu befassen, und er dürfte ohnehin schon genug an der moralischen Ohrfeige haben, die er wegen des Demunzierens eines Beamten erhalten hat.

Teichen. (Von der Krankenkasse.) Herr Doktor M e n t e l, Bahnarzt der L. f. Nordbahn in Teichen, scheint nicht zu wissen, daß den Kassenmitgliedern im Falle der Erkrankung die zur Herstellung ihrer Gesundheit nötigen Heilmittel, nämlich Medikamente und sonstigen therapeutischen Befehle auf Kosten der Krankenkasse verabreicht werden sollen; denn nur in äußerst seltenen Fällen und nur auf wiederholtes Witten und Verlangen bekommt von ihm ein krankes Kassenmitglied eine Arzneiangeweisung im Höchstbetrage von 15 bis 20 S. Nicht genug, daß die Bediensteten von ihrem fargen Einkommen durch Einzahlung in die Betriebskrankenkasse für die Kosten, die aus einer sie treffenden Erkrankung erwachsen, selbst aufkommen müssen, werden sie auch noch um dieses für so schwer erworbene Geld erkaufte Recht betrogen, wozu der Herr Bahnarzt seine Hand bietet, weshalb derselbe eruchtet wird, sich den Zweck der Krankenkasse vor Augen zu halten, welcher darin besteht, den erkrankten Kassenmitgliedern die Mittel zur Herstellung ihrer Gesundheit angedeihen zu lassen, weil gerade die niederen Angestellten bei ihrem kleinen Gehalt nicht in der Lage sind, diese Kosten aus eigenen Mitteln zu tragen.

Wien, Südbahn. (Aus dem Heizhaus.) Ein menschenfreundlicher Vorgesetzter scheint der Herr Heizhausleiter Oberinspektor M a i e r zu sein. Das Personal wird ganz kurz mit Strafen belegt; auch in Fällen, in welchen der Heizhausleiter zum Strafen kein Recht hat. In den Straßausweisen wird zum Beispiel angegeben: Bedienstete seien wegen Nichterscheinens zum Zuge geklart worden, obwohl die Bediensteten zu ihrem turnusmäßigen Dienst richtig erschienen sind. Aber die Turnusse, die vor ihrer Festsetzung vom Personal anerkannt wurden,

wurden vom Herrn Heizhausleiter einfach ignoriert. Er schickt für Sonntage Touren ein, ohne daß das Personal verständigt wird. Wir raten dem Herrn Oberinspektor, das Zirkular 385 über Personalangelegenheiten B Absatz 1 zu lesen und zu beachten. Wenn der gestrenge Herr Toureninspektionen für Sonntage vornehmen will, muß er bei der Aufstellung des Turnus vorsorgen. Dann wollen wir dem Herrn Heizhausleiter den Artikel 25 vor Augen halten, in welchem es heißt, der Dienst und die Ruhezeit wird durch den Turnus behördlich geregelt. Wir glauben, Oberinspektor M a i e r hat kein Recht, die Ruhezeit zu schmälern, und die Bediensteten werden sich ihre Rechte auch nicht rauben lassen. Wenn der Herr Heizhausleiter für private Gänge einen Laufbüchsen haben kann, kann er auch durch einen Boten die Bediensteten verständigen lassen, wenn sie außerordentlich fahren sollen, da sich sonst selbstverständlich jeder auf den geltenden Turnus verläßt. Damit wären wir mit der einen Art von Bestrafungen fertig; nun zu einer anderen. Da heißt es in dem Straßausweisen: wegen erheblicher Verpätung, wegen mangelhafter Feuerung oder schlechter Manipulation nach den gegebenen Erhebungen. Wie sehen aber die festgestellten Erhebungen aus? Der Herr Heizhausleiter befragt den Kohlenpartieführer und den Magazinmeister über die Qualität des Materials und wird selbstverständlich von den beiden die beste begehnet. Führer und Zeiger werden darüber nicht einvernommen. Das nennt Herr Oberinspektor M a i e r Erhebungen pflegen. Es würde sich empfehlen, mit diesem Material einmal den Kohlenpartieführer und Magazinmeister als Führer und Zeiger Fahrdienst machen zu lassen. Wir machen der Betriebsinspektion wegen der Bestätigung der Straßen keinen Vorwurf, weil wir wissen, daß dieser der wahre Sachverhalt nicht mitgeteilt wird. Zeiger, die zehn und zwölf Jahre in Verwendung stehen, und Führer, die 27 Jahre und länger Fahrdienst hinter sich haben, weisen für die Zukunft derartige Beschuldigungen entschieden zurück und werden sich nicht das, was an der schlechtesten Kohle liegt, in die Schuhe schieben lassen. Bei guter Kohle wird der Zeiger anständig feuern und der Führer richtig manipulieren können und wird auch die Fahrzeiten einhalten. Ergeben sich Anstände, dann sind Erhebungen zu pflegen, die der Sache auf den Grund gehen. Der Heizhausleiter ist der beste Agitator für unsere Organisation. Er bringt dem Personal das Einsehen bei, daß jeder in die Organisation gehört, weil Einigkeit stark macht und weil Einigkeit zur Abwehr einer derartigen Behandlung notwendig ist.

Sporis. (Nationale Verleumder an der Arbeit.) Es ist noch nicht lange her, daß wir uns in der "Freiheit" mit einem Gemeindevorstandesmitglied und Oberverächler befaßten und daß wir ihn beschuldigten, er wäre derjenige gewesen, der früher die Verschleiher aufforderte, sie sollen Kohlen mit nach Hause nehmen, wenn sie aus dem Dienste gehen. Auf diese Beschuldigung hin, für welche wir Beweise erbringen und deren Stichhaltigkeit Zeugen erweisen können, sandte der Oberverächler, den wir M i c h l nennen wollen, eine lächerliche 19-Verächtigung an die Schriftleitung der "Freiheit". Er brachte auch, klugbar vorgehen zu wollen, aber im letzten Moment hat sich M i c h l die Sache überlegt und hat eingesehen, daß es besser sei, wenn er auf eine Klage verzichte.

Wir würden uns gewiß nicht mit einem solchen Individuum befassen, wenn dieser Oberverächler M i c h l, obwohl er selbst genug auf dem Herdholz hat, nicht gemein verleumden und Bedienstete, die eine andere politische Bestimmung als die deutschnationalen haben und nicht mit ihm "Seil" brüllen, bei ihren Vorgesetzten nicht demunzieren würde. Wir wollen nun zunächst den Fall der Brüder F e i g l, die ruhige Männer sind und aus einer achtbaren Familie stammen, der Deffentlichkeit überantworten, die Angelegenheit allen, die noch vernünftig denken können, ruhig zur Beurteilung überlassen. Der eine von den Brüdern F e i g l, ein gelernter Schloffer, steht seit kurzer Zeit bei der W. G. B. in Komotau als Maschinenputzer in Arbeit und ist dem Heizhaus zugeteilt. Während dieser kurzen Zeit hat sich dieser F e i g l das Vertrauen seiner Vorgesetzten erworben. Das war diesem Oberverächler M i c h l, obwohl ihn das Heizhaus gar nichts angeht, ein Dorn im Auge und er fann auf Mittel, diesen Mann zu ruinieren. Auf welche Art und Weise tat er dies? Er ging recht germanisch vor, wie es gebräuchlich bei den Deutschnationalen der Brauch ist. Er machte den Herrn Maschinenmeister S a u d e g aufmerksam, daß F e i g l ein gefürchteter Sozialdemokrat und ein fleißiger Agitator sei. Herr S a u d e g solle solche Leute nicht als Zeiger herausgeben, denn sie könnten gefährlich werden. (Vielleicht für den Oberverächler M i c h l?) Als ihm seine Demunziationen nichts fruchteten, kam er von den zweiten F e i g l, Verschleiher der W. G. B. in Komotau, der bei seiner Partie zugeteilt war und diesem Oberverächler M i c h l untersteht. Dieser Mann mußte es büßen. Er wurde ebenfalls demunziert und zu einer anderen Reserve zugeteilt. Fragen wir aber nach der Ursache, finden wir folgenden Grund: Der Oberverächler M i c h l trinkt sehr oft mehr als er vertragen kann. Damit kein Sozialdemokrat kontrollieren könne, wie er in solchen Zuständen den Verschubdienst leistet oder ob er überhaupt bei solchen Gelegenheiten Dienst machen kann, muß aus seiner Partie jeder Sozialdemokrat entfernt werden. Die Deutschnationalen Assistenten B e r, Platzmeister M u s c h und Bloßsignaldienner T r u p zeigten vor kurzem einen Genossen an, der etwas angeheitert zwei Stunden früher in den Dienst gekommen war, um die Tour nicht zu verschlafen. Wenn aber Oberverächler M i c h l mit einem Kanonenrauch vom Verschleiher Fest kommt, wird er marod gemeldet. Wenn sich ein Mitglied des Sporis Gemeindevorstandes oder des Reichsbundes deutscher Eisenbahner befaßt, hat es sich eben bloß eine Krankheit, die bei diesen Herren allerdings chronisch ist, zugezogen. M i c h l und die anderen deutschnationalen Demunzianten von Sporis gehören zu den Leuten, die sich auf anständige Art in der Deffentlichkeit nicht zur Geltung bringen können. Sie greifen daher zu solchen Mitteln, die sie als nationale Verdienaten preisen und erreichen wenigstens einen gewissen Grad anrühiger Bekanntheit. Am Feuert einer widerlichen Verhörung der Bediensteten untereinander wollen diese selbsthätigen Individuen ihre Suppe lochen. Wir wollen ihnen aber den Geschmack am Demunzieren verderben, sind es doch insgesamt Leute, die so viel Butter am Kopfe haben, daß sie nicht in die Sonne gehen dürfen. Dem Stammbuch des Herrn M i c h l widmen wir die Worte: Der größte Schuft im Land ist und bleibt der Demunziant.

Gmünd. (Warnung.) Wir bringen allen Genossen der Strecke Gmünd-Wien zur Kenntnis, daß der Nachschloffer G a n s e r nicht mehr Mitglied unserer Organisation ist, da ihm infolge seiner Handlungsweise der Boden unter den Füßen zu heiß wurde.

Da G a n s e r auf der Strecke gegen seine Mitkollegen und gegen die Organisation Verleumdungen austreut, erklären wir denselben als einen ganz gemeinen Lügner und Verleumder und wird derselbe für seine Verleumdungen zur Verantwortung gezogen werden.

Alle Genossen und rechtlich denkenden Eisenbahner werden vor diesem Individuum ernstlich gewarnt, welches nur durch seine verwerfliche Vorgangsweise, an seinen Mitkollegen Verleumdungen zu üben, und durch seine Bestimmungslumperei zum Austritt aus der sozialdemokratischen Organisation gezwungen wurde.

Triffl. (Stationschef Zirkel.) Wir haben uns schon wiederholt mit dem Stationschef Zirkel befaßt, der nachgerade zu einer traurigen Berühmtheit gelangt. Herr Zirkel vergißt immer, daß er es bei seinen Untergebenen mit Menschen zu tun hat und kann sich Schimpfwörter wie: Wande, faule Kerle, Horde u. s. w. nicht abgewöhnen. Am 29. November v. J. erklärte er, als das Personal das Gesuch um einen Dienstturnus mit zwölfstündigem Dienst und zwölfstündiger Ruhe einbrachte, daß das Verschub- und Wächterpersonal beim Ausladen nichts zu suchen habe. Jetzt werden auf einmal Leute vom Verschub abgezogen und bei der Ausladung verwendet, so daß

oft ein einzelner Mann verschoben muß. Wird Herr Zirde die Verantwortung tragen, wenn sich bei solchen Unfällen geradezu herausbescheidenden Zuständen ein Unfall tatsächlich ereignet? Wir glauben, Herr Zirde wird sich seine Hände in Anschuldigungen wälzen wollen und die Schuld dem Arbeiter zuschieben versuchen. Herr Zirde sieht alles in der Station nur das nicht, was zu sehen am notwendigsten wäre. Er duldet nicht, daß Bedienstete im Dienst ein Glas Bier trinken, sorgt aber nicht dafür, daß einwandfreies Trinkwasser vorhanden ist. Das vorhandene Brunnenwasser ist mit Insekten verunreinigt; im vorigen Jahr wurde beim Pugen des Brunnen in selben ein krepiertes, verwesendes Ratten gefunden. Darum aber kümmert sich Herr Zirde nicht. Wir ersuchen die löbliche Generaldirektion, Herrn Zirde zu verhalten, das Personal anständig zu behandeln und die Verschleier nicht zum Auslachen zu verwenden. Herrn Zirde warnen wir, mit dem Personal weiter so als bisher zu verfahren. Die Zeiten der Sklaverei sind vorüber. Dem Personal aber raten wir, Mann für Mann unserer Organisation beizutreten, dann wird es nicht schwer sein, solche Uebelstände zu beseitigen.

Wadgastein. (Ein tödlicher Unglücksfall.) Am 31. Juli d. J. verunglückte die Frau des Wächters Sailer auf Posten Nr. 10 bei Wadgastein. Sie wollte vor dem Zug 772 einen Hund aus dem Geleise herausreißen und dies wäre ihr auch nahezu gelungen. Aber es erfaßte sie der Zylinder der Maschine, sie wurde nach vorn gestoßen und erlitt schwere Verletzungen an der linken Schläfe und in der Kreuzgegend. Sehr human benahm sich bei dieser Gelegenheit der Arzt Dr. Schuller. Er nahm sich nicht die Mühe und Zeit, die schwerverletzte Frau genau zu untersuchen, verschrieb eine Einreibung und ordnete an, daß, falls die Einreibung nicht wirken sollte, man in einigen Tagen wieder zu ihm kommen solle. Herr Dr. Schuller verdient nicht mehr und nicht weniger, als die gleiche Behandlung, die er der schwerverletzten angeeignet läßt, einmal am eigenen Leibe zu erfahren. Die Frau des Wächters Sailer erlag am 1. August früh ihren Verletzungen. Am Leichenbegängnis nahm der Herr Bahnmeister Wiland mit allen Oberbauarbeitern und den dienstfreien Wächtern und der Herr Bahnmeister Mandl mit einem Teil seiner Arbeiter und den dienstfreien Wächtern von Wadgastein teil. Es sei allen für die Beteiligung am Leichenbegängnis bestens gedankt. Der Herr Bahnmeister Bus des Nachbarrangons fand es nicht der Mühe wert, zum Leichenbegängnis einer Wächtersfrau einen Mann zu senden oder an selbem selbst teilzunehmen.

Schlöglmühl. (Ein Verkehrsübler.) In Schlöglmühl sind zwei Blockwächter stationiert, die vier Wechsellampen für die Blockapparate zu bedienen und zu reinigen haben. Ehe Blockapparate eingerichtet waren, besorgte der Wächter Glaser diesen Dienst und erhielt dafür von der Fabrik Schlöglmühl eine monatliche Zulage von 4 Kr. Jetzt hat er die Wechsellampe mehr zu beleuchten, mußte es sich aber so einzurichten, daß er die Zulage weiter erhielt, während die beiden Blockwächter, die die Arbeit an den Wechsellampen zu leisten haben, leer ausgehen. Glaser trägt auch um eine Kofette mehr am Kragen, als ihm mit 1300 Kr. Gehalt zusteht. Nun ist ja dies gewiß belanglos, selbst wenn sich Glaser noch einen Streifen an den Kragen näht und eine Feder auf die Mütze steckt. Aber immerhin bezeichnend ist es dafür, was sich die Verkehrsübler alles erlauben dürfen. Für die gibt keine Disziplinsvorschrift und die Mitleidenschaft beim Verkehrsübler berechtigt zum Tragen einer um einen Grad höheren Disziplin.

Brerau. (Das Leichenbegängnis des Genossen Stypala.) Dienstag den 31. v. M. fand das Leichenbegängnis des durch tragische Umstände ums Leben gekommenen Ausbisskonduktors Stypala der f. l. Nordbahn statt. Stypala wurde am 28. v. M. zur Begleitung eines irrsinnigen Passagiers II. Klasse kommandiert und wurde von dem Irrsinnigen zwischen den Stationen Bohl und Jauchtel durch einen Schuß ins Herz getötet. Ausbisskonduktor Stypala war bei allen Kollegen beliebt, was die zahlreiche Beteiligung an seinem Leichenbegängnis, an dem circa 250 Eisenbahner teilnahmen, bewies. An dieser Stelle sei allen Kollegen, die an dem letzten Gang ihres unglücklichen Verunglückten teilnahmen, herzlich gedankt.

Gablung. (Wie der Reichsbund deutscher Eisenbahner seine toten Mitglieder ehrt.) Am 27. August wurde die Leiche des verstorbenen Stationsarbeiters Ernst Ehrlich zu Grabe getragen und in Müchlich beerdigt. Ehrlich hatte dem Reichsbund deutscher Eisenbahner als Mitglied angehört. In seinem Leichenbegängnis beteiligten sich auch die Kollegen, die unserer Organisation angehören. Beiläufig erwähnte es, daß der Oberkonduktor Schneider, der gleichfalls dem Reichsbund als Mitglied angehört, folgende, pietätlosige und dübel gezeugte Bemerkung machte, als gefragt wurde, warum der Kondukt nur bis zum Friedhofstor und nicht bis zum Grabe gegangen sei: „Für einen Arbeiter ist es genug, wenn wir ihn bis daher begleitet haben.“ So also werden Mitglieder des Reichsbundes, wenn sie nicht das Glück haben, es bis zum Oberkonduktor zu bringen, von ihren eigenen Leuten nach dem Tode, wo sich doch alle Standesunterschiede ausgleichen, mißachtet.

Wodenbach. (Von den Oberbauarbeitern der Strecke Winauburg-Königsfeld.) Wir sehen uns genötigt, folgenden Vorkall der Öffentlichkeit zu übergeben, um zu zeigen, daß auch unter dem Regime des Bahnmeisters Sille und des Vorarbeiters Binzig Bakelt, durch die Antreiberei und Sparwut der beiden, Unfälle herbeigeführt werden. Am 26. Juli waren die Oberbauer beschäftigt, Schienen zu verreiben. Dabei wurden die Anschlußschienen bis zum Ende der Reparatur auf einem Bahnwagen befördert. Vier Mann wurden nun beauftragt, die Schienen abzuwerfen, wobei eine Schiene dem Arbeiter Wilhelm Werner auf den Fuß fiel. Als der Unfall passiert war, da wollte der Herr Bahnmeister die Schuld den Arbeitern aufwälzen und als ihm gesagt wurde, daß vier Mann zum Tragen einer Schiene von circa 280 Kilogramm Gewicht zu wenig seien, da geriet er in Aufregung und schrie herum: „Euch möchte man halt 15 Mann dazu stellen, hat so jeder nur 60 Pfund zu tragen.“ Nun, Herr Bahnmeister, wenn Sie uns auch für dumme halten, so dumme sind wir doch nicht, daß wir es uns nicht ausrechnen können, wie viel Gewicht bei einer Schienenlänge von 780 Meter, der Meter zu 33 Kilogramm gerechnet, auf den Mann kommen, wenn vier Mann sind. Ueberhaupt wird auf dieser Strecke mit einer Fabrikfähigkeit gearbeitet, die ihresgleichen sucht. So werden jetzt oft noch 20 Minuten vor Ankunft eines Zuges Schienen herausgezogen und eingewechselt und ist es nur der Tätigkeit der Arbeiter und der grenzenlosen Antreiberei zuzuschreiben, daß noch kein weiteres Unglück passiert ist.

Ferner möchten wir den Herrn Bahnmeister auffordern, etwas mehr auf die Sicherheit der Arbeiter bedacht zu sein; es findet sich ein Bahnwagen vor, bei dem ein Rad einen Riß durch den ganzen Durchmesser hat, auch sind die Bremsen an den Bahnwagen in einem schlechten Zustand, was auf einer Strecke bei einem Gefälle von 20/100 durchaus nicht zur Sicherheit beiträgt. Wahrscheinlich soll erst wieder ein Unglück geschehen, bevor eine Reparatur vorgenommen wird. Dann müssen wir erwähnen, daß, wenn gute und viele Arbeit geleistet werden soll, dazu auch ein gutes Werkzeug gehört. Dies ist ebenfalls nicht der Fall, denn das Werkzeug befindet sich in einem schlechten Zustand. Bevor wir unsern Artikel schließen, müssen wir uns noch den Vorarbeiter Bakelt etwas unter die Lupe nehmen, welcher in punkto Alkoholverteilung geradezu Großartiges leistet. Durch Verhältnisse, die wir nicht näher beleuchten wollen, hat er sich zum unumschränkten Gebieter ausgewiesen und hier vermissen wir die Autorität des Bahnmeisters Sille ganz und gar, was derselbe auch durch eine Keuzung zugeb. Die Umgangsform dieses Menschen ist oft derart, daß man sich auf einen Meierhof versteht glaubt, wo mit den Ochsen herum-

gebrüllt wird. Wir raten dem guten Mann, sich anständige Umgangsformen anzueignen, denn unsere Gebuld könnte eines Tages reißn und das würde von schlimmen Folgen für ihn begleitet sein. Hier sieht man wieder einmal mit aller Deutlichkeit, wie deutsch sein Wollende ihre deutschen Volksgenossen würdigen. Wir wollen hoffen, daß diese wenigen Zeilen genügen, eine Wendung zum Besseren herbeizuführen, sonst mühten wir mit größeren Geschäften aufzuhören. Aber auch an euch Oberbauarbeitern liegt es, die Dinge zu ändern, eure Lage erträglicher zu gestalten. Schließt euch alle dem allgemeinen Rechtsschutzverein an, tretet alle der Organisation bei, helft dieselbe mit ausbauen und dann werden solche Vorkommnisse in Zukunft zu den Seitenstücken gehören.

Starotisch. Ein schwerer Eisenbahnunfall ereignete sich Samstag den 21. v. M. in der Station Starotisch. Der von Josefstadt um 6 Uhr 27 Minuten ankommende Personenzug Nr. 207 hatte freie Einfahrt. Vor der Einfahrtweiche Nr. 5 bemerkte Zugführer Genosse Adolf Houzwicka als auch Lokomotivführer Benzel Schmejkal auf Geleise I die Lokomotive des St. E. G.-Zuges in langsamem Tempo entgegenfahren. Sowohl der Zugführer als auch der Lokomotivführer erkannten die drohende Gefahr, aus welchem Grunde der Zugführer sofort die Dampfpeise mittels der Leine in Tätigkeit setzte und der Lokomotivführer Vacuum gab, um den Zug zum Stehen zu bringen. Aber im nächsten Moment fuhr die St. E. G.-Lokomotive in die Platte des Personenzuges. Beiden Lokomotiven wurden die Dampfzylinder abgerissen und außerdem wurden dieselben stark beschädigt. Der Tender der Personenzugmaschine, Mittelwagen und drei Personenvagen entgleisten. Die St. E. G.-Lokomotive hatte sich in den vierten Personenvagen von der Seite derart eingepreßt, daß es ein großes Wunder zu nennen ist, daß die Wagen nicht umgeworfen wurden. Eine wilde Panik entstand. Die Passagiere sprangen zu den Fenstern heraus. Da siedendes Wasser und Dampf aus der St. E. G.-Lokomotive auströmte, kletterten einige Passagiere sogar auf die Waggondächer, um sich vor Verbrühen zu schützen. Ein Passagier wurde schwer verletzt. Derselbe ist der Kaufmann Herr Ludwig Sabath aus Wien. Nachdem der Bahnarzt Herr Kordina aus Böhmischeskalitz telegraphisch herbeigerufen worden war, wurden sämtliche verletzten Passagiere, welche bereits in den neu zusammengestellten Zug eingestiegen waren, aufgeführt, sich untersuchen und verbinden zu lassen. Es waren acht bis neun Personen, die leicht verletzt waren. Vom Zugpersonal wurde der Zugführer Genosse Adolf Houzwicka von seinem Posten heruntergeschleudert und erlitt hierbei Kontusionen am linken Ellenbogen, am linken Schienbein, am Hinterkopf und eine Gehirnerschütterung. Er führte jedoch den Hülfszug bis in seine Domizilsstation Paradin. Der St. E. G.-Zug, welcher die Passagiere zum Anschluß des Josefstadt-Trautauer Zuges bringt, soll die Station Starotisch vor Ankunft des Josefstädter Zuges bereits verlassen haben, da die Passagiere von Josefstadt gegen Benzelsberg ohnedies keinen Anschluß haben. Im Verspätungsfall, wie am kritischen Tage, muß die St. E. G.-Lokomotive mit ihrer Durchfahrt warten, bis Personenzug Nr. 207 von Josefstadt in die Station eingefahren ist. Es ist dies binnen 14 Tagen der dritte Unfall auf der S. N. D. B. Vor 14 Tagen zertrümmerte ein Personenzug in der Station Altpala eine Drahtseilbahn; vor acht Tagen fuhr ein Personenzug, von Liebau kommend, in der Station Paradin auf ein Stockgeleise, wo derselbe mit einer Lokomotive kollidiert hätte, und der dritte Fall ist der in Starotisch. Da muß man unwillkürlich die Frage aufwerfen: Wer ist eigentlich an diesen Unfällen schuld? Wie lange soll das Personal und das reisende Publikum seine geraden Glieder noch zu Markte tragen?

Bischhofshofen. (Von Heizhaus.) Der Leiter des hiesigen Heizhauses, Herr Strehle, galt bisher als ein objektiv denkender Vorgesetzter und um so besterndender wirkt es, ihn als einen Mann kennen zu lernen, der Demunzianten und Verleumdern bereitwillig Gehör schenkt und auf Grund derselben Verfügungen trifft, die Willkür und Nachsicht erkennen lassen. In diesem Heizhaus treibt ein nach deutscher Manierart ergogener Demunziant, welcher auf den Namen Straß hört und seines Zeichens Werbegelbe ist, sein Unwesen. Vor Monaten kam dieser edle Germane hundertmüßig zum Heizhausvorstand gelaufen, um zu berichten, daß er mit dem Kohlenarbeiter Strempfl nicht arbeiten könne. Ein objektiver Vorstand würde diesem deutschen Weinberl zur Antwort gegeben haben: „Wenn Strempfl seinen Verpflichtungen nicht nachkommt, so werde ich denselben für jede Pflichtvernachlässigung von Fall zu Fall strafen, und wenn Sie, Herr Straß, so ein tüchtiger Mann sind, wie Sie vorgeben, so müssen Sie mit jedem Mann arbeiten können und können Sie das nicht, dann sind Sie eben eine zweifelhafte Arbeitskraft. Ihretwegen wird das Heizhaus sich nicht die Leute anschauen, damit Sie arbeiten können.“ Herr Strehle aber dachte und handelte nicht so, sondern er trat sofort eine Verfügung, wonach Strempfl abgefordert von allen übrigen Arbeitern seinen Dienst nur bei Tage zu verrichten hat. Er darf keinen Nachdienst wie alle anderen Kohlenarbeiter machen; er darf nicht um 6 Uhr früh, sondern erst um 7 Uhr früh anfangen, und dieser Zustand dauert nun schon Monate. Auf den ersten Blick sieht dieser Vorgang eher einer Begünstigung als einer Strafe ähnlich. Doch dem ist nicht so. Beim Nachdienst ist eine längere Arbeitszeit, es werden Ueberstunden bezahlt und ist auch die freie Zeit dann länger und günstiger. Beim Tagdienst wird die Stunde von 6 bis 7 Uhr früh als Ueberstunde entlohnt und der Kohlenarbeiter erhält am Schluß des Monats mehr ausbezahlt. Ein „Mehr“, das bei der hier herrschenden Teuerung sehr ins Gewicht fällt. Diese Bonifikationen sind nun dem Kohlenarbeiter Strempfl durch die Willkür des Vorstandes auf Grund der Denunziation des Straß entzogen, und der Deutsche freut sich ob seiner Tat. Der Grund der Denunziation liegt aber in rein gar nichts anderem als darin, daß Strempfl nicht der deutschen Organisation angehört, in welcher sonst für gewöhnlich die Angehörigen der verschiedensten Nationen vereinigt sind. Das geht daraus hervor, daß Straß und Konsorten bei jeder Gelegenheit den Kohlenarbeiter Strempfl kurz als „den Windbüchsen“ bezeichnen. Mit dem Deutschland des Straß werden wir uns ein andermal eingehend befassen und geben uns vorderhand der Hoffnung hin, daß, wenn schon die Objektivität des Heizhausvorstandes abhanden gekommen sein sollte, er wenigstens nicht solchen Denunzianten auf den Leim gehen solle. Wir verlangen aber auch, daß Strempfl wieder in seine früheren Rechte eingesetzt und die Isolierung desselben von den übrigen Arbeitern aufgehoben wird, denn diese Verfügung ist keine Strafe, sie ist eine Barbarei und übersteigt die Grenzen des Machtbereiches eines Heizhausleiters.

Thalheim. Alle noch so gut gemeinten Erlasse und Zirkulare der oberen Behörden müssen ihren Zweck versagen, wenn sie arbeiter- und bedienstetensindlichen Leuten wie dem Stationsvorstand von Thalheim zur Durchführung anvertraut werden. Ist ein Zirkular oder ein Erlass noch so klar und greifbar und wird mit diesem den Bediensteten ein gewisses Recht gewährt, so findet der Vorstand von Thalheim, Abjunkt Schweiger, noch immer ein Haar drin, wonach er dieses eben von der oberen Behörde zugestandene Recht konstatiert. In Thalheim sind Weichenwächter, die schon vier bis fünf Monate keinen freien Tag erhalten haben, nur weil dem Herrn Schweiger nicht in seinen Kopf geht, daß ein Wächter, bitte ein ganz gewöhnlicher Wächter, einmal im Monate 48 Stunden frei haben sollte. Und trotz des klaren Wortlautes des Amtsblattes Nr. 31, Zirkular Nr. 110 vom 20. Juli 1903, verweigert er ihnen dennoch unter nichtsfagenden, unbegründeten Ausreden die Gewährung dieses freien Tages. Hören wir das Zirkular selbst, das lautet: „Gewährung eines dienstfreien Tages im Monate für Weichenwächter.“

Auf Grund der Eingabe von Weichenwächtern mehrerer Stationen um Gewährung turnusmäßiger dienstfreier Tage im Monat findet die f. l. Staatsbahndirektion, gültig für alle

Stationen mit 16stündigem Weichenwächterdienst oder reinem Tagdienst, nachstehendes zu verfügen:

Gemäß § 58 der Dienstordnung können dem unterstehenden Personal seitens der Dienstvorstände Urlaube bis zu drei Tagen gewährt werden, wenn keine Substitution nötig ist. Zur Vereinfachung wird gestattet, dem Weichenwächter über jemals gebrachte Warte einmal im Monat ohne vorheriges diesbezügliches Ansuchen an die f. l. Staatsbahndirektion einen dienstfreien Tag zu gewähren, doch ist der bezügliche Vordienst vorher zur Genehmigung anher vorzulegen. Hierdurch ist jeder Wächter auf Strecken mit Nachdienst 48 Stunden und auf Strecken ohne Nachdienst 36 Stunden frei.

Die dienstfreien Tage der Weichenwächter im vorhinem festzusetzen, erachtet die f. l. Staatsbahndirektion nicht für zweckmäßig, da der Mangel an Substituten eine Erhaltung festgesetzter dienstfreier Tage häufig unmöglich machen würde und außerdem den Weichenwächtern, welche die dienstfreien Tage erfahrungsgemäß zu Feld- und Gartenarbeiten verwenden, mit freien Tagen, welche sie selbst wählen können, viel besser gebient sein dürfte.

Der nach § 59 der Dienstordnung den Bediensteten gebührende Erholungsurlaub wird durch die mehrerwähnten dienstfreien Tage nicht berührt, wohl aber verlieren die Weichenwächter in Monaten, in welchen sie ihren Erholungsurlaub oder einen mindestens dreitägigen Urlaub genossen haben den Anspruch auf den mehrgenannten dienstfreien Tag.

Es wäre sehr empfehlenswert, wenn Herr Schmeiger seitens der Staatsbahndirektion belehrt werden würde, daß nicht er der Vorgesetzte der Staatsbahndirektion, sondern diese seine vorgelegte Behörde ist, deren Anordnungen er strenge durchzuführen habe. Das zitierte Zirkular ist klar genug, um auch vom Herrn Schweiger verstanden zu werden. Sollte er aber trotz dieser Mahnung nicht seine Pflicht erkennen, dann werden wir trachten, sie ihm etwas deutlicher beizubringen.

Lichtenau in Böhmen. (Die Agenden deutscher Landmannen in Böhmen.) Der Lichtenauer Gemeinderat will die Sozialdemokratie mit Stumpf und Stiel ausrotten und hat damit angefangen, aktive Eisenbahner umzubringen. In Lichtenau ist seit dem Jahre 1904 Genosse Zikony Verchubauerseher. Er hat sich durch seine politische Gesinnung im hohen Grade die Gefügigkeit der Lichtenauer Gemeindegewaltigen zugezogen und diese beschlossen sein Verderben.

In öffentlicher Gemeindeauschussung erklärte der Vorsitzende derselben, der Gemeindevorsteher, ganz unüberfroren: „Wir haben in Lichtenau einen Kritiker, den Stationsaufseher Zikony, der muß hinaus. Ich war beim Vorstandstellvertreter (das ist der substituierende Reservebeamte Bamberger aus Prag) gewesen, habe mit ihm diesbezüglich gesprochen und der Herr Stationsvorstandstellvertreter erklärte mir, daß sich bei der Direktion diesbezüglich nichts machen lasse, daß man dort den Mann nicht herausbekomme. Er hat mir aber den Rat gegeben, mich an den Minister Dr. Schreiner zu wenden, da kommt der Mann ganz gewiß aus Lichtenau hinaus.“ Der Gemeindevorsteher von Lichtenau hat in seinem Dünkel als Gemeindegewaltiger aus der Schule geschwätzt. Wir werden dafür sorgen, daß er von der Aufsichtsbehörde der Gemeinde Lichtenau in die Grenzen seiner Amtsbefugnisse gewiesen wird. Dummer und brutaler ist von einem deutschnationalen Gemeindefunktionär die Amtsgewalt noch nicht mißbraucht worden, als vom Gemeindevorsteher von Lichtenau.

Das Erteilen derartig humaner Ratschläge soll aber auch Herrn Bamberger teuer zu stehen kommen. Bamberger mag ja das Getriebe hinter den Kulissen richtig einschätzen. Aber wir wollen sehen, wer sich mit ihm hierin öffentlich identifizieren wird und wer von der Bahnverwaltung den Mut aufbringen wird, das Erteilen derartig Ratschläge gutzuheißen. Der deutsche Landmannminister Dr. Schreiner wird sich für die Bloßstellung seiner nichtsozialen Tätigkeit bei Herrn Bamberger und dem Gemeindevorsteher von Lichtenau bestens bedanken. Sollte Erz-Ang Schreiner, wo man der Sache auf der Spur ist, doch den traurigen Mut aufbringen, bei der Vernaderung dieses Eisenbahnbediensteten mitzuwirken, werden wir die breitere Öffentlichkeit von der Tätigkeit deutscher Landmannminister unterrichten. Wir glauben aber, daß man, dank der Geschäftigkeit des Gemeindevorstehers, die Sache lieber ableugnen wird, so weit sich dies tun läßt, denn um die Erklärungen in der öffentlichen Gemeindegewaltigung werden diese Herren schwer herumkommen. Wie schön lassen sich doch bei einigen Anpassungen die Dichterwörter an den Lichtenauer Gemeindevorsteher anwenden:

Gott gab uns nur einen Mund,
Weil zwei Mäuler ungehört,
Denn mit einem Mäule schon
Schwätzt er viel der Erdenlohn.
Hätte er der Mäuler mehr,
Fräß' und schwätz' er noch viel mehr.
Dat er jetzt das Maul voll frei,
Muß er schweigen, unterdessen
Hätte er der Mäuler zwei,
Schwätzte er sogar beim Fressen.

Aus den Organisationen.

Zwitau. (Eisenbahnerversammlung.) Am 12. September findet in Zwitau eine Eisenbahnerversammlung um 3 Uhr nachmittags im Arbeiterheim mit der Tagesordnung: „Der Gesetzentwurf über die Sozialversicherung und die Verschlechterung der Unfallversicherung der Eisenbahner“ statt. Referent aus Brünn. Es ist Pflicht jedes Bediensteten, bei dieser Versammlung zu erscheinen.

Der Einberufer.

Verschiedenes.

Eine Köpenickade auf der Eisenbahn. Eine interessante Geschichte, die einigermaßen an den Streich des Hauptmannes von Köpenick erinnert, wird aus Fiume gemeldet: Der Speisewagon, der mit dem Fiumaner Schnellzug Nr. 1001 aus Fiume am 24. v. M. abends abging, wurde vollständig ausgeplündert. Die Angestellten des Speisewagens erhielten in Saross, der Kreuzungsstation der Züge, die von Fiume nach Budapest und umgekehrt verkehren, ein Telegramm, welches in Budapest mit der Unterschrift des Kontrollors Glemersobacs aufgegeben worden war, in dem das Personal angewiesen wird, den Speisewagen zu verlassen und den Angestellten der Wagonen-Lits zu übergeben und mit dem aus Budapest nach Fiume verkehrenden Schnellzug wieder nach Fiume zurückzuführen. Die Angestellten übergaben in Saross einem in die Uniform der Wagonen-Lits gekleideten Kontrolleur die Vorkass und die Vorräte der Speisewagens, da er sich mit einem Telegramm legitimierte, und kehrten mit dem Zuge der erhaltenen Instruktion gemäß nach Fiume zurück. Erst in Budapest stellte es sich heraus, daß es sich um einen Betrug handelte. Den Speisewagen hat der verkleidete Kontrolleur des Wagonen-Lits vollständig geplündert und ist auf der nächsten Station durchgebrannt. Die Untersuchung wurde eingeleitet.

Hygienische Bemerkungen zur Sonntagruhe. Die Sonntagruhe ist vor allem eine hygienische Einrichtung, geschaffen um dem abgearbeiteten Körper und Geist Erholung zu geben und die Ermüdungsstoffe aus dem Körper zu entfernen. Nicht immer wird aber der Sonntag in gesundheitsgemäßer Weise verbracht. Damit aber die Sonntagruhe ihre wohltätige Wirkung ausüben kann, und am Montag ausgeruht und arbeitslustige Menschen die Werktagswache beginnen, muß der Sonntag in vernünftiger Weise zur Erholung dienen und nicht etwa zu ermüdender Ueberanstrengung benutzt werden. Ein Sonntagsausflug ist zum Beispiel nicht mit der erquickenden Anregung

verbunden, wenn er starke körperliche Ermüdung herbeiführt. Für Gesunde und kräftige ist es zwar durchaus zuträglich, wenn sie sich ordentlich ausarbeiten und am Abend recht körperlich müde ins Bett kommen, sie schlafen dann um so fester ein und sind am anderen Morgen frisch und kräftig. Bei Schwächlichen, Blutarmen, Nervösen, Ueberarbeiteten ist aber die Wirkung eine andere: Sie schlafen spät ein, schlafen unruhig und fühlen sich am anderen Morgen wie zerklüftet. Dr. Dornblüth hat oft Nervöse, die ihr Befinden bei den Sonntagsausflügen lobten und ihre Werktagsbeschäftigung als Quelle aller Leiden hinstellten, veranlaßt, verfuhrshalber einmal am Sonntag mit geringerer körperlicher Anstrengung, meistens im Freien ruhend zu verbringen und es zeigte sich, daß in einer Anzahl von Fällen das Befinden am Montag entschieden besser und die Leistungsfähigkeit viel größer war. Es ist sehr schwer, das von vornherein zu bestimmen. Ein gewisser Vorteil ermöglicht natürlich die allgemeine Körperbeschaffenheit. Kräftige und gesund aussehende Menschen können sich regelmäßig etwas mehr zumuten, auch die zu einer gewissen Körperträgheit neigenden, Fettleibigen, an reichlichen Alkoholgenuss Gewöhnten brauchen sich nicht vor einer ordentlichen Ermüdung zu fürchten, dagegen müssen erregbare zarte Menschen vorsichtiger sein.

Der merkwürdige Beichtstuhl. „Sie, Mesner,“ sprach der Pfarrer, „Sie geben kein gutes Beispiel; ich muß Sie doch einmal an Ihre Pflicht erinnern. Sie sind nun schon vier Jahre in meinem Dienst und waren nicht ein einziges Mal beichten.“ „Aber, Herr Pfarrer, Herr Pfarrer! Sie kennen doch meinen Lebenswandel; es wird ja nicht notwendig sein.“

„Das muß ich besser wissen,“ brauste der Pfarrer auf. „Und das beste ist, wir nehmen sofort diese wichtige Handlung vor. Knien Sie sich zum Beichtstuhl.“

Da half nun nichts mehr. Der Pfarrer setzte sich in den Beichtstuhl und sprach salbungsvoll zum Sitter hinaus. Der Mesner aber schien die Sprache verloren zu haben und wollte mit dem Bekenntnis nicht heraus. Na, dachte der Pfarrer, du mußt ihm nur auf seine Sünden helfen.

„Warum trinken Sie denn morgens immer von meinem Wein?“ fragte er den Mesner.

Als wieder keine Antwort erfolgte, rief er laut: „Ich frage Sie, warum trinken Sie denn immer meinen Wein?“

„Ja, sind Sie denn stumm,“ rief der Pfarrer endlich, aus dem Beichtstuhl tretend. „Warum antworten Sie nicht?“

„Herr Pfarrer, ich habe da draußen keine Silbe gehört. Entweder ist das ein Wunder oder... knien Sie doch einmal selber her.“

Nach längerem Disput und um der Sache auf der Grund zu kommen, mußte der Pfarrer auf den Vorschlag eingehen. Der Pfarrer hatte schon das Ohr am Loch, als der Mesner in den Kasten kroch. Nun fragte der Mesner: „Herr Pfarrer, wer war den gestern abend bei meiner Alten?“

„Doch, o Wunder! keine Antwort des Pfarrers erfolgte.“

„Herr Pfarrer! Wer hat denn gestern abends bei meiner Alten geschlafen?“

„Ja,“ sagte jetzt der Pfarrer, „man hört da draußen wirklich nichts.“

Literatur.

„So unser Leben...“ Note Lieder von Ernst Fabri. Verlag von Brüder Schickly, Wien-Leipzig 1909. Unter diesem Titel hat der Verfasser soziale Stimmungsmotive lyrisch zu verwerthen versucht. Er hätte das nicht tun sollen. Mancher Gedanke, den er in einem gequälten Reim hineingelegt hat, hätte sich in einem Zeitarikel besser ausführen lassen. So zum Beispiel wenn er vom Kapital sagt:

Meine Sklaven seid ihr alle nur,
Gesejelt und geknechtet,
Und was nicht meinesgleichen ist,
Wird getreten und entsechtet.

Von deiner frühesten Lebensstunde
Bis zur Totenbahn
Mußt du mir stetig fronen,
Mir opfern, Proletar!

Das ist einfach schauerhaft. Daß Herr Fabri von einem Reim keine Ahnung hat, ist noch nicht alles. Und daß er dichtet, ohne eine Stimmung zu verspüren zu haben, ist schließlich auch keine Privatangelegenheit. Aber wenn solcher Schund den Arbeitern zu 1 Kr. 20 H. aufgeschliffen werden soll, dann ist das eine Zumutung, gegen die man sich zur Wehr setzen muß.

Bildungsarbeit. Blätter für das Bildungswesen der deutschen Sozialdemokratie in Oesterreich. Erscheint acht- bis zehnmal jährlich. Verlag, Wien, VI., Mariahilferstraße 89 A. Jahrespreis bei direktem Bezug vom Verlag 2 Kr. (W.). Im Buchhandel 3 Kr. Die erste Nummer auf Verlangen gratis.

Im letzten Jahre hat sich überall mehr als je das Bestreben geltend gemacht, die prinzipielle Schulung der Parteigenossen zu fördern. In den Dienst des Arbeiterbildungswesens stellt sich auch die neue Zeitschrift, die vom Unterrichtsausschuß der Wiener Arbeiterorganisationen gegründet worden ist. Es handelt sich hierbei um etwas völlig Neues. Schon lange ist es der Wunsch vieler Genossen, die in die Gedankenwelt des Sozialismus eindringen wollen, einen Führer und Berater zu besitzen. Die „Bildungsarbeit“ hat sich die Aufgabe gestellt, allen Genossen an die Hand zu gehen, die lernen wollen, und sagt ihnen, wie sie lernen sollen. Die erste Nummer der Zeitschrift, die uns vorliegt, läßt uns hoffen, daß wir endlich in der Partei das lang entbehrte Hilfsmittel zur Hebung der Arbeiterbildung bekommen.

Das Blatt darf unserer Ansicht nach in keiner noch so kleinen Ortsgruppe oder Lokalorganisation fehlen. Größere sollten es wohl nicht bloß für sich, sondern auch für ihre Vertrauensmänner, Bibliothekare und Referenten abonnieren. Denn hier wird endlich allen lerneifrigen und zum Lernen verpflichteten Genossen ein Mittel in die Hand gegeben, das vorzüglichste Dienste leisten muß. Darum wünschen wir der neuen Zeitschrift im Interesse der Partei die weiteste Verbreitung.

Sprechsaal.

Die Wiener Arbeiterschule.

Die Wiener Arbeiterschule, die nach wie vor unter der Leitung des Wissenschaftlichen Vereines „Zukunft“ steht, wird am 1. Oktober mit zwei Kursen wieder eröffnet.

Der Unterricht, der zwei Jahre (jedesmal von Oktober bis Mai) währt, findet Dienstag und Freitag von 1/8 bis 1/10 Uhr abends im Verbandsheim, VI. Königsegggasse Nr. 10, statt. Die Schüler haben in jedem der vier Semester einen Beitrag von 2 Kronen zu entrichten, der in zwei Raten gezahlt werden kann.

Der Lehrplan ist folgender:

Erstes Schuljahr.

Erstes Semester.

A. Allgemeine Staats- und Gesellschaftslehre. Die sozialen Verbände, Herrschaft und Vertrag. Anarchismus, Liberalismus, Sozialismus. — Die antike Gesellschaft.

B. Volkswirtschaftslehre. Wirtschaftsgeschichte des deutschen Volkes. Grundbegriffe der Nationalökonomie.

C. Geschichte des Sozialismus. Thomas More. Die Klassenkämpfe in der französischen Revolution. Babeauf, C. L. Simon, Fourier.

D. Oesterreichisches Recht. Die Verfassung Oesterreichs (geschichtlicher Abriss). Die Staatsgrundgesetze samt den Ausführungsgeetzen. Die gesetzgebenden Körperschaften, ihr Wahlrecht und ihre Geschäftsbehandlung. Die gemeinsamen Angelegenheiten.

Zweites Semester.

A. Allgemeine Staats- und Gesellschaftslehre. Das Christentum und die feudale Gesellschaft.

B. Volkswirtschaftslehre. Theorie und Praxis der Gewerkschaften. Die Gewerkschaftsbewegung in England, Deutschland und Oesterreich.

C. Geschichte des Sozialismus. Robert Owen. Geschichte des Chartismus. Die deutsche Revolution.

D. Oesterreichisches Recht. Die Behördenorganisation. Das Verwaltungsverfahren. Der Zivil- und Strafprozeß.

Zweites Schuljahr.

Erstes Semester.

A. Allgemeine Staats- und Gesellschaftslehre. Der Staat der Neuzeit. Machiavelli und der Absolutismus. Das Naturrecht und die Repräsentativverfassung. Die englische Revolution. Montesquieu und der Konstitutionalismus. Rousseau und die Republik.

B. Volkswirtschaftslehre. Wert und Mehrwert. Die Teilung des Mehrwertes in Unternehmergewinn, Kapitalzins und Grundrente. Handels- und Finanzkapital. Kapitalismus und Landwirtschaft.

C. Geschichte des Sozialismus. Die Wirksamkeit von Marx, Engels und Lassalle in der Zeit von 1847 bis 1863. Lassalles Agitation.

D. Oesterreichisches Recht. Arbeitergesetz. Arbeiterversicherung. Gewerbeordnung.

Zweites Semester.

A. Allgemeine Staats- und Gesellschaftslehre. Der Staatsbürger und die Staatsgewalt. Menschen- und Bürgerrechte. Die Organisation der Staatsgewalt. Volksvertretung. Wahlsysteme. Die Organisation der Rechtsprechung.

B. Volkswirtschaftslehre. Die moderne Wirtschaftspolitik.

C. Geschichte des Sozialismus. Die deutsche Sozialdemokratie. Die Internationale. Die österreichische Sozialdemokratie bis Hainfeld.

D. Oesterreichisches Recht. Bürgerliches Recht (Mietvertrag, Eherecht, Eltern- und Kinderrecht, Ratengesetz).

In die Arbeiterschule werden nur organisierte Arbeiter und Arbeiterinnen aufgenommen.

Diejenigen Genossen und Genossinnen, die den ersten Kurs besuchen wollen, müssen ein schriftliches Gesuch bis spätestens 15. September an Genossen Robert Danneberg, VI. Mariahilferstraße Nr. 89 A, einbringen.

Die Anmeldung muß enthalten:

1. Namen und Adresse des Bewerbers.
2. Beruf.
3. Alter.
4. Angabe der Organisationen, denen der Genosse angehört. (Funktionäre und Angestellte der Gewerkschaften, Krankenkassen u. mögen sich als solche bezeichnen.)
5. Vorbildung (Volks- oder Bürgerschule, volkstümliche Hochschulkurse, Lektüre und dergleichen). Genossen, die im vergangenen Unterrichtsjahr einen Vortragstag plus besucht haben, sollen dies angeben.

Jeder Anmeldung muß außerdem eine Empfehlung der Organisation beiliegen, der der Bewerber angehört.

Anmeldungen, die nicht allen angeführten Bedingungen entsprechen oder später als am 15. September eintreffen, werden nicht berücksichtigt. Da die Schülerzahl beschränkt ist, behält sich der Verein „Zukunft“ die Auswahl unter den Bewerbern mit entsprechenden Gesuchen vor.

Die Genossen, die im Vorjahr den ersten Kurs der Arbeiterschule besucht haben und nun in den zweiten Kurs eintreten wollen, haben sich gleichfalls schriftlich bis zum 15. September bei Genossen Danneberg, VI. Mariahilferstraße 89 A, zu melden. Die Anmeldung muß den Namen, die Adresse, den Beruf und die Organisation des Bewerbers enthalten. Verpätete oder unvollständige Anmeldungen werden nicht berücksichtigt.

In der zweiten Hälfte des September erhalten alle Bewerber eine Verständigung.

Genossen, die eine Auskunft in den Angelegenheiten der Arbeiterschule vor Absendung ihres Gesuches wünschen, mögen sich an Genossen Danneberg wenden.

Offene Anfragen.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Wien.

Das Wächterpersonal der k. k. Bahnerhaltungssektion Wien II bittet um Einführung der Gehaltszettel, wie selbe bei der Bahnerhaltungssektion Wien III bereits eingeführt sind.

Durch das Fehlen einer Gehaltsliste, respektive deren Einnahme und Unterschrift ist das Wächterpersonal das ganze Jahr nicht in der Lage, sich über die Höhe der Abzüge und der Gebühren zu orientieren.

Die Betroffenen.

An die k. k. Staatsbahndirektion Villach.

An dem Bau der Familienhäuser in Badgastein ist ein Vordrängeschreiten nicht zu erkennen. Es ist kaum wahrzunehmen, ob der Bau betrieben wird oder ob er stille steht. Dies erweckt den Anschein, als wenn seitens der Bahnverwaltung diesem Bau kein Augenmerk aus dem Grund geschenkt wird, weil für Bahnerbedienstete und mit Mitteln des Provisionsfonds gebaut wird. Eine Kontrolle sowohl betreffs des Vordrängeschreitens des Baues, als auch betreffs der Qualität des beim Bau verwendeten Materials wäre dringend notwendig.

Die Bediensteten von Badgastein.

An die k. k. Staatsbahndirektion Triest.

Die Bediensteten der Bahnerhaltungssektion und des Heizhauses Kfling, welche für Legitimationen die Photographien einschickten und den vorgeschriebenen Betrag erlegt haben, was protokolllarisch festgestellt wurde, haben bis heute keine Legitimationen erhalten und ersuchen daher um die Verabfolgung derselben.

Die Bediensteten, welche in Wirtbaum wohnen, haben ein Gesuch eingereicht, daß ihnen die Lebensmittelfreischeine auch für Görz und Krainburg ausgestellt werden und haben bis heute keine Erledigung bekommen und bitten um baldige und günstige Erledigung ihres Gesuches. Die Betroffenen.

An die Direktion der privilegierten österreichisch-ungarischen Staatsbahngesellschaft in Wien.

Ist es der Ibblichen Direktion bekannt, daß in der Station Kralohof der Vorstand seine Naturalwohnung als Scheuer benützt und die Lokalitäten voll Her hat?

Es besteht die Gefahr, daß im Falle eines Brandes der die Nebenwohnung bewohnende Bedienstete nicht einmal sein nacktes Leben retten kann. Um Abschaffung dieses Zustandes bittet Der Betroffene.

An die k. k. Staatsbahndirektion Wien.

Ist es einer k. k. Staatsbahndirektion bekannt, daß die Wächter in der Station Wilhelmsburg in der Nacht während der Zugsstunden die ankommenden Züge im Wartesaal erwarten müssen? Ein vom Herrn Stationsvorstand herausgegebener Befehl trägt den diensthabenden Beamten auf, die Wächter zu überwachen, ob sich selbe im Wartesaal aufhalten. Die Wächter hören im Wartesaal weder Signale noch sonst etwas und ist der Wartesaal bekanntlich kein Wächter- oder Signalposten. Erlaubt sich ein Wächter, den Wartesaal zu verlassen, so wird er zur Anzeige gebracht und mit Strafen bedroht. Um baldige Abhilfe bitten eine Ibbliche k. k. Staatsbahndirektion

Die Betroffenen.

An das hohe k. k. Eisenbahnministerium.

Die Bediensteten der Stationen Tepliz-Waldbtor, Eichwald und Moldau der k. k. Staatsbahndirektion Prag erlauben sich an das hohe k. k. Eisenbahnministerium die höchstliche Anfrage zu richten, ob ihr Gesuch vom 9. Mai 1907 um Fahrernachzahlung auf der elektrischen Kleinbahn Tepliz-Eichwald noch nicht erwogen ist und ersuchen die in den Beilagen A und B Gefertigten um baldige Erledigung.

An die k. k. Staatsbahndirektion Prag.

Die Wächter der Bahnerhaltungssektion Tepliz-Waldbtor von Rosenbach bis Kosten-Haan lehnen bei dem ihnen aufgegebenen neuen, bedeutend verschlechterten Dienstturnus, in welchen sechs Nachdienste fallen und nur zwölftündige Ruhezeiten vorgesehen sind, angehts des starken Vertretes und der Gefährlichkeit der durch Kohlenbergwerke und Abbaue führenden Strecke, die eine sorgfältige Begehung insbesondere in der neuen Strecke Kosten-Haan erfordert, jede Verantwortung ab. Bei etwas gutem Willen könnte ohne wesentliche Kosten und ohne Personalvermehrung durch zweimäßige Begehung der Posten, beziehungsweise dadurch, daß man auch die Streckenbegeher und Wächter ohne Posten, wie solche durch die Einstellung des Walzwerkes vorhanden sind, in die Diensterteilung zweimäßig einbezüge, auch für hier eine Diensterteilung mit 16 Stunden Dienst und 16 Stunden Ruhe erstellen.

Die betroffenen Wächter ersuchen die k. k. Staatsbahndirektion Prag um Abänderung ihres Dienstturnusses in diesem Sinne. Das Wächterpersonal.

An die k. k. Staatsbahndirektion Villach.

Ist es einer k. k. Staatsbahndirektion bekannt, daß den Weichenwächtern der Station Thalheim der freie Tag seit Monaten vorenthalten wird?

Um Abhilfe bitten Die Betroffenen.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Aufruf!

Ortsgruppe Lundenburg. Mit Zirkular 182 im 57. Amtsblatt vom 27. Oktober 1908 wurde ein neues Verzeichnis der Lebensmittelaufstellungen herausgegeben, den Bediensteten in der Station Lundenburg die Lebensmittelfreischeine nach Wien entzogen und den Bediensteten der übrigen Stationen dieser Zone solche nach Lundenburg erteilt. Nachdem die Station Lundenburg noch lange nicht als Einkaufsstation betrachtet werden kann, haben wir zweimal eine Deputation zur k. k. Direktion entsendet behufs Wiedererlangung der Freischeine nach Wien oder Errichtung einer Lebensmittelaufstellung in Lundenburg des Lebensmittelmagazins Floridsdorf. Es wurde uns hierauf hohen Orts der Bescheid zuteil, daß die Wiedererlangung der Freischeine ausgeschlossen sei, nachdem für einzelne Stationen keine Ausnahme gemacht werden kann und die Errichtung einer Lebensmittelaufstellung unmöglich sei, weil das Handelsgremium dagegen Stellung nimmt.

				
Photogr. Apparate Stativ- u. Handkameras neueste Typen zu bill. Preisen gegen bequem.	Goerz' Triöder - Binocles für Reise, Sport, Jagd, Theater, Militär, Marine usw. gegen bequem.	Grammophone und Schallplatten, nur prima Fabrikate, Automaten usw. gegen ger.	Zithern aller Systeme, Violinen nach alten Meistermod., Celli, Mandolinen, Gitarren gegen geringe	Waffen Doppelflint., Drillinge, Scheibenbüchse., Revolver usw. geg. bequem.
Monatsraten von 2 Kr. an. Illustr. Kamera-Katalog grat. u. frel. Postkarte genügt.	Monatsraten Andere Gläser m. bester Paris. Opt. zu all. Preis. Ill. Gläserkatalog. gr. u. fr.	Monatsraten von 2 Kr. an. Illustr. Grammophon - Katalog grat. u. fr. Postk. genügt.	Monatsraten v. 2 Kr. an. Ill. Katalog über Saiteninstrumente grat. u. fr. Postk. genügt.	Monatsraten Fachmann. Leitung. Ill. Waffen-Katalog grat. u. frel. Postkarte genügt.
Bial & Freund Wien VI/50	Bial & Freund Wien VI/50	Bial & Freund Wien VI/50	Bial & Freund Wien VI/50	Bial & Freund Wien VI/50

Eisenbahnbedienstete und Arbeiter!

Wir sehen, daß wir durch diese Maßregel den Geschäfts- in- habern in Lundenburg gänzlich ausgeliefert sind und diese triumphieren bereits, daß ihnen ein doppelter Schatzzug gelungen ist, indem das Personal von Lundenburg nicht nur gezwungen sein wird, seinen Bedarf an allen Artikeln in Lundenburg zu decken, sondern auch noch die nahen Stationen durch Erstellung der Freischiene nach Lundenburg bemüht sind, in Lundenburg einzukaufen. In Anbetracht dessen müssen wir zur Selbsthilfe greifen und haben wir in einer Vollversammlung am 20. August 1909 nach vorherigen Beratungen beschlossen, in Lundenburg ein eigenes Lebensmittelmagazin für Lundenburg und Umgebung zu gründen.

In dieser Versammlung wurden vorläufig fünf Vertrauensmänner gewählt, welche mit den vorbereitenden Arbeiten und Entlassung der Mitglieder betraut wurden. Der Mindestbetrag einer Einlage beträgt 50 Kr., welcher auch in Monatsraten à 5 Kr. erlegt werden kann. Für die Einlaufsumme der einzelnen Mitglieder werden nach Möglichkeit entsprechende Dividenden ausbezahlt oder gutgeschrieben und verzinst. Auch können Vorkäufe über die Einlage hinaus gegen gute Verzinsung eingelegt werden. Die bezüglichen Erklärungen, Informationen und Mitgliedsaufnahmen finden jeden Montag nach 8 Uhr abends in Herrn Rud. Wimmers Gasthaus in Lundenburg statt. Die Mitgliedschaft kann sich jeder Bedienstete und Arbeiter erwerben, wenn er die angeführten Bedingungen erfüllt.

Das vorbereitende Komitee: Anton Solasch.

Ortsgruppe Franzensfelde. Es diene sämtlichen Mitgliedern zur Kenntnis, daß auf die Dauer des Kurzgebrauchs des Genossen Adolf Berger Genosse Kranzhofer mit dem Einheben der Mitgliedsbeiträge betraut ist. Mit der Führung der Bibliothek ist Genosse Johann Klaura betraut, der täglich Bücher ausfolgt oder zurücknimmt. In Unfall- und Rechtschutzangelegenheiten haben sich die Mitglieder an den Obmann Genossen Frei oder an den Kassier Genossen Frenes zu wenden und wird ersucht, derartige Angelegenheit sofort zur Anzeige zu bringen.

Ortsgruppe Komotau. Den geehrten Mitgliedern der Ortsgruppe Komotau diene zur Kenntnis, daß die Monatsversammlung am Sonntag nach dem 17. eines jeden Monats abgehalten werden, und findet die erste am 19. September 1909, nachmittags 2 Uhr, im Arbeiterheim (früher Hammerles Gasthaus), Glodengasse, Komotau, statt. Werte Genossen! Pflicht eines jeden einzelnen ist es, diese Versammlungen fleißig zu besuchen sowie solche Notizen zur Kenntnis zu nehmen.

Ortsgruppe Teischn. Es diene den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis, daß die Monatsversammlung am Samstag den 11. September 1909, um 8 Uhr abends, im Gasthaus „zur Lanne“ in Teischn stattfindet. Um regere Beteiligung bei den Versammlungen werden die Genossen dringend ersucht.

Ortsgruppe Königinhof. Samstag den 18. September 1909 findet um 7 Uhr abends im Gasthaus der Frau Anna Kläcker eine Eisenbahnerversammlung statt. Tagesordnung: Die Automat. Die Regulierung der Verhältnisse der Eisenbahnbediensteten. Referent aus Prag. Die Mitgliedsversammlungen finden jeden Sonntag nach dem 1. des Monats bis auf weiteres im Gasthaus der Frau Anna Kläcker statt.

Ortsgruppe Iskeradorf. Es wird den geehrten Mitgliedern zur Kenntnis gebracht, daß sich die Bibliothek wegen Umbau des Hauses des Arbeiter-Konsumvereines ab 1. September in Herrn Haidens Gasthaus befindet und die Bücherausgabe jeden Donnerstag von 5 bis 7 Uhr abends stattfindet. Die Monatsversammlungen finden wie bisher jeden 1. im Monat statt, mit der Ausnahme, daß diese, wenn der 1. auf einen Sonn- oder Feiertag fällt, am darauffolgenden Wochentag stattfinden. Es beruht daher das verbundene Gerücht, daß keine Monatsversammlung stattfindet, auf einem Irrtum. Die Kollegen werden ersucht, zahlreich mit ihren Frauen in den Monatsversammlungen zu erscheinen.

Ortsgruppe Aulitz. Sonntag den 19. September l. J. findet im Volkstheater um 8 Uhr abends eine Monatsversammlung mit Vortrag statt. Ortsgruppe Hagenfurt. (Vereinsversammlung.) Am Montag den 13. September 1909, um 8 Uhr abends, findet im Vereinslokal, Gasthaus Thürl, l. Stod, eine öffentliche Vereinsversammlung mit folgender Tagesordnung statt: 1. Die neue Automat und ihre Wirkungen auf die in den Mittelgehaltsstufen stehenden Diener. 2. Die Lage der Blocksignalbiener und Wächter. 3. Unfälle. Referent Genosse Josef Sommerfeld aus Wien, Blocksignalbiener und Mitglied der Zentralpersonal-Kommission. In Anbetracht der wichtigen Tagesordnung ist es Pflicht sämtlicher Bediensteten der k. k. Staatsbahn, zu dieser Versammlung zu erscheinen und ersuchen wir auch alle Bediensteten, dieser Verpflichtung nachzukommen.

Zahlstelle Hallein. (Wahl der Wächtervertrauensmänner.) Es diene den Wächtern der Wächterabteilung Salzburg zur Kenntnis, daß in der Wächterversammlung im August in Hallein die Genossen Frauenlob, Wächter in Parich, und Franz Leitner, Wächter 16 bis 17 in Wigam, als Sektionsvertrauensmänner der Streckenwächter gewählt wurden. Wir hoffen, daß nicht allein die Wächter den Obgenannten Vertrauen entgegenbringen werden und ihre Beschwerden entweder im schriftlichen oder im mündlichen Wege diese mitteilen werden, sondern daß auch eine löbliche k. k. Wächterabteilung Salzburg gegenüber den Vertrauensmännern der Wächter eine andere Stellung einnehmen wird, als sie es bisher getan hat. Wenn aber die Wächter ihre Dienstzeit geregelt wissen wollen und wenn sie ihre Wohnungsverhältnisse, welche hier nicht zu beschreiben sind, bessern wollen, so müssen sie sich enger zusammenschließen und den Vertrauensmännern wie eine Festungsmauer den Rücken decken.

Zahlstelle Straßwalchen. Die Mitglieder der Zahlstelle Straßwalchen werden ersucht, ihre Mitgliedsbücher behufs Kontrolle dem Genossen Oswald zu übergeben. Diejenigen Mitglieder, welche Bibliotheksbücher ausgeliehen haben, werden ersucht, dieselben ehe baldigst wegen Inwegung eines Inventars zurückzustellen. Die Zahlstelle gibt ferner bekannt, daß jeden zweiten Sonntag im Monat, nachmittags nach 3 Uhr, im Vereinslokal eine Zusammenkunft stattfindet, wo Vereinsangelegenheiten besprochen, Rat erteilt wird, Mitgliedsbeiträge eingezahlt und Bibliotheksbücher entliehen werden können. Die Mitglieder werden ersucht, längstens bis 20. jeden Monats die Beiträge zu entrichten, damit der Kassier auch seinen Verpflichtungen nachkommen kann.

Ortsgruppe Altpata. (Vereinsversammlung.) Die Ortsgruppe in Altpata veranstaltet am 20. September 1909 um 8 Uhr abends eine öffentliche Vereinsversammlung im Arbeiterheim in Semil. Tagesordnung: Die Verstaatlichung der S. N. D. W. und der De. N. W. B. und die Lage des Personals der beiden Bahnen. Ortsgruppe Bruck a. d. M. (Eisenbahnerversammlung.) Samstag den 11. September 1909, präzis 2 Uhr nachmittags, findet im Hotel „zur Post“, Bahnhofplatz, Bruck a. d. M., eine Eisenbahnerversammlung statt. Tagesordnung: 1. Das Birkular 385 A.-1907 und die Einhaltung des im III. Absatz, Punkt 1, niedergelegten Vertrages. 2. Die neue Diensterteilung des Wächterpersonals. 3. Eventuelles. Referent: Genosse Franz Herzog, Mitglied der Personal-Kommission der Südbahn. Eisenbahner aller Stände, welche dienstfrei sind, mögen es als ihre Pflicht betrachten, samt ihren Frauen vollzählig in dieser wichtigen Versammlung zu er-

scheinen. Ihr müßt bei schlechter Entlohnung und langer Dienstzeit viel umsonst leisten, daher wolle jeder diese Stunde opfern, welche er bei der Versammlung zubringt, es ist in eurem Interesse gelegen. Daher auf, agitiert von Mann zu Mann, welche dienstfrei sind.

Ortsgruppe Linz. (Vereinsversammlung.) Am Samstag den 11. September l. J. um halb 8 Uhr abends findet im Salon des Herrn Wipplinger (Wiener Reichsstraße) eine wichtige Vereinsversammlung statt. Die Mitglieder und deren Frauen sowie Gäste sind freundlich eingeladen.

Sammelungsausweis.

Für die streitenden Oberbauarbeiter der Strecke Sankt Michele-Abio sind uns von folgenden Ortsgruppen Streikunterstützungen zugekommen: Rebersdorf Kr. 34-50, Loisch 5-1, Pragerhof 24-14, Cormons 4-60, Franzdorf 7-1, vom Personal der Strecke St. Eggen bis Reunitkirchen 6-1, Summe Kr. 81-24; in den letzten drei Nummern bereits ausgewiesen Kr. 923-98, monach bis zum 7. September 1909 ein Gesamteinlauf von Kr. 1005-22 zu verzeichnen ist.

Bekanntmachung der Administration.

In unserer letzten Nummer erschien unter anderem auch die Ortsgruppe Vielitz als mit Kr. 20-1 im Rückstande befindlich. Wir stellen hiermit fest, daß dies auf ein Versehen zurückzuführen ist.

Briefkasten der Redaktion.

Poliska. Die Sache ist zur Veröffentlichung zu kleinlich. Wenn der Stationsmeister Smeela alten grühenden Bediensteten nicht dankt, ist er ein ausgeblasener Tropf, den man nicht beachtet und mit dem uns zu beschäftigen, der Raum unseres Blattes zu kostbar ist. - Triebitz. Anonyme Einsendungen finden keine Verwendung.

Zur Beachtung: Da der 20. September auf einem Montag fällt, erscheint aus technischen Gründen die nächste Nummer unseres Blattes bereits am Samstag den 18. d. M., was wir bei Einsendungen die für diese Nummer bestimmt sind, zu beachten bitten. - Herr Dr. Adolf Sattler in Wien: Ihre Verächtigung entspricht nicht dem Preßgesetz und wird daher von uns nicht aufgenommen.

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

Dankjagung.

Der Geseftigte erhaltet seinen innigsten Dank für die zahlreichen Kränze, welche von den Freunden und Kollegen geschickt wurden, sowie für die aufrichtig zahlreich Beteiligung am Leichenbegängnis seiner unvergesslichen Gattin Marie am 20. August l. J. Ausdrücklich erlaube ich seinen innigsten Dank dem Herrn Personalbeamten auszusprechen, der durch Urlaubverteilung dem Personal es ermöglicht hat, dem Leichenbegängnis beizuwohnen.

Thomas Urehan.

Ortsgruppe Klosterneuburg.

Mittwoch den 15. September 1909, 1/8 Uhr abends, im Strahers Gasthaus, Stadtplatz 6 Oberbau- u. Magazinsarbeiterversammlung. Referent G. Schneider.

Die Ortsgruppen, welche von dem am 4. Juli d. J. stattgefundenen Gartenfest Kränze zum Verkauf übernommen haben, werden höflich ersucht, mit dem Kassier Franz Marit in Klosterneuburg, Stadtplatz 30, abzurechnen.

EINLADUNG zu dem Sonntag den 12. September in Fr. Savatils Saal- u. Gartenlokalitäten stattfindenden

X. Gründungsfest der Ortsgruppe Kritzendorf.

Kapelle Wiesmayer. Juxpost. Juxbazar. Bestkegelschieben u. diverse Volksbelustigungen. Zum Schluss: TANZKRÄNZCHEN. Beginn 3 Uhr nachmittags. Eintritt 30 Keller.

Ehrenerklärung.

Ich Endesgefertiger bedaure aufrichtig, den Oberbauarbeiter Blasius Hetfleisch durch mein vollständig grundloses Handeln beleidigt zu haben, und bitte denselben, von einer gerichtlichen Ausstragung der Angelegenheit mit Rücksicht auf meine unschuldige Familie abzustehen und mir zu verzeihen.

Gottfried Grassl,

Vorarbeiter in Wien-Hauptzollamt.

Echter

Apfelweinverkauf

jeden 1. und 15. eines Monats von 8 Uhr früh bis 4 Uhr nachmittags. Preis per Liter 20 und 22 Heller. Zu beziehen in Güteldorf, Personalhaus II, vis-avis der Station.

Hofbauer, Kondukteur.

ZITHERSPIELER

erhalten meine neue Preisliste mit folgenden Stücken: Im fremden Land... Marsch Mein Lieblich... Polka Balltrotzen... Walzer Zwei Lieder mit Text... GRATIS JULIUS NEUKIRCHNER, Musikverlag, Gorkau, Böhmen.

Lizitations-Verkauf

In kürzester Zeit gelangt ein größeres Quantum Leinen- und Damastwaren

welche durch die vor kurzem eingetretene Hochwasserkatastrophe durch Wasserflut kaum merkbar beschädigt wurden, im Lizitationswege zum Verkauf.

Ersten Reklamanten, auch Privaten, werden einzelne Stücke, resp. einzelne Duzend und einzelne Gadocke zum Ausrufspreise per Nachnahme gesendet.

- 120 Stkdt. Damburger Leinwand, hochfein, à 23 Meter, Ausrufspreis per Stkdt. Kr. 14-00
95 Stkdt. Leinenbettlädher, hochprima, à 14 Meter, Ausrufspreis per Stkdt. Kr. 17-00
62 Stkdt. Gaffler Damaste, hochprima, à 23 Meter, Ausrufspreis per Stkdt. Kr. 19-00
60 Stkdt. Kappeneinwände, hochprima, 180 cm breit, à 18 Meter, Ausrufspreis per Stkdt. Kr. 24-00
120 Dugend Doppel-Damasthandtücher, hochprima, 68 : 125 cm, rein Leinen, Ausrufspreis per Dugend Kr. 14-00
72 Doppel-Damasthandtücher, garantiert Leinen, hochprima, moderne Muster, für je 6 Personen, Ausrufspreis per Dugend Kr. 8-00
100 Dugend Damasthandtücher, Leinen, 60 : 110 cm, prima Qualität, Ausrufspreis per Dugend Kr. 7-00

Nichtkonvenientes wird anstandslos zurückgenommen, daher ist jede Bestellung vollständig risikofrei.

Leinenweberei S. Stein, Nachod, Böhmen

Erklärung.

Ich bedauere, die Privatankläger Herrn Böfle und Herrn Embacher in Ihrer Ehre verletzt zu haben, und erkläre, daß ich denselben nichts Unehrenhaftes vorwerfen kann. Ferner bitte ich dieselben wegen der vorgefallenen Beleidigung um Entschuldigung, und verspreche ich, in Zukunft der Ehre der Privatankläger in keiner Weise mehr nahezutreten.

Peter Wiedenthaler jun.

Nachruf.

Die Zahlstelle Tirschnitz ruft ihrem nach Prag verlegten Zahlstellenleiter Genossen Kanjstien Josef Ventel ein herzliches Lebewohl zu!

In der Erwartung, daß selber auch in der Ferne den Parteiprinzipien treu bleibt, empfehlen wir ihn den Prager Genossen auf das wärmste.

Achtung! Eisenbahner! Achtung! Eisenbahner-Kalender für das Jahr 1910

ist bereits erschienen. Der Preis beträgt wie im Vorjahre 1 Krone. Einzeln per Postzusendung 10h Portomehr.

Die Bedingungen zum Bezuge sind folgende: Bei Bestellung von 20 Exemplaren aufwärts 20 Prozent, wenn der Betrag im vorhinein eingezahlt wird oder wenn innerhalb 30 Tagen nach Erhalt der Betrag als bezahlt erscheint; bei nachträglicher Bezahlung werden ausnahmslos 10 Prozent Provision gewährt.

Der Inhalt des Kalenders ist vollkommen neu angelegt und sind alle wichtigen, für den Eisenbahner notwendigen und wissenschaftlichen Fragen in leicht verständlicher Weise niedergelegt. Unser Kalender wird daher nicht nur ein gutes Hilfsbuch für jeden Bediensteten sein, sondern ein Wegweiser in allen Fachfragen bleiben.

Der Reingewinn fließt dem Hausbaufonds zu.

Inhaltsverzeichnis:

- Zahl ab von den Kränzen! Gebüht. - Vorwort. - Kalendarium. - Kommissivführertabellen. - Tagbuch. - Im Kreislauf des Jahres. Eine Rückschau. - Auszug aus dem Provisionsstatut der k. k. österreichischen Staatsbahnen. - Pensionsnormale für Beamte und Unterbeamte und deren Hinterbliebenen nach dem Provisionsstatut der k. k. österreichischen Staatsbahnen. - Provisionsnormale für Diener und Hilfsbedienstete und deren Hinterbliebenen nach dem Provisionsstatut der k. k. österreichischen Staatsbahnen. - Provisionsnormale für die im Taglohn lebenden Bediensteten der k. k. österreichischen Staatsbahnen. - Provisionsausmaß für Hilfsbedienstete im Taglohn (Arbeiter, Diensten etc.) der k. k. österreichischen Staatsbahnen. - Krantentafelbeiträge. - Krankengeld. - Die wichtigsten Bestimmungen über die Unfallversicherung der Arbeiter und Bediensteten. - Gesetz vom 20. Juli 1891 (Ausdehnung der zwangsweisen Unfallversicherung auf das Personal der Eisenbahnen). - Die Pensions- und Provisionsfonds der österreichischen Eisenbahnen und ihre Leistungen. - Pensionsberechnungstabellen für das Zugbegleitungspersonal der k. k. priv. Südbahngesellschaft. - Pensionsberechnungstabellen für das Stationspersonal der k. k. priv. Südbahngesellschaft. - Hilfsabteilung für die regelmäßigen Abzüge von den Bezügen der Diener und Unterbeamten der k. k. österreichischen Staatsbahnen. - Hilfsabteilung für die Unterbeamten der k. k. österreichischen Staatsbahnen. - Hilfsabteilung für die Vorarbeiten über die automatische Vorrichtung der Unterbeamten und Diener der k. k. österreichischen Staatsbahnen. - Der Lurus. - Verhältnis der Bediensteten der österreichischen Eisenbahnen zu den Mitgliedern unseres Vereines mit Ende 1907. - Verhältnis der Betriebskräfte zu den Mitgliedern unseres Vereines mit Ende 1907. - Tabelle zur Veranschaulichung der k. k. österreichischen Staatsbahnen. - Direktionstabellen der k. k. österreichischen Staatsbahnen per 1908. - Personalabrechnungstabellen der k. k. österreichischen Staatsbahnen per 1908. - Personalabrechnungstabellen der k. k. österreichischen Staatsbahnen per 1908. - Was in jeder Arbeiterbibliothek enthalten sein soll. - Behn fragen. - Österreichisches Abgeordnetenhaus. Die Sozialdemokraten in den Verbänden. Das Budget für 1909. Die gemeinschaftliche Internationale. Der Reichstag der Nationen. - Posttarife. - Telegrammtarife. - Stempelverhältnisse für Österreich-Ungarn. - Internationale Währungsvereine. - Maße und Gewichte. - Das Verkehrsunternehmensgesetz. - Einige Gebührensverzeichnisse. - Adressenverzeichnis. - Sozialdemokratische Eisenbahner-Zeitblätter im Ausland. - Vertrauensmänner der Gewerkschaftskommission Österreich.

Um eine zweite Auflage, die stets eine Verpätung und Störung in der Zustellung bewirkt, zu vermeiden, ist die diesjährige Auflage entsprechend erhöht worden. Wir ersuchen daher alle Kolportiere und Ortsgruppen, die bis jetzt noch keine Bestellungen gemacht haben, dies schleunigst zu tun und alle Kraft anzubieten, damit nicht etwa die erhöhte Auflage unverkauft auf Lager liegen bleibt.

Genossen, agitiert daher nach Kräften für euer Jahrbuch!

Mit Parteigruß

Der Kalenderverlag.

Nebenberdienst für Herren und Damen jeden Standes durch Übernahme hochlohnender Vertretung. Hausindustrie schriftlich. Nebenberdienst häuslich gewerblicher Arbeit z. Prospekte gratis. Reform-Verlag, Großschönau Nr. 30 in Sachsen. :: :: ::

Kaufen Sie keine Wanne



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

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

Bernh. Hähner

Fischern bei Karlsbad Nr. 237

Vertreter gesucht. Vertreter gesucht.

Billige böhmische Bettfedern!

5 Fila neue, gefüllte Nr. 9-60, bessere 12 Kr., weiße banneneiche, gefüllte 18 und 24 Kr., schneeweisse banneneiche, gefüllte 30 und 36 Kr. Versand franko per Nachnahme. Umtausch und Rücknahme gegen Porto vergütung gestattet.

Benedikt Sachsel, Lobes Nr. 170 bei Pilsen (Böhmen).

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. Extrafine 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 annonciert. Mindestabgabe ein Paket zu 40 Meter gegen Nachnahme. Für Nichtentsprechendes sende Geld zurück.

Mechanische Weberei und Leinenfabrik :: Jos. Kraus, Nachod VII, Böhmen. Muster von Resten werden nicht gesandt. Muster jeder Art der seit 40 Jahren best bewährten Webwaren dieser Fabrik gratis.

Günstiger Gelegenheitskauf

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

Sortiert. Stoffe auf Blusen, 78 Zm. breit, feine neueste Mode-Deffins, Denden- und Blusen-Zephir, vorzügliche rohe Gembeneinwand, Kanewa, Bettzeug, Oxford auf Männerhemden, Frauenshirtsstoffe, Handtücher, Blaudrue auf Schürzen und Hausleiber, 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. Mindestabnahme: 1 Postkollo, 40-45 Meter gegen Nachnahme sende

Leinenweberei **KARL KOHN, Nachod, Böhmen.**

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**

Tausch.

Ein Kondukteur der Innsbrucker Direktion möchte mit einem Kondukteur der Villacher Direktion tauschen. Näheres: Zentrale, Ortsgruppe 135.

Beste böhmische Bezugsquelle Billige Bettfedern!



1 kg graue, gute, gefüllte K 2.—, bessere K 3.—; prima halbwolle K 2.80; weiße K 4.—; weiße, flaumige K 5.10; 1 kg hochfeine, lichte weiße, gefüllte K 6.—; K 8.—; 1 kg Daunen (Flaum), graue K 6.—; K 7.—; weiße, feine K 10.—; allerfeinster Brustflaum K 12.—. Bei Abnahme von 5 kg franko. aus höchst reinem roten, blauen, weißen oder gelben Flaum, 1 Tugend, 180 cm lang, 116 cm breit, mittamt 2 Kopffissen, jedes 80 cm lang, 58 cm breit, gefüllt mit neuen, grauen, sehr dauerhaften, flaumigen Bettfedern K 16.—; Halbdaunen K 20.—; Daunen K 24.—; einzelne Tugenden K 10.—, K 12.—, K 14.—, K 16.—; Kopffissen K 3.—, K 3.50, K 4.—, Tugenden, 180 cm lang, 140 cm breit, K 14.70, K 17.80, K 21.—; Kopffissen, 90 cm lang, 70 cm breit, K 4.50, K 5.20, K 5.70; Unterunterlagen, Kinderbetten, Heberzüge, Federn und Matrassen zu billigen Preisen. Versand gegen Nachnahme von K 12.— an franko. Umtausch oder Rücknahme franco gestattet. Für Nichtpassendes Geld retour. Ausführende Preisliste gratis und franko. **S. Benisch in Dosehowitz Nr. 168, Böhmerwald.**

Haben Sie schon einen Phonographen gratis bekommen?

Um meine vorzüglichen neuesten Starton-Goldartig-Hörapparate überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, 2500 Phonographen zu verschenken. Bedenken Sie gegen Einzahlung von 10 h (in Briefmarken) Prospekt und Sie können einen prachtvollen Konzert-Phonographen gratis und tollfrei erhalten.

I. Sprechmaschinen-Versand „Lowin“ Wien, VI., Gumpendorferstrasse 111/8.

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 verflüchtigt sich, 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 18.—, Silberkette K 2.—, Golduhr K 18.—, Goldkette K 20.—, Goldring K 5.—, Wecker K 2.—. Verlangen Sie meinen grossen Preisaktant mit 5000 Abbildungen, welcher jedermann umsonst franko zugesendet wird.

Vorzüglichen Wein,

garantiert naturrecht, von den berühmtesten Weingegenden und zwar **Liffaner, rot, zu 40 Hellern** | Dessertwein, **Liffaner, weiß, zu 44 Hellern** | **Dalmatiner, rot, zu 32 Hellern**, **Dalmatiner, weiß, zu 40 Hellern**. **Schilger (Dpollo) zu 36 Hellern**, **Strianer, rot, zu 26 und 28 Hellern**, **Strianer, weiß, zu 36 Hellern**, **Terano, gerebelt I, zu 36 Hellern**, **Muscato, weiß oder rot, hochfein zu 56 Hellern**, versendet in Leihfässern von 56 Litern aufwärts ab Station Pola per Nachnahme die Weingroßhandlung **N. Kambolits, Pola**. NB. Weinmuster auf Verlangen sofort gratis.

Grässlich

hohe Preise werden oft für Herren- und Damenstoffe bezahlt. Dies können Sie nur vermeiden, wenn Sie direkt vom Tuchfabrikanten kaufen. Verlangen Sie daher kostenlose Zusendung meiner reichhaltigen Herbst- und Winter-Musterkollektion. Führe nur erstklassige Erzeugnisse und aparte Saisonneuheiten.

Tuch-Versandhaus FRANZ SCHMIDT Jägerndorf 78 (Ost.-Schles.)

Wegen Inventur Lagerreduktion

5000 St. beste Irlander Wäschewebe herabgesetzter Preis **48 h per Meter.**

Die Ware ist ausgezeichnet guter Qualität, kernig, für feinste Wäsche best verwendbar, 80 cm breit. Probestücke, ein oder zwei Stücke à 23 Meter, sendet gegen Nachnahme, falls nicht entsprechend, nimmt zurück.

Mechanische Weberei und Leinenfabrik :: **Jos. Kraus, Nachod VII, Böh.**

Musterkollektion hervorragend prächtiger und billiger Leinen- und Baumwollwaren für Haushalt und Ausstattung **gratis.** 40jähriges Firmennominee bürgt für Solidität.

Heile die Trunksucht



ehe der Trunksüchtige das Gesetz verletzt.

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

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

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

Gichtosan
ausgezeichnet bewährt und von ärztlichen Autoritäten best empfohlen gegen **gichtische, rheumatische und neuralgische Schmerzen, Kopf- und Gliederschmerzen, Ischias, Hexenschuss, INFLUENZA** Erkrankungen der Atmungsorgane etc., wirkt sofort schmerzlindernd und beseitigt dauernd diese Krankheiten, selbst in ganz veralteten Fällen. Angenehm riechende, die Wäsche nicht beschmutzende Salbe von verblüffender Wirkung. Gichtosan ist ein völlig unschädliches Präparat, das alle bisher existierenden Einreibungen an Wirksamkeit weit übertrifft. Zahlreiche Dankschreiben liegen im Original zur Einsicht auf. **Prels per Tube K 1.50.** Täglicher Postversand. Von 3 Tuben aufwärts franko. Alleiniger Erzeuger: Apotheke „zur heiligen Maria vom Siege“ **Emanuel Schenker, Wien** XV. Mariahilferstrasse 154.

MÖBEL Aufzutun die Herren Eisenbahner!
Wien's beste und billigste Einkaufsquelle ist die in Eisenbahnerkreisen altbekannte, o langjährig bestehende o **Fünfhäuser Möbelniederlage M. Eisenhammer 142** Wien, XV., Mariahilferstrasse Nr. 142 (neben der Löwendrogerie Schawarda) polsterte Zimmererarbeiten à Kr. 130, 150, 170, 200 u. 240. Küchenanrichtungen von Kr. 34 aufwärts. — Komplette Schlaf- und Speisezimmer von Kr. 280. — Moderne Küchenanrichtungen, grau, weiß, grün, à Kr. 70. — Einzelne Gegenstände billig in großer Auswahl. Keine Preisreduktion für die Probierung gratis. Großer Möbelkatalog gegen 60 Heller Briefmarken franko. Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Auswahl. Zufuhr zu allen Bahnhöfen und Bezirken Wien's kostenfrei.

Warnung! Um meine P. Z. Kunden vor Schaden durch Fälschung zu bewahren, achten Sie genau auf meine Firma **Fünfhäuser Möbelniederlage**, da eine Konkurrenz meine Hausnummer als Preis misbraucht, um meine p. t. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die gelben Tafeln vor dem Geschäftsortal. Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine **Einzelne Eisenbahnermarken** in Lebensgröße in meinem Schaukasten sehen. Herr M. Eisenhammer! Ich habe bei Ihnen einige Möbelstücke eingekauft, mit welchen ich zufrieden bin; erische, mit noch ein Kinderbett mit Reg. zu senden. Achtungsvoll **Stromberg, Franz Pitsch, Lokomotivführer.** **Wehrter Herr Eisenhammer!** Ich teile Ihnen mit, daß ich meine Möbel in größter Ordnung erhalten habe, ich bin damit sehr zufrieden. Einer weiteren Empfehlung Sie versichernd, gerneht sich mit besonderer Hochachtung **Wiener-Rustadt, Georg Schandl, Kondukteur.** **Euer Wohlgeborener!** Ich habe vor fünf Jahren eine ganze Einrichtung bei Ihnen gekauft und bin damit sehr zufrieden. Möchte nun noch einige Möbelstücke nachbestellen, ersuche deshalb um baldige Zusendung eines großen Preisaktants. **Hochachtungsvoll Marburg, Jakob Kantscha.** **Werter Herr Eisenhammer!** Endlich komme ich dazu, Ihnen mitzuteilen, daß wir mit allem Gefallen sehr zufrieden sind, und werden Sie bei jeder Gelegenheit reformanbieren. **Wärzburg, Alois Julius, Maschinenführer.** **Gehehrter Herr Eisenhammer!** Habe heute die bestellten Möbel erhalten, sie waren schön verpackt und sind unbeschädigt angekommen, bin auch damit recht zufriedengestellt. **Brüg, Matth. Seibold, Oberkondukteur.**

Druckarbeiten jeder Art
verfertigt die **Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“** **Swoboda & Co.** Druckerei des „Eisenbahner“ und vieler anderen sozialdemokratischen Blätter, vieler Arbeiterorganisationen und Vereine **Wien, VI. Mariahilferstraße 89A.** **Zur gef. Beachtung! Jeden Samstag von 12 Uhr Mittags an geschlossen!** Herausgeber **Josef Tomshil**. — Verantwortlicher Redakteur **Franz Will.** Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ **Swoboda & Co.** Wien, VI., Mariahilferstraße 89a.