Nr. 20. Wien, den 10. Juli 1909. 17. Jahrg.

DER EISENBAHNER

Zentralorgan
des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

Redaktion: Wien, V/1, Zentagasse Nr. 5.
Redaktionsschluß vier Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

Sprechstunden
sind jeden Tag mit Ausnahme der Sonn- und Feiertage von 10 Uhr vormittags bis 1/24 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 Mk. 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 Fernen:
Daß Brot und Arbeit uns gerüstet stehen,
Daß unsere Kinder in der Schule lernen
Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.
G. Herwegh.

Die indirekten Steuern in wissenschaftlicher Beleuchtung.

Durch die Finanzpläne der Regierung sollen, wie wir schon früher einmal dargetan haben, die indirekten Steuern um etwa hundert Millionen Kronen erhöht werden. Angesichts dieser drohenden Last, die in einer Zeit schwerer, wirtschaftlicher Not dem Volke aufgehalst werden soll, erscheint es wohl sehr zeitgemäß, einmal ein wenig in der bürgerlichen Staatswissenschaft nachzusehen, um zu hören, was die Koryphäen der bürgerlichen Nationalökonomie über die indirekten Steuern dachten und sagten.

Der Erzvater der klassischen Nationalökonomie, **Adam Smith,** sagt in seinem Werke über den Reichtum der Nationen im Jahre 1775:

Die Steuern auf die notwendigen Lebensmittel haben auf das Los des Volkes fast denselben Einfluß wie ein unfruchtbarer Boden oder ein schlechtes Klima. Diese Steuern verteuern die Lebensmittel in derselben Weise, als wenn sie mehr Arbeit und Ausgaben als sonst kosteten, um produziert zu werden. — Diese Arten von Steuern, wenn sie zu einem gewissen Punkte steigen, sind also eine ebenso traurige Kalamität wie die Unfruchtbarkeit des Bodens oder die Ungunst der Witterung, und dennoch sind es gerade die reichsten und industriellsten Länder, wo man sie im allgemeinen vorfindet. Auch würde kein anderes Land imstande sein, eine so starke Krankheit zu ertragen. Ebenso wie es nur die kräftigsten Körper sind, welche sich am Leben und bei Gesundheit erhalten können selbst bei der ungesundesten Lebensweise, ebenso sind es nur die in jeder Art von Industrie durch natürliche oder erworbene Vorteile am meisten bevorzugten Nationen, die bestehen und selbst gedeihen unter dem Druck dieser Arten von Steuern.

— — Die arbeitenden Klassen leiden weit mehr vielleicht als von den Getreidepreisen unter der künstlichen Preiserhöhung, welche die Steuern im Preise einiger Manufakturwaren verursacht haben, wie zum Beispiel beim Salz, der Seife, dem Leder, den Lichtern, dem Malz, dem Biere, dem Oel u. s. w.

Vorzüglich ist es, was alle indirekten Konsumtionsausgaben für den ärmeren und größeren Teil des Volkes stets so drückend macht: Die erhöhten Preise unserer Lebensbedürfnisse, die stets die unausbleibliche Folge eines solchen Abgabenerhebungssystems sind, drücken schon die ärmere und niedere Volksklasse unendlich; noch mehr oder wenigstens ebenso stark aber drücken sie die Vorteile, welche sie der reicheren Volksklasse für ihre gemachten Vorschüsse zugestehen muß — und beides zusammen kann dann keine andere Folge haben, als daß bei einem solchen Abgabenerhebungssystem ein Aufschwung der Betriebsamkeit der ärmeren und niederen Volksklassen und ihres Wohlstandes beinahe ganz unmöglich wird.

Der Chef der bürgerlichen Vulgärökonomie, der Franzose **J. B. Say,** schreibt im Jahre 1829:

Ist eine bloß proportionelle Steuer nicht schwerer für den Armen als für den Reichen? Derjenige, welcher nur die Quantität Brot verdient, die erforderlich ist, um ihn und seine Familie zu ernähren, soll er genau in demselben Verhältnis steuern, wie derjenige, welcher Dank seinen ausgezeichneten Talenten, seinen ausgedehnten Besitzungen, seinen beträchtlichen Kapitalien nicht nur alle Genüsse des Luxus sich und den Seinigen gewährt, sondern auch noch jedes Jahr seinen Reichtum vermehrt? Findet man nicht in einer solchen Behauptung etwas, was die Billigkeit empört?

— — Die auf die Konsumtionen gelegte Steuer ist notwendig proportionell der Quantität der konsumierten Ware; und da die Quantität der konsumierten Ware der Proportion des Vermögens nicht folgen kann, so folgt darauf, daß diese Art der Besteuerung, welche in den stark besteuerten Ländern die Hauptrolle spielt, auf die Steuerpflichtigen gerade umso mehr fällt, je weniger reich sie sind. In der Tat, ein Mann, der 300.000 Franken Einkommen hat, wird nicht 300mal mehr Zucker oder Wein konsumieren können, als ein solcher, der nur 1000 Franken Einkommen hat. Die wenig Bemittelten sind es also, die in dieser Hinsicht eine wahrhaft progressive Steuer aushalten, das heißt eine solche, die gerade um so stärker wird in demselben Verhältnis, in welchem die Kräfte der Steuerpflichtigen geringer sind. Dies ist einer der größten Fehler der indirekten Steuern, ein Fehler, für welchen eine steigende Progression bei der direkten Steuer nur eine gerechte, aber noch unvollkommene Kompensation bilden würde.

— — Man kann versichern, daß die Steuern auf die Konsumtionen die am allerungleichsten verteilten von allen sind und daß in den Nationen, wo sie vorherrschen, die bedürftigsten Familien aufgeopfert werden.

Ein deutscher Nationalökonom aus dem Anfang des 19. Jahrhunderts, Dr. **Behr,** schrieb 1822 in seiner „Lehre von der Wirtschaft des Staates“:

Indirekte Steuern sind entweder von grober Ignoranz oder von bübischer Tücke erfunden, durch Superklugheit und Sophisterei verteidigt, von der Gemächlichkeit gepflegt, durch Not vervielfältigt und aus Furcht vor der Mühe der Einführung des Rechten bis zur Stunde noch nicht abgeschafft.

Professor **Rau** in Heidelberg, einer der ersten Popularisatoren der klassischen englischen Nationalökonomie in Deutschland, sagt in seinem Lehrbuch der politischen Oekonomie im Jahre 1826:

Eine Steuer auf die nötigen Lebensmittel, als Kartoffeln, Brotgetreide, Brennholz, Leinwand und dergleichen ist sehr einträglich und wirkt ungefähr wie eine Kopfsteuer, weil der Beitrag eines jeden hauptsächlich von der Zahl seiner Hausgenossen bestimmt wird, aber eben darum verletzt sie den Grundsatz, daß die Steuerfähigkeit den Maßstab der Belegung bilden solle. Man hat solche Steuern in der Hoffnung in Schutz genommen, daß sie auf die Lohnherren übergewälzt werden, weil der Lohn zu jeder Zeit den nötigen Unterhalt vergüten müsse. Allein die Ueberwälzung ist nicht mit Sicherheit zu erwarten. Der Lohn entspricht nur dem mittleren Bedarf und die Verteuerung der Lebensmittel wird wenigstens dem Vater einer zahlreichen Familie nicht vergütet. Der Lohn zeigt überhaupt nur eine geringere Beweglichkeit als die Preise der Waren. Obgleich für ihn der Preis der Lebensmittel immer einen Anhaltspunkt gibt, so übt doch das Verhältnis des Angebots zu dem Begehr von Arbeit einen mächtigen Einfluß auf die Lage der Lohnarbeiter. So lange der Lohn noch oberhalb der durch den unabweislichen Lebensbedarf bestimmten Grenze steht, kann er bei ungünstigen Mitwerben erniedrigt werden, und die Verteuerung der Lebensmittel vermag ihn nicht sogleich zu erhöhen. Ist das Kapital des Volkes nicht stärker im Zunehmen als die Volksmenge, so bleiben die erwähnten Steuern ganz oder zum Teile auf den Arbeitern liegen, bis etwa später eine Verzögerung in der Volksvermehrung einen höheren Lohnsatz bewirkt. In diesem Falle sind also die Steuern der genannten Art sehr nachteilig.

Der Prophet der deutschen „historischen Schule“ der Nationalökonomie, Professor **Roscher,** erklärt in seinem „System der Volkswirtschaft“ im Jahre 1854:

Wie das Wohlfeilerwerden der Lebensmittel, wenn sich der Bedürfniskreis des Arbeiterstandes nicht entsprechend vergrößert, ein Sinken des Lohnes zur Folge hat, so muß das Teurerwerden derselben, wenn der Lohn bereits so niedrig stand, um nur die unentbehrlichen Bedürfnisse zu befriedigen, ein Steigen des Lohnes nach sich ziehen. Der Uebergang ist im ersten Falle, ein ebenso behaglicher (der ganze deutsche Professor drückt sich hier in dem einen Wort aus!) wie im zweiten voll der traurigsten Krisen. Je langsamer die Preiserhöhung der Lebensmittel vor sich geht, umso eher ist zu befürchten, daß ihr die Arbeiter nicht etwa durch Auswanderung, verminderte Ehezahl u. s. w., sondern durch Erniedrigung ihres Bedürfnismaßes, Einführung schlechterer Nahrungsstoffe u. s. w. zu begegnen suchen. Uebrigens gilt das alles nur von den dauernden Veränderungen des Lebensmittelpreises, wie sie zum Beispiel durch die Entwicklung des Ackerbaues, durch Steuern u. s. w. hervorgebracht werden.

Der Engländer **John Stuart Mill** schreibt in seinen „Grundsätzen der politischen Oekonomie“ im Jahre 1848:

Alle Abgaben von notwendigen Lebensbedürfnissen sowie von Rohstoffen und Werkzeugen, die zur Hervorbringung dieser Bedürfnisse notwendig sind, auszuschließen, denn solche Abgaben tun leicht demjenigen Abbruch, was unbesteuert bleiben sollte, nämlich dem zu einer gesunden Existenz eben ausreichenden Einkommen.

In einem alten Lande Taglöhner besteuern wollen, heißt also nur, eine Steuer mehr auf alle Arbeitgeber legen, es sei denn, daß die Steuer die viel schlimmere Wirkung habe, den Maßstab einer eben erträglichen Existenz in den Ansichten der ärmsten Volksklassen auf die Dauer noch tiefer herabzudrücken.

Was ein Professor der Volkswirtschaftslehre alles weiß.

Die heutigen Eisenbahner haben es gut. Vor einigen wenigen Jahren hat sich um die armen Teufel niemand gekümmert; die einen aus Hochmut, die anderen aus Indolenz; war der Eisenbahner vor 15 Jahren noch kein „geehrter Herr Wähler“? Nun drängen sie sich alle: die Hochmütigen sowie die Indolenten, und alle bemühen sich, die Aufmerksamkeit der Eisenbahner auf sich zu lenken, sie buhlen förmlich um ihre Freundschaft. Vor 15 Jahren war das halt noch eine gefährliche Sache. Die Hochmütigen sahen auf den Bediensteten von oben herab und fanden es shocking (sprich: schöcking = abscheulich,, sich mit solcher Leuten abzugeben; die Indolenten wieder saßen gemütlich hinter dem Ofen und waren zu feig, um sich der Eisenbahner anzunehmen. Jetzt freilich fehlt es an Rettern nicht, sie haben sich vermehrt, wie der Sand im Meere.

In der letzten Zeit hat sich der Schar der Freunde ein gar vornehmer Fürsprecher mit einem großen Namen zugesellt. Es ist der Herr Dr. Glombinski, Reichsrats- und Landtagsabgeordneter, Obmann des „Kolo polski“, k. k. Professor der Volkswirtschaftslehre an der Universität in Lemberg, Rektor, Sozialpolitiker 2c. 2c. So einen Mann brauchen die Eisenbahner, besonders darum, weil er neben der hohen Protektion auch „eingehende Kenntnisse“ des Eisenbahnwesens besitzt, die ihn die richtigen Wege einschlagen lassen.

Durch einen Zufall sind wir in den Besitz eines eigenhändigen Schreibens des Herrn Doktors gekommen, welches uns deutlich zeigt, daß es den Eisenbahnern wohl-

Der „Eisenbahner“ erscheint in einer Auflage von 45.000 Exemplaren.

ergehen muß, wenn sie so einen gründlichen Kenner der Eisenbahnerverhältnisse und der einschlägigen Institutionen besitzen.

Das Schreiben lautet:

„Abgeordnetenhaus.

Euer Wohlgeboren!

In Angelegenheit der Behandlung der Bahnbediensteten, welche eine Rente beziehen, war ich beim Herrn Eisenbahnminister und beim Referenten, und verlangte, daß das heutige System geändert und die bisherige schädigende Praktik unterlassen werde. Ich habe die Versicherung erhalten, daß das Eisenbahnministerium trachten wird, die Wünsche des Polenklubs zu berücksichtigen, daß aber das Ministerium in diesen Angelegenheiten nicht allein entscheidet, da die Unfallversicherungsanstalt durch die Delegierten, sowohl der Staats- als auch der Privatbahnen und durch die Arbeiterdelegierten verwaltet wird. Gegenwärtig haben im Vorstand die Mehrheit der sozialdemokratischen Delegierten, welche über Aenderungen und Reduktionen der Pensionen (!) entscheiden. Ich verlangte also eine Reform in dem Sinne, daß den Staatsbahnbediensteten bessere Pensionsbedingungen durch Errichtung einer eigenen Anstalt, die vom Staate verwaltet werden sollte, gesichert werden. Heute kann ich noch nicht bezeichnen, ob diese meine Forderung durchgeführt werde. Wenn aber die sozialdemokratischen Zeitungen aus dem Grund gegen mich auftreten und den interessierten Kreisen irrtümliche und verleumderische Informationen geben, so ist das nur ein Beweis dafür, daß der durch mich gezeigte Weg richtig und erfolgreich ist, da auf diese Weise die Pensionisten und Provisionisten von der Eigenmächtigkeit des jetzigen Vorstandes der Anstalt befreit werden.

Indem ich Sie von meiner Hingebung für die Sache der Geschädigten versichere, verbleibe

Wien, 8. Dezember 1907 Glombinski.

Wirklich, nicht nur die Eisenbahner, sondern auch die Studenten, die die Vorträge des Herrn Professors der Nationalökonomie frequentieren, können sich gratulieren, denn beide profitieren. (?) Nichtsdestoweniger möchten wir uns erlauben, dem Herrn Professor und Reichsratsabgeordneten einen Rat zu geben: „Schuster, bleib' bei deinem Leisten." Sie, Herr Professor, mögen sehr viel von der Nationalökonomie verstehen, von Eisenbahndingen, Herr Reichsratsabgeordneter, verstehen Sie gar nichts; ja wir behaupten, daß ein Werkstätten- oder Verkehrsarbeiter in Galizien in diesen Dingen mehr versteht. Doch Sie sollen sehen, daß wir nicht so böse sind, als man uns macht, wir bieten uns sehr gerne an, Ihnen ein kleines Privatissimum zu geben und Ihnen den Unterschied zwischen der Altersversorgungs- und Unfallversicherungsinstitution zu geben und auch eine kleine Lektion in Bezug auf die Zusammensetzung des Vorstandes der B. U. A. — wissen Sie, Herr Doktor, was diese drei Buchstaben bedeuten? — zu geben.

Also vor allem, Herr Doktor: Eine Aenderung des Systems in der Behandlung der Zuerkennung und Bemessung der Renten kann weder der Eisenbahnminister noch sein Referent vornehmen, weil dieses System durch das Gesetz vom 28. Dezember 1887 und vom 20. Juli 1894 (das sogenannte Ausdehnungsgesetz) festgelegt ist; zweitens ist es ganz falsch, daß die berufsgenossenschaftliche Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen (B. U. A.) von den zur Mehrheit zur sozialdemokratischen Partei sich bekennenden Delegierten verwaltet wird. Auch dieses ist gesetzlich festgelegt; der Vorstand der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt besteht aus 18 Mitgliedern, von denen neun aus der Kurie der Unternehmer und neun aus der Kurie der Versicherten gewählt werden; diese wählen den Obmann, der bis jetzt immer der Kurie der Unternehmer entnommen wurde; der Obmann hat das Dirimierungsrecht, und da bisher noch nicht bekannt wurde, daß der Vorsitzende sein Recht zugunsten der verletzten Eisenbahner benützt hat, so sind die Unternehmer hier in der Majorität. Also auf diesem Wege führen Sie, Herr Reichsratsabgeordneter, diese Ihre Forderungen nicht durch. Dafür können Sie den Eisenbahnern helfen und auch den Polenklub für die Sache interessieren bei den Verhandlungen über den Entwurf über die soziale Versicherung, die die Bediensteten entrechtet. Unsere Abgeordneten werden schon die notwendigen Anträge einbringen. Wir konstatieren, daß wir in dieser Beziehung es anerkennen, wenn Sie uns Ihre schätzbare Hilfe angedeihen lassen. Ganz gelungen ist der Satz in Ihrem werten Schreiben: „Wenn aber die sozialdemokratischen Zeitungen aus dem Grunde gegen mich auftreten und den interessierten Kreisen irrtümliche und verleumderische Informationen geben, so ist es nur Beweis dafür, daß der durch mich gezeigte Weg richtig und erfolgreich ist..." O, Sie Schlaucherl, Sie; auf diesem Gebiete — verleumderischer Informationen — müssen Sie große Erfahrungen haben, da Sie sich schon so rechtzeitig salvieren wollen. Oder ist das Ganze von der Befreiung der Pensionisten und Provisionisten — deren Ansprüche auf Provision und Pension in ihren getrennten Institutionen und durch separate, vom Ministerium bewilligte Statuten behandelt werden — von dem Vorstand der Anstalt gar eine Flunkerei?

Das eine steht fest, Sie haben den richtigen Weg gewählt; aber nicht, um den Bediensteten zu helfen, sondern um sich ungeheuer zu blamieren! Also, Herr Doktor, Reichsratsabgeordneter ꝛc., lieber zweimal zielen, denn einmal schießen! —d—

Konferenz

der Vertrauensmänner der Bediensteten und Arbeiter der Staatseisenbahngesellschaft, der Oesterreichischen Nordwestbahn und Südnorddeutschen Verbindungsbahn.

Die Zentrale des allgemeinen Rechtsschutz- und Gewerkschaftsvereines für Oesterreich berief für Sonntag den 27. Juni l. J. eine Konferenz der Vertrauensmänner der Bediensteten und Arbeiter der St. E. G. und der Oe. N. W. B. und S. N. D. V. B. nach Böhm.-Trübau mit folgender Tagesordnung ein: 1. Die Einreihung des Personals der St. E. G. und der Oe. N. W. B. und S. N. D. V. B. in den Status der k. k. Staatsbahnen. 2. Eventuelles. Zur Konferenz waren von 58 Ortsgruppen 69 Delegierte erschienen. Von den Personalkommissionen beider Bahnen waren 14 Mitglieder und von den beiden Exekutivkomitees 9 Mitglieder anwesend. Von der Zentrale waren der Obmann Genosse Josef Schwab, Abgeordneter Genosse Tomschik und Genosse Adolf Müller anwesend. Die Sekretariate in Prag und Brünn waren durch Genossen Brodecky und Genossen Mouka vertreten.

Abgeordneter Genosse Tomschik erstattete zum ersten Punkt der Tagesordnung in anderthalbständiger sachlicher Rede ein sehr ausführliches und klares Referat. Redner schilderte in seinen Ausführungen die bisherige Tätigkeit der Organisation und der sozialdemokratischen Abgeordneten im Parlament wegen der Gewährung der den Bediensteten der k. k. Staatsbahnen gemachten Zugeständnisse an das Personal der St. E. G. und der Oe. N. W. B. und S. N. D. V. B. und wegen der Festsetzung von geeigneten Bestimmungen bei den Verstaatlichungsverhandlungen, wonach die Einreihung des Personals der beiden Bahnen nur mit freier Zustimmung der einzureihenden Bediensteten und derart erfolgen muß, daß kein Bediensteter bei der Einreihung an seinen Bezügen einen Schaden erleidet. Infolge des bekannten ausbeuterischen Verhaltens der Verwaltungen der beiden Bahnen und des unbedingt ablehnenden Standpunktes der Regierung war es leider nicht durchzusetzen, daß dem Personal der beiden Bahnen noch vor der Einreihung alle Zugeständnisse in derselben Weise zugute kommen wie dem Personal der k. k. Staatsbahnen. Infolge dieser Haltung der genannten Faktoren erscheinen aber die erreichten Erfolge um so größer und ist es einzig nur der klugen und energischen Tätigkeit unserer sozialdemokratischen Abgeordneten im Parlament zuzuschreiben, daß die Verbesserungen, welche die Nebenbezüge betreffen, dem Personal beider Bahnen mit Rückwirkung auf den 1. Juli 1909 zugestanden wurden. Die Verbesserungen, welche die Automatik betreffen, werden den Bediensteten der beiden Bahnen mit Rückwirkung auf den Tag ihrer Einreihung in das k. k. Staatsbahnschema gewährt werden und muß getrachtet werden, daß die Einreihung mit Rückwirkung auf den 1. Juli 1909 erfolgt. Betreffend das Arbeiterpersonal beider Bahnen sei von den diesbezüglichen Ausführungen des Abgeordneten Genossen Tomschik hervorgehoben, daß den Arbeitern der Oe. N. W. B. und S. N. D. V. B. betreffend den Provisionsfonds dieselben Begünstigungen gewährleistet werden, wie dies bei der Nordbahn und der B. N. B. der Fall war. Betreffs Errichtung eines Arbeiterausschusses bei der St. E. G. wird getrachtet werden, daß dieselbe spätestens im Oktober l. J. erfolgt. Im übrigen müssen durch die Uebernahme die bei den beiden Bahnen bestehenden Lohn- und Arbeitsverhältnisse den bei den k. k. Staatsbahnen bestehenden angepaßt werden. Nachdem durch die Aenderung dieser Verhältnisse auf den k. k. Staatsbahnen in nächster Zeit Verbesserungen geschaffen werden, müssen diese Verbesserungen naturgemäß den Arbeitern beider Bahnen nach der Einreihung ebenfalls zugute kommen. Vorläufig sollen aber die bestehenden Entlohnungsnormen (Akkordverhältnisse) auf beiden Bahnen aufrecht bleiben und Aenderungen analog den k. k. Staatsbahnen erst in einem späteren, für die Arbeiter günstigeren Zeitpunkt erfolgen. Aufgabe der Organisation und der Personalkommissionen wird es sein, sofort an die Ausarbeitung eines entsprechenden Elaborats betreffend die Festsetzung der Einreihungsgrundsätze zu schreiten, welche den Vertrauensmännern der beiden Bahnen behufs Stellungnahme und Beschlußfassung vorzulegen sind.

Die Ausführungen des Abgeordneten Genossen Tomschik fanden die allgemeine Zustimmung der Delegierten und wurde nach einer eingehenden Debatte, an der sich die Delegierten zahlreich beteiligten, im Sinne seiner Ausführungen beschlossen:

1. Daß die verbesserten Nebenbezüge der Bediensteten der St. E. G. und Oe. N. W. B. und S. N. D. V. B. ehebaldigst mit Giltigkeit vom 1. Juli 1909 ausgezahlt werden.

2. Die Einreihung hat mit Rückwirkung auf den 1. Juli 1909 und die Errichtung eines entsprechenden Arbeiterausschusses bei der St. E. G. bis spätestens im Oktober l. J. zu erfolgen.

3. Die Personalkommissionen beider Bahnen haben die Ausarbeitung entsprechender Elaborate betreffend die Einreihungsgrundsätze zu besorgen und wird die Zentrale beauftragt, anfangs Oktober l. J. nach Böhm.-Trübau und Deutsch-Brod je eine Konferenz der Vertrauensmänner der Bediensteten und Arbeiter der St. E. G. und der Oe. N. W. B. und S. N. D. V. B. einzuberufen und diesen die ausgearbeiteten Einreihungsgrundsätze zur Beratung und Beschlußfassung vorzulegen.

4. Die bestehenden Exekutivkomitees der beiden Bahnen sind mit Rücksicht darauf, daß der Weiterbestand derselben in Anbetracht der geänderten Situation nicht mehr nötig erscheint, aufzuheben und werden die Funktionen derselben den Personalkommissionen übertragen.

Die Beratungen dauerten von 10 Uhr früh bis 6 Uhr abends und haben die Vertrauensmänner in dieser wichtigen Konferenz im Interesse des gesamten Personals der beiden Bahnen den richtigen Weg geebnet, den zu

Feuilleton.

Herweghs Werke.

Den Heinrich Heine die „eiserne Lerche" genannt, der, gleich Freiligrath, den schwülen Atem seiner Zeit in brausenden Sturm verwandelte: er bleibt dem proletarischen Volke, dem er ja selbst entstammte und dem er treu blieb bis zum Grabe, allzeit teuer und unvergessen. Und das Volk tut wohl daran; denn die Macht der gebundenen Rede auf die Gemüter kann kein noch so frostiger Denker und Politiker wegleugnen, wie überlegen er auch tue. Ein einziges Gedicht vermag mehr Zündstoff in die Masse zu werfen, weit gewaltigere Wunder zu wirken als noch so viele gelehrte Abhandlungen oder wohlgesetzte Reden zusammengenommen. Wir wären wirklich arm zu nennen, wenn wir im proletarischen Klassenkampf auf die anfeuernde Kraft des dichterischen Wortes verzichten wollten. Darum bildet aber auch die revolutionäre Lyrik unser Arsenal, aus dem wir in Kämpfen und Streiten die besten Waffen holen. Und darum halten wir die Namen aller Poeten, die jemals ein unerschrocken freies Wort gewagt, jemals gegen Despotie und Knechtschaffenheit ihr zornflammendes Anathema geschleudert, in heiligen Ehren.

Am 7. April sind 34 Jahre seit dem Ableben Herweghs dahingegangen. Nun ist auch in der schnell bekannt gewordenen „Goldenen Klassiker-Bibliothek" des deutschen Verlagshauses Bong u. Komp., Berlin, eine Gesamtausgabe seiner Werke erschienen, deren gediegene Ausstattung mit einem billigen Preise wetteifert. Der alles in allem 690 Seiten umfassende Band kostet geschmackvoll gebunden nur 2 Mk. Jetzt, meinen wir, ist der Zeitpunkt gekommen, wo in jedes Arbeiters Bücherei auch Herweghs Werke ihren Ehrenplatz behaupten sollten. Diese Ausgabe empfiehlt sich ferner dadurch, daß sie mit Aufbietung des ganzen literarwissenschaftlichen Apparats (ausführliches Lebensbild, kritische Einleitungen der einzelnen Abteilungen, Literaturnachweise, Anmerkungen, alphabetisches Verzeichnis u. s. w.) besorgt wurde. Außerdem ist ein Bildnis nebst einem faksimilierten Briefe des Dichters dem Bande beigegeben. Es sind darin alle Gedichte aufgenommen, die Herwegh geschrieben hat.

Seine Leyer, das läßt sich nunmehr klar erkennen, ist zeitlebens auf den politischen Ton gestimmt gewesen. Poesie der Liebe fehlt fast gänzlich. Höher als sie stand ihm das Volk, die Menschheit. Selbst die Natur: Wald, Heide, Meer, Gebirge, spielt nur eine nebensächliche Rolle, allenfalls verknüpft er sie mit dem allgemeinen Symbol der Freiheit oder des Kampflebens. Aber schon um der wenigen reinen Klänge willen, die dem Herzen des Dichters entströmt sind, müssen wir ihn lieben; denn sie sichern seinem Namen Unsterblichkeit. Ein ähnliches Schicksal läßt sich bei einer obwohl beschränkten Anzahl seiner politischen Kampfgedichte stellen. Ihr künstlerischer Gehalt verspricht Dauer. Warum? Weil Herwegh doch ein Auserwählter unter den Dichtern ist.

Wer erinnert sich nicht an das Goethesche: „Politisch Lied, welch garstig Lied!" Nun, das Zeitalter Goethes war nicht das Zeitalter Herweghs, Freiligraths und Heines. Seit der Julirevolution beginnt auch in Deutschland politisches Leben sich zu regen. Die Literatur wird demokratisch. „Eigentlich ist jeder echte Dichter Demokrat", sagt Herwegh sehr treffend. Jeder echte Dichter steht aber auch in Opposition mit dem Staat. Man braucht dabei nicht gleich an „offene Angriffe" oder an „gewaltsame Mittel" zu denken, hingegen „an die friedliche Opposition des Herzens, dem ehernen Geist der Gesetze und Staatsformen gegenüber". Die Verpflichtung dieser neueren Literatur, zum Unterschied von der klassischen, ist eine andere. Sie hat den Menschen in uns frei zu machen. Dann muß sie freilich die Gegenwart begleiten. Dementsprechend verlangt Herwegh vom Dichter, daß er politisch denke. „Tendenzpoesie!" rufen alle Angstmeier und Rückwärtser verächtlich aus. Ja, was heißt Tendenz, wo doch alles „Ewige" — und das ist entschieden auch die Bestimmung des Menschen zur Freiheit — immer „Tendenz" ist. Daraus folgt allerdings nicht, daß nun auch jeder Dichter, der einen „politischen Glauben" hat, Zeitstoffe behandle; denn nicht das „Was", sondern das „Wie" entscheidet. „Der politische Glaube entschuldigt einen ästhetischen Fehler nur halb". So aber einer imstande ist, seinen Dichtungen „die glühende Färbung des Moments zu geben, ohne darum der Schönheit irgend Eintrag zu tun", mit anderen Worten, wenn er ein echter Dichter ist, dann wird der Begriff „Tendenz"poesie bedeutungslos. „Das Volk der Hütte hat so gut seine Poesie als der Faulenzer im Palast, so gut seine geheimen Schmerzen und Freuden, als die Leute, welche sich zu den Gebildeten zählen". Es hat aber auch „für echte Poesie immer einen glücklichen Sinn; man versuche nur, ihm direkt gegenüber zu treten, sich direkt an die Massen zu wenden, im Volksliede, im nationalen Drama. Es ist freilich auch der strengste Richter und wird sich nie von abgestandenen Ideen betören lassen, an welche die Menschheit den Glauben verloren hat". Herwegh sagt hierin zugleich, daß sowohl die soziale als die politische Poesie gerechtfertigt ist. Er selbst gibt ja beide Gattungen. Sein „Bundeslied für den Allgemeinen deutschen Arbeiterverein" mit der Kampfparole darin:

Mann der Arbeit, aufgewacht!
Und erkenne deine Macht!
Alle Räder stehen still,
Wenn dein starker Arm es will.

sowie die Gedichte von der „Kranken Lise" und dem „Armen Jakob" „sichern Herwegh einen Platz unter den sozialen Lyrikern des Jahrhunderts", bemerkt der Herausgeber, nein aller Zeiten, dürfen wir sagen.

Die erst nach Herweghs Tode erschienenen „Neuen Gedichte", die den dritten Abschnitt des Sammelbandes darstellen, wollen die bürgerlichen Aestheten, auch deren nunmehriger Herausgeber, nicht mehr gelten lassen. Warum? Weil hier die politische Betätigung der Dichtkunst „noch rücksichtsloser und siegesbewußter verkündet wird", weil der Dichter revolutionärem Republikanismus huldigt und weil er überwiegenderweise die Wandlung vom pathetischen Kampflyriker zum „thersiteischen" Satiriker in sich vollzogen habe. Soviel ist ja richtig; Herwegh machte keinerlei Entwicklung mehr durch; er blieb der radikale Demokrat von 1848 und vermochte weder mit der politischen noch sozialen Wendung der Dinge sich abzufinden; dies um so weniger, als er im Ausland lebte, mithin gar nicht in die Lage kam, die vom Bürgertum sich lösende Bewegung des sozialistischen Proletariats ihrem inneren Wesen nach zu begreifen. Psychologisch läßt sich die Ernüchterung, die sich nach dem kläglichen Scheitern der Revolution aller Demokraten, auch Herweghs, bemächtigte, sehr wohl rechtfertigen. Sie wurde aber noch rascher herbeigeführt durch den völligen Umschwung der politischen und gesellschaftlichen Verhältnisse. An Stelle romantischer Tatenträume trat die Politik der Tatsachen, die praktische Arbeit. Eine neue Klasse rang sich vom siechen Körper des Bürgertums empor: die Arbeiterklasse. Die Mission des ideologischen Kampfdichters war erfüllt, seitdem er sich vor eine Welt realer Erscheinungen gestellt sah. Wollte oder konnte er nicht schweigen, so mußte er wohl oder übel zum konkreten Mittel der Satire greifen. Allerdings besaß er nicht jene Heinesche Ironie, die sich mit sieghafter Ueberlegenheit zu entäußern vermochte; aber man wird nicht leugnen können, daß Herwegh doch einen sicheren Instinkt für Politik besessen hat und daß er scharfe Beobachtung mit zumeist trefflicher Beurteilung aller Vorgänge verbindet. In dieser Hinsicht sind denn auch schon manche seiner kritischen Aufsätze aus den Jahren 1839 und 1840, die den zweiten Teil des Bandes ausmachen, höchst bemerkenswert, obgleich sie nur mehr oder weniger noch ein historisches Interesse beanspruchen, wie seine satirischen Randglossen zur neueren Zeitgeschichte überhaupt. Doch wäre es ungerecht, eine-

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

gehen nun Aufgabe der Vertreter des Personals ist. Die Früchte der Arbeit und Bemühungen der Vertrauensmänner werden gewiß nicht ausbleiben, wenn die Bediensteten und Arbeiter auch fernerhin in den geschlossenen Reihen der Organisation ihren berechtigten Forderungen den nötigen Nachdruck verleihen. A. M.

Oesterreichische Eisenbahnstatistik für das Jahr 1907.

II. Teil: Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltende Bahnen sowie Schleppbahnen.

Seitens des Eisenbahnministeriums gelangt soeben der II. Teil der Oesterreichischen Eisenbahnstatistik für das Jahr 1907 zur Versendung, welcher die Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltenden Bahnen sowie die Schleppbahnen zum Gegenstand hat. Der Publikation sind nachstehende besonders bemerkenswerte Daten zu entnehmen:

Die Gesamtlänge (Baulänge) der Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltenden Bahnen auf österreichischem Staatsgebiet betrug mit Schluß des Jahres 1907 rund 579 Kilometer; hiervon sind 552 Kilometer als Kleinbahnen konzessioniert, beziehungsweise anerkannt.

Bei Berücksichtigung der bei den bereits bestehenden Bahnstrecken im Gegenstandsjahr eingetretenen Längenänderungen ergibt sich ein Längenzuwachs von rund 10 Kilometern oder 1·82 Prozent, welcher zur Gänze auf die neueröffnete elektrische Bahn von der Station Kemmelbach-Ybbs in die Stadt Ybbs sowie auf die neueröffneten Drahtseilbahnen: Karlsbad Theatergasse—Helenenhof und Virglbahn (Untervirgl—Virglwarte), weiters auf neue Linien der elektrischen Straßenbahnen in Prag und Lemberg entfällt.

Die in der Publikation behandelten Bahnen sind sämtlich Privatbahnen und stehen, abgesehen von der für Rechnung der Eigentümer im Staatsbetriebe befindlichen rund 25 Kilometer langen Lupków-Csinaer Kleinbahn, sämtlich im Privatbetriebe.

Wird zu der früher angegebenen Gesamtlänge die in Ungarn gelegene Teilstrecke der eben genannten Kleinbahn per 1·137 Kilometer hinzugerechnet, so ergibt sich als Länge sämtlicher Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltenden Bahnen eine solche von 580 Kilometern.

Nach der Art des Betriebes verteilt sich diese Länge auf den elektrischen Betrieb mit 497 Kilometern (einschließlich der 2·3 Kilometer langen Drahtseilbahnstrecke der Mendelbahn), auf den Dampfbetrieb mit 67 Kilometern, auf reine Drahtseilbahnen mit rund 2 Kilometern und auf Pferdebahnen mit 14 Kilometern. Zahnradbahnen waren von den Bahnen mit elektrischem Betriebe 0·8 Kilometer und von jenen mit Dampfbetrieb 14·2 Kilometer.

Im Vergleich zum Jahre 1906 erhöhte sich die Länge der Bahnen mit elektrischem Betrieb um 9·892 Kilometer und jene der Drahtseilbahnen um 0·468 Kilometer; die Länge der Bahnen mit Dampfbetrieb sowie jener mit Pferdebetrieb blieb die gleiche.

Im ganzen waren von der Gesamtlänge der Bahnen 259·2 Kilometer = 44·70 Prozent zweigleisig; 355·0 Kilometer = 61·23 Prozent besaßen normale und 224·7 Kilometer = 38·77 Prozent schmale Spurweite.

Was das aufgebrachte Anlagekapital der Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltenden Bahnen betrifft, so betrug dieses mit Schluß des Jahres 1907 im ganzen 241·06 Millionen Kronen (gegen 1906 + 3·40 Prozent), und zwar 54·29 Millionen in Stamm- und Prioritätsaktien, 3 Millionen in Prioritätsobligationen, 173·08 Millionen an sonstigen Anlehen und 10·69 Millionen an anderweitigen Kapitalszuflüssen.

Das verwendete Anlagekapital betrug Ende 1907 232·29 Millionen Kronen (+ 2·83 Prozent) und das amortisierte 4·52 Millionen Kronen (+ 20·67 Prozent).

An Fahrbetriebsmitteln besaßen die Bahnen im ganzen 28 (hierunter 5 elektrische) Lokomotiven (gegen 1906 unverändet), 1794 Motorwagen (+ 159) und 178 (+ 18) Lastwagen.

An Plätzen waren vorhanden bei den Bahnen mit elektrischem Betrieb 116.364 (hierunter 50.797 Stehplätze), bei den Bahnen mit Dampfbetrieb 2226 (hierunter 66 Stehplätze), bei den Drahtseilbahnen 548 (hierunter 158 Stehplätze), bei den Bahnen mit Pferdebetrieb 2934 (hierunter 1076 Stehplätze) und insgesamt 122.072 (52.097 Stehplätze).

Hinsichtlich des Verkehres ist hervorzuheben, daß im Jahre 1907 im ganzen 329·83 Millionen (elektrischer Betrieb 323·18, Dampfbetrieb 0·66, Drahtseilbahnen 1·28, Pferdebetrieb 4·71 Millionen) Personen befördert wurden. Dies entspricht gegenüber dem Vorjahr einer Verkehrssteigerung von 27·48 Millionen Personen = 9·09 Prozent.

An Gütern (einschließlich Gepäck) gelangten rund 406.000 Tonnen (elektrischer Betrieb 161.000, Dampfbetrieb 245.000 Tonnen) zur Beförderung (im Vergleich zum Jahre 1906 + 1·94 Prozent).

Die Betriebseinnahmen der Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltenden Bahnen bezifferten sich im Jahre 1907 auf 46·03 Millionen Kronen (hierunter beim elektrischen Betrieb 44·61 Millionen), so daß auf das Kilometer Betriebslänge 84.404 Kr. entfielen, das ist gegenüber dem Jahre 1906 mehr um 8·05 Prozent und per Kilometer Betriebslänge mehr um 6·21 Prozent.

Von den Transporteinnahmen entfallen 98·72 Prozent auf den Personen- und 1·28 Prozent auf den Güterverkehr.

Die Betriebsausgaben betrugen im ganzen 30·37 Millionen Kronen (hierunter beim elektrischen Betrieb 29·36 Millionen) das ist per Kilometer Betriebslänge 55.691 Kr.

Gegenüber dem Vorjahr sind die eigentlichen Betriebsausgaben im ganzen um 9·93 Prozent und per Kilometer Betriebslänge um 7·91 Prozent gestiegen.

Der Anteil der eigentlichen Betriebsausgaben an den Betriebseinnahmen betrug beim elektrischen Betrieb 58·41 Prozent, beim Dampfbetrieb 58·51 Prozent, bei den Drahtseilbahnen 57·27 Prozent und bei den Bahnen mit Pferdebetrieb 77·38 Prozent.

Der Betriebsnettoertrag des Jahres 1907 bezifferte sich auf 17·53 Millionen Kronen (hierunter 17·12 Millionen beim elektrischen Betrieb), so daß per Kilometer Betriebslänge ein Nettoerträgnis von 32·146 Kr. resultiert.

Im Jahre 1906 betrug der Nettoertrag 16·87 Millionen Kronen (16·46 Millionen beim elektrischen Betrieb), das ist per Kilometer Betriebslänge 31.448 Kr.

In Prozenten berechnet erhöhte sich für sämtliche Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltenden Bahnen der Betriebsnettoertrag um 3·78 Prozent.

Die Anzahl der bei den Kleinbahnen und diesen gleichzuhaltenden Bahnen Angestellten (Beamte, Unterbeamte, weibliche Bedienstete und Diener) betrug mit Ende 1907 10.327 (gegen 1906 + 896). Ferner waren im Jahresdurchschnitt 1677 (+ 99) Arbeiter im Taglohn beschäftigt.

Für Besoldungen, Löhne und sonstigen Bezüge der Angestellten sowie der Arbeiter im Taglohn wurden im Jahre 1907 15·72 Millionen Kronen (gegen 1906 + 1·45 Millionen Kronen = 10·15 Prozent) verausgabt.

Die Anzahl der mit Ende des Jahres 1907 vorhandenen Schleppbahnen betrug 2077 und deren Gesamtlänge 1269 Kilometer. Unter den Schleppbahnen befanden sich 359 Bergwerks- und Hüttenbahnen (Montanbahnen), 1254 Industriebahnen (Fabriksbahnen), 173 land- und forstwirtschaftliche Bahnen und 291 sonstige Bahnen für Privatzwecke. Von der Länge der Schleppbahnen per 1269 Kilometer wurden 1036 Kilometer mit Dampf, 224 Kilometer mit animalischer und 9 Kilometer mit elektrischer Kraft betrieben.

Teil dieser Gedichte als „Ausfluß einer politischen Idiosynkrasie und das nationale Empfinden verletzend" abtun zu wollen.

Wieder posierte ja das großpreußische Bürgertum in der Bedientenrolle, die ihm noch aus vormärzlichen Zeiten her so vortrefflich zu Gesicht stand; nur daß es jetzt seine Jämmerlichkeit hinter dem dreifarbigen Reichszipfel verbergen konnte. Wer vermöchte es Herwegh verübeln, wenn er seinerseits mit dieser Sedanfestrummelnden „neudeutschen" Knechtsseligkeit nichts zu schaffen haben wollte! Im Gegenteil: es ehrt den Mann und Dichter. Der Vorwurf: daß er von der geflissentlich mit der „deutschen Volksseele" verwechselten „Seele" des bourgeoisen Haufens — auf den ja selbst noch heute Herweghs satirische Strafepisteln „überaus peinlich" wirken — „keinen Hauch mehrverspürte".

Wahr ist, daß das Bürgertum den Dichter schon bei Lebzeiten verleugnete.

Dagegen hat das sozialistische Arbeiterproletariat seiner zu keiner Stunde vergessen! Beweis dessen ist das schöne Denkmal, welches ihm „vaterlandslose Gesellen" auf dem Grabe zu Liestal in Baselland errichtet haben! Warum — so frage ich — verschweigt Hermann Tardel, der Herausgeber von Herweghs Werken — diese für die richtige Einschätzung der modernen bürgerlichen Gesellschaft nicht ganz unwichtige Tatsache?

Zwar hat er, was willig anerkannt sei, alles getan, um dem Leser ein möglichst objektives Lebensbild des Dichters zu geben. Unsere Arbeiterschaft — die doch von vornherein als Käufer dieser Gesamtausgabe in Betracht kommt — wird aber nicht umhin können, an einzelnen „Voreingenommenheiten" Tardels Anstoß zu nehmen. Es klingt doch ein wenig anmaßend, wenn da gesagt wird: Herwegh sei „aus dem Milieu der unteren Volksklassen hervorgegangen und hat sich durch Anlage, Schule und Selbststudium diejenigen Fähigkeiten erworben, die nötig sind, um sich durch eigenes Können in eine höhere soziale Gesellschaftsschicht emporzuheben". Anderenorts, wo die Entstehung des Herweghschen „Bundesliedes" behandelt ist, konnte sich's der Herausgeber nicht versagen, zu bemerken, daß jetzt „in den Kreisen der Sozialdemokratie häufig die deutsche Uebersetzung des „Chant des ouvriers" von Pierre Dupont oder noch häufiger eine unbedeutende Reimerei von Jakob Audorf als sogenannte Arbeitermarseillaise gesungen" werde....

Was nun die Ausgabe selbst anlangt, so ist sie mit würdigem Fleiß besorgt. Tadeln muß ich jedoch den doppelten Abdruck einiger Stücke, wie: „Alles ringt sich von der Scholle" — „Der Gefangene (Zehn Jahre!)" — „Frühlingsnacht" und „Ich habe nie mein Elend mir vergoldet".

Ueberflüssiger Ballast und buchstabengelehrte Kathedermarotte — weiter nichts. Ernst Kreowski.

Von den Oberbauarbeitern der k. k. Staatsbahnen.

Aus Oberbauarbeiterkreisen wird uns geschrieben: Bei den Verhandlungen im Jahre 1908 hat das Eisenbahnministerium auch zugestanden, daß für alle Arbeiter Arbeitsordnungen und Lohnerhöhungssysteme eingeführt werden. Beides gilt auch für die Oberbauarbeiter, für die bisher weder eine Arbeitsordnung, noch weniger irgendeine sichere Lohnerhöhung bestanden hat.

Da die Einführung dieser Arbeitsordnung etwas vollständig Neues ist, so ist wohl die Frage berechtigt: Was ist eine Arbeitsordnung? Welche Hoffnungen können wir darauf setzen? Und was wird sich dadurch ändern? Wer den großen Widerstand, den das Eisenbahnmimsterium dagegen einnahm, beobachten konnte, der müßte zumindest glauben, es handle sich um die kostpieligsten Forderungen der Arbeiterschaft.

Es liegt uns vollständig fern, den Wert und die Bedeutung einer Arbeitsordnung zu unterschätzen oder den damit erzielten Fortschritt zu bestreiten, wir müssen aber doch sagen, daß sie weiter nichts ist als eine Arbeitsordnung. Das ist eine Schrift, in welcher zweierlei enthalten ist: 1. Rechte, 2. Pflichten, oder umgekehrt.

Der Unternehmer hat Rechte und Pflichten gegenüber dem Arbeiter, ebenso auch der Arbeiter gegenüber dem Unternehmer. Die Arbeitsordnung grenzt die Rechte und Pflichten beider Teile ab und gilt zugleich als Gesetz, wonach entschieden werden kann, ob und wie weit der eine oder der andere Teil seine Pflichten verletzt oder seine Rechte überschritten hat. Die Arbeitsordnung selbst ist ein Vertrag zwischen dem Unternehmer und Arbeiter, und die Verteilung der Rechte und Pflichten regelt sich naturgemäß nach dem gegenseitigen Kräfteverhältnis, sie enthält logischerweise nur so viel Rechte, als der Arbeiter sich zurzeit zu erkämpfen imstande ist; ebenso klar ist, daß sie bei guter Organisation gut, bei schlechter Organisation schlecht sein wird. Daraus geht hervor, daß die Arbeitsordnung weiter nichts ist, als daß in irgendeiner Form niedergeschrieben wird, was die Arbeiter für ihre Arbeit als Gegenleistung beanspruchen können. Damit wäre die erste Frage beantwortet. Nicht so leicht ist es aber mit der zweiten und dritten Frage.

Wenn bei irgendeinem Unternehmer eine Arbeitsordnung eingeführt werden sollte oder über eine Abänderung derselben beraten würde, so könnte das kaum einen Anlaß zu viel Auseinandersetzungen geben, der eine wie der andere Teil würde wissen, wie weit er nachgeben oder zugeben muß. Dagegen ist bei der k. k. Staatsbahn die Schaffung einer Arbeitsordnung für Oberbauarbeiter bisher überhaupt als undurchführbar hingestellt worden, denn nach dem Ausspruch der hochstudierten Herren wären es technische Schwierigkeiten gewesen, die nicht zu überwinden waren und man darf nun wohl neugierig sein, mit welchen Mitteln und auf welche Kosten diese „technischen Schwierigkeiten" beseitigt werden sollten. Es erscheint uns daher notwendig, bevor die Arbeiterausschüsse zur Beratung dieser Angelegenheiten zusammentreten, die Schwierigkeiten ins Auge zu fassen, die diese Reform so lange verhindern konnten und auch der zweiten Reform, dem sogenannten Lohnerhöhungssystem, so lange im Wege gestanden ist.

Wenn wir früher gesagt haben, die Arbeitsordnung enthält alles das, was der Arbeiter als Entschädigung für seine Pflichten zu gewärtigen hat, oder kurz gesagt, es unterscheidet zwischen Pflichten und Rechten, so muß man fragen, wodurch wurden bisher die Ansprüche festgesetzt und was waren bisher die Rechte und Pflichten der Oberbauarbeiter.

Man sagt oft, daß der Oberbauarbeiter bisher überhaupt rechtlos gewesen sei. Das ist zwar nicht ganz richtig, aber kommt der Sache sehr nahe; wir wollen jetzt auch nicht den passenden Ausdruck suchen, sondern streng sachlich die obigen Fragen beantworten. Um aber niemandem nahezutreten, wollen wir nicht von Rechten sprechen, sondern beiläufig zusammenstellen, was dem Oberbauarbeiter für seine Arbeit geboten wird.

Am wichtigsten ist, daß er überhaupt einen Lohn bekommt. Das ist ausnahmslos der Fall. Wenn er dann längere Zeit arbeitet, bekommt er eine Begünstigung zum Fahren auf der Eisenbahn, wenn er noch länger beschäftigt wird, kann er ständiger Arbeiter oder sogar Mitglied des Provisionsfonds werden; noch später kann er vielleicht auch noch eine Lohnerhöhung bekommen, er kann auch sofort entlassen werden und noch vieles andere „kann" er bekommen und kann mit ihm geschehen, mit einem Worte, seine ganzen Rechte haben den Charakter einer Gnade und es liegt ganz im Ermessen des einzelnen Vorgesetzten oder der maßgebenden Dienststellen, ob jemand würdig ist, die betreffende Gnade zu empfangen oder ob es notwendig ist, durch die übrigen Maßregeln eine Besserung zu versuchen u. s. w. Ueber einzelne Begünstigungen sind auch Erlässe und Zirkulare erschienen, die aber in der Regel nicht eingehalten werden, den Arbeitern entweder ganz unbekannt oder nur so vom Hörensagen bekannt sind.

Das sind nun die bestehenden Rechte, wobei es gar keine Rolle spielt, ob das „kann" und die „Gnade" groß oder klein zum Ausdruck kommt, sicher ist nur, daß die Staatsbahnverwaltung damit sehr gut ausgekommen ist und zu einer Abänderung keine Veranlassung hatte. Da es aber jetzt doch geschehen muß, so dürfte die Bahnverwaltung bestrebt sein, die künftigen Rechte nach jenem Maße zu messen, das ihr am geeignetsten erscheint, den Geldbeutel zu schonen!

Deswegen ist es notwendig, in die dermaligen Verhältnisse etwas hineinzuleuchten und auch jene Taten ans Licht zu zerren, die nur mehr auf einzelnen Strecken geübt, von denen aber die k. k. Direktionen und das k. k. Ministerium nicht gern hören. Es ist aber selbstverständlich, daß das uns zur Verfügung stehende Material nur ein Bruchteil aus dem großen Körper ist und es den Arbeiterausschüssen vorenthalten bleibt, das Bild bei den Verhandlungen entsprechend zu ergänzen und zu vervollständigen.

Wir beginnen mit der Arbeitszeit. Der Kampf um Verkürzung der Arbeitszeit war in den letzten Jahren in allen Industriezweigen besonders heftig und auch von mannigfachen Erfolgen begleitet. Die Gewerkschaftsstatistik erzählt uns von den Tausenden, die weniger als neun Stunden, von Hunderttausenden, die weniger als zehn Stunden arbeiten.

Für die Oberbauarbeiter der k. k. Staatsbahnen gilt noch im allgemeinen der Zehnstundentag, der nur im Winter nicht gut eingehalten werden kann, weshalb aus der Not eine Tugend gemacht wurde, indem man die Winterarbeitszeit gekürzt hat.

Ursprünglich hat man für die gekürzte Arbeitszeit auch den Lohn reduziert, als die Arbeiter aber schon nahe der Verzweiflung waren und eine Lohnerhöhung unabweisbar war, ist man ihnen entgegengekommen und hat ihre Forderung wegen des vollen Lohnes im Winter hochherzig bewilligt; daß jede Lohnerhöhung mehr gekostet hätte, ist unzweifelhaft, und der Staat hat durch dieses Zugeständnis sehr gut abgeschnitten; man kann daher ruhig behaupten, daß die Verkürzung der Winterarbeitszeit auf Kosten der Arbeiter weiter bestehen bleibt.

Die zehnstündige Arbeitszeit im Sommer umfaßt durch die weise Einrichtung beinahe überall zwölf Stunden, nur in Wien sind es 11½ Stunden und dauert von 6 Uhr früh bis 6 Uhr abends. In Wien von halb 7 Uhr früh bis 6 Uhr abends. Dazu kommt, daß in der Nähe der Eisenbahn die Wohnungen für den Lohn eines Oberbauarbeiters unerschwinglich sind, er muß daher weit in die umliegenden Dörfer gehen, in den großen Städten an die äußersten Grenzen und selbst da kann man oft nicht sagen, daß es Wohnunge für Menschen wären, sondern viel eher Seuchenherden für alle möglichen Krankheiten. Jeder halbwegs vernünftige Unternehmer ist bestrebt, seine Arbeiter in der Nähe zu haben und wenn er selbst Wohnungen bauen muß, weil er weiß, daß er dadurch Kräfte schont, die wieder ihm selbst zugute kommen. Die k. k. Staatsbahn verlängert aber ihren Arbeitern dadurch die Arbeitszeit um mehrere Stunden des Tages, ohne dafür eine Entschädigung zu leisten. Nun aber zur Winterarbeitszeit. Hier

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

ist eine Regel Ausnahme. Bei einzelnen Direktionen wurden sogar Zirkulare herausgegeben, die eine Regel aufstellen. Wir haben bereits gesagt, wie es damit steht. Die Arbeiter wissen davon nichts und so bleibt es meistens beim alten, oder sowie es der einzelne Vorgesetzte oder die Dienststelle für gut findet.

Wie das aussieht, soll durch einige Beispiele gezeigt werden. Es lassen sich folgende kleine Unterschiede konstatieren: 1. In der Theorie: Die Staatsbahndirektion Wien hat in einem Erlaß festgesetzt: Der Winter dauert vom 16. Oktober bis 14. März, die tägliche Arbeitszeit ist 8½ Stunden. Die Direktion Innsbruck verlegt den Winter vom 1. Oktober bis 1. März mit neun Stunden Arbeitszeit.

Bei der größten Anzahl gilt als Regel folgendes: Die Winterarbeitszeit dauert von „licht bis finster". Nach dieser Methode hat man schon vor 100 Jahren den Arbeitstag bestimmt und man erspart dabei eine Uhr. Weniger einfach ist es schon, wo die Arbeitszeit wohl auch dem „licht und finster" angepaßt ist, aber dazu schon die Uhr verwendet. Darnach beginnt die Arbeitszeit im November und Februar um halb 7 Uhr früh und dauert bis halb 6 Uhr abends mit Entfall der Frühstück- und Jausenpausen, bleibt eine Arbeitszeit von zehn Stunden, wenn aber auch noch Frühstück gewährt wird, mindestens 9½ Stunden. Im Dezember und Jänner wird von 7 Uhr früh bis 5 Uhr abends ohne Jause mit einer Stunde Mittag gearbeitet und dauert die Arbeitszeit neun Stunden. Am allerwenigsten sind jene Glücklichen, wo die Theorie und die Praxis ein und dasselbe ist. Obwohl es bei der Mehrzahl der Direktionen zu einer Theorie noch gar nicht gekommen ist, wird von seiten des Eisenbahnministers doch glauben gemacht, durch fünf Monate gelte eine 8½stündige Arbeitszeit.

Demgegenüber einige Proben von den Privatbahnen: Die Oberbauarbeiter der Oe. N. W. B. haben im Sommer eine Arbeitszeit von neun Stunden, in den Monaten November und Februar 8½ Stunden, im Dezember und Jänner acht Stunden.

Bei der Südbahn im Sommer 9½ Stunden, im Winter 8½ Stunden.

Bei allen Privatbahnen beginnt die Arbeitszeit auch im Sommer um 7 Uhr früh und ist der Arbeitstag schon dadurch gegenüber den Staatsbahnen um eine Stunde gekürzt; bei der Südbahn ist außerdem am Samstag um 5 Uhr Arbeitsschluß.

Wir finden die Zustände bei den Privatbahnen durchaus nicht einwandfrei, glauben aber, daß die k. k. Staatsbahnverwaltung zumindest verpflichtet wäre, ihren Arbeitern das zu geben, was diese gewähren. Noch weniger aber sollte es möglich sein, daß bei der k. k. Staatsbahnverwaltung derart ungeregelte Zustände bestehen können. Unter diesen Umständen ist es auch ohneweiters klar, daß der Schaffung einer Arbeitsordnung große Schwierigkeiten entgegenstehen, nur wird niemand finden, daß sie technischer Natur wären, sondern viel eher der Willen- und Energielosigkeit des k. k. Eisenbahnministeriums zuzuschreiben sind.

Womöglich noch krasser sind die Verhältnisse beim Lohn.

Eine Lohnregelung für Oberbauarbeiter hat seit Menschengedenken nicht stattgefunden. Es war dem Ermessen der Bahnerhaltungssektionen überlassen, welcher Lohn gezahlt wird. Dadurch, daß sich ein Bahnmeister mehr, ein anderer weniger um billige Leute bemühte, einer besser, ein anderer schlechter verstand, die Ansprüche derselben zu mäßigen, sind oft nicht unbedeutende Schwankungen innerhalb einer Sektion entstanden. Diese Methode ausgedehnt auf die ganze Direktion und dann einen Vergleich zwischen mehreren Direktionen, das ergibt das Lohnsystem der k. k. Staatsbahnen.

Das Eisenbahnministerium hat nun im Jahre 1905 eine Lohnregelung in Aussicht gestellt, die Löhne sollten den örtlichen Verhältnissen entsprechend aufgebessert werden. Das wäre wohl bei dem in Betracht kommenden Wirrwarr eine große Leistung, aber die betreffenden Herrschaften haben sich dazu nicht die geringste Mühe gegeben, indem das zur Verfügung stehende Geld einfach im Ausmaß von 10 H., soweit es reichte, aufgebessert wurde.

Das Eisenbahnministerium wollte nachträglich zwar glauben machen, daß der beabsichtigte Zweck vollständig erreicht worden sei, die Arbeiter haben aber sehr bald die Wahrheit an den Tag gebracht, den zahlreich eingebrachten Beschwerden konnte das Eisenbahnministerium nicht widersprechen und es wurde an die untergeordneten Dienststellen neuerdings ein Erlaß gerichtet, worin diese aufgefordert werden, nochmals gewissenhafte Erhebungen zu machen und geeignete Anträge zu stellen. Auch darauf ist keine Veränderung eingetreten. Ebensowenig nach einer teilweisen Aufbesserung im Jahre 1907. Einzelne Staatsbahndirektionen haben damals erklärt, der Lohn der Oberbauarbeiter hätte eine befriedigende Höhe und bedürfe keiner Erhöhung, aber auch dort, wo der Lohn nicht für so befriedigend gehalten wurde, hat man die örtlichen Verhältnisse in keiner Weise berücksichtigt. Die Löhne wurden nicht nur nicht geregelt, sondern noch gegen die Theorie des Eisenbahnministeriums verschärft, so daß heute Kr. 2·40 für den Oberbauarbeiter in der Großstadt Wien, in den Kurorten Böhmens und den Alpenländern sowie auf vielen Landgemeinden entsprechend und befriedigend dünkt. Anschließend wollen wir auch gleich über die Grundlagen der bisherigen Vorrückungen sprechen. Das Eisenbahnministerium behauptet, die Mehrzahl der Direktionen hätte bereits Lohnerhöhungssysteme eingeführt, die nur mehr verbessert und allgemein eingeführt zu werden brauchen. Es wäre dabei vielleicht interessant zu erfahren, wie viel Arbeiter auf Grund dieser bestehenden Lohnerhöhungssysteme bereits eine Lohnerhöhung erhalten haben. Tatsächlich kennen wir auch bei einigen Direktionen diese Lohnerhöhungssysteme in der Theorie, aber noch besser kennen wir die Praxis, die daß gerade Gegenteil ist.

Im allgemeinen hat nur jener Aussicht auf Lohnerhöhung, welcher sich durch besondere Verdienste die Gunst seines Vorgesetzten erworben hat. Diese Verdienste müssen aber nicht mit jenen Begriffen gleich sein, die man im allgemeinen von der „zufriedenstellenden Dienstleistung" hat. Die Aussicht auf eine solcheart zu erwerbe Lohnerhöhung hat unter den Oberbauarbeitern oft Subjekte gezeitigt, die jeden Funken Ehrgefühl verloren haben und sich dazu hergaben, regelrechten Spitzeldienst zum Schaden der Mitarbeiter zu leisten. Dieses System ist in der Praxis der k. k. Staatsbahnen übrigens auch ohne Theorie so bekannt, daß jedes Wort überflüssig wäre. Tatsache ist, daß eine Lohnerhöhung nirgends als Rechtsanspruch, sondern als Gnadenakt aufgefaßt wird.

(Schluß folgt.)

Das Provisionsinstitut für die provisorischen Bediensteten der Aussig-Teplitzer Eisenbahn.

Am 2. Dezember 1909 wird sich der Tag zehnmal jähren, an welchem die provisorischen Bediensteten, das heißt die Arbeiterschaft der A. T. E. von ihrer Verwaltung ein Geschenk bekommen haben, ein Jubiläumsgeschenk, wie es die Verwaltung selbst benennt, das Provisionsinstitut für arbeitsunfähige Arbeiter, welches als Erinnerung an das 50jährige Regierungsjubiläum Seiner Majestät des Kaisers ins Leben gerufen wurde.

Ein edles, vornehmes und nützliches Werk wurde da geschaffen — tönte es aus dem Blätterwald der bürgerlichen Presse — ein Werk, welches das Wohlwollen und das Verständnis der Verwaltung für die soziale Fürsorge für ihre altgedienten Arbeiter an den Tag legt und die Arbeiterschaft selbst war gerührt von der Güte der hohen Verwaltung und allüberall sang man das hohe Lied vom „guten Mann".

War und ist dieses Lob berechtigt? Wir wollen glauben, daß es nicht unangebracht ist, wenn man ein wenig die Sonde der Kritik gebraucht und untersucht, inwiefern man der Verwaltung der A. T. E. Lob singen kann und ob es wirklich ein Wohlwollen für das Personal, eine Anerkennung seiner Leistungen, ob es wirklich ein Verständnis für soziale Fürsorge war oder eine kalte Berechnung, was sich besser auszahlt: die Gnadenprovisionen aus den Betriebsmitteln ganz zu bezahlen oder die Arbeiterschaft an ihrer Altersversicherung mitzahlen zu lassen und dafür dieselbe um so mehr für ihre Interessen dienstbar zu machen?

Wir fürchten fast, daß wir den Nimbus von dem Wohlwollen für die Arbeiterschaft grausam zerstören.

Als im Jahre 1889 die Krankenkassen durch das Gesetz vom 28. Dezember 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, reformiert wurden, hat man die alten Betriebskassen bei den Bahnen aufgelassen und die neuen eingeführt. Das in den alten Krankenkassen befindliche Vermögen wurde zu allen möglichen Zwecken verwendet, zu Unterstützungszwecken, wie bei der Oe. N. W. B. 2c.; bei der A. T. E. hat man das Kapital, welches 105.000 fl. (210.000 Kr.) betrug, bei der Direktion hinterlegt.

Endlich im Jahre 1898, als der Jubiläumsrummel in die Lande zog und als man den Intentionen des Monarchen gemäß allerhand Stiftungen für die Bediensteten, Arbeiter 2c. ins Leben rief, da erinnerte sich auch die A. T. E., an deren Spitze die Oberpatrioten Wolfrum, Doktor Stradal, Rosche und andere mehr standen, ihrer patriotischen Pflicht und beschlossen, ein Provisionsinstitut für ihre altgedienten, abgerackerten und arbeitsunfähigen Bediensteten zu gründen. Als Gründungskapital diente das Vermögen der alten Krankenkasse, welches bisher in Verwaltung der Direktion stand, von dem man aber nie gehört hatte, daß dieses Vermögen auch verzinst wird, im Betrage von 210.000 Kr., die A. T. E. widmete dazu noch 260.000 Kr. (Das Plus von 50.000 Kr. waren vielleicht die Zinsen des Krankenkassenkapitals. Die Red.) und das Institut wurde mit 1. Jänner 1900 aktiviert.

Bis zu diesem Tage sorgte die Verwaltung der A.-T. E. um ihre alten Arbeiter in der Weise, daß man ihnen nach anerkannter Arbeitsunfähigkeit eine Gnadenpension von 44 bis 56 Kronen monatlich gewährte. Nachdem diese Tatsache bekannt ist, und wenn man sich vor Augen führt, daß ab 1900 sich die alten, arbeitsunfähigen Arbeiter, infolge der ungeheueren Ausbeutung, der die Bediensteten bei der A.-T. E. ausgesetzt sind, in einer rapiden Weise hätte vermehren können, und daß daher von Jahr zu Jahr das Konto „Gnadenpensionen" größer werden und den Profit der A.-T. E. vielleicht bedeutend schmälern könnte, so sind wohl die Bedenken berechtigt, die unwillkürlich aufsteigen und das Wohlwollen der A.-T. E.-Verwaltung in ein ganz eigentümliches Licht stellen. Wenn wir auch das Provisionsstatut einer kurzen sachlichen Kritik unterziehen, so müssen wir denn doch schon hier konstatieren, daß unsere Mutmaßung mit Ziffern unterstützt werden kann. Der alte Arbeiter hat früher, wenn er länger als zehn Jahre bei der A.-T. E. diente, monatlich 44 bis 56 Kr. als Gnadenpension bekommen; heute bekommt er nach zehnjähriger Mitgliedschaft eine Provision von Kr. 31·20, die sich allerdings jährlich um 1·2 Prozent steigert, bis sie nach Vollendung des 35. Dienstjahres 60 Prozent des Lohnes erreicht. Eine weitere bedeutende Verschlechterung der Altersversorgung bildet, daß der Arbeiter die Beiträge nur für 26 Tage im Monat (310 Tage im Jahr) bezahlt und auch nur für 26 Tage (310 Tage) Provision bekommt. Somit würde ein Arbeiter mit einem Taglohn von 4 Kr. täglich nach zehn Jahren Anspruch auf eine Provision von rund 31 Kr., nach 35 Jahren von 62 Kr. monatlich erwerben, d. h. **um 6 Kronen monatlich mehr,** als die bisherige Gnadenprovision ausgemacht hat. Gewiß hat die Verwaltung der A.-T. E. mit Zirkular vom 2. Dezember 1899, Z. 36511, versprochen, daß allen Bediensteten, welche bereits vor dem 2. Dezember 1898 in gesellschaftlichen Diensten standen, für den Fall des Eintrittes der Dienstuntauglichkeit vor Erreichung des statutenmäßigen Anspruches eine Altersversorgung gesichert wird und der „Fond für Altersprovisionen und Gnadengaben" auch fernerhin seinen bisherigen Zwecken gewidmet bleibt und daß jene Arbeiter, die beim Eintritte ihrer Dienstunfähigkeit wenigstens zehn effektive Dienstjahre vollstreckt haben, mit Gnadengaben aus diesem Fonds beteilt werden. So heißt es in dem Rundschreiben, in der Praxis schaut es aber anders aus, denn von der Aktivierung des Provisionsinstitutes bis anfangs 1907 hat bloß **ein einziger Arbeiter eine Gnadengabe von 10 Kr. monatlich erhalten.** Nun und ab 1907 bis zum heutigen Tage werden sich doch die Zustände kaum zugunsten der alten Arbeiter gebessert haben. Doch, pardon! Eine Kompensation ist den alten Arbeitern bei der Gründung des Fonds doch gegeben worden; laut § 7, Ziffer 3, Absatz 2, geltenden statutarischen Bestimmungen wird den im Dienste der A.-T. E. zum Zeitpunkte der Aktivierung des Provisionsinstitutes stehenden Arbeitern der vierte Teil ihrer gesamten Dienstjahre zur Erreichung der Provisionsfähigkeit angerechnet. Einem Arbeiter zum Beispiel, der zur Zeit der Aktivierung zwölf effektive Dienstjahre hatte, werden drei Jahre angerechnet.

Wir haben verschiedenartige Statuten der Pensions- und Provisionsinstitute der österreichischen Eisenbahnen gesehen, und wenn auch gar kein Statut den heute bestehenden Verhältnissen und den Wünschen des Personals entspricht, so muß dennoch gesagt werden, daß bei einigen Bahnen, hauptsächlich bei den k. k. österreichischen Staatsbahnen, ein Zustand auf dem Gebiete der Altersversorgung geschaffen worden ist, den man gewiß — aber bloß nur als Abschlagszahlung — akzeptieren kann; wir haben auch schlechte Statuten, wie bei der St.-E.-G., miserable Statuten, wie bei dem „Verband der österreichischen Lokalbahnen", aber so miserabel, so demütigend, so brutal ist wohl kein Statut geraten wie das „Jubiläumsstatut des Provisionsinstituts für provisorische Bedienstete und Arbeiter der k. k. privilegierten Aussig-Teplitzer Eisenbahngesellschaft". Diese Leute, die sich deutsch nennen, die auf Versammlungen, bei öffentlichen Kundgebungen und in der feilen bürgerlichen Presse voll Liebe zum deutschen Volke triefen, diese Leute entblöden sich nicht, durch Schaffung eines sehr zweifelhaften Altersversorgungsinstituts die deutschen Arbeiter zu willenlosen Knechten zu degradieren, durch die Vorspiegelung einer — wie wir schon oben aufgezeigt haben — sehr problematischen Altersversorgung. Schon die Gründungssumme von lumpigen 260.000 Kr. zeigt das Maß von Wohlwollen dieser deutschen Protzen, die durch diese Bagatelle sich einen Stock braver und tüchtiger Arbeiter erhalten wollen, die sich aber in gar keiner Beziehung rühren dürfen, weil ihnen sonst der Hinausschmiß und damit der Verlust der Altersversorgung droht.

Das Ausmaß der Provision ist, wie wir bereits oben erwähnten, sehr klein und dennoch müssen die Bediensteten hohe Beiträge leisten. § 4, Ziffer 1, bestimmt, daß der Bedienstete neben dem 4prozentigen Beitrag auch noch 50 Prozent des Jahresbetrages jeder Erhöhung des anrechenbaren Bezuges in 25 gleichen Monats-, beziehungsweise 50 gleichen Halbmonatsraten zu leisten hat, wofür den mit Gehalt angestellten Bediensteten der zuletzt bezogene Gehalt oder bei im Taglohn (Diurnum) stehenden Bediensteten der zuletzt bezogene Taglohn (Diurnum) oder aber im Stücklohn stehenden Arbeitern derjenige Taglohn angerechnet wird, welcher im Sinne des § 8 des dermaligen Statuts der Krankenkasse der A. T. E. B. die Grundlage für die Bemessung des Krankengeldes bildet. Die Gesellschaft leistet dieselben Beiträge wie die Bediensteten. Anspruch auf Provision erwerben Arbeiter (§ 7), die entweder zehn anrechenbare bei der A. T. E. B. im Dienste zugebrachte Jahre zurückgelegt, die normierten Einzahlungen geleistet, ohne ihr Verschulden dauernd arbeitsunfähig geworden oder das **70. Lebensjahr zurückgelegt haben.** § 8 bestimmt Ausmaß der Provision (siehe oben). In diesem Paragraphen finden wir auch die Bestimmung, daß verunglückte Bedienstete, die eine Rente beziehen, auf die Provision verzichten müssen, wenn diese kleiner als der Rentenbetrag ist. Die Witwe erwirbt im Sinne des § 12 Anspruch auf den Bezug einer Witwenprovision von 20 Prozent des jeweilig anrechenbaren Bezuges des Mannes, beziehungsweise wenn der Mann zurzeit seines Todes bereits provisioniert war, 20 Prozent des für den Provisionsbezug des Gatten als Basis angenommenen Betrages. Die Waisen erhalten bis zum vollendeten 15. Lebensjahr (§ 16 und 17) als Erziehungsbeitrag 5 Prozent des jeweilig anrechenbaren Bezuges des Vaters oder falls derselbe bereits provisioniert war, 5 Prozent des für den Provisionsbezug des Vaters als Grundlage angenommenen Betrages mit der Beschränkung, daß die Provision der Mutter und die Erziehungsbeiträge der Kinder zusammen 50 Prozent des letztbezogenen anrechenbaren Bezuges des Vaters nicht übersteigen dürfen. Die für verunglückte Bedienstete im § 8 bestehende Bestimmung über die Auszahlung der Provision und Rente gilt auch für die Witwen und Waisen. (§ 19.)

Die strafweise Entlassenen (§ 21) verlieren jedwede Ansprüche auf das Provisionsinstitut und haben auf eine Rückerstattung der eingezahlten Beiträge keinen Anspruch; jene, die freiwillig austreten, nur dann, wenn sie mindestens zehn anrechenbare im Dienste der A. T. E. B. zugebrachte Jahre aufweisen können. (§ 22.)

Das Höchste, was sich die löbliche Verwaltung der A. T. E. B. geleistet hat und was bei keiner Bahn in Oesterreich zu finden ist, ist im § 25 der Statuten zu finden. Ein Provisionsausschuß existiert überhaupt nicht, nur ein Beirat, welcher aus vier Beiräten besteht, von denen zwei dem Provisionsfonds angehören müssen, welche auf die Dauer eines Rechnungsjahres vom **Verwaltungsrate ernannt werden!** Diese Bestimmung ist wirklich stark und man muß sich nur darüber wundern, daß das Eisenbahnministerium **solchen Statuten** die Sanktion erteilen konnte. Die Bediensteten dürfen nur zahlen, hineinzureden haben sie gar nichts. Unter solchen Umständen wird man sich auch nicht wundern, wenn im selben Paragraphen lit. d, Absatz 2, die Bestimmung enthalten ist, daß bei der Konstatierung der Diensttauglichkeit der Bahnarzt maßgebend ist. Ebenfalls ist unter solchen Umständen begreiflich, wenn sich der Verwaltungsrat das Recht selbstherrlich einräumt und in Streitfällen, beziehungsweise Beschwerden der Mitglieder selbst entscheidet (§ 26) und ein Rechtsweg ausgeschlossen erscheint. Das, meinen wir, ist eine direkte, an den Mitgliedern dieses Fonds ausgeübte Vergewaltigung.

Die Bediensteten und glücklichen Mitglieder dieses Fonds haben in richtiger Erkenntnis der Schädigung, die sie durch solche Statuten erfahren, im Jahre 1905 durch eine — erst nach Ueberwinden vieler Schwierigkeiten empfangene — Deputation ein Memorandum überreicht, in welchem um Erfüllung einer Reihe von Wünschen petiert wurde. In diesem Memorandum wurde ersucht: 1. Eine statutenmäßige Verbesserung der Altersrente (volle Einrechnung der provisorischen Jahre). 2. Eine Erhöhung der

Altersrente. 3. Die Rückerstattung der Beiträge freiwillig Austretender. 4. Eine perzentuell steigende Witwenrente der derzeitigen 20prozentigen Rente je nach den zurückgelegten Dienstjahren des Mannes von 30 bis 50 Prozent. 5. Die Zahlung der Provision neben der Unfallsrente für im Dienste verunglückte Bedienstete und deren Witwen.

Gewiß Wünsche, die bei dem geringsten Entgegenkommen sehr leicht und ohne den Provisionsfonds zu sehr zu belasten, hätten erfüllt werden können; aber die Großen der A.-T. E. wiesen diese Wünsche kurz ab und verschanzten sich hinter die „versicherungstechnischen Berechnungen". Dabei waren sie aber noch so brutal, einige Vertrauensmänner der Bediensteten, die die „Frechheit" hatten, in einer Versammlung die Statuten zu kritisieren und sich in die Deputation wählen zu lassen, zu maßregeln.

Daß solch gewaltsames Ruhestiften die Zufriedenheit der Bediensteten nicht fördert, liegt auf der Hand, und die Bediensteten haben einfach zu dem Mittel gegriffen, zu dem jeder geknechtete Arbeiter greift: zur Organisation!

Die Bewegung, die heute unter der Arbeiterschaft und unter einem großen Teil der Bediensteten herrscht, soweit sie nicht der gelben Organisation, das heißt dem von der A.-T. E. unterstützten „Reichsbund" angehören, wird die Verwaltung der A.-T. E. nicht mehr dämpfen können und wenn sie noch so sehr zu Gewaltmitteln greift; die Bewegung ist da, die Bediensteten und die Arbeiterschaft haben einsehen gelernt, daß sie von ihrer Verwaltung außer Hohn und Unterdrückung gar nichts erreichen kann und organisieren sich, um eben durch eigene Kraft das zu erreichen, was die A.-T. E. konsequent verweigert.

Das Institut steht finanziell sehr gut und vorläufig kann von einer Passivität des Fonds — auch wenn die Wünsche der Bediensteten nach einer Verbesserung der Statuten erfüllt werden — gar keine Rede sein; der Blick auf die Jahresausweise lehrt es, und wenn die Verwaltung der A.-T. E. sich obendrein entschließt, das Vermögen des Provisionsfonds produktiver anzulegen als in Wertpapieren, die alljährlich an Kursverlusten eine ziemlich bedeutende Summe verschlingen, dann kann eben sehr viel gemacht werden. Mit Gewaltmaßregeln aber oder mit der absichtlichen Negation der bescheidenen und erfüllbaren Wünsche läßt sich die Bewegung der Teilnehmer des Fonds nach Verbesserung der Altersversorgung nicht eindämmen, ganz im Gegenteil, die Wellen der Unzufriedenheit werden immer höher und höher gehen und können selbst den mächtigen Herren bei der A.-T. E. nicht nur Unannehmlichkeiten, sondern vielleicht auch ernste Gefahren bringen.

Die A.-T. E. hat nun eine neue Verwaltung, der bedienstetenfeindliche Rosche ist den Weg alles Irdischen gegangen, für den neuen Leiter bietet sich daher ja die Möglichkeit, jene Bahnen zu betreten, die dazu führen, ein zufriedenes Personal zu erzeugen; möge er diese Bahnen wandeln, er wird sich überzeugen, daß das Personal die ihm erwiesenen Wohltaten voll zu würdigen weiß und dankbar ist. Aber auch das Personal soll aus der Haltung der Verwaltung erkennen lernen, daß „das Gute nur dann von oben" kommt, wenn das Personal einig, in sich geschlossen, stramm in der Organisation steht, welche ihm den Rückhalt bietet sowohl im Bestreben, seine Wünsche im gütlichen Wege durchzusetzen, als auch in der schweren Stunde des Kampfes, wenn derselbe unvermeidlich ist. d.

Die Eisenbahner gegen die neuen Steuern.

In fünf ausgezeichnet besuchten freien Versammlungen protestierten Dienstag abends die Eisenbahner Wiens gegen die Verzögerung der Durchführung der schon im vorigen Herbste gemachten Zugeständnisse des Eisenbahnministeriums sowie gegen den neuen Finanzplan des Doktor Bilinski, nach dem die Einführung neuer, das arbeitende Volk am stärksten belastender indirekten Steuern geplant wird. Es soll in einer Zeit der allgemeinen Lebensmittel- und Gebrauchsartikelteuerung die Bier-, Branntweinsteuer 2c. erhöht werden, womit dann die schwer errungenen Verbesserungen der Lage der Eisenbahner nicht nur illusorisch, ja noch überholt werden würden. In allen fünf Versammlungen machte sich die herrschende Erbitterung durch aufgeregte Zwischenrufe bemerkbar; die Versammlungen verliefen teilweise sogar stürmisch. Es kam überall zum Ausdruck, daß sich die Eisenbahner und mit ihnen das ganze arbeitende Volk die wahnwitzige Teuerungspolitik nicht länger gefallen lassen werden. Dies spricht auch folgende, in allen Versammlungen einstimmig angenommene Resolution aus:

Die versammelten Eisenbahner protestieren gegen den Plan der Regierung Bienerth, den breiten Massen des arbeitenden Volkes, deren Lebenshaltung durch die industrielle Krise und durch das Steigen der Lebensmittelpreise und der Mietzinse verschlechtert worden ist, neue schwere Lasten aufzubürden.

Sie betrachten die Regierungsvorlagen, durch die die Branntweinsteuer um mehr als die Hälfte, die Biersteuer auf das Doppelte ihres bisherigen Betrages erhöht werden sollen, als einen Versuch, die Lasten des Staatshaushaltes in noch höherem Grade als bisher auf die arbeitenden Volksklassen abzuwälzen. Sie fordern daher das Abgeordnetenhaus auf, die Regierungsvorlage über die Erhöhung der Biersteuer und der Branntweinsteuer abzulehnen und das Defizit im Staatshaushalt durch erhöhte Besteuerung des arbeitslosen Einkommens der Kapitalisten und Großgrundbesitzer zu beseitigen.

Die versammelten Eisenbahner protestieren gegen die Millionengeschenke an das Alkoholkapital, die die Regierungsvorlage über die Branntweinsteuer dem Parlament vorzuschlagen wagt. Sie fordern das Abgeordnetenhaus auf, das wucherische Kontingentierungssystem, durch welches der kartellierten Spiritusindustrie jährlich mehr als zwanzig Millionen Kronen geschenkt werden, und die Bonifikationen für die agrarischen Branntweinbrenner abzuschaffen.

Die Eisenbahner protestieren dagegen, daß sie neue Opfer für militärische Rüstungen zu Land und zur See für den Wahnwitz der Großmachtspolitik bringen sollen, die immer wieder Schrecken des Krieges heraufbeschwören muß.

Sie lehnen es aber auch ab, die Mittel für die Beseitigung des Defizits der Landeshaushalte zu liefern, so lange die Arbeiter von der Verwaltung der Landeseinkünfte ausgeschlossen sind. Sie fordern daher das Abgeordnetenhaus auf, die Regierungsvorlage über die Sanierung der Landesfinanzen abzulehnen, und erneuern ihre Forderungen nach dem allgemeinen, gleichen und direkten Wahlrecht für die Landtage.

Die Eisenbahnerschaft verwirft daher den volksfeindlichen Finanzplan der Regierung Bienerth, sie billigt die energische Opposition der sozialdemokratischen Abgeordneten gegen diese gemeinschädlichen Pläne und sie erinnert die bürgerlichen Parteien des Abgeordnetenhauses nachdrücklich daran, daß sie ihr Verhalten gegenüber der agrarisch-kapitalistischen Steuerpolitik vor den Wählern des allgemeinen und gleichen Stimmrechtes werden verantworten müssen.

Die Eisenbahner verlangen die endliche Durchführung der Zugeständnisse auf den k. k. Staatsbahnen, die ohnehin so lange verschleppt wurde, da die Notlage der Eisenbahner in Anbetracht der fortschreitenden Teuerung groß ist und dringender Abhilfe bedarf. Es muß gegen diesen Vorgang angesichts der herrschenden Notlage auf das schärfste protestiert werden.

Für die Bediensteten der Staatseisenbahngesellschaft und der Oesterreichischen Nordwestbahn wurde noch folgender Zusatzantrag angenommen:

In gleicher Weise verlangen die versammelten Bediensteten der Oesterreichischen Nordwestbahn und der Staatseisenbahngesellschaft ihre Einreihung in das Schema der Staatsbahnen ehemöglichst, und zwar mit Rückwirkung auf den 1. Juli 1909. Sie erwarten weiter, daß ihnen die Verbesserungen, die den Bediensteten der Staatsbahnen gewährt wurden, ehestens entsprechend den gegebenen Zusicherungen des Eisenbahnministeriums zuteil werden, und daß auch hinsichtlich der Arbeiter die gemachten Zugeständnisse ehestens in gleicher Weise zur Durchführung gelangen.

Hier bringen wir kurz den Verlauf dieser Versammlungen:

Neubau.

Die Versammlung beim Wimberger war von zirka zweitausend Staatsbahnern besucht. Abgeordneter Genosse Skaret hat sein Fernbleiben entschuldigt. Abgeordneter Genosse Tomschik besprach die geschichtliche Entwicklung des bekannten Zwanzigmillionenantrages des Abgeordneten Dr. Ellenbogen, insbesondere auch die Stellungnahme der Christlichsozialen und der nationalen Abgeordneten hiezu. Bekanntlich lehnten diese den Antrag ab, weil angeblich mit 20 Millionen allein den Eisenbahnern nicht geholfen werden könne; sie stimmten aber dann begeistert für den von klerikaler Seite gestellten demagogischen Antrag, die in Zukunft bei den Staatseisenbahnen erzielten Ueberschüsse zur Aufbesserung der Bezüge des Personals zu verwenden, denn sie wußten ja schon im vorhinein, daß zufolge der schlechten bisherigen Eisenbahnpolitik, solche in absehbarer Zeit nicht zu erreichen sind. Die Eisenbahner sollten also, wenn sie auf die Eisenbahnerfreundlichkeit dieser Herren angewiesen geblieben wären, leer ausgehen. Kein Wunder, daß darob ein Sturm der Entrüstung unter den Eisenbahnern ausbrach und sie in vielen massenhaft besuchten Versammlungen gegen diese Demagogie Stellung nahmen, was zur Folge hatte, daß schließlich 18 Millionen für, wohlgemerkt, alle Staats- und Staatsbahnbediensteten ins Budget eingesetzt wurden. Mit 8·3 Millionen sollten jetzt auf einmal die Eisenbahner gerettet werden können, während früher 20 Millionen als zu wenig bezeichnet wurden. Dank der guten Organisation gelang es aber den Eisenbahnern, nach langwierigen Verhandlungen die ursprünglich für sie bewilligten 8·3 Millionen Kronen auf 14 Millionen hinaufzuschrauben. Und wie nun die Sache steht, werde das Finanzministerium wohl noch einige Millionen zur Verfügung stellen müssen.

Der Referent kam dann auf die einzelnen Zugeständnisse vom Herbste vorigen Jahres zu sprechen. Einzelne hievon seien wohl schon durchgeführt; aber die Art der Durchführung in einzelnen Bezirken ist eine grobe Provokation des Personals. Die meisten und wichtigsten Zugeständnisse harren aber noch immer der Durchführung. Diese Verzögerung der Durchführung wird angesichts der fortschreitenden Teuerung vom Personal schwer empfunden und die Zugeständnisse verlieren an Wert. So sei noch keine Arbeitsordnung geschaffen, die Arbeitszeit für Oberbau-, Magazins- und Stationsarbeiter sei noch nicht geregelt, die Zulagen für Signalschlosser und Pumpenwärter seien noch ausständig, die Zulagenfrage der Bahnmeister 2c. befinde sich noch im Studium, für die zu beschaffenden garantierten Minimalkohlenprämien des Lokomotivpersonals sowie bezüglich der Neubewertung der Naturalwohnungen und der Bewertung der Wächterhäuser werden noch Erhebungen gepflogen, die Normierung sei noch nicht erhöht, die Erholungsurlaube und dienstfreien Tage sowie die Fahrgebührenerhöhung des Zugs- und Lokomotivpersonals seien noch nicht durchgeführt. Auch die Regulierung der Löhne, die Einführung einer Lohnautomatik sei noch ausständig. Die neue Automatik ist am 7. d. der Zentralpersonalkommission zur Begutachtung vorgelegt worden. Diese habe jedenfalls eine undankbare Arbeit zu leisten. Bemängelt sie einzelne Punkte des gewiß nicht rosigen Entwurfes, so werde sie von den Gegnern der Verzögerung geziehen; unterlasse sie Bemängelungen, dann sind die Kommissionsmitglieder ebenfalls schlechte Kerle, denn sie hätten sie machen sollen.

Der Redner bemerkt dann, daß er nur die bereits errungenen Zugeständnisse besprach, weil er der Meinung sei, daß zuerst das bereits Zugesagte durchgeführt werden müsse und dann erst wieder auf neue wichtige Forderungen eingegangen werden könne. Wie läppisch der Vorwurf der Gegner sei, die Gewerkschaft hätte die Eisenbahner auf vier Jahre verkauft, beweist, daß bereits daran gearbeitet wird, die Nachtdienstzulage für die Wächter zu erlangen, und daß nebst langsamem Fortschreiten, falls eine sprunghafte Teuerung eintrete, auch wieder sprunghaft neue Forderungen gestellt werden. Ein neuer Raubauf die Taschen der arbeitenden Klassen ist im neuen Finanzplan Bilinski-Bienerth durch die Erhöhung der Bier- und Branntweinsteuer geplan. Die Eisenbahner und alle klassenbewußten Arbeiter werden am Platze sein, um mit allen Mitteln gegen dieses neue Attentat zu kämpfen. (Stürmischer, wiederholter Beifall belohnte die Ausführungen des Redners.)

Hierauf kam Abgeordneter Genosse Forstner zum Worte, der in ungemein wirksamer Weise kurz die momentane politische Situation streifte, dann den Bilinskischen Finanzplan auf Grund reichen Zahlenmaterials einer scharfen Kritik unterzog und schließlich die gegenwärtigen Versuche der slavischen Agrarier auf Lahmlegung des Parlaments in einer Zeit, wo Volksnotwendigkeiten zu erledigen wären, gebührend brandmarkte. Seine Ausführungen wurden wiederholt durch stürmischen Beifall unterbrochen.

Schließlich wurde die von Genossen Tomschik beantragte Resolution einstimmig angenommen.

Leopoldstadt.

Zu der Versammlung hatten sich einige hundert Bedienstete der Nordbahn und Nordwestbahn eingefunden. Genosse Adolf Müller stellte in gediegener und sachlicher Weise den Stand der Durchführung der den Staatsbahnbediensteten vor acht Monaten gemachten Zugeständnisse dar. Er verwies darauf, daß durch die Verzögerung der Verwirklichung der Zugeständnisse den Staatsbediensteten übermäßig schwere Geduldproben auferlegt werden, die um so unerträglicher seien, als gleichzeitig die Regierung durch neue Steuern die Lebenshaltung und durch die Sozialversicherung das Unfallversicherungsrecht der Eisenbahner zu verschlechtern trachtet. Genosse Müller erklärte unter lautem Beifall der Versammlung, daß die Regierung und die bürgerlichen Parteien eine große Verantwortung auf sich laden, indem sie das Seil, das zu reißen droht, allzu straff anspannen. Nachdem er noch die Haltung der Christlichsozialen und der Deutschnationalen in Eisenbahnfragen gebührend beleuchtet hatte, schloß er seine Ausführungen mit dem Appell an die Versammelten, den gewählten Vertrauensmännern für die Personalkommissionen und Arbeiterausschüsse der notwendige Rückhalt zu sein, damit diesen ihre Aufgabe, die Interessen der Eisenbahnbediensteten zu fördern, gelingen möge. Nachdem sich der Beifallssturm, der den Ausführungen des Genossen Müller folgte, gelegt hatte, nahm Reichsratsabgeordneter Dr. Ellenbogen das Wort, um die Steuerpläne der Regierung zu besprechen. Er führte aus, daß der Finanzminister heuchlerisch bemüht sei, zwischen den Regierungssteuerforderungen und den Verbesserungen der Bezüge der Bahnbediensteten, wenigstens teilweise, einen Zusammenhang herzustellen. An der Hand eines reichen Zahlenmaterials wies Genosse Ellenbogen nach, daß nicht die mit den steigenden Einnahmen der Staatsbetriebe Schritt haltenden Verbesserungen der Bezüge der Staatsangestellten schuld an den ungeheuren Mehrforderungen der Regierung seien. Die Mehrforderungen werden von dem 30 Millionen Kronen betragenden Anteil Oesterreichs an den Kosten des bosnischen Abenteuers und an den Kosten von 55 Millionen Kronen für die Anerkennung der Annexion in erster Reihe hervorgerufen. Dazu kommt, daß sich Oesterreich durch sein Bündnis mit dem mit England streitenden Deutschland zum Bau von Kriegsschiffen neuer Typen genötigt sieht, die wohl 200 bis 300 Millionen Kronen verschlingen dürften, die aber veraltet und von neuen Typen überholt sein werden, ehe deren Bau vollendet ist. Genosse Ellenbogen besprach eingehend das aus der Zeit des Kurienparlaments übernommene System, die Kosten der Erhaltung des Staates lediglich auf die Schultern der Besitzlosen zu wälzen, und den neuerlichen Versuch der Regierung, abermals ausschließlich auf Kosten der Lebenshaltung der arbeitenden Bevölkerung den Staatshaushalt im Gleichgewicht zu erhalten.

Die Ausführungen des Genossen Ellenbogen wurden von den Anwesenden, die diesen gespannt gefolgt waren, mit starkem Beifall aufgenommen. Nachdem die Resolution einstimmig angenommen wurde, schloß Genosse Schwab nach der Aufforderung an die Anwesenden, unausgesetzt an dem Ausbau der Organisation tätig zu sein, die Versammlung.

Favoriten.

Hier sprach Abgeordneter Genosse Rudolf Müller in ebenso schwungvoller wie sachlicher Weise; er erntete für seine gediegenen Ausführungen, die inhaltlich ähnlich waren denen der anderen Referenten, stürmischen Beifall.

Floridsdorf.

Im großen Saale des Floridsdorfer Arbeiterheims drängte sich Kopf an Kopf, als Genosse Tautsin die Versammlung eröffnete. Genosse Duschek beschäftigte sich in eingehender Weise mit den Zugeständnissen, die im vorigen Jahre vom Eisenbahnministerium den Bediensteten gemacht wurden, sowie mit deren Durchführung; er besprach die geplante Erhöhung der Steuern, der Tarife und des Fahrkartenpreises. Genosse Seitz, stürmisch begrüßt, beschäftigte sich in seinen Ausführungen nicht nur mit den geplanten Steuererhöhungen, er unterzog auch das Steuersystem einer scharfen Kritik. Beide Redner ernteten für ihre Ausführungen stürmischen Beifall. Die vom Genossen Duschek vorgeschlagene Resolution wurde sodann einstimmig angenommen und die Versammlung von Genossen Tautsin um 10 Uhr Abends geschlossen.

Stadlau.

Die Versammlung in Stadlau fand unter dem Vorsitz des Genossen Bachowsky statt. Sie war von Bediensteten und Arbeitern der Staatseisenbahngesellschaft gut besucht. Das Referat erstattete Genosse Somitsch. Lebhafte Entrüstungsrufe lösten sich aus der Versammlung, als der Redner an der Hand eines reichen Zahlenmaterials nachwies, wie lax die Regierung und die bürgerlichen Parteien im Parlament sind, wenn es heißt, Volksnotwendigkeiten durchzuführen, wie schnell sie aber bei der Hand sind, wenn es gilt, die Interessen der Kapitalisten auf Kosten der arbeitenden Klassen zu fördern. Die Resolution gelangte unter lebhafter Zustimmung zur einstimmigen Annahme.

Von den Telegraphen- und Zentralweichenmeistern der Südbahn.

Protokoll

der am 13. Juni 1909 in Graz (Annen-Säle) stattgefundenen Besprechung der Telegraphen- und Zentralweichenmeister der Südbahn.

Anwesend waren 13 Telegraphen- und 6 Zentralweichenmeister.

Den Vorsitz führte Telegraphenmeister Karl Wesely, als Schriftführer fungierte Zentralweichenmeister Karl Krohmann.

Tagesordnung:

1. Berichte. 2. Regelung des Reisepauschales. 3. Stellungnahme wegen Beitrittes zum Bahnmeisterverein. 4. Anträge und Anfragen.

Punkt 1. Bericht des Personalkommissionsmitgliedes Zentralweichenmeisters Herrn Herzog über die Lage der Telegraphen- und Zentralweichenmeister und beantragt den innigen Zusammenschluß der technischen Kategorien. Wurde mit Beifall zur Kenntnis genommen.

Telegraphenmeister Herr Schrom berichtet weiter über die Tätigkeit der am 8., 9. und 11. Juni tagenden Personalkommissionssitzungen, in welchen Herr Bahnmeister Braz die Härten der genannten Kategorien zur Verhandlung brachte, und wurde über folgende Punkte verhandelt:

Punkt 1. Zweijährige Vorrückungsfristen bis zur Erreichung des Höchstgehaltes für sämtliche Unterbeamte, die aus dem Dienerstand hervorgegangen sind (analog den k. k. Staatsbahnen), ebenso auch alle vor dem Jahre 1895 ernannten Unterbeamten, und wurde von der Direktion zur Kenntnis genommen.

Punkt 2. Jene Unterbeamten, welche bei der Ueberleitung 1. Oktober 1907 von 1440 Kr. auf 1600 Kr., beziehungsweise von 1680 Kr. auf 1800 Kr. überleitet wurden, sollen in die nächste Gehaltsstufe vorrücken. Ferner sollen die Gutjahre aus der Dienerkategorie so eingebracht werden, daß nur einjährige Wartefristen bleiben.

Wurde zur Kenntnis genommen.

Punkt 3. Jene Telegraphen-, Bahn- und Zentralweichenaufseher, welche in der Ueberleitung 1907 von 960 Kr. auf 1100 Kronen überleitet wurden, sollen in die nächste Gehaltsstufe vorrücken, wurde durchgeführt. Um aber eine Benachteiligung dieser Kollegen hintanzuhalten, wurde beantragt, denselben ein außertourliches Avancement zu gewähren.

Wurde zur Kenntnis genommen.

Punkt 4. Jene Telegraphen-, Bahn- und Zentralweichenmeister, welche aus irgend einem Grunde beim Kanzleidienste verwendet werden, also keine Strecke mehr haben, sollen ihr Pauschale fortbeziehen und auch in ihrem Avancement nicht geschädigt werden. Zur Kenntnis genommen.

Punkt 5. Nachzahlung des Streckenpauschales der Bahnmeister für die Monate November und Dezember 1908 (laut Eisenbahnministerialerlaß Nr. 54.514 vom 10. November 1908). Für Telegraphen- und Zentralweichenmeister wird das erhöhte

Reisepauschale von 80 Kr. mit dem gleichen Datum verlangt. Zur Kenntnis genommen.

Punkt 6. Für Bahn- und Zentralweichenmeister wird die Gewährung von zwei dienstfreien Sonntagen analog Staatsbahnen verlangt. Zur Kenntnis genommen.

Punkt 7. Eine Neunormierung der Urlaube wurde urgiert.

Punkt 8. Erhöhung des Taglohnes der Telegraphen-, Bahn- und Zentralweichenmeisteraspiranten von Kr. 2·80 auf Kr. 3·60 analog Staatsbahnen für Bahn- und Zentralweichenmeisteraspiranten, sofortige Beistellung einer Uniform und außerdem ein monatliches Zehrgeld von 30 Kr. analog Telegraphenmeisteraspiranten. Zur Kenntnis genommen.

Punkt 9. Die zweite Wagenklasse ist auch für die Pensionisten, die aktiv 1600 Kr. Gehalt bezogen haben, zu gewähren. Bewilligt.

Punkt 10. Gewährung von Lebensmittelfreischeinen und Regiefrachtbriefen analog Staatsbahnen. Wurde bewilligt.

Punkt 11. Einführung einer Bauzulage bei Neumontierungen oder Rekonstruktionen und Abschaffung der Remunerationen. Zur Kenntnis genommen.

Punkt 12. Zentralweichenmeister sollen Blockschlosser zugeteilt erhalten. Zur Kenntnis genommen.

Punkt 13. Einführung einer Sommeruniform von der Südbahn. Bewilligt, liegt Akt beim Ministerium.

Punkt 14. Anteilnahme an der Geschäftsführung des Lebensmittelmagazins. Dieser Bericht wurde von den Anwesenden zur Kenntnis genommen.

Bericht des Zentralweichenmeisters Herrn Krohmann. Selber gibt bekannt, daß er Herrn Bahnmeister Braz schriftlich ersuchte, im Namen sämtlicher Telegraphen- und Zentralweichenmeister die Vertretung ihrer Interessen bei den Sitzungen der Personalkommission zu übernehmen und dort intensiv zu vertreten, was auch Herr Braz zusagte, und beantragte Herr Krohmann, die versammelten Telegraphen- und Zentralweichenmeister mögen Herrn Braz ihre Anerkennung und Dank aussprechen. Wurde einstimmig angenommen.

Bericht der Kollegen Schrom und Herzog über die geplanten Schädigungen im Sozialversicherungsgesetz und gleichzeitige Aufforderung sämtlicher Kollegen, die von der Gewerkschaft aufliegenden Protestbogen zu fertigen.

Punkt 2 der Tagesordnung. Ueber diesen Punkt entwickelte sich eine lebhafte Debatte, an der sich die Kollegen Schrom, Harsany, Chalupecky, Herzog, Krohmann und Tomas beteiligten.

Kollege Schrom stellte den Antrag, es wäre bei den heutigen Verhältnissen zwecklos, eine Deputation zur Generaldirektion zu entsenden, da ja bereits einer solchen Deputation zugesagt wurde, sobald die Erhöhungen der Reisepauschale bei den Staatsbahnen durchgeführt werden, auch selbe die Südbahn gewährt, so ist der Druck nur auf das Ministerium auszuüben und jeder weitere Schritt bei der Generaldirektion verloren.

Es wurde noch die Wahl von Delegierten vorgenommen und die Herren Schrom, Tipka und Herzog gewählt.

Punkt 3 der Tagesordnung. Nach lebhafter Debatte wurde einstimmig beschlossen, jedem den Beitritt zum Bahnmeisterverein freizustellen.

Punkt 4 der Tagesordnung. Kollege Herr Zentralweichenmeister Krohmann beantragt, es mögen alle der Gewerkschaft noch fern stehenden Kollegen Telegraphen-, Bahn- und Zentralweichenmeister beitreten, da nur durch den innigen Zusammenschluß in der Gewerkschaft Verbesserungen unserer tristen Lage erreicht werden können.

Kollege Harsany stellte den Antrag, einen Dispositionsfonds für Telegraphen- und Zentralweichenmeister aufzustellen, um diverse Auslagen zu decken, und wurde der Betrag von 2 Kr. jährlich ab 1. Juli 1909 festgesetzt und Herr Tipka zum Kassier gewählt. Wurde angenommen. Kollege Raming, Zentralweichenmeisterstellvertreter, gibt bekannt, daß seine Kategorie Substitutionsgebühren von Kr. 2·80 analog Diener verrechnet, und ersucht Kollegen Herrn Herzog, bei der Baudirektion dahinzuwirken, die Substitutionsgebühren eines Unterbeamten zu gewähren.

Es wurde noch nachfolgende Resolution verfaßt:

„Resolution:

Die heute am 13. Juni 1909 versammelten Kollegen Telegraphen- und Zentralweichenmeister der Südbahn erklären sich mit den Kollegen Signalmeistern des Prager Direktionsbezirkes solidarisch und begrüßen freudigst den Anschluß an die Gewerkschaft und fordern die Kollegen Signalmeister auf, energisch von dem k. k. Eisenbahnministerium die Durchführung der Erhöhung des Reisepauschales auf 80 Kr. zu fordern, die laut den Verhandlungen im Oktober 1908 zugesagt wurden."

Die nächste Konferenz wird in Marburg abgehalten.

Schluß der Versammlung 7 Uhr abends.

Der Vorsitzende:	Der Schriftführer:
Karl Wessely	Karl Krohmann
Telegraphenmeister.	Zentralweichenmeister.

Von der Südbahn.

Bericht über die Personalkommissionsverhandlungen am 8. und 9. Juni 1909. Gruppe der Zugsbegleiter.

Genosse Oberkondukteur Robert Scherbaum bespricht die allgemeine Gehaltsregulierung vom 1. Oktober 1907 und betont, daß speziell seine Kategorie, die er nunmehr als gewähltes Personalkommissionsmitglied zu vertreten berufen sei, am schlechtesten von allen abgeschnitten habe.

Die Oberkondukteure und Zugsrevisorengruppe habe nicht diejenige Berücksichtigung gefunden, die denselben vermöge ihrer Leistungen gebührt hätte.

Sechzig Jahre lang gehörten die Oberkondukteure, Lokomotivführer, Bahnmeister 2c. zusammen in eine Gruppe und der Anfangs- und Endgehalt war wenigstens am Papier der gleiche, wenn von meiner Kategorie die höchste Summe des Endgehalts auch von niemand erreicht werden konnte.

Erst in jüngster Zeit und hauptsächlich erst bei der allgemeinen Regulierung im Jahre 1907 hat man uns aus unserer gebührenden Stellung hinausgeworfen und ein eigenes Kastl für uns geschaffen und die übrigen Unterbeamtengruppen zum Schluß angereiht.

Wenn wir fragen, zu welchem Zweck dies so gemacht wurde, so braucht man nur das Gehalts- und Vorrückungsschema anzusehen, um die Antwort sofort klar und deutlich vor Augen zu haben, und zwar deshalb, weil die Anfangs- und Endgehälter zu den niedersten und die Vorrückungstermine zu den schlechtesten gehören, deshalb mußte speziell für die Oberkondukteure ein eigenes Kastl gemacht werden, denn sonst hätte man ja dieselben zu einer anderen Kategorie einreihen können. Für das, weil die Zugsbegleiter mit dem kleinen Anfangsgehalt anfangen und 16, 18 bis 20 Jahre brauchen, um Oberkondukteure zu werden, müssen dieselben dann noch länger warten von einer Gehaltsstufe zur anderen. Wenn dies nicht eine himmelschreiende Ungerechtigkeit ist, die uns da angetan wurde, dann gibt es keine mehr auf Erden.

Für das, weil wir die größten physischen Leistungen vollbringen, körperliche Strapazen haben, der Sonne, Wind und Wetter ausgesetzt sind, 20 Nächte im Monat Dienst machen, hat man uns derart belohnt, daß wir gegen alle übrigen Unterbeamtengruppen im Nachteil sind.

In der Ausübung des Dienstes ist der Zugsführer und Oberkondukteur eine sehr wichtige Person, seine Pflichten sind zahllos, die ihnen in einer ganzen Reihe von Instruktionen auferlegt werden.

Auf der Strecke ist er allein mit den Kondukteuren für den Zug verantwortlich und hat sich um die Sicherheit der Reisenden und des Gutes zu kümmern. Gegen keine Kategorie werden so viele Anklagen erhoben, als gegen die Zugsbegleiter, ein Beweis, daß der Kreis ihrer Dienstpflichten ein sehr großer ist.

Nur bei der Anstellung, im Avancement sowie bei der Erreichung des Endgehalts, da sind die Zugsbegleiter minderwertig, im übrigen jedoch bei Eisenbahnunfällen vor Gericht 2c., da sind sie Hauptpersonen.

Es ist mir unbegreiflich, wie die löbliche Verkehrsdirektion eine solche stiefmütterliche Behandlung ihrer wichtigsten Dienstleskategorie zulassen konnte, welches den Anschein erweckt, als ob die Zugsbegleiter das unintelligenteste Personal wäre, welches eben nicht mehr verdient hätte, als man denselben gegeben hat. Die allgemeine Bildung des Zugbegleitungspersonals ist derjenigen der übrigen Kategorien mindestens ebenbürtig und was die Fachkenntnisse anbelangt, so haben die meisten Zugsbegleiter genau so ein Handwerk erlernt wie die übrigen, nur können sie dasselbe in ihrem Stande nicht ausüben, weil eben ihr Dienst ein anderer ist.

Sollte die löbliche Direktion das Bedürfnis empfinden, das geistige Niveau des Zugsbegleiterstandes zu heben und bei der Aufnahme des Nachwuchses strengere Anforderungen stellen, so haben wir durchaus nichts dagegen, werden es vielmehr nur im Interesse des Dienstes und des Standes freudig begrüßen.

Was die erhöhten Leistungen durch die Fortschritte der Technik anbelangt, so erlaube ich mir zu bemerken, daß durch die größeren und leistungsfähigeren Maschinen auch die Leistungen der Zugsbegleiter und insbesondere der Zugsführer gestiegen sind. Die Belastungen der Züge wurden bei den normalen Lokomotiven um 300 bis 400 Tonnen erhöht und die Fahrzeiten um die Hälfte gekürzt, daß dadurch die Arbeitsleistung und deren Intensität sich bedeutend gesteigert hat, bedarf wohl keines Beweises.

In demselben Maße wie jedoch die Arbeitsleistung durch die erhöhte Belastung gestiegen ist, sind die Fahrgebühren durch die schnellere Fahrt gesunken. In diesen Stationen, wo der Oberkondukteur früher 80 bis 100 Kr. an Fahrgebühren verdient hat, erreicht er heute nicht einmal mehr 60 Kr. Dasselbe ist es bei den Kondukteuren, die ja auch dementsprechend gegenwärtig bedeutend weniger verdienen als früher.

Ja wir haben Stationen, wo der ganze Fahrgebührenverdienst im Monat für den Kondukteur kaum 40 Kr. erreicht.

Ein Teil der Fahrgebühren wurde früher zur Aufbesserung des Haushaltungsbudgets verwendet, heute reicht dieser Verdienst kaum mehr hin, um das Notdürftigste auf der Strecke zu bestreiten.

Da ergibt sich die logische Folge, daß die Regelung der Fahrgebühren eine unabweisliche Notwendigkeit darstellt. Diese geringen Fahrgebühren sucht man jedoch dem Fahrpersonal noch durch allerhand Bestimmungen und Erlässe zu schmälern.

So ist vom Betriebsinspektorat in Innsbruck ein Erlaß herausgegeben worden, welcher bestimmt, daß diejenigen Zugsbegleiter wegen der höheren Bremsprozente bei den geschobenen Zügen bei der Talfahrt während der Bergfahrt ohne Dienst mitzufahren haben und erst bei der Talfahrt im Dienst verwendet werden dürfen.

Dem Zugsführer erwächst dadurch mehr Arbeit, weil er diese Leute zweimal im Stundenpaß ausweisen muß und zwar in der Bergfahrt ohne Dienst, in der Talstrecke im Dienst, wodurch die Gesellschaft bei jedem solchen Mann kaum 20 H. erspart.

Diese Praxis hat das Betriebsinspektorat Wien dermalen nur bei den Schnell- und Personenzügen bestimmt, wo bei einem solchen über den Berg mitfahrenden Zugsbegleiter die Gesellschaft 10 H. erspart, weil er die Hälfte der Strecke ohne Dienst mitfahren muß.

Eine derartige knauserige Bestimmung ist eines solchen Millioneninstituts, wie die Südbahn ist, unwürdig und nach der Tabelle 18 des Anhanges zur Fahrordnung ganz unberechtigt, denn dort heißt es, daß das bei den Zügen erforderliche Bremsgewicht sowie die notwendige Bremserzahl von der Ausgangs- beziehungsweise Dispositionsstation bis zur nächsten Dispositionsstation beziehungsweise Endstation beizugeben sind.

Dabei steht nicht, daß er streckenweise im und streckenweise ohne Dienst zu fahren hat.

Es wird daher das Ersuchen an den Herrn Vertreter der Verkehrsdirektion gerichtet, zu trachten, daß die erwähnten, das Personal noch um die paar Heller Fahrgebühren bringenden Bestimmungen so bald als möglich abgeschafft werden, weil selbe viel zu kleinlich sind.

Der Mann, welcher dienstbereit am Bahnhof zu sein hat, soll von der Ausgangs- bis zur Bestimmungsstation im Dienste mitgeführt werden.

Die Fahrgebühren werden ohnehin mit der Erstellung einer jeden neuen Fahrordnung weniger, darum soll man den armen Bediensteten nicht auf solche Art und Weise die paar Heller auch noch wegnehmen. Schon vor ein paar Jahren hat es die löbliche Verwaltung für notwendig erachtet, die Amtsdiener in der Zentrale mit einer Sommeruniform zu beteilen; für uns wo wir den Sonnenstrahlen direkt ausgesetzt sind und wo die Sonne auf das Blechdach des Dienstwagens brennt, hat man diese Einsicht und Erkenntnis noch nicht gewonnen. Auch wir bitten um die Beteilung mit einer Sommeruniform, weil unsere gegenwärtige nur für den Winter berechnet ist.

In allen jenen Stationen, wo der Frachtenverkehr vom Personenverkehr getrennt ist, wird das Frachtenzugspersonal an Sonn- und Feiertagen bei stärkerem Verkehr aushilfsweise zum Personendienst verwendet. Das Personal hat die Verpflichtung, rein und nett adjustiert im Dienste zu erscheinen. Dies ist jedoch ein Ding der Unmöglichkeit, weil ein jeder nur eine Uniform erhält, die er eben auch zum Lastzug anziehen muß und die bei der größten Schonung und Achtsamkeit nicht rein erhalten werden kann, weshalb es sich empfiehlt, die neuaufgenommenen Kondukteure das erstemal mit zwei Uniformen zu beteilen, damit sich ein jeder eine davon rein erhalten kann.

Auch die Beteilung der Frachtenzugskondukteure mit überzogenen Pelzen ist ein längst gehegter, berechtigter und gerechter Wunsch des Personals.

Das Ansehen der Verwaltung wird gewiß nicht gehoben, wenn ein Zugsbegleiter in seiner schmierigen Lastzugsuniform oder mit dem nackten Pelze bekleidet als Repräsentant der Gesellschaft beim Personenzug oder Schnellzug erscheint.

Auch die Bremser sind, wenn selbe aushilfsweise zum Personenzug verwendet werden, mit reinen Dienstkleidern zu beteilen.

Eine Umgestaltung der alten Dienstwagen vulgo Marterkästen ist dringend notwendig. Dieselben entsprechen den heutigen Anforderunge absolut nicht mehr, sind viel zu klein und niedrig. Der Manipulationsraum ist ungenügend für den Zugsführer und der Packmeister muß mit seinen Verrechnungsdokumenten zum Hundekotter gehen und dort während der ganzen Fahrt von der Ausgangs- bis zur Endstation stehen, weil eine jede Sitzgelegenheit mangelt. Wenn man schon keinen gepolsterten Sessel dermalen hat, so soll man wenigstens einen hölzernen hineinstellen, damit sich der Zugsführer oder Packmeister in einer kleinen Pause ein paar Minuten niedersetzen können. Im Sommer kann man darinnen braten und im Winter erfrieren.

Für genügend Luft- und Lichtzufuhr, Beleuchtung und Beheizung im Winter wäre vorzusorgen.

Die Anbringung eines Klappsitzes sowie das Einschneiden der zerbrochenen Fensterscheiben eines Dienstwagens werden gewiß keinen unüberwindlichen Schwierigkeiten begegnen. Auch ist Vorsorge zu treffen, daß ein jeder Zug einen Dienstwagen erhält und nicht, daß dem Zugsführer ein Kastenwagen als Dienstwagen beigestellt wird.

Die gebrochenen Fensterscheiben sind in den Einschneidestationen sofort zu ersetzen und nicht zu dulden, daß Wagen mit solchen Gebrechen monatelang mit einem Gebrechenzettel herumrollen.

Den unzulänglichen Unterkunftsräumen ist das Augenmerk zuzuwenden und durch Adaptierungen und Neubauten so viele Zimmer zu schaffen, damit jede im Dienste verwendete Partie nach ihrer Ankunft ein gelüftetes und gereinigtes Zimmer zur Benützung hat.

Das zwei- oder gar dreimalige Belegen der Betten innerhalb 24 Stunden ist aus sanitären Gründen strenge zu vermeiden.

In jeder Kaserne ist ein Wasch- und Kochraum herzustellen, damit das Personale nicht gezwungen ist, in den teuren Bahnhofrestaurationen ihr sauer verdientes Geld sowohl für quantitativ als qualitativ minderwertiges Essen auszugeben.

Die Speisen- und Getränketarife der Bahnhofrestaurationen sind zu revidieren und für das Personale neu zu erstellen. Die Kost wird immer teurer, weniger und schlechter. Ja, in manchen Restaurationen huldigt man der Anschauung, daß für das Eisenbahnpersonale alles gut genug ist.

Die Kontrollorgane sollen ihre Meinung nicht von dem abhängig machen, wie sie selber in der Restauration bedient werden, sondern von dem, was man den armen Bediensteten vorsetzt.

Die Bequartierung in Gasthöfen und Hotels soll tunlichst vermieden werden.

Eine Vermehrung von Unterkunftsräumen ist in Wiener-Neustadt, Gloggnitz und Mürzzuschlag notwendig.

In Leobersdorf ist ein Unterkunftsraum neu zu schaffen, weil ein solcher bis jetzt überhaupt nicht vorhanden ist.

Die Bequartierungsräume in Triest sind an einen anderen, geeigneten Ort zu verlegen, wo das Personale von dem Straßenlärm verschont bleibt und wo die Zimmerdecke nicht gleichzeitig das Blechdach bildet, wo man im Sommer überhaupt keine Ruhe und Erholung finden kann, sondern förmlich bei lebendigem Leibe gebraten wird.

Der Anfangs- und Endgehalt soll nicht kleiner sein, als der der übrigen Kategorien; um denselben zu erreichen, sollen die Wartefristen von 1200 Kr. aufwärts überhaupt nur zwei Jahre betragen.

Bis zur endgültigen Regelung dieses berechtigten Verlangens soll man den Zugsbegleitern ihre Gutjahre rascher einbringen lassen und zwar zwei auf einmal einrechnen, weil sonst die älteren Kollegen von dieser Bestimmung überhaupt keinen Nutzen mehr haben.

Die Wünsche der Zugsrevisoren werden in einem speziellen Memorandum in Vorlage gebracht, weil man auch diese Kategorie bei der allgemeinen Regulierung nicht beachtete.

Auch Kollege Koop hat eine ganze Reihe von Wünschen seiner Wähler bei den Verhandlungen vorgebracht und um Berücksichtigung ersucht.

Ob unsere gutgemeinten, im Interesse der Gesellschaft und des Personales gelegenen Anregungen auf fruchtbaren Boden gefallen sind und ob man auch uns gegenüber ein Entgegenkommen betätigen wird, wird erst die Zukunft lehren.

(Schluß folgt.)

Inland.

Schreckliche Ziffern. Das Wachstum der Ausgaben im österreichischen Staatsbudget in den letzten Jahren veranschaulichen folgende Zahlen: Während nach den Zentralrechnungsabschlüssen von 1900 bis 1906 die Ausgaben jährlich um ungefähr 28 Millionen gestiegen sind, stiegen sie im Jahre 1907 um 192 Millionen. Während nach den Präliminarien von 1900 bis 1906 die Ausgaben sich im Jahresdurchschnitt um 38 Millionen steigern, springen sie im Jahre 1906/07 um 262 Millionen, im Jahre 1907/08 um 79 Millionen und im heurigen Jahre um 148 Millionen in die Höhe. In diesen drei Jahren beträgt daher die Steigerung ungefähr das Viersache dessen, was sie im Jahresdurchschnitt von 1900 bis 1906 betragen hat. Außerdem aber wurde im Jahre 1907 das Präliminare um 186 Millionen überschritten. Mit Recht hat der Abgeordnete Urban in der Expansion der Ausgaben den Beweis gesehen, daß die Lebensführung des Staates überhaupt auf einen zu großen Fuß gestellt ist. Seit dem Jahre 1900 hat sich die österreichische Staatsschuld um ungefähr eine Milliarde vermehrt; sie hat jetzt den Betrag von rund 10 Milliarden erreicht. Im nächsten Jahrfünft werden aber weitere Beträge die Staatsschuld belasten. Zunächst die Anleihe, die zur Deckung der Kosten für die Einverleibung mit Bosnien im Betrage von 300 Millionen aufgenommen werden muß. Dazu kommen ferner die maritimen Auslagen für die neuen Schlachtschiffe im Betrage von 150 Millionen. Die dritte Post sind die Eisenbahninvestitionen. Der frühere Eisenbahnminister hat ein Programm vorgelegt, worin er 600 Millionen beansprucht und nach Abrechnung der im heurigen Budgetjahre gemachten Investitionen verbleiben noch etwa 350 Millionen. Dazu kommen die Kosten für die Kanäle, die 400 Millionen veranschlagt wurden; für das Bauerfordernis im nächsten Jahrfünft kann man wohl mit 300 Millionen einstellen. Wenn man ferner die bereits bewilligten Kredite von 225 Millionen dazu rechnet, die für unterschiedliche Investitionen gebraucht und für welche jüngst Schatzscheine ausgegeben wurden, so kommt man zu einem Betrag von 1325 Millionen, um welche sich die österreichische Staatsschuld im nächsten Jahrfünft vermehren wird. Schlimmer noch als diese Lasten ist das Ergebnis, das sich aus der Betrachtung der laufenden Gebarung ergibt; es wird auf zweihundert siebzig bis dreihundert Millionen geschätzt, so daß der Bilinskische Steuerplan, der etwa zweihundertsechzig Millionen Kronen neue Einnahmen vorsieht, lange nicht ausreichen würde, da doch ein erklecklicher Teil für die verkrachten Landesfinanzen benötigt wird. Daß also auf der österreichischen Finanzwirtschaft ein schwerer Nebel von Sorgen lastet, vor der der Glanz der Großmacht in nichts zerstiebt, ergibt sich aus diesen erschrecklichen Ziffern von selbst.

Das neue Lokalbahngesetz. Im Abgeordnetenhause wurde dieser Tage der angekündigte Gesetzentwurf betreffend die Sicherstellung mehrerer Bahnen niederer Ordnung eingebracht.

Durch die Regierungsvorlage wird die Ermächtigung angestrebt, die Ausführung von 33 Bahnlinien mit einer Gesamtlänge von rund 720 Kilometern und einem Anlagekapital in dem veranschlagten Betrage von rund 145,700.000 Kr. unter entsprechender finanzieller Beteiligung der in Betracht kommenden Königreiche und Länder sowie der Lokalinteressenten sicherzustellen.

Die Gruppe von Bahnlinien, für welche die Gewährung einer staatlichen Reinertragsgarantie in Aussicht genommen wird, umfaßt 15 Linien mit einer Länge von 332 Kilometern und einem Anlagekapital von 53,350.000 Kr., wovon 41,361.000 Kr. im Wege der Gewährung der

staatlichen Reinertragsgarantie beschafft werden sollen, während das restliche Kapitalserfordernis durch die beteiligten Königreiche und Länder und die Lokalinteressenten gegen Uebernahme von Stammaktien aufzubringen sein wird.

Für weitere elf Linien mit einer Gesamtlänge von 254 Kilometern und einem Anlagekapital von 48,539.000 Kr. wird seitens der Staatsverwaltung die Ermächtigung anstrebt, Subventionen im Gesamtausmaße von 11,528.000 Kr. bewilligen zu dürfen.

Schließlich sollen sieben Linien mit einer Gesamtlänge von 134 Kilometern ohne Gründung besonderer Aktiengesellschaften durch den Staat, und zwar größtenteils auf dessen Kosten hergestellt werden. Das Anlagekapital dieser Linien läßt sich mit 43,875.000 Kr. beziffern.

Für den Staat erwächst somit nach dem Gesetzentwurf die finanzielle Belastung von 95,434.000 Kr., welche wenigstens bezüglich der unmittelbaren Kapitalaufwendungen des Staates die rechtzeitige finanzielle Bedeckung voraussetzt.

Das Programm der Regierungsvorlage umfaßt nachfolgende Linien: 1. Münchengrätz-Kriesdorf, 2. Liebenau-Wlcetin, 3. Wegstädtl-Dauba, 4. Schüttenhofen-Bergreichenstein, 5. Msetin-Walachisch-Klobouk, 6. Martinsberg-Gutenbrunn-Weitenegg, 7. Ziegelhaiden-Hochburg, 8. Hermagor-Kötschach, 9. Bezau-Schoppernau, 10. Lodygowice-Buczkowice, 11. Wieliczka-Mszana-Bolna, 12. Zloczow-Sassow (Ulsznia), 13. Brodina-Seletin, 14. Sereth-Unter-Synoutz, 15. Wiznitz-Kuty, 16. Zartlesdorf-Lippnerschwebe, 17. Litschau-Neubistritz, 18. Neulengbach-Hainfeld, 19. Seebach-Turnau-Gußwerk, 20. Weiz-Anker-Birkfeld, 21. Lienz-Windisch-Matrai, 22. Toblach-Cortina, 23. Trient-Alle Sarche-Tione-Arco, 24. Weidenau-Reichsgrenze, 25. Chybi-Schwarzwasser, 26. Gruz (Gravosa)-Ragusa (Dubrovnik), 27. Landeck-Pfunds, 28. Kolbnitz-Ober-Vellach (Mölltalbahn), 29. Heilenstein-Motnik, 30. Römerstadt-Rabersdorf, 31. Nikolsburg-Unter-Tannowitz, 32. Olbersdorf-Hermannstadt und 33. Jaslo-Zmigrod.

Für die Linien Nr. 1 bis 15 soll die staatliche Reinertragsgarantie gewährt werden, für die Linien Nr. 16 bis 26 sind Staatssubventionen in Aussicht genommen, während die Linien Nr. 27 bis 33 im Wege des Staatsbaues zur Ausführung zu gelangen hätten.

Da die Lokalbahnvorlage die Ermächtigung zum Bau der oben angeführten Linien enthält, so ist daraus der Schluß zu ziehen, daß dieselben nach Maßgabe der vorhandenen finanziellen Mittel in Bau gegeben werden dürften, und daß man partienweise mit der Errichtung der neuen Lokalbahnen vorgehen wird.

Das Sparsystem auf der Südbahn. Die sozialdemokratischen Abgeordneten Tomschik, Müller, Resel, Pongratz haben vorige Woche an den Eisenbahnminister folgende Interpellation gerichtet:

„Seit mehr als sechs Wochen beschränkt die Südbahn die Reparaturen an ihren Fahrbetriebsmitteln, so daß in allen Werkstätten die Arbeiter sehr wenig Arbeit haben und in den Werkstätten in Wien und Marburg ein Teil der Arbeiter nur Dreivierteltag arbeitet, ein Zustand, der bei Beobachtung einer guten Instandhaltung der Fahrbetriebsmittel bei keiner Bahn eintreten kann.

Es ist bekannt, daß die Südbahn infolge ihrer Finanzsituation zu Einschränkungen gezwungen ist, und es kann sich diesem Umstand niemand verschließen, soweit die Einschränkungen die Sicherheit des Verkehrs nicht bedrohen. Es ist aber auch bekannt, daß sich die Fahrbetriebsmittel der Südbahn nicht in einem einwandfreien Zustand befunden haben und durch diesen Vorgang noch weniger einwandfrei befinden können.

Da eine längere Uebung dieses Vorganges, wie ihn die Südbahn auf diese Weise seit längerer Zeit pflegt, indem sie ihre Ausgaben so weit einschränkt, daß die Fahrbetriebsmittel nicht laufend im Stand gehalten werden, eine immense Gefahr bei dieser seit jeher gefahrenreichsten Bahn herbeiführen muß, stellen die Gefertigten die Anfragen:

1. Hat der Herr Eisenbahnminister von diesem Umstand Kenntnis?

2. Was gedenkt der Herr Eisenbahnminister zu tun, um die drohenden Gefahren vorbeugend hintanzuhalten?

3. Ist der Herr Eisenbahnminister geneigt, die Autorität des k. k. Eisenbahnministeriums zu benutzen, um die Südbahn zu veranlassen, die Reparatur, beziehungsweise die Instandhaltung ihrer Fahrbetriebsmittel sofort in voller Gänze wieder aufzunehmen?"

Ausland.

Die Föderation der Lokomotivführer in Frankreich zählt 14.000 Mitglieder. Seit einiger Zeit sind Bestrebungen für einen Anschluß oder Verschmelzung mit dem Nationalen Syndikat der Eisenbahnarbeiter (50.000 Mitglieder) im Gange. Die französischen Lokomotivführer und Heizer wandten sich an die italienischen Kollegen mit der Einladung, an dem Marseiller Kongreß vom 5. bis 9. Mai teilzunehmen, um die Grundlage zu einer internationalen Organisation dieser Eisenbahnerkategorie zu schaffen. Die italienischen Eisenbahner haben geantwortet, daß es Pflicht der französischen Maschinisten und Heizer sei, sich mit dem Nationalen Syndikat zu verschmelzen, welches bereits der Internationalen Föderation angeschlossen ist. Ein dahingehender Vorschlag hat bloß 68 Stimmen gegen 94 auf dem Kongreß erhalten. Es werden also neue Verhandlungen angebahnt werden müssen.

Nachspiel zum Pariser Poststreik. Das Zuchtpolizeigericht von Versailles verurteilte zwei frühere Postbedienstete, die während des Poststreiks mehrere telegraphische Leitungen zerstört hatten, zu je zweieinhalb Jahren Gefängnis.

Rückgang der „christlichen" Gewerkschaften Deutschlands im Jahre 1908. In der letzten Nummer des „Zentralblattes der christlichen Gewerkschaften" ist die Jahresstatistik über die christlichen Gewerkschaften Deutschlands enthalten, die uns zeigt, daß sie das vergangene Krisenjahr **weit schwerer überdauert haben** als die sozialdemokratischen Gewerkschaften. Am Jahresschluß zählten die „Christlichen" 23.882 Mitglieder weniger als im Jahre 1907.

Diese denn doch verteufelt unangenehme Tatsache wird nun durch allerhand Drum und Dran zu verbrämen gesucht: Im Jahresdurchschnitt des Mitgliederstandes betrage die Mitgliederabnahme nur 9804; wenn sie auch prozentual etwas größeren Mitgliederverlust hätten, so sei er doch bei den freien Gewerkschaften in der Zahl größer und so fort. Wir wollen einfach bei den Tatsachen bleiben. Die durchschnittliche Jahresmitgliederzahl liegt für die sozialdemokratischen Gewerkschaften noch nicht vor. Sie haben am Jahresschluß 72.284 Mitglieder verloren, die Christlichen 23.882. **Im Verhältnis zum Mitgliederstand bedeutet das, daß die sozialdemokratischen Gewerkschaften 4 Prozent, die „christlichen" Gewerkschaften aber 9 Prozent ihrer Mitglieder eingebüßt haben!** Nur so haben doch Zahlengegenüberstellungen einen Wert, und nur so ist Ehrlichkeit bei der Sache zu finden.

Steigt die Ausbeutung der Arbeiter? Diese von mancher Seite so lebhaft verneinte Frage wird unter anderem illustriert durch folgende Zahlen: Bei den Eisenbahnen der Vereinigten Staaten vermehrte sich die Zahl der Angestellten und Arbeiter (ohne die Direktoren) in dem Zeitraum von 1897 bis 1902 von 814.756 auf 1,179.460; ihre Lohnsumme von 446,609.616 Dollar auf 653,447.162 Dollar. Der Durchschnittslohn wuchs also von 548·15 Dollar auf 554·02, das heißt um 1 Prozent. Bezeugt das nicht deutlich, daß das „Elend" zurückgeht? Aber in dem gleichen Zeitraum sind die Preise der Lebensmittel um 30 Prozent gestiegen, die Lage der Eisenbahnarbeiter hat sich daher absolut verschlechtert. Ebenso ist ihre Ausbeutung, das heißt das Verhältnis zwischen Arbeitslohn und Mehrwert gestiegen, soweit die Profitzahlen, die mit den Mehrwerten nicht zusammenfallen, einen Rückschluß gestatten. Die Profite der Eisenbahnen stiegen in dem genannten Zeitraum von 369,565.009 auf 610,131.520 Dollar. Vergleichen wir diese Zahlen mit den Lohnsummen, dann finden wir, daß die letzteren um 206 Millionen, 46 Prozent, stiegen (die Arbeiterzahl selbst war um 45 Prozent gewachsen), während die Profite um 240 Millionen, das ist um 65 Prozent, zunahmen. Das Verhältnis zwischen Lohnsumme und Profitsumme war 1897 447 : 370 = 100 : 83, 1902 dagegen 610 : 653 = 100 : 93. Die Ausbeutung wäre darnach binnen fünf Jahren von 83 auf 93 Prozent, also um 10 Prozent, gestiegen! K.

Das Schwurgericht in Budapest gegen die Eisenbahnerhetze in Ungarn. Bei den Verfolgungen, die die Koalitionsregierung der ungarischen Arbeiterschaft angedeihen ließ, hatten die Eisenbahner am meisten auszustehen. Kein Wunder! Das Ziel dieser Regierung war, die ins Wanken geratene Junkerherrschaft wieder zu befestigen, was aber durch die wirtschaftlich organisierte und kampfbereite Arbeiterschaft verhindert zu werden drohte; sie war daher bestrebt, die Gewerkschaften zu vernichten, besonders aber den Verband der Eisenbahner, von dem sie sich am meisten bedroht fühlte. Die Regierung ließ unter anderem von der junkerlichen Gesetzgebung eine Dienstespragmatik für die Eisenbahner zum Gesetz erheben, die dieser Kategorie nicht nur das Streikrecht raubt, sondern ihne eine jede Aktion zur Verbesserung ihrer Lage unmöglich macht. Aber damit nicht genug! Um die Eisenbahner mundtot zu machen, verbot die Regierung, daß der Eisenbahnerverband ein Verbandsorgan herausgebe, angestellte Verbandsbeamte halte und ließ dem Verbande die unglaublichsten Schikanierungen angedeihen. Da er trotz alledem seine Tätigkeit nicht einstellen wollte, ließ sie ihn im November des verflossenen Jahres gewaltsam auflösen. Die gewesene Verbandsleitung gab damals den Mitgliedern den Rat, der sozialidemokratischen Partei beizutreten, da ihnen dieses Recht von Gesetzes wegen zustände. (Bei den Wahlen im Jahre 1905 verhalfen die Eisenbahner der Opposition zum Siege. Um sich die Stimmen der Eisenbahner auch für den Fall, wenn die Mehrheit zur Minderheit zusammenschrumpfen sollte, zu sichern, ließ die zur Regierung gelangte Opposition ein Gesetz annehmen, das den Eisenbahnern die freie politische Betätigung zusichert.) Die Regierung wollte aber nicht dulden, daß sich die Eisenbahner zur Sozialdemokratie bekennen und gab eine Verordnung heraus, die den Eisenbahnern den Beitritt zur Sozialdemokratie, ja sogar deren Unterstützung, bei Strafe der Entlassung verbietet. Hierauf forderte der juristische Vertreter des Verbandes in dem sozialistischen Zentralorgan die Eisenbahner auf, dem Ukas der Regierung keine Folge zu leisten, da er die Gesetze mit Füßen tritt. Das Zentralorgan wurde beschlagnahmt und der Verfasser vor das Schwurgericht gestellt. Vergangene Woche fand die Verhandlung statt, der von der Arbeiterschaft, besonders aber von den Eisenbahnern, ein großes Interesse entgegengebracht wurde. Der Staatsanwalt wandte alle Kniffe an, um die Geschwornen zu bewegen, die Regierung nicht zu desavouieren. Diesmal war aber seine Mühe vergebens. Nach einer großzügigen Verteidigungsrede eines oppositionellen Parlamentsmitgliedes wurde der Angeklagte freigesprochen. Das Urteil wurde von den Eisenbahnern mit Jubel begrüßt, es wurde aber auch von der Arbeiterschaft im allgemeinen sehr freudig aufgenommen, schon auch deswegen, weil in der letzten Zeit, wo sich ein Sozialdemokrat vor dem Gericht zu verantworten hatte, selten auf Freisprechung erkannt wurde.

Ein gelber Eisenbahnerverband in Frankreich. Wie in Preußen, so existiert auch in Frankreich eine gelbe Eisenbahnerorganisation, die sich Association fraternelle der französischen Eisenbahnbeamten und -Arbeiter nennt. Die Assoziation wird vom Ministerium, den Direktoren oder Verwaltungsräten sämtlicher großer Eisenbahngesellschaften sowie der Staatsbahnen unterstützt und protegiert. Das Gesellschaftskapital der Assoziation beträgt 38 Millionen Francs, die Zahl der wirklichen Mitglieder 80.116, die Summe der 1908 gezahlten Pensionen 1·5 Millionen, die Zahl der zugunsten der Mitglieder errichteten billigen Wohnhäuser 492. Die Satzungen wurden jetzt dahin geändert, daß den Frauen der Beamten und Arbeiter die Teilnahme ermöglicht und für den Todesfall von Mitgliedern ihren Hinterbliebenen eine Versicherung gewährt wird. Im ganzen gibt es in den verschiedenen französischen Eisenbahnverwaltungen etwa 200.000 „Mutualisten", auf Gegenseitigkeit Versicherte. Die Association fraternelle ist ein bürgerlich-patriotischer, mit den Eisenbahnverwaltungen und der Regierung in gutem Einvernehmen lebender Verband. Es ist eine Organisation, zu dem Zwecke errichtet, das „Syndicat Guérard" zu zertrümmern. Nun, das hat gute Weile, denn das „Syndicat Guérard" wächst und dehnt sich rapid aus, wie der erst kürzlich veröffentlichte Tätigkeitsbericht dieser Organisation beweist, so daß es noch lange nicht zerschmettert am Boden liegt.

Aus dem Gerichtssaal.

Ein Eisenbahnunfall in Heiligenstadt. Am 1. April laufenden Jahres ereignete sich auf dem Bahnhof Heiligenstadt ein Unfall in folgender Weise:

Die Lokomotive des von der Vorortelinie um 4 Uhr 20 Minuten früh auf Perron 2 angekommenen Lastzuges mit Maschinführer Josef Köllner spannte ab und fuhr ohne Verschieber über den äußersten gegen Nußdorf zu gelegenen Wechsel 116 hinaus, um von hier aus, die Geleiseanlage traversierend, ins Heizhaus zu gelangen. Der diensthabende Blocksignalwächter Josef Altmann, welcher von dem auf dieser Seite des Bahnhofes befindlichen Stellwerke aus die Weichen zu stellen hatte, wollte für die Lokomotive Köllners eben den Wechsel auf das zum Heizhausgeleise führende Traversierungsgeleise stellen, als er plötzlich aus dem Heizhause eine Lokomotive das Traversierungsgeleise hinauffahren sah, die wenige Schritte vor seinem Stellwerke bei Wechsel 104 stehen blieb. Altmann ließ nun durch Umstellung des Wechsels 104 die aus dem Heizhause herausgekommene Maschine auf ein Nebengeleise des Geleises, stellte aber gleichzeitig den ziemlich entfernten Wechsel 116 für die Fahrt Köllners. Als er sodann den Wechsel 104 für Köllner wieder in die Gerade stellen wollte, war dessen Maschine bereits an den Wechsel 104 herangekommen und in das Nebengeleise 30 hineingefahren. Köllner sah die vor ihm auf dem Nebengeleise befindliche Maschine erst so spät, daß er den heftigen Zusammenstoß durch Anziehen der Bremse nicht mehr verhindern konnte; es entstand ein Materialschaden an beiden Lokomotiven, außerdem verletzte sich Köllner selbst leicht.

Auf Grund dieses Vorfalles hatten sich Josef Altmann und Josef Köllner am 11. Mai l. J. vor dem Bezirksgericht Döbling wegen Uebertretung nach § 432 St.-G. zu verantworten. Altmann war hierbei durch Dr. Gustav Harpner, Köllner durch Dr. Leopold Katz verteidigt. Beide erklärten sich für nichtschuldig. Altmann führte zu seiner Verantwortung an, er habe seit 7 Uhr abends Dienst gehabt und sei zur Zeit des Unfalles in der 10. Dienststunde gewesen; der Frachtenverkehr sei in der Nacht in der Station Heiligenstadt ein sehr intensiver, es seien immer gleichzeitig 4 bis 5 Verschubmanipulationen vorzunehmen, wobei noch öfters ein Personen- oder Lastzug ein- oder ausfahre. Er habe, da die Entfernung zwischen Wechsel 116 und 104 eine ziemlich große sei, damit rechnen können, daß die Maschine Köllners eine gewisse Zeit brauchen werde, um zum Wechsel 104 zu gelangen, so daß er diesen noch werde rechtzeitig in die Gerade umstellen können. Köllner führte an, das Verschieben ohne Verschieber möge vielleicht instruktionswidrig sein, doch stünde im Bahnhof Heiligenstadt eine genügende Anzahl von Verschiebern nicht zur Verfügung, das Verschieben ohne Verschieber sei daher ein gewohnheitsmäßiges, durch die Verkehrsbedürfnisse hervorgerufen und bedingt; auch sei die Instruktion durch eine Lokalverordnung für den Bahnhof Heiligenstadt außer Kraft gesetzt. Daß der Wechsel 104 nicht für ihn gestanden sei, habe er nicht sehen können, weil sein Führerstand auf der rechten Seite sei, der Wechsel aber auf der linken Seite war.

Der als Zeuge vernommene Lokomotivführer Belohlawek, der zuerst auf das Nebengeleise geleiteten Lokomotive und Stationsvorstand Inspektor Rößler mußten übereinstimmend bekunden, daß eine genügende Anzahl von Verschiebern, um jede verschiebende Maschine mit einem Verschieber zu versorgen, tatsächlich nicht vorhanden sei; doch sei, sagte Inspektor Rößler, die Instruktion, welche die Beiziehung von Verschiebern anordne, nur auf dem Tulln zu gelegenen Teil des Heiligenstädter Bahnhofes außer Kraft gesetzt; Köllner hätte also auf einen Verschieber warten müssen. Der Zeuge gab weiters auf Befragen der Verteidigung an, daß der Geschwindigkeit eine vorgeschriebene Grenze nach oben hin nicht gesetzt sei; es sei aber immerhin möglich, daß der auf der rechten Seite stehende Lokomotivführer die Signalscheibe auf der linken Seite nicht habe sehen können.

Bezüglich Altmanns sagte Inspektor Rößler, es sei mit Rücksicht auf die Verkehrsverhältnisse des Bahnhofes Heiligenstadt durchaus gerechtfertigt gewesen, wenn Altmann mit der Stellung des Wechsels 116 schon vorging, ehe er hierzu den Wechsel 104 in die Gerade stellte, weil die Entfernung zwischen Wechsel 104 und 116 eine so große sei, daß er bei durchschnittlichen Verhältnissen rechnen konnte, Zeit zu gewinnen, um für den dem Heizhaus zu fahrenden Lokomotivführer Köllner den Wechsel 104 noch rechtzeitig in die Gerade zu stellen.

Nach Schluß des Beweisverfahrens führte der Verteidiger Altmanns aus, es sei wohl gerichtsbekannt, daß der Bahnhof Heiligenstadt einen Knotenpunkt für die Vorortelinie, Donaukanallinie, Gürtellinie, Donauuferbahn und die Hauptlinie der Franz Josefbahn bilde; für den Blocksignalwächter sei ein ungewöhnlich großer Verkehr zu bewältigen, so daß er nur mit dem Plan in der Hand die Weichenstellungen vornehmen könne; der Verkehr spiele sich auch in den verschiedenen Dienstnächten nicht immer ganz gleich ab. Altmann habe 42 Weichen zu stellen und 1400 bis 1500 Wechselumstellungen in einer Nacht auszuführen; wohin käme er, wenn er sich nicht den Erfordernissen des Verkehrs anpaßte und oft mehrere Weichen gleichzeitig stellte, um den Verkehr zu bewältigen und bewältigen zu helfen? Es müsse also als ein Zufall angesehen werden, wenn dem Manne, der eine 17jährige tadellose Dienstzeit, davon 11 Dienstjahre auf dem Bahnhof Heiligenstadt, hinter sich habe, der wiederholt als Wächterkontrollor auf verschiedenen Stationen, also für Posten verwendet worden sei, die einen zuverlässigen Mann erfordern, das inkriminierte Unglück unterlaufen sei.

Die Verteidigung Köllners führte aus, es könne zunächst von einer Gefährdung der Sicherheit des Lebens nicht gesprochen werden, weil das polizeiärztliche Parere bezüglich Köllners eine Gesundheits- oder Berufsstörung als Verletzungsfolge ausdrücklich ausschließe und der Materialschaden so geringfügig war, daß er binnen wenigen Tagen behoben wurde. Einen Instruktionsfehler habe Köllner nicht begangen, weil eine Maximalgeschwindigkeit nicht vorgeschrieben und die Geschwindigkeit Köllners keine übermäßige gewesen sei. Köllners Führerstand sei auf der rechten, die Signalscheibe 104 auf der linken Seite gewesen, er habe sie daher nicht sehen können und mit dem Freisein des Traversierungsgeleises rechnen dürfen. Daß er keinen Verschieber abgewartet habe, könne man ihm nicht zur Last legen, da es an einer genügenden Anzahl von Verschiebern fehle; sei doch auch Lokomotivführer Belohlawek ohne Verschieber gefahren. Man dürfe nie vergessen, daß es bei Instruktionen nicht auf den Buchstaben, sondern wesentlich darauf ankomme, wie sie mit Rücksicht auf die Erfordernisse des Verkehrs allgemein gehandhabt werden und gehandhabt werden müssen.

Der Richter schloß sich den Ausführungen der Verteidiger an und sprach beide Angeklagten frei. Der staatsanwaltschaftliche Funktionär meldete bezüglich beider Freisprüche die Berufung an, über welche vor dem Landesgericht Wien die Verhandlung am 16. Juni l. J. stattfand. Dieselbe endete damit, daß der Staatsanwalt die Berufung bezüglich des Angeklagten Altmann zurückzog, während bezüglich Köllners der Freispruch nach längerer Verhandlung bestätigt wurde.

Zusammenstoß zweier Lokomotiven in der Station Wien-Nordbahnhof. Am 16. Dezember 1908 fuhr der Lokomotivführer der Nordbahn Friedrich Köppe II von einer Fahrt mit dem Personenzug 152a, am Nordbahnhof angelangt, mit der Lokomotive „Rusle" vom Personenbahnhof ins alte Heizhaus. Es war nasse Witterung und der aus dem Heizhause herausqualmende dicke Rauch machte die in der Nähe des Heizhauses befindlichen Wechsel unsichtbar. Der letzte Wechsel vor dem Heizhause 55 war, als Köppe in die Nähe desselben kam, von seiner Fahrtrichtung abgelenkt. Dies konnte jedoch Köppe erst im letzten Moment bemerken; er setzte sofort die Vakuum- und Tenderbremse in Tätigkeit und gab Kontradampf, konnte jedoch die Streifung mit der Verschublokomotive „Proteus", für welche eben der Wechsel gestellt war, nicht verhindern, weil seine Lokomotive auf den nassen Schienen schleifte und mit gesperrten Rädern weiterrollte. Wegen dieser Streifung, bei welcher der Heizer der Verschublokomotive „Proteus" Dohnal verletzt wurde, wurde Köppe wegen der Uebertretung nach § 432 St.-G. angeklagt und hatte sich deshalb kürzlich beim Bezirksgericht Leopoldstadt zu verantworten.

Der von Dr. Gustav Harpner verteidigte Köppe brachte zu seiner Verantwortung die starke Rauchentwicklung aus dem Heizhause und den Umstand vor, daß der Wechsel auf der Heizerseite gelegen war und das Geleise vor der Annäherung an

diesen Wechsel einen starken Bogen mache. Alle Zeugen, mit Ausnahme des verletzten Heizers Dohnal, welcher die Schuld an dem Zusammenstoß nur Köppe beimaß, bestätigten diese Verantwortung. Da jedoch auch der Heizer Köppes seiner der Verantwortung des Köppe zustimmenden Aussage auf die Frage des Richters beigefügt, es müsse der Lokomotivführer, wenn er einen Wechselkörper nicht sehe, stehen bleiben, beantragte der Verteidiger, da der Richter gerade auf diese letzte Aeußerung das Hauptgewicht zu legen schien, die Requirierung des Tatbestandsprotokolls und Zuziehung eines Sachverständigen. Der Richter gab dem Antrag statt und vertagte die Verhandlung.

In der fortgesetzten Verhandlung ergaben sich aus dem Tatbestandsprotokolle alle diejenigen Momente, auf welche Köppe seine Verantwortung gestützt hatte: nasse Witterung, Rauch, Unsichtbarkeit der Wechsel und die Krümmung des Geleises vor dem kritischen Wechsel als richtig. Der beigezogene Sachverständige bezeichnete die Verantwortung des Köppe als stichhältig. Da der Richter seine Meinung dahin äußerte, es müsse doch jemand schuld sein, solche Unfälle dürfen absolut nicht vorkommen und es müssen die Schuldigen zur Verhütung größeren Unglücks scharf bestraft werden, führte der Sachverständige über Befragen des Verteidigers, ob bei den derzeitigen Bahneinrichtungen derlei Unfälle verhütet werden können, aus, daß sich solche kleine Karambole beinahe alltäglich ereignen.

Auch die dem Köppe vom staatsanwaltschaftlichen Funktionär zum Vorwurf gemachte Unterlassung, daß er nicht vor dem wegen des Rauches unsichtbaren Wechsel stehen blieb, rechnete der Sachverständige dem Köppe nicht als Verschulden zu, indem er auf Befragen des Verteidigers zugab, daß Köppe bei dem Umstand, als alle übrigen Wechsel in seiner Fahrtrichtung richtig standen, annehmen konnte, es stehe auch der Wechsel Nr. 55 für seine Fahrt.

Die Verhandlung endete mit der Freisprechung des Angeklagten.

Die Gewöhnung zur Arbeit bei traumatischer Neurose. Am 26. September 1907 erlitt der Lokomotivführer Ignaz Bison auf der Fahrt von Prerau nach Krakau in der Station Pruchna einen schweren Unfall. Er wollte auf die Lokomotive Wasser nehmen und mußte, weil kein anderer Mann am Platze war, den Kran selbst umdrehen. Hierbei fiel der zirka 14 Kilogramm schwere Trichter aus einer Höhe von zirka 3 Metern auf den Kopf Bisons und traf ihn in der rechten Schläfengegend. Bison blutete aus der Nase, setzte aber die Fahrt weiter fort, wiewohl sich alsbald unsägliche Kopfschmerzen und Uebelkeiten einstellten. Der Unfall zeigte bald so ernste Folgen, daß Bison monatelang im Krankenstand bleiben mußte. Die durch den Unfall herbeigeführte schwere traumatische Neurose nahm die Anstalt bei Zuerkennung der Unfallsrente als 83⅓prozentige Erwerbseinbuße an. Da jedoch Bison zu jeglicher Beschäftigung bei seinem Zustande unfähig zu sein angab, brachte er die Schiedsgerichtsklage auf Rentenerhöhung durch Dr. Gustav Harpner ein.

Bei der Verhandlung, die unter dem Vorsitz des Landesgerichtsrates Dr. Cap stattfand, gaben die Sachverständigen Dozent Dr. v. Stejskal und Dozent Dr. Raimann ihr Gutachten dahin ab, daß der Befund wohl ein schweres Krankheitsbild ergebe, daß es jedoch vom medizinischen Standpunkte aus als möglich und geradezu als ratsam bezeichnet werden müsse, daß Bison einer leichten Beschäftigung nachgehe; im übrigen schätzten sie die Erwerbseinbuße infolge des Unfalls mit 83⅓ Prozent. Ueber Befragen des klägerischen Vertreters gaben die Sachverständigen zu, daß die nervösen Störungen, an denen Bison infolge des Unfalls leidet, eine regelmäßige Beschäftigung ohne Unterbrechungen ausschließen dürften. Das Schiedsgericht gab der Klage statt und sprach Herrn Bison unter Annahme einer 100prozentigen Erwerbseinbuße die gesetzliche Rente monatlicher Kr. 315·44 sowie eine Nachzahlung von Kr. 262·85 zu.

In der Begründung wurde hervorgehoben, daß eine vollständige Erwerbseinbuße bei Bison angenommen werden müsse, wenn auch nach dem Gutachten der Sachverständigen eine geringe Arbeit Bison noch zugemutet und im Interesse des Heilzweckes auch angeraten werden könne; dieser geringe Rest der Arbeitsfähigkeit könne jedoch nur schwer in eine regelmäßige Tätigkeit umgesetzt werden, da jeder Dienst es mit sich bringt, daß sich ihm der Bedienstete unterordnen müsse, eine Stelle aber, wo der Bedienstete mit Unterbrechungen nach seiner Bequemlichkeit und nach seinem jeweiligen Zustande arbeiten kann, nicht leicht zu finden sei.

Streiflichter.

Sie fangen an, „wissenschaftlich" zu werden. Die Deutschnationalen nämlich. In einem Artikel „Aus der Praxis in die Theorie" macht der „Deutsche Eisenbahner" damit den Anfang. Daß das „gelahrsame" Verfahren recht lustig werden kann, zeigen nachfolgende Auslassungen, mit denen die „Arbeiter-Zeitung" den deutschnationalen „Gelehrten" wie folgt verulkt: Ein Artikel „Aus der Praxis in die Theorie" in der Nummer vom 10. Mai l. J. des erwähnten einflußreichsten Blattes dieser Partei führt aus: „Wer die Arbeit der Sozialdemokratie mit wachsamem Auge verfolgt hat, muß zur Ueberzeugung kommen, daß diese ihre Erfolge zum größten Teil der großen Zahl der vorhandenen Werke über sozialdemokratische Theorien zu verdanken hat... Emsig schleppt ein jüdischer Tintenkuli nach dem andern Stein um Stein herbei." So zum Beispiel Adam Smith, Ricardo, Marx, Lassalle, Kautsky, Mehring, ja selbst Menger, Böhm-Bawerk und noch andere Professoren und Privatdozenten befassen sich bei aller Zurückhaltung, die ihnen die bürgerlichen Rücksichten auferlegen, noch viel zu viel „mit dem Aufbau von Trugschlüssen und jüdischen Sophistereien". „So kann und darf es nicht weiter gehen!" Morgen müssen wir eine Weltanschauung haben! Herr Schriftleiter, arbeiten Sie „dieselbe" bis 6 Uhr früh fix und fertig aus! Sie ist aktuell und muß schon im nächsten Blatte erscheinen. „Wir müssen beginnen, auch uns eine Theorie zu bilden, die ... beweisen soll, daß unsere Praxis die richtige ist." Bisher haben wir noch gar nicht darüber nachspekuliert gehabt, ob unsere Praxis etwas wert sei; wenn sie nur profitabel war! „Wir wollen einmal diese Unmenge von Lug- und Trugschriften unter die Lupe nationaler Ehrlichkeit nehmen und unseren Arbeitern dann sagen, was wir gefunden. Wort für Wort, Zeile für Zeile muß widerlegt werden, jede sozialdemokratische Phrase muß zerfasert werden, bis nichts mehr übrig bleibt als ein schäbiger Rest, dessen Erbärmlichkeit nur denen gleicht, die einst eine sozialdemokratische Schundliteratur gegründet haben, um das arbeitende Volk ihren selbstischen Zwecken dienstbar zu machen. Hier ist ein Feld, das noch unbebaut ist, wo sich die Führer der nationalen Gewerkschaftsbewegung betätigen können, zum Heile des deutschen Arbeiters. Dieses Feld wird und muß herrliche Früchte tragen. Schmieden wir unserem deutschen Arbeiter endlich einmal das Schwert, mit dem er dem Gegner unheilbare Wunden schlagen kann, setzen wir endlich einmal an die Stelle des sozialdemokratischen Glaubensbekenntnisses, dessen jeder einzelne Glaubenssatz ein Sammelsurium hebräischer Spitzfindigkeiten ist und das leider (ach, leider!) in Tausenden von Exemplaren verbreitet erscheint, überall den Bazillus sozialdemokratischen Größenwahns verbreitend, das Evangelium des nationalen Arbeiters, in dem jeder Satz imstande sein muß, die sozialdemokratischen Irrlehren in Atome aufzulösen ... Nur auf diese Art wird es auf allen Linien vorwärtsgehen. Bieten wir dem Arbeiter eine reine, schmackhafte Kost, frei von allen aufreizenden Gewürzen!"

Freilich, die aufreizenden Gewürze, das Salz des Denkens, ist nichts fürs Volk. Das beste ist ein einschläfernder Mohnstrudel aus einer Jahrmarktbude, und wenn man die sechs Kreuzer hiersür nicht aufbringt, so beruhigende Morphiumeinspritzungen, um den Hunger zu stillen.

Schauen wir uns einmal die Kost des „Deutschen Eisenbahners" an! In der Nummer vom 1. Mai wird genug Brei aufgetischt. Die Studie „Arbeit und Kapital" soll ein Gegenstück zum „Kapital" von Marx sein. Ein ernster Forscher kam da zu der Erkenntnis: „Wir haben bereits früher einmal ausgeführt, daß wir uns an die moderne Sklaverei gewöhnt haben, uns mit dieser abfanden und nur das Bestreben besitzen, sie erträglich zu gestalten, weil wir eben die Erkenntnis besitzen, daß sich in der Weltgeschichte nicht die Tatsachen, sondern nur die Formen ändern." Von dieser Wissenschaft der Politik versteht der Bahr freilich nichts und wir stehen ganz nachdenklich da. Wir probieren, was wir uns vorstellen können: In der Geschichte änderte sich nicht die Tatsache der Postkutsche, sondern nur ihre Form; sie wurde Schnellzugslokomotive mit 100 Kilometern Geschwindigkeit. Oder aber, um nur ja den Lehrer richtig zu verstehen: die Sklaverei bleibt immer dieselbe wie zu Römerzeiten. Der normale Patrizier hatte zwar ein Interesse daran, daß ihm sein Leibeigener nicht am dritten Tage krepiere; der Fabrikant aber besäße, wenn sich niemand die Sklavengesinnung „abgewöhnen" würde, ein Interesse nur für die teuern Maschinen, die mit Menschenmaterial geschmiert werden. Es änderte sich eben nur die Form ein wenig.

Der Theoretiker argumentiert weiter: „Ebenso wie es stets Berge und Täler, Feuer und Wasser, Reichtum und Armut, Aufgeklärtheit und Dummheit geben wird, ebenso wird es stets Vorgesetzte und Untergebene, Befehlende und Dienende, Zehrende und Arbeitende, Kapital und Arbeit geben." Ein christlichsozialer Landpfaffe würde dabei auf die Kanzel schlagen und rufen: „Denn Gott hat es so gewollt. Merkt es euch, ihr Bauern! Die Armut, und speziell die Dummheit, muß ewig bleiben und es ist eigentlich eine Sünde, sieben Jahre in die Schule gehen zu müssen." „Diese Naturgegensätze abzuschaffen, sich auch nur zu bemühen, sie zu beseitigen, wäre ein mehr naturwidriges als aussichtsloses Beginnen." Ja, zur Zeit des Esaus war es aussichtslos, wenn der Höhlenbewohner vom großen Kapitalisten den Achtstundentag und Schutzgeländer um die Mammutfallgrube herum verlangte. Und die vom Profit des weißen Phosphors Zehrenden hätte die Sozialdemokratie eigentlich gewähren lassen sollen. Denn die Gegensätze zwischen Kapital und Arbeit, Zehrenden und Arbeitenden müssen vom Anfang bis zum Untergang der Zeiten existieren. Der Anti-Marx kommt jedoch zum Endschluß: „Arbeit und Kapital sind eben zwei Elemente wie Wasser und Feuer: Das eine ist auf das andere angewiesen, das eine wird durch das andere bekämpft und das eine erreicht mit dem anderen seine Ziele."

Nein, mein Lieber, Sie täuschen sich! Die griechische Philosophie war nicht einfach Blödelei, trotzdem man sich zu ihrer Zeit die Naturerscheinungen noch nicht erklären konnte und etwas sonderbar mit Elementen hantierte. So einfach verfuhr man aber doch nicht, daß das Feuer auf das Wasser angewiesen, durch dieses bekämpft wurde und schließlich durch dasselbe zum Ziele gelangte. Wie geschieht das, Herr Naturforscher? Vielleicht so, daß das Wasser in einem Blechtopf am Feuerherd der deutschradikalen Begeisterung zugesetzt und dort derart erfolgreich bekämpft wird, daß es verschwindet, um sich zuletzt als wissenschaftlicher Dunst in irgend einem Wasserkopf zu kondensieren.

Ohrfeigensystem bei der Südbahn. Bei der Südbahn mehren sich die Fälle, daß Untergeordnete von den Beamten in roher und brutaler Weise behandelt werden. Erst kürzlich hat der Herr Inspektor in Marburg kurz vor seinem Abgang nach Innsbruck einen Wächter geprügelt.

In der Station Breitenstein a. S. wurde ein Stationsarbeiter von einem noch nicht ganz reifen Beamten geohrfeigt und heute wird uns aus Opcina folgender Vorfall berichtet: Einer brutalen wie gemeinen Handlung machte sich der Südbahnadjunkt Novljan am 24. Juni, um 9 Uhr vormittags, schuldig, die wohl, was Roheit anbelangt, kein zweites Beispiel auf der Südbahn finden dürfte. Der Stationsaufseher Bončina erhielt um 8 Uhr früh, als er vom Dienst nach Hause kam, ein Telegramm, worin er verständigt wurde, daß sein Bruder, der Steueramtsoffizial B. um 10 Uhr ihn in Triest erwarte. Bončina begab sich sofort zum Stationschef und bat denselben um die in der Station aufliegende Tramwayfreikarte. Der Adjunkt Novljan mischte sich in die Rede hinein und sagte im groben Ton zu Bončina: „Sie fahren monatlich zehnmal und unsereiner nur zweimal". (In acht Monaten benützte Bončina diese Karte nur viermal.) Sie bekommen keine Karte. Uebrigens werde ich ein Verzeichnis auflegen, wornach ein jeder nur zweimal monatlich die Karte benützen kann."

Nach diesen Worten wartete Novljan noch die Vorüberfahrt der Schnellzüge ab und ging in die Kanzlei.

Der Stationsaufseher Bončina folgte ihm und da er vermutete, daß der Adjunkt mit ihm einen seiner unerlaubten Späße treibe, so wiederholte er nochmals die Bitte um Ausfolgung der Freikarte. Der Adjunkt Novljan kehrte sich plötzlich um und brüllte: „Bei meiner getauften Seele, lassen Sie mich in Ruhe!"

Dabei packte er den Stationsaufseher Bončina bei den Achseln und versetzte demselben einen wuchtigen Faustschlag unterhalb des rechten Auges, hierauf faßte er ihn nochmals beim Halse und zog den vor Schmerz und Erregung blaß gewordenen Stationsaufseher durch die ganze Kanzlei und warf ihn wie einen Hund bei der Kanzleitür hinaus.

Bončina kam weinend in das Transitbureau und beklagte sich über die brutale Behandlung mit den Worten: „Das ist der Dank, daß ich für ihn Dienst mache." Auf das hin sprang der Mann nochmals wie ein Wahnsinniger auf Bončina zu und schrie: „Bei meiner getauften Seele, verfluchter Macacco, marsch hinaus, marsch hinaus!" Bončina erwiderte: „Was glauben Sie eigentlich, ich bin doch kein Kind, ich bin 26 Jahre alt und habe ebenso studiert wie Sie."

Das war dem Wüterich Novljan zu viel. Er packte den noch immer weinenden Bončina und zog denselben an den Haaren durch das Transitbureau.

Um nicht vor den Augen der Passagiere an die Luft gesetzt zu werden, hielt sich Bončina an der Türfüllung und an einem Sessel fest.

Novljan riß ihm jedoch den Sessel aus der Hand und schlug Bončina damit auf den Rücken und prügelte ihn bei der Tür hinaus.

Durch den Skandal aufmerksam geworden, kam in diesem Moment der Stationschef Herr Jencič und wollte den Grobian pardon Novljan beschwichtigen und vor weiteren Ausschreitungen zurückhalten. Doch Novljan brüllte: „Nein, er muß hinaus!" und drängte den Bončina bis auf den Platz vor der Türe.

Dort versetzte er dem Stationsaufseher in Gegenwart von Passagieren und Bediensteten noch eine schallende Ohrfeige und warf ihm die vor der Tür liegende Dienstkappe nach. Sämtliche Zeugen dieses Roheitsaktes waren über die niederträchtige Handlungsweise des Adjunkten Novljan selbstredend sehr aufgeregt und erwarten, daß dies bis jetzt beispiellose Brutalität dem k. k. Eisenbahnministerium zur Kenntnis gebracht werde. Dem Wunsche der Einsender wird und muß in diesem Falle Rechnung getragen werden, da mit der Zeit das Faustrecht bei der Südbahn wiederum aufleben würde. Daß sich solche empörende Roheitsakte wiederholen, ja in der letzten Zeit mehren, daran ist die Südbahnverwaltung selbst schuld.

Wurde doch der Aspirant Herzog in Breitenstein am Semmering, der einen Stationsarbeiter ohrfeigte, wie wir von verläßlicher Seite erfahren haben, mit der allzu gelinden Strafe von 5 Kr. belegt, dafür jedoch der geohrfeigte Arbeiter entlassen.

Bei den k. k. Staatsbahnen werden die Raufbolde, ob Beamte oder Diener unbarmherzig entlassen, bei der Südbahn werden derartige Rohlinge, die den ganzen Beamtenstand diskreditieren, mit 5 Kr. bestraft.

Wir werden dafür Sorge tragen, daß diese Art von Behandlung im Parlament zur Sprache kommt und die strengste Untersuchung und Bestrafung des Schuldigen durchgeführt wird.

Sparsystem bei den k. k. Staatsbahnen. Aus Hötzelsdorf schreibt man uns: Die Zeit der Erholungsurlaube ist gekommen und so mancher Bedienstete freut sich, auf mehrere Tage ein freier Mann zu sein, um voll und ganz seiner Familie anzugehören und sich einmal im Jahr auszuruhen und neue Kräfte für das Kommende zu sammeln.

Doch auf unserer Hauptstrecke wird den Stationsblockwächtern der Erholungsurlaub dadurch verbittert, daß keine Substituten beigestellt werden.

Bis vor kurzer Zeit hatten wir 16 Stunden Dienst und 16 Stunden frei. Nun trat insoweit eine Verbesserung ein, daß der Dienst bei den Blockwächtern auf der Hauptstrecke auf 16 Stunden Dienst und 24 Stunden frei abgeändert wurde.

Schauen wir die Verbesserung etwas näher an, so finden wir, daß sie eigentlich eine Verschlechterung bedeutet.

Bei der früheren Dienstleistung bekamen wir bei Urlauben, Erkrankungen oder Einrücken zur Waffenübung stets einen Substituten beigestellt.

Jetzt, bei der sogenannten Verbesserung, wird uns vorgeschrieben, daß wir bei Urlauben, Erkrankungen und dergleichen den Dienst zu viert, das heißt 16 Stunden und 16 Stunden frei versehen müssen.

Durch diese Verfügung wird der Urlaub oder die Krankheit des Bediensteten von den Kollegen als Strafe empfunden, da dieselben, ohne irgendwelche Entschädigung zu erhalten, den Dienst des erkrankten oder eingerückten Kollegen hereinbringen müssen.

Eine derartige unsinnige Vorschrift wirkt demoralisierend, da kein stichhältiger Grund als Entschuldigung angeführt werden kann. Hier handelt es sich bloß um Ersparnisprämien, die durch eine Mehrleistung der Stationsblockwächter hereingebracht werden.

Diese Ersparnisprämien fallen jedoch nicht den Bediensteten, welche sie verdient haben, zu, sondern solchen Herren, die jährlich 2 bis 3 Monate Urlaub haben.

Aus diesem Vorgang ersehen wir, wie so manche Verbesserung, die durch die k. k. Bahnverwaltungen herausgegeben, mittelst widersprechender Vorschriften von den einzelnen Organen illusorisch gemacht wird.

Was nützt uns der Erholungsurlaub, wenn wir denselben gegenseitig nochmals verdienen müssen? Welchen Wert hat die Verbesserung der Dienstzeit, wenn dieselbe nicht eingehalten wird?

Ein Pyrrhussieg. Vor kurzem wurden die Ausschußwahlen in die beiden Pensionsfonds A und B der A. T. E. durchgeführt. Unsere Genossen beteiligten sich, wie bekannt, ebenfalls an den Wahlen, indem sie eine eigene Kandidatenliste aufgestellt hatten. Das Skrutinium ergab zwar einen Sieg der Reichsbündler, deren eigentliche Domäne die A. T. E. ist; aber diesem Sieg steht eine so starke Minorität entgegen, daß der Ausfall der Wahlen uns überraschen muß. „Noch einen solchen Sieg", rief Pyrrhus, und ich bin verloren!" Und so ähnlich können die großmäuligen Herrschaften nach dem Ausgang der Pensionsfondswahlen ausrufen. Der Ausgang der Wahlen zeigt deutlich, daß es mit der Macht der Herren Reichsbündler bei der A. T. E. langsam zu Ende geht. Das Resultat der Wahlen ist folgendes:

	Reichsbund	Sozialdemokraten
Provisionsfonds A	447, 438, 432	**216**, 204, 202
„ B	767, 765, 763	**544**, 540, 538

80 Stimmzettel waren leer, 6 ungültig; eine dritte Kandidatenliste erzielte im Pensionsfonds A 171 und 168: im Pensionsfonds B 103 und 99 Stimmen. Die Majorität der Reichsbündler im Pensionsfonds A beträgt demnach, wenn man auch die Stimmen der dritten Liste mit in Anrechnung bringt, netto **60 Stimmen**; im Pensionsfonds B **120 Stimmen**.

Die Herrschaften werden sich freilich bemühen, aus diesem Pyrrhussieg einen großen Sieg zu machen. Die Zahlen beweisen aber, daß auch bei der A. T. E. für die Reichsbündler die „Tage von Aranjuez" gezählt sind.

Der Ausfall dieser Wahlen zeigt mit aller Deutlichkeit, daß die Bediensteten der A. T. E. beginnen, über

die „Tätigkeit" der Reichsbündler nachzudenken; er beweist, daß eine große Anzahl der Bediensteten sich nicht mehr mit Phrasen begnügen, sondern eine positive, Erfolg bringende Arbeit sehen wollen und diese können und wollen die „deutschen Eisenbahner" nicht leisten. Während bei anderen Bahnen, wo Sozialdemokraten im Ausschuß sitzen, zum Wohle der Mitglieder gearbeitet wird, wo Schritt für Schritt Erfolge errungen werden, haben die Herrschaften bei der A. T. E. gar nichts gemacht, ja sie haben es nicht einmal für notwendig gefunden, ihren Wählern einmal einen Bericht zu erstatten. Wie die Bediensteten, die doch den Beamten gegenüber in einer entschiedenen Majorität sind, mißachtet werden, geht daraus hervor, daß im Pensionsfonds A bloß ein Unterbeamter, im Pensionsfonds B bloß ein Diener sitzt, während die übrigen zwei Beisitzer in beiden Fonds den Beamten zufielen. Nur so weiter, ihr Herren, einen Erfolg werdet ihr mit eurer Arbeit, mit Lüge und Verleumdung gewiß erzielen: die Verachtung aller rechtlich denkenden Eisenbahnbediensteten!

Für unsere Genossen aber wird diese „Niederlage" Anlaß sein, sich mit voller Kraft auf die Agitation und Aufklärungsarbeit zu werfen und der Erfolg wird nicht ausbleiben.

„Reichsbündler", die zu Juden schnorren gehen. In der Teplitzer „Freiheit" lesen wir: Bekanntlich sind die Deutschradikalen programmgemäß Antisemiten, so wie sie programmgemäß alle Nationen anfeinden und die römische Kirche befehden. Es ist nicht weniger bekannt, daß diese Deutschradikalen in den Wein ihres Antiklerikalismus sehr viel Wasser gegossen haben. Diese Schwenkung hält gleichen Schritt mit ihrer heutigen Auffassung vom Antisemitismus, besonders dann, wenn der Jude das Geld hat. Das jüdische Geld nehmen auch die verbohrtesten Deutschradikalen. Vor uns liegt folgendes Schreiben:

„Reichsbund deutscher Eisenbahner, Ortsgruppe Saaz." Saaz, den 24. Juni 1909. Euer Wohlgeboren! In Anbetracht dessen, daß Ihre rühmlichst bekannten Erzeugnisse in unserer Stadt einen großen Absatz finden, bittet der ergebenst gefertigte Verein, der in den nächsten Tagen ein großes Sommerfest veranstaltet, um gütige Zuweisung einer Spende. Indem wir bitten, unseren Dank im vorhinein entgegenzunehmen, zeichnen wir hochachtungsvoll Die Vereinsleitung. Der Obmann: Johann Wippermann. Der Schriftführer: Hünl.

Dieses Schreiben wurde am 25. Juni d. J. in Saaz von den wackeren Reichsbündlern aufgegeben und an eine jüdische Firma in Oberleutensdorf geschickt. Ob diese jüdische Firma, deren Erzeugnisse die Antisemiten des Reichsbundes loben, den Judenfressern etwas geschickt hat? Wir wissen es nicht. Wenn ja, dann haben die Antisemiten das „jüdische Geld", um das sie Bettelbriefe schrieben, gewiß so hoch geschätzt wie „arisches Geld". Gewöhnlich nennt man aber so etwas charakterlos.

Der Brennstoffbezug bei der Nordbahn. Aus Wächterkreisen wird uns geschrieben: Mit Erlaß Akt Nr. 46993, ex 1908, vom 31. August 1908, gibt die k. k. Nordbahndirektion bekannt, daß laut Eisenbahnministerialerlasses vom 2. März 1908, Z. 62358/9, infolge der hierseitigen Bediensteten in den Personalstatus der k. k. österreichischen Staatsbahnen die in den §§ 85 bis einschließlich 98 beziehungsweise § 105 der Instruktion Nr. IX enthaltenen Begünstigungen und zwar der Bezug des Brennstoffes gegen Pauschalvergütung und der Verkauf von Beleuchtungsmaterialien aus Bahnvorräten an in Naturalwohnungen untergebrachte Bedienstete der Staatsbahnverwaltung für den hierseitigen Amtsbezirk werden in Geltung gesetzt werden, sobald die einzuleitenden Vorarbeiten finalisiert sind. Weiter heißt es auf der dritten Seite des Erlasses, letzter Absatz, § 98 der Instruktion IX (1): Gegen Entrichtung eines nach den Bestimmungen des § 91 zu bemessenden Pauschalbetrages kann den Streckenwächtern und den in Wächterhäusern wohnenden Bahnwächtern in brennstoffarmen Gegenden die Ausfolgung von Brennstoff aus den Bahnvorräten von den Staatsbahndirektionen in einem von denselben festzusetzendem Maximalquantum zugestanden werden. Die gleiche Begünstigung kann denjenigen Streckenwächtern gewährt werden, welchen Naturalwohnungen außerhalb der Wächterhäuser zugewiesen sind. Auf der vierten Seite, erster Absatz, heißt es, für die Signalhütten, Block- und Zugmeldehütten, sowie Diensträume, welche an den Wächterhäusern angebaut sind und von der Familie nicht benützt werden, ist der Brennstoff während der Wintermonate in einem angemessenen Quantum unentgeltlich in natura abzugeben. Die k. k. Nordbahndirektion war laut Amtsblatt, Stück XLVIII vom 22. September 1908, Akt Nr. 46993, ex 1908, Zirkular Nr. 159, mit den notwendig gewesenen, umfangreichen Vorarbeiten fertig und wurde die Verordnung mit 1. Oktober 1908 in Kraft gesetzt, nämlich in der Tintenburg am Papier. Es wurden die Pauschalbeträge ab 1. Oktober in Abzug gebracht und zwar pünktlich, aber anders sah es mit der Abgabe des Brennstoffes aus. Auf einigen Strecken erhielten die Wächter im Monat Dezember mit großer Mühe die Kohle für Wächterhäuser, für die Dienststhütten erst im Monate Jänner 1909, auf anderen Strecken bekamen zwar die Wächter rechtzeitig die Kohle, aber in welchem Ausmaße? Kaum daß sie durch ein halbes Monat im Wächterhaus und in den Dienststhütten das Auslagen fanden. Trotz aller Beschwerden bei den Bahnmeistern und Streckenvorständen bekamen die Wächter entweder ein Achselzucken als Antwort, oder: „ich hab keine"! Ja, der Herr Streckenvorstand von Lundenburg sagte sogar: „daß die Wächter unverschämt sind". Man sieht deutlich daraus, wie wohlwollend das Wächterpersonale von seiten der unmittelbaren Vorgesetzten behandelt wird.

Infolge Mangel an Brennstoff und der im vergangenen Winter herrschenden Kälte nahm ein Wächter eine Stange und streifte von dem Kohlenwagen einige Stücke Kohle herunter, um während der Ausübung des 16 stündigen Dienstes nicht zu erfrieren.

Der betreffende Wächter wurde angezeigt und strafweise entlassen. Wir fragen, ist diese Entlassung gerechtfertigt? Warum wurde der Streckenvorstand nicht zur Verantwortung gezogen, da dieser Herr doch den Wächtern für den festgesetzten Pauschalbetrag nicht das benötigte Quantum Kohle für die Wächterhäuser gab?

Korrespondenzen.

Krems a. d. Donau. „Steuerträger, zahlts", so schrieb die „Landzeitung" in Nummer 26 vom 26. Juni l. J. über die Eisenbahner von Krems a. d. Donau. Wir waren zuerst der Meinung, es handelt sich darum, daß die elenden Taglöhne der Bahnbediensteten verbessert und die überlange Dienstverwendung derselben erleichtert werden sollte, durch Anregung der Steuerzahler.

Bei weiterer Durchsicht des Artikels sahen wir aber, daß der Artikelschreiber unseres Erachtens nicht ein Steuerträger sein kann, wohl aber zu jenen Leuten zählen dürfte, welche müßig ihre Stunden verbringen und alles beschnüffeln und bekritteln, aber vom Eisenbahndienst und deren Gefahren wohl sehr wenig oder gar nichts verstehen.

Denn für so naiv halten wir den Artikelschreiber doch nicht, daß dieser annahm, die Eisenbahner von Krems treiben mit dem Bahneigentum Vandalismus. Weiß doch heute jeder, daß die Strafen oft bei ganz kleinen Vergehen sehr harte sind und der Bahnbedienstete sich und seiner Familie in seinem Fortkommen schadet. Gesundheit und Leben stehen auf dem Spiele und die Zahl der Tötungen vermehrt sich von Jahr zu Jahr in ganz erschreckender Weise.

Wenn daher der Artikelschreiber diese Sache so aufgepauscht hat, wenn drei alte ausgemusterte Schotterwagen, welche bei Anschüttung der neuen Stationsanlage in Verwendung standen, infolge der primitiven, provisorischen Geleiseanlagen in die Vertiefung stürzten, so kommen die Bediensteten zu der Meinung, daß derselbe kein Freund der Bahnbediensteten sein dürfte, trotzdem diesem vielleicht schon Wohltaten und Vorteile von den Bahnbediensteten bei irgendwelchem Anlaß zuteil wurden.

Immerhin ist dieser Fall lehrreich für die Bahnbediensteten, wie auch für die Bahnverwaltung.

Strenge Handhabung der Eisenbahnvorschriften und keine Erteilung von Privilegien an so manche, das wäre die einzig richtige Antwort für solche Anrempelungen. Dies werden die Kremser Eisenbahner sich vor Augen halten, um nicht von Faulenzern als nachlässig bezeichnet zu werden.

Allerdings können wir die Bahnverwaltung nicht ganz in dieser Sache freisprechen, denn selbe hat das nötige Personal anzustellen und für eine angemessene Dienst-, beziehungsweise Arbeitszeit vorzusorgen, endlich, daß derlei Vorkommnisse nicht durch Wochen hindurch den Passanten zur Schau am bewußten Platze bleiben und so der Kritik der Ortsbewohner und Fremden Anlaß bieten.

Stauding. (Stauding-Stramberger Lokalbahn — Streckenleitung.) Wenn bei uns irgendwo auf der Strecke der Name Judas erwähnt wird, so weiß jeder, daß mit diesem Worte der Titularbahnaufseher Sosna gemeint ist.

Daß er mit diesem nicht gerade wohlklingenden Namen allgemein bezeichnet wird, hat sich dieser Mann selbst zuzuschreiben, da er durch sein fanatisches und denunziatorisches Benehmen diesen Titel mit Fug und Recht verdient.

Da seine persönlichen und fachmännischen Fähigkeiten noch sehr viel zu wünschen übrig lassen und dieser Gernegroß die Arbeiter mit „Gauner, Schuhfetzen" 2c. tituliert, so ist die Achtung vor diesem Vorgesetzten keine allzu große je gewesen.

Um wenigstens doch äußerlich als etwas Besseres zu scheinen, so war sein ganzes Streben auf das Tragen der Unterbeamtenuniform gerichtet, um eventuell bei Nichteisenbahnern Respekt einzuflößen. Er wurde auch vor zwei Jahren bei der Betriebsleitung diesbezüglich bittlich; diese gab ihm wohl die gewünschte Uniform, doch ist er im Range der Dienerkategorie verblieben, bis er wird die verschiedenen kleinen dienstlichen Schriften stilistisch und orthographisch halbwegs schreiben können.

Nun hofft Sosna, daß ihn die Betriebsleitung außertourlich zum Unterbeamten anvancieren lassen wird, doch glauben wir, die Betriebsleitung hat verdienstvollere Diener, die gewiß Anspruch auf eine Beförderung haben.

Es sind hier Bedienstete, die acht und zehn Jahre selbständig den Verkehrsdienst ausüben und die Verkehrs- und kommerziellen Prüfungen hinter sich haben, während von Sosna nichts bekannt ist, daß derselbe irgendwelche Prüfungen abgelegt hätte.

Wir erwarten, daß diese Zeilen den Titularbahnaufseher Sosna zur Bekehrung führen. Dem Personal rufen wir aber zu: „Hütet euch vor dem Judas und organisiert euch!"

Rosenbach. (Karawankentunnel.) Der Oberbauarbeiter P. Strempfl wurde am 4. Juni 1908 als er sich zur Arbeit begeben wollte, bei der Kreuzung zweier Züge schwer verletzt. Durch die Verletzungen und den Blutverlust blieb er bewußtlos liegen und nach seiner Auffindung wurde er mit dem nächsten Zug nach Villach ins Krankenhaus transportiert. Nach sechswöchentlicher Behandlung wurde Strempfl als „zur Arbeit unfähig" aus dem Spital entlassen und bezog eine 95prozentige Unfallsrente.

Nach einigen Monaten bekam Strempfl ein aufgedunsenes Gesicht, was den Bahnmeister Wernsberger veranlaßte, Strempfl für gesund und arbeitsfähig zu erklären.

Die Rente wurde eingestellt und Strempfl war zwei Monate ohne Geld. Der arme Mann irrte nun zwei Monate mittellos umher und konnte nirgends seinen Hunger stillen. In dieser kurzen Zeit ging es mit ihm bergab und er befand sich in einem äußerst traurigen Zustand.

Am 18. Juni d. J. war er nun so schlecht, daß man ihn ins Spital überführen mußte, wo er am 24. Juni von seinem elenden Dasein erlöst wurde.

An dem Leidensweg des Arbeiters Strempfl sowie an dem Vorgang des Bahnmeisters kann sich mancher der hiesigen Arbeiter ein Beispiel nehmen, wie man als Krüppel behandelt wird.

Gleichzeitig fühlt sich die gesamte Arbeiterschaft verpflichtet, den Werkmeister Herrn Fuchs für sein opferwilliges Bemühen um den Transport des kranken Kollegen Strempfl den besten Dank auszusprechen.

Locherboden. (Tirol.) Immerzu und überall hören wir verschiedene Zugsführer und Unterbeamte schimpfen und poltern, daß die durch die passive Resistenz erzielten Zugeständnisse noch nicht durchgeführt worden sind. Ja, es ist vollständig richtig, daß noch so manche Zugeständnisse der Verwirklichung harren, doch wo sind die Herren, die sich heute als die Unzufriedenen aufspielen, bei der passiven Resistenz gewesen? Welche erbärmliche Rolle hat so mancher dieser Herren während der kurzen Kampfperiode gespielt.

Wir wollen nicht weiter darauf eingehen, doch das eine muß diesen Leuten gesagt werden, ohne der passiven Resistenz, die zumeist von dem Lastzugspersonale und den Verschiebern ausgeführt wurde, hätte es keine nennenswerte Erfolge gegeben, also auch keine oder doch nur wenige Unterbeamtenröcke für diese Herren.

Wohlan! Wenn die Leute mit den Erfolgen so unzufrieden und so kampfeslustig sind, warum laßt ihr nur immer die anderen kämpfen, warum tretet ihr nicht ein in die Reihen der Kämpfer?

Die Ausrede oder auch Tatsache, daß ihr jederzeit den Roten eure Stimmen geben werdet, genügt nicht.

Wer es ernst und ehrlich meint, muß mitarbeiten, muß helfen, daß die Errungenschaften durchgeführt und dauernd erhalten bleiben.

Es gibt doch noch so viele Uebelstände, die gemildert oder beseitigt werden müssen, da bietet sich für die Herren kampfeslustigen Oberkondukteure ein weites Arbeitsfeld zur Beteiligung an einen zähen und ausdauernden Kampf.

Sollen denn nur immer die Kleinen und wirtschaftlich Schwachen für die Bessersituierten Erfolge erringen?

Der Kondukteur, der Wächter, der Oberbauarbeiter u. s. w. soll seine freie Zeit und sein Geld für die Organisation opfern, damit Erfolge für die Unterbeamten erzielt werden, das kann ein ehrlich denkender Mensch doch nicht ernstlich verlangen.

Darum weg mit dieser Bierbankpolitik und hinein in die Organisation, dort ist der Platz zum Reden und zum Handeln, dort lernt man die eigenen Fehler und Schwächen und die Ueberlegenheit der Gegner kennen.

Das Schimpfen und Räsonieren wird verstummen, sobald die Ursachen erkannt werden.

Hartberg. (Bahnerhaltungssektion Fürstenfeld.) Durch die Versetzung des Bahnmeisters Wiland nach Bad Gastein haben die Oberbauarbeiter und Wächter einen brutalen Vorgesetzten losgebracht.

Die meisten der hiesigen Arbeiter sind herzlich froh, diesem Menschen nicht weiter zu unterstehen und hoffen, daß die Oberbauarbeiter auf der Strecke Bad Gastein mit den Grobheiten dieses Bahnmeisters bald aufräumen werden.

Peinlich berührt uns der Abschied doch einigermaßen, da Bahnmeister Wiland bei seiner eiligen Abreise seinen Zuträger, den Partieführer Ernst, zurückgelassen hat.

Dieser Arbeiter würde am liebsten jene Oberbauarbeiter, die ihm nicht zu Gesicht stehen, entlassen, doch da er selbst froh sein muß, daß er nicht entlassen wird, so wäre diesem Mann nur zu raten, hübsch ruhig zu sein und nicht zu brüllen, denn sonst könnte einmal eine Anzeige erstattet werden und die Herrlichkeit hätte ein Ende. Vorderhand empfehlen wir dem „Partieführer" Ernst, den Erlaß Nr. 15.501/3 vom 10. Mai 1908 genau durchzulesen und pünktlich einzuhalten.

Die k. k. Bahnerhaltungssektion Fürstenfeld wird freundlichst gebeten, in Zukunft die Anzeigen des Partieführers Ernst genau zu untersuchen und sie wird finden, daß die Oberbauarbeiter dieser Strecke den an sie gestellten Anforderungen stets Rechnung getragen haben.

Vordernberg. (Heizhaus der k. k. Staatsbahn.) Wir haben hier zwei Turnusse, und zwar den Stammturnus, in welchen die Führer und einige ältere Anwärter eingeteilt sind.

Der Stammturnus enthält keinen Nachtdienst und kann sich der Heizer nach vollendeter Dienstleistung entsprechend ausruhen.

Der zweite Turnus ist der Ablöseturnus, wo zehn Partien der jüngeren Anwärter und Heizer ohne Unterschied auf das Dienstalter eingeteilt sind.

Beide Turnusse sind von Herrn Ingenieur Calwi erstellt und von der k. k. Staatsbahndirektion in Villach genehmigt.

Von den acht Diensttouren, welche der Heizer des Ablöseturnusses zu leisten hat, fallen 62 Stunden in die Zeit von 7 Uhr abends bis 9 Uhr vormittags, inzwischen hat er keine einzige vollständige Nacht zum Schlafen.

Es ist wohl nach den ersten vier Diensttouren ein freier Tag eingeschaltet, aber wie sieht dieser aus?

Ankunft in Vordernberg um 3 Uhr früh mit Zug 1953. Um 7 Uhr früh muß derjenige Heizer, der an der Tour ist, im Heizhaus sein, um die Maschine auszuwaschen.

Er hat somit nach einer 14stündigen Dienstleistung eine Ruhepause von 3 Stunden 28 Minuten.

Täglich werden zwei Maschinen ausgewaschen, kommt der betreffende Heizer zuerst daran, dann ist es möglich, daß er um halb 11 Uhr vormittags nach Hause gehen kann.

Wird aber die Lokomotive der Stammpartie zuerst ausgewaschen, dann kann der Heizer der Ablösepartie bis 12 Uhr im Heizhaus bleiben und dann, vorausgesetzt, daß er nicht um halb 3 Uhr in die Schule kommandiert wird, kann er sich erst zur Ruhe begeben, um bis 11 Uhr nachts sogenannten freien Tag zu feiern.

Bei einem gleichmäßigen, für alle gültigen Turnus wäre dies alles überflüssig. Doch dies ist in Vordernberg nicht gut möglich. Wir haben einige ältere Führer, die nicht dulden wollen, daß auch andere mit ihrer Maschine fahren und könnte weitershin und wieder einmal ein Zug unterbleiben und dies dürfte bei diesen Herren nicht vorkommen.

Unter diesen Umständen muß man sich die Frage aufwerfen, ob der Erlaß des k. k. Eisenbahnministeriums vom 9. September 1908 außer Kraft getreten ist.

Die hiesigen dienstlichen Verhältnisse werden zu oft mit den einer Klein- oder Lokalbahn verglichen und verwechselt, was aber auf keinen Fall richtig ist.

Unter-Šiška. Indem es nicht allen gegönnt war, sich vom Werkmeister Herrn Franz Pauritsch persönlich zu verabschieden, benützen wir diesen Weg ihm ein herzliches Lebewohl nachzurufen.

Wir wünschen, Herr Pauritsch möge sich im neuen Domizile glücklich fühlen und den Meraner Kollegen gratulieren wir zu ihrem neuen Vorgesetzten.

Den Genossen, welche in Šiška wohnen, diene zur Kenntnis, daß der Konsumverein für Laibach und Umgebung die Filiale in Unter-Šiška am 26. Juni eröffnet hat. Anmeldungen und Einzahlungen werden von nun an auch im Geschäftslokale entgegengenommen.

Landeck. (K. k. Bahnerhaltungssektion Innsbruck.) Bekanntlich wurde vom k. k. Eisenbahnministerium im Jahre 1908 für die Lohnaufbesserung der Arbeiter eine Geldsumme von drei Millionen Kronen bewilligt, die Verteilung aber leider bis heute noch nicht durchgeführt. Aus diesem Anlaß wurde am 1. Jänner 1909 von der k. k. Bahnerhaltungssektion Innsbruck an die älteren Arbeiter und Professionisten ein nach dem Dienstalter berechneter Geldbetrag von 14 bis 25 Kr. für die Monate Oktober, November und Dezember 1908 ausgezahlt.

Am 1. Juli 1909 wurde den Professionisten bei der Auszahlung ihres Lohnes von der k. k. Bahnerhaltungssektion Innsbruck der Betrag aber zur Gänze wieder abgezogen mit dem Bemerken, „die Professionisten hätten darauf keinen Anspruch gehabt". Dieser Vorgang hat eine große Erbitterung unter den Professionisten hervorgerufen.

Ein solcher Vorgang muß als eine Rücksichtslosigkeit der k. k. Bahnerhaltungssektion Innsbruck gegen ihre ohnehin elend und schlecht bezahlten Professionisten bezeichnet werden. Die Löhne der Professionisten, welche größtenteils mit ihren eigenen Werkzeugen arbeiten müssen, können als Hungerlöhne bezeichnet werden und sind niedriger als die Löhne der gewöhnlichen Taglöhner bei jedem Unternehmer.

Daß sich eine löbliche k. k. Staatsbahndirektion Innsbruck nicht schämt, so elende Hungerlöhne zu zahlen, ist bedauerlich, aber daß sich diese noble k. k. auch nicht schämt, schon einmal, und zwar schon vor sechs Monaten ausbezahlte Beträge, diesen ohnehin ausgehungerten und ausgebeuteten Arbeitern auf einmal abzuziehen, ist einfach ein Skandal, ja eine Schande für Oesterreich.

Kleinreifling. Durch die Versetzung des Heizers Kaltenbrunner aus Knittelfeld wurde uns ein Individuum aufgehalst, das durch seine Tätigkeit als Hilfsarbeiter der Metallwarenfabrik „Austria" sowie als Kohlenpartieführer nicht gerade die besten Erinnerungen hinterlassen hat. Wir empfehlen deshalb unseren Kollegen, jeden persönlichen Verkehr mit diesem Menschen zu meiden.

Linz. Aus Marchtrenk wird uns geschrieben: Wie bekannt, hatten wir vor kurzer Zeit in der Strecke Wels—Marchtrenk eine Schienenneulage, die dem Akkordanten Breinfalk übertragen wurde.

Obwohl Herr Breinfalk seinen Arbeitern um Kr. 1·20 bis Kr. 1·30 mehr gab als der Taglohn für die Oberbauarbeiter der Staatsbahndirektion Linz beträgt, so konnte er doch einen täglichen Reingewinn von ungefähr 300 Kr. für seine Person erzielen.

Herr Inspektor Schlerbaum dürfte damals, als er den Akkord an den Unternehmer Breinfalk übergab, ein wenig an fachtechnischem Koller gelitten haben.

Jetzt muß natürlich dieser Ausfall hereingebracht werden. So verkehrt gegenwärtig ein Schotterzug, wo eine Partie von 16 bis 18 Oberbauarbeitern in der Zeit von 70 Minuten nicht weniger als 10 Waggon Rieselschotter aufladen soll. Dabei liegt der Schotter sehr ungünstig.

Ueberhaupt scheint diese Schotterverladung auch eines jener usuellen Hirschauer-Stückchen zu sein, wie selbe auf unserer Strecke häufig aufgeführt werden.

Auf der einen Seite wird das Geld mit vollen Händen hinausgeworfen, auf der anderen Seite versucht man aus dem Schweiße der Arbeiter die Defizite zu decken.

Bünauburg. (K. k. Staatsbahnen.) Schon in der letzten Nummer unseres Blattes beschäftigten wir uns mit dem Stationsleiter Herrn Lorenz, doch hat bis heute keine Untersuchung in dieser Angelegenheit stattgefunden. Sonst haben wir bei dem geringsten Schmarrn gleich einige Herren zur Protokolleinvernahme hier, doch wo es sich nur um Interessen der Parteien und Arbeiter handelt, läßt man die Einvernahme von jenen Herren machen — die diese Mißverhältnisse

selbst geschaffen haben. Jedenfalls eine salomonische Einrichtung, die bei den k. k. Staatsbahnen noch lange nicht aussterben wird. Zu dem sprichwörtlichen Schmutz und der Unordnung in der Station Bünauburg, gepaart mit grober Behandlung der Bediensteten, gesellt sich seit kurzer Zeit eine höchst ungleiche Behandlung gegenüber den Parteien.

Bringt zum Beispiel eine Partei kurz vor 6 Uhr abends, noch Güter zur Aufgabe, so gibt es von Herrn Lorenz ein furchtbares Donnerwetter und die Partei muß, wenn sie sich nicht mit dem Rücktransport plagen will, diese Güter die ganze Nacht in einem Holzschupfen unbewacht liegen lassen. Eine zweite Partei kann jedoch Güter zu jeder Stunde, ob Wochen-, Sonn- oder Feiertag, aufgeben und wird freundlichst bedient.

Ja im zweiten Falle scheint Herr Lorenz nicht zu wissen, oder will nichts wissen, daß Eilgüter an Sonn- und Feiertagen nur vormittags aufgenommen werden dürfen.

Wir glauben, Herr Lorenz wird schon wissen, wie und warum manche Parteien besser behandelt werden, wozu wäre er denn Stationsleiter? Leiter sein, das ist fein, denn es trägt so manches ein. Dieses Liedchen wollen wir noch einige Zeit gelten lassen, wenn jedoch keine Besserung eintreten sollte, dann werden wir unbarmherzig in diesen Winkel hineinleuchten und alles der Oeffentlichkeit preisgeben.

Wir werden uns hierbei nicht mit Pechfackeln behelfen, da diese bereits bei der Sonnwendfeier des deutschen Turnvereines in Bünauburg den Flammentod gefunden haben.

Doch hoffen wir, daß der grelle Schein unserer Fackel, die wir aus eigenem Gelde anschaffen und bezahlen werden, in die finsteren Winkel der Station hineinleuchten wird und da könnte es sehr leicht passieren, daß mehr ans Licht kommt, als man bis jetzt nur vermutete.

Klammstein, Haltestelle der Tauernbahn. Hier haust gegenwärtig ein gewisser Geringer. Dieser liebenswürdige Mann wird nun nach Mallnitz am Tauerntunnel versetzt. Um den Arbeitern zu zeigen, welches Subjekt dieser Mann ist, wollen wir hier einige Taten aufzählen. Er nennt die Arbeiter: „Lausbua, Rotzbua, schau, daß d' heimkommst, sonst nimm' i di' bei die Ohren, du Schwindler." Im Winter hatte er einem Arbeiter eine Ohrfeige gegeben. Eine Heuhütte, welche die k. k. Staatsbahn bei der Haltestelle bauen ließ, ließ er wegtragen und wollte sie um 30 Kr. verkaufen. Ueber Erkundigung beim Bahnmeister sagte dieser: „Er hat es nicht zu verkaufen, es gehört nicht ihm." Vor kurzer Zeit war dieser Mann in Mallnitz und sagte, als er zurückkam: Der Bahnmeister Fleischer soll ihm gesagt haben, er soll keine Sozi hinüberbringen und wenn einer von den Arbeitern kritisiert oder daß ihm der Lohn zu wenig ist, brauche er nur einen Zettel zu schreiben, worauf der Betreffende beim Bahnmeister die Abrechnung holen kann. Weiter soll sich Geringer rühmen, daß ihn der Bahnmeister ersucht habe, er möchte ihm behilflich sein, er verstehe von der Eisenbahn zu wenig, er werde ihm dann schon auch helfen, daß er vorwärts kommt und wenn möglich, kann er es zum Bahnmeister bringen. Ihm ebenbürtig ist auch die Frau Geringers, welche den Arbeiter einen roten Hund nennt, wenn er ihr kein Stubenmädchen abgibt.

St. Valentin. (Heizhaus.) Im Monat Mai bereiste ein Organ der Generalinspektion den Linzer Direktionsbezirk und fand auch in unserem Heizhause eine Anzahl von Mängel an Lokomotiven.

Daran wäre nichts zu kritisieren, im Gegenteil, wir begrüßen sogar eine gründliche Inspizierung, doch darf man für die aufgefundenen Mängel und Fehler nicht ausschließlich die Lokomotivführer verantwortlich machen und bestrafen.

Wegen den vorgefundenen Mängeln wurden mehrere Lokomotivführer bestraft und zwar wegen Nachlässigkeit in der Wartung der Lokomotive.

Dem ist aber nicht so. Jeder der die Verhältnisse im Heizhaus St. Valentin kennt, wird bestätigen müssen, daß nicht die Führer, sondern die dienstlichen Verhältnisse daran schuld sind.

Die meisten Mängel wurden bei der Serie 29 konstatiert. Wieso kommt das?

Ganz einfach:

Die Lokomotiven werden erst jeden zehnten Tag ausgewaschen und da sie in der Zwischenzeit fortwährend unter Dampf stehen, kann keine Reparatur durchgeführt werden.

Daran ist weder der Expositurleiter Herr Kinast noch das Lokomotivpersonale schuldtragend.

Was nützt es dem Lokomotivführer wenn er jede Reparatur sofort einträgt, wenn diese nicht früher behoben werden kann, bis die Maschine ausgewaschen wird.

Die vielen Urgenzen beweisen dies am allerbesten, daß es nicht Nachlässigkeit der Führer ist, wenn viele Reparaturen fällig sind.

86mal im Jahre stehen die Maschinen „Serie 29" kalt im Heizhause und wer da imstande ist, seine Maschine so zu behandeln daß keine Mängel vorkommen können, der möge es uns lernen, wir werden uns sehr dankbar dafür zeigen.

Doch ein Sündenbock muß und wird immer gefunden werden.

Die Lokomotivführer in St. Valentin werden in Zukunft eine jede Reparatur sofort eintragen ohne Rücksicht, ob selbe behoben werden kann oder nicht.

Wenn das inspizierende Organ die Mängel alle eingetragen findet, so wird er uns hoffentlich nicht mehr wegen Nachlässigkeit zur Anzeige bringen.

Stauding, St. St. L. B. Wohl auf keiner Bahn werden die Wächter so ausgebeutet, wie in der Station Freiberg der St. St. L. B. Es sind dort sechs Weichenwächter angestellt, die täglich im Dienste sind und auch als Magazinsarbeiter verwendet werden. Der Dienst für den Weichenwächter beginnt um 4 Uhr 45 Minuten früh und endet um 9 Uhr 30 Minuten nachts, den folgenden Tag um 8 Uhr früh bis 6 Uhr abends. Dann wiederholt sich der Dienst von 4 Uhr 45 Minuten früh bis 9 Uhr 30 Minuten nachts u. s. w. Alle 14 Tage ist dann ein Sonntag frei.

Seit 1. Mai ist eine Vermehrung der Personenzüge eingetreten, infolgedessen eine bedeutende Vermehrung der dienstlichen Arbeiten, doch von einer Beistellung von Arbeitern ist nichts zu bemerken, trotzdem zwei Mann notwendig gebraucht würden.

Eine alte Frau von 60 Jahren muß die Wegübersetzung überwachen, damit der Weichenwächter auf seinem Posten bei den Wechseln sein kann.

Derartige Zustände sind auf die Dauer nicht haltbar und müssen unbedingt abgeändert werden.

Linz. (Wenn das ein anderer getan hätte.) Durch Zufall wurde im Heizhause der k. k. Staatsbahndirektion in Linz ein Schwindel aufgedeckt, den der vor zirka einem Jahr definitiv angestellte Magazinsaufseher Moser, ein strammer Deutschnationaler und verbissener Sozifresser, wahrscheinlich schon seit Jahren dort betrieben hat. Dieser „edle" Mann lebte auch dementsprechend auf großem Fuße und spielte in der Gesellschaft den scharmanten Kerl, was übrigens leicht möglich war, denn Geld hatte er wie Mist, das liegt ja als „schwarzes Gold" genug am Bahnhofe, nur muß man es aufzuheben verstehen und — das verstand er aus dem ff. Auf der Bahnpost erhielt er wiederholt Postanweisungen auf Beträge von 200 bis 300 Kr., die er natürlich selbst an sich aufgegeben hatte, damit die Geschichte nicht auffällt und so konnte er mit dem anderen Gelde, das auf eine weniger umständliche Art und Weise in seine Kasse floß, jahrelang ein flottes Leben führen. Seine Frau und Kinder verstieß er, um mit der Tochter eines ebenfalls strammen Deutschnationalen ein neues Liebesverhältnis zu beginnen, aus dem bereits zwei Kinder entsprossen. Für diese nun und sich allen noblen Sporten hingebend, machte er Auslagen, als dürfte er ein Vermögen von Tausenden von Kronen haben. Aber ein Zufall lüftete den Schleier und eine Disziplinaruntersuchung war nicht mehr zu umgehen. Es wurde eine Schadensziffer von 600 Kr. angenommen, die aber dem Aufwande dieses „edlen" Mannes gar nicht entspricht. Auch bei der Bemessung der Strafe ging man mit einer bisher ungewohnten Milde vor, indem man den Herrn einfach in eine andere Station, wie es heißt nach Knittelfeld, versetzte. Man halte sich dagegen die Bestrafungen vor Augen, welche Beamte getroffen haben, die kaum mehr verbrochen hatten und doch sofort entlassen wurden, man denke daran, daß Diener oft wegen einer Kleinigkeit auf minderentlohnte Posten versetzt wurden, und man erinnere sich schließlich der barbarischen Strafen, welche wegen geringerer Vergehen über Arbeiter verhängt wurden. Wir begreifen es vollkommen, daß man Vergehen nicht straflos lassen kann, aber warum auf der einen Seite eine rücksichtslose Strenge und auf der anderen Seite diese auffallende Milde. Aber noch ein anderer Punkt wäre aufzuklären. In Bezug auf Eigentumsdelikte kennt bei der Aufnahme eines Arbeiters die Direktion keinen Spaß. Aber auch andere Verfehlungen, Jugendstreiche, die durch ein jahrelanges, ehrliches Leben bereits gesühnt wurden, gelten als Ausschließungsgrund. Wieso konnte aber dieser „edle" Germane definitiv angestellt werden, der doch schon während seiner Militärdienstzeit ein halbes Jahr wegen Kameradschaftsdiebstahl eingesperrt saß? Spielt hier die Protektion wirklich eine so große Rolle oder haben die bösen Zungen recht, die da behaupten, daß der deutschnationale Held, als die Geschichte aufkam, drohte: „Wenn ich entlassen werde, fliegen auch andere"..... Etwas muß doch dahinter stecken!

Stadlau. Wie bescheiden in manchen Fällen das Verständnis der leitenden Organe für die praktische Ausübung des Dienstes ist, beweist uns am besten die Diensteinteilung der Blocksignaldiener in der Station Stadlau.

Im Weichenturm I steht ein Apparat mit 21 Hebeln. Innerhalb 12 Stunden sind 75 bis 80 Aus- und Einfahrten zu stellen.

Rechnet man diese Hebelstellungen für die Züge allein, also ohne jeden Verschub und ohne Heizhausfahrten, so sind dies in 12 Stunden 750 bis 800 Hebelstellungen.

Dann sind zwei Korrespondenzprotokolle zu führen, eines zur Eintragung der in der Strecke zwischen Wien und Stadlau hörbaren Glockensignale und eines zur Eintragung der telephonischen Mitteilungen.

Wer nur den geringsten Dunst von einer derartigen Dienstleistung hat, muß sich fragen: ja wann hat denn der Mann Zeit, ein Glas Wasser zu trinken oder gar um seine Notdurft zu verrichten?

Zudem ist im Weichenturm I weder ein Abort noch ein Brunnen vorhanden und der Blocksignaldiener muß im Bedarfsfall über die Einfriedung klettern, um in das nächstliegende Wächterhaus zu gelangen.

Diese notwendige Entfernung vom Dienstort ist jedoch instruktionswidrig, da mittlerweile das größte Unglück passieren kann. Der Weichenturm ist seit dem Jahre 1900 weder innen noch außen jemals gereinigt, noch geweißt worden und bietet infolge dessen für das zahlreiche Ungeziefer einen sicheren Unterstand. Wir haben diese Zustände im Weichenturm I deshalb nochmals aufgedeckt, um die kompetente Dienststelle auf die Verhältnisse in der Station Stadlau aufmerksam zu machen. Nach der Ansicht von erfahrenen Fachmännern ist die Beistellung eines zweiten Mannes im Weichenturm I ein Gebot der Notwendigkeit, schon im Interesse der Sicherheit des Verkehrs. Wenn keine Abhilfe getroffen wird, so wären die Blocksignaldiener gezwungen, jede Verantwortung ablehnen zu müssen.

Kremsier. (Nationale Hetzereien der „Jednota".) Durch die saumselige und energielose Oberaufsicht des gewesenen Stationsvorstandes Klaus, sind in hiesiger Station Zustände eingerissen, welche einfach als skandalös bezeichnet werden mußten gewisse Organe machten was sie wollten, besonders im Frachtenmagazin; es ist nicht möglich hier alle diese Greuel zu schildern, wir glauben aber die Zustände am besten dadurch zu beleuchten, wenn wir die Aeußerung, die ein Kontrollor, welcher mit den Erhebungen bei Warenabgänge im hiesigen Magazin betraut war, gelegentlich zu einem Spediteur machte, daß in einem Zeitraum von 15. Jahren, 50.000 Kr. für Warenabgänge aus dem hiesigen Frachtenmagazin von der Nordbahndirektion gezahlt wurden.

Dieser Mißwirtschaft konnte aber nach der Verstaatlichung der Nordbahn, eine Staatsbahndirektion nicht länger zusehen und wollte Ordnung schaffen; da ist es nur natürlich, wenn man das Uebel an der Wurzel faßt und das Oberhaupt, durch welchen diese Mißwirtschaft protegiert wurde, entfernt; Herr Klaus wurde in ein Bureau nach Wien versetzt, um einen Mann als Stationsvorstand für Kremsier Platz zu machen, welcher durch seine 24jährige, in allen Fächern des Eisenbahndienstes praktischen Tätigkeit sowie vom gesetzten und unparteiischen Charakter, die sichere Gewähr in Aussicht stellte, diesen Augiasstall in Kremsier zu reinigen, und dieser Mann war der allgemein bekannte und beliebte Herr Stationsvorstand Koller aus Holleschau. Nachdem aber auf diesen Posten auch der in Kremsier stationierte Verkehrsbeamte Zila, ein Schwager einer Kremsierer Gemeindegröße reflektierte, wurde Herr Koller als Deutscher ausgerufen, obwohl er eben so gut böhmisch wie deutsch mit den Parteien verkehrt.

Nun ging die nationale Hetze los, eine Ortsgruppe der „Zemská Jednota" wurde gegründet und die Zeitungen fingen zu murren an.

Herr Stationsvorstand Koller hat somit sein Amt unter den schwierigsten Verhältnissen angetreten, da überdies zur selben Zeit die stramm tschechischradikale Ausstellung eröffnet wurde, wo ein Riesenverkehr sich unter seiner Leitung in der musterhaftesten Ordnung abwickelte und von seiten der Direktion eine belobende Anerkennung erhielt.

Herr Koller ging nun unbekümmert der bekannten Hetzer seinen geraden Weg und dieser führte auch ins Frachtenmagazin; durch seine praktischen Erfahrungen konnte ihm dort niemand etwas vorgaukeln und es dauerte gar nicht lange, wurde telegraphisch eine Hilfskraft wegen Diebstahl entlassen und der Magazineur vom Dienste bis auf weiteres enthoben. Mit dem nächsten Zug langte ein Magazineur aus Göding an, welcher nach kurzer Zeit definitiv nach Kremsier versetzt wurde; nachdem aber auch auf diesen Posten wieder ein Mitgründer der „Jednota" aus der Station spekulierte, welcher sein Haus von den Trinkgeldern der allwöchentlich zur Verladung gelangenden Schweine bezahlen wollte, geriten diese "Jednota"-Leute ganz aus dem Häuschen; es soll nämlich auch dieser Magazineur ein Deutscher sein, obwohl er aus Leipnik gebürtig und der böhmischen Sprache in Wort und Schrift mächtig ist. Alle Kremsierer Winkelblättchen radikal und klerikal wurden bestürmt, diese Germanisation des Kremsierer Bahnhofes zu brandmarken, was auch wirklich in der ordinärsten und gemeinsten Weise geschah.

Von dieser Anflegelung blieb weder Herr Direktor Baron Banhans verschont, noch Herr Verkehrskontrollor Müller. Vom Herrn Stationsvorstand Koller gar nicht zu reden, für welchen in jeder Nummer dieser Käseblättchen eine ständige Rubrik frei gehalten wird, um ihren Schmutz und Geifer gegen ihn abzulagern.

Als aber in letzter Zeit auch der vor zwei Jahren noch stramme Deutsche, von der allgemeinen Organisation wegen eines zweifelhaften Deliktes hinausgeworfene und jetzige Gründer der hiesigen Ortsgruppe der „Jednota" Magazinsaufseher Navratil aus Dienstesrücksichten nach Kojetein versetzt und zwei Unterbeamte, welche wieder in den Verdacht stehen Deutsche zu sein, nach Kremsier versetzt wurden, das schlug dem Faß den Boden aus; sofort wurde eine Deputation von den bekannten fünf „Jednota"-Leuten mit Navratil an der Spitze zum Herrn Bürgermeister entsendet, von welchen sie forderten, ein Telegramm im Namen der Kremsierer Gemeinde an die k. k. Nordbahndirektion abzusenden, wo um rasche Bekanntgabe des Grundes, respektive um Annullierung der Versetzung Navratils ersucht wird; auch hierauf erfolgte keine Antwort von seiten der Direktion.

Nun folgen Demonstrationsversammlungen der Kremsierer Gemeindegrößen, in welcher eine Resolution von dem, wegen Diebstahl entlassenen Bediensteten, Herrn Morgenstern und Mitgründer der „Jednota" in Vorschlag gebracht, wo die Drohung ausgesprochen wird, daß wenn binnen acht Tagen diese Versetzungen nicht annulliert sind und die Germanisation nicht aufhört, eine Demonstration auf dem Bahnhof veranstaltet wird, wo niemand für die Sicherheit haftet. Herr Morgenstern war auch Referent in der Versammlung.

Gleichzeitig folgte ein Artikel in dem klerikalen Blättchen „Pozorovatel", welche alle früheren in den radikalen Blättern an Gemeinheiten weit übertrifft; er bezeichnet alle deutsche Angestellten als Auswürflinge; wir wissen wohl, daß wenn einmal ein Klerikaler in Wut gerät, er keine Grenzen kennt, was Gemeinheit betrifft. Nun soll aber auch unsere Geduld zu Ende sein, wir Bediensteten protestieren, ohne Unterschied der Nationalität gegen die gemeinen Anflegelungen unseres Herrn Stationsvorstandes, welcher bisher den gerechten Weg ging, ebenso aller Deutschen, welche bis jetzt niemanden etwas im Wege legten, von seiten dieser fünf grünen Jungen von der „Jednota", welche ihre Erfahrungen von der Eisenbahn auf die „Sokolovna" überbringen, von wo aus dann diese Gemeinheiten redigiert werden.

Eisenbahn Wien-Aspang. Die am 26. Juni l. J. vorgenommenen Wahlen in den Pensionsfondsausschuß endeten mit der fast einstimmigen Wahl der von der Organisation im Verein mit den Vertrauensmännern des Personals aufgestellten Kandidaten.

Es erhielten: Maschinenmeister Otto Helm 277, Adjunkt Johann Petters 276, Bahnmeister Johann Horaček 275 und Kondukteur Johann Hoffmann 273 Stimmen.

Versammlungsberichte.

Bozen I. Am 30. Juni d. J. fand hier im großen Bürgersaale eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt, die von zirka 100 Bediensteten besucht war. Die Genossen Johann Decker und Franz Hartl, Vorstandsmitglieder der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt referierten zum ersten Punkt der Tagesordnung: Bericht der gewählten Vorstandsmitglieder der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der österreichischen Eisenbahnen Genosse Hartl erstattete in sehr fachmännischer Weise den Bericht über die stattgefundene Generalversammlung der berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt. Redner zergliederte in sehr verständlicher Weise die Arbeit des Vorstandes im abgelaufenen Jahre, worauf Genosse Johann Decker über die verschiedenen Gesetzgebungen vom Jahre 1869, 1887, 1894 und deren Anwendung. Redner kam zum Schluß auf das neue Sozialversicherungsgesetz zu sprechen und forderte die anwesenden Genossen auf, wenn der Ruf an sie ergeht, alle möglichen Mitteln anzuwenden, um gegen dieses neue Versicherungsgesetz zu protestieren. Beide Referenten wurden für ihre ausgezeichneten Ausführungen mit großem Beifall belohnt. Schluß der Versammlung um 10 Uhr abends.

Karlsbad. Am 21. Juni fand in Zettls Gasthaus eine gut besuchte Versammlung statt, in welcher Genosse Wirkner einen ausführlichen Bericht über die Personalkommissionssitzung brachte.

Zum zweiten Punkt wurden die Grundsätze des Provisionsfonds der B. E. B. besprochen und die einzelnen Paragraphen einer allgemeinen Diskussion unterzogen.

Die Versammlung findet in vielen Punkten der provisorischen Statuten Mängel, die zum Nachteil der Bediensteten sind. Das Personal kann sich deshalb mit diesem Entwurf der Statuten nicht zufrieden geben und fordert die Vertreter der Organisation auf, mit aller Kraft darauf hinzuwirken, daß die schädigenden Punkte aus den Statuten zugunsten der Bediensteten geändert werden.

Nach einem kräftigen Appell an die Mitglieder, fest und treu zur Organisation zu halten, wurde die Versammlung geschlossen.

Sigmundsherberg. Sonntag den 6. Juni fand hier eine Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Genosse Schober über die Personalkommission und den Ausbau der Organisation ein ausführliches Referat erstattete.

Die Kollegen werden ersucht, die Vereinsabende fleißiger zu besuchen, da jedesmal wichtige Angelegenheiten besprochen werden.

Aus den Organisationen.

Innsbruck I. (Generalversammlungsbericht.) Am 21. Mai d. J. fand im „Adambräu" die Generalversammlung statt. Aus dem Berichte der Funktionäre war zu ersehen, daß die Tätigkeit im verflossenen Vereinsjahr keine zwecklose gewesen ist.

Die Zahl der Mitglieder ist im letzten Jahre von 855 auf 934 in unserer Ortsgruppe gestiegen, Die Einnahmen betrugen Kr. 12.086·21, die Ausgaben Kr. 11.690·47. Kassenstand mit Ende Mai 1909 Kr. 395·74.

Nach dem Tätigkeitsbericht und Neuwahl der Funktionäre hielt Reichsratsabgeordneter Genosse Abram einen Vortrag über Organisation und Sozialversicherung.

Nachdem noch einige Redner sich zum Worte meldeten und verschiedene Anfragen beantwortet wurden, schloß der Vorsitzende mit einem kräftigen Appell die gut besuchte Versammlung.

Wien-Hauptzollamt. Die Konstituierung der Ortsgruppe fand am 15. Juni d. J. statt, wobei Genosse Müller einen Vortrag über Zweck und Nutzen der Organisation hielt.

In den Ausschuß wurden folgende Genossen gewählt:

Anton Siegl, Obmann, Josef Volnhofer, I. Stellvertreter, Franz Günsdorfer, II. Stellvertreter; Blasius Hetfleisch, Kassier, Friedrich Tachner, Stellvertreter; Franz Schnaubelt, Schriftführer, Franz Ernst, Stellvertreter; Josef Fida, Matthias Schumann, Kontrollore; Karl Musil, Bibliothekar, Josef Hebenstreit, Stellvertreter; Johann Gobritz, Johann Mittermaier, Beisitzer; Subkassiere: Gobritz und Schaumann (Nordbahn), Taschner und Hebenstreit (Brigittenau).

Einzahlungen werden an den Vereinsabenden, das ist jeden 2. und 16. im Monat entgegengenommen.

Behufs Revision der Bibliothek sind die entliehenen Bücher abzugeben.

Sämtliche Zuschriften in Vereinsangelegenheiten sind an Genossen Anton Siegl, Hadersdorf-Weidlingau 23, in Geldangelegenheiten an den Kassier Blasius Hetfleisch, X., Reisingergasse 14, III/33, zu richten.

Wallachisch-Meseritsch. Bei der am 31. Mai l. J. stattgefundenen Generalversammlung wurden folgende Genossen in den Ausschuß gewählt: Johann Matl, Bahnmeister in Kunowitz-Louczka zum Obmann; Heinrich Michalik, Verschubaufseher in Krasna zum Obmannstellvertreter; Gottfried Zapletal, Bahnmeister in Wallachisch-Meseritsch als Kassier; Paul Bouczek, Magazinsaufseher in Krasna zum Schriftführer; Stefan Hrabanek, Weichenwächter in Krasna zum Schriftführerstellvertreter; Karl Walloch, Stationsmeister in Wallachisch-Meseritsch als Bibliothekar; Raimund Dočkal, Blocksignaldiener in Przitlas-Osiczko als Bibliothekarstellvertreter; Josef Bartosch, Oberkondukteur in Roznau und Josef Chalupa, Stationsmeister in Wallachisch-Meseritsch zu Revisoren.

Genosse Bouczek brachte den Bericht über die Verhandlungen der Delegiertenkonferenz; Genosse Mouka, Landessekretär aus Brünn, jenen über das Sozialversicherungsgesetz.

Sämtliche Eisenbahner der Ortsgruppe Wallachisch-Meseritsch zugeteilten Strecken fordern wir hiermit zu einer regeren Teilnahme am Vereinsleben und zum zahlreicheren Erscheinen an den Versammlungen auf.

Literatur.

Gesammelte Schriften von Wilhelm Wolff. Nebst einer Biographie Wolffs von Friedrich Engels. Mit Einleitung und Anmerkungen herausgegeben von Franz Mehring. Verlag Buchhandlung Vorwärts, Berlin. Preis broschiert 1 Krone 80 Heller, gebunden 2 Kronen 40 Heller. „Es ist nahezu ein Vierteljahrhundert verflossen, seitdem Friedrich Engels »Die schlesische Milliarde« herausgab mit einer Biographie Wolffs und einer Einleitung über die Geschichte der preußischen Bauern. Die Schrift ist längst vergriffen und eine neue Auflage erscheint um so dringlicher, als am 21. Juni 1909 der hundertste Geburtstag des Mannes wiedergekehrt ist, der den drei großen Vorkämpfern der deutschen Sozialdemokratie ein ebenbürtiger Kamerad gewesen. — Sie alle haben, als Wolff am 9. Mai 1864 gestorben war, sein Grab mit unverwelklichen Lorbeeren geschmückt. Lassalle widmete, selbst schon ein Opfer des Todes, den Manen Wolffs das letzte Wort, das er öffentlich gesprochen hat; Engels schrieb trauernd: »Einen so eichenfesten Kerl, der so zum Volke zu sprechen wußte, und stets im schwierigsten Moment erst recht auf dem Fleck war, bekommen wir nie wieder.« Und Marx hat »dem unvergeßlichen Freunde, dem kühnen, treuen, edlen Vorkämpfer des Proletariats« den ersten Band seines unsterblichen Meisterwerkes gewidmet."

Diese Worte, der Einleitung entnommen, die Mehring dem Buche voranschickt, zeigen deutlich die Bedeutung, welche Wolffs Schriften beanspruchen dürfen.

Von der **„Neuen Zeit"** (Stuttgart, Paul Singer) ist soeben das 40. Heft des 27. Jahrganges erschienen. Aus dem Inhalt des Heftes heben wir hervor: Die erste Probe. — Eine Geschichte der Gewerkschaftsbewegung. Von N. Rjasanoff. — Die Lage der Arbeiterklasse in Elsaß-Lothringen. Von Heinrich Knauf (Straßburg). — Betrachtungen zum Maifeierfonds. Von H. Salamon (Lübeck). — Der Maifeierfonds. Von K. Kautsky. — Der blutige Maitag in Buenos Aires. Von G. Avé-Lallemant (San Luis). — Literarische Rundschau: Professor Dr. H. Schollenberger, Das schweizerische öffentliche Recht. Von M. N. — Zeitschriftenschau.

Die „Neue Zeit" erscheint wöchentlich einmal und ist durch alle Buchhandlungen, Postanstalten und Kolporteure zum Preise von Mk. 3·25 per Quartal zu beziehen; jedoch kann dieselbe bei der Post nur per Quartal abonniert werden. Das einzelne Heft kostet 25 Pf.

Probenummern stehen jederzeit zur Verfügung.

Ultramontane Leistungen. Von Graf Paul von Hoenbroech. Zweite verbesserte Auflage. Frankfurt a. M. 1909. Neuer Frankfurter Verlag. Preis 60 Pf. Nach fast 14 Jahren erscheint von dieser Broschüre eine Neuauflage, da sie, wie der Verfasser im Vorwort betont, heute vielleicht noch aktueller als beim ersten Erscheinen ist. Die erste ultramontane Leistung betrifft Belgien. Die Vermehrung der Klöster, der Einfluß der Geistlichkeit, besonders seit sie die Hand auf die Schule legen durfte, wird hier mit Zahlen und Tatsachen belegt, von denen die über die Zunahme der Analphabeten den Kultusministerien zur Kenntnisnahme zu empfehlen sind. Daß trotz dieser klerikalen Herrschaft fast ganz Belgien sozialistisch ist, kennzeichnet die ultramontane Phrase von der Rettung vor der roten Gefahr durch die Kirche. — Im zweiten Teile werden die Wunderberichte des Bischofs von Trier einer Prüfung unterzogen. Gerade in den Tagen des Lourdes-Schwindels (siehe den Fall Nouchel vor dem Metzer Schöffengericht) sind die Ausführungen des bekannten Verfassers über die ärztlichen Gutachten von besonderem Interesse.

Mitteilungen der Zentrale.

Zentralausschußsitzung am 1. Juli 1909. — Verhandlung und Beschlußfassung über die Angelegenheiten der Ortsgruppe „Prerau I.". — Delegierung von zwei Vertretern der Zentrale zur außerordentlichen Generalversammlung in Prerau am 6. Juli 1909. — Verhandlung und Beschlußfassung über eine Beschwerde der Ortsgruppe „Mürzzuschlag". — Entgegennahme des Berichtes der Provinzkontrolle über die am 1. Juli 1909 in der Zentrale vorgenommene Revision. — Erledigung mehrerer Zuschriften der Ortsgruppen.

Sprechsaal.

An alle Ortsgruppen-, Zahlstellenleiter und Vertrauensmänner.

Durch die Uebernahme der verstaatlichten Privatbahnen und Einreihung des Personals in den Status der k. k. österreichischen Staatsbahnen wird in einigen Tagen ein Nachtrag zu dem von uns angekündigten Buche „Die Bezüge des Personals der k. k. österreichischen Staatsbahnen und der größeren Privatbahnen" erscheinen.

Wir bringen dies unseren Genossen und Vertrauensmännern zur Kenntnis, in der Erwartung, dies bei Bestellungen zu berücksichtigen.

Die Zentrale.

Aufruf an alle Werkstättenbediensteten der k. k. Staatsbahnen, die bei der Anstellung geschädigt wurden.

In Linz hat sich ein Komitee gebildet von den seit 1. Jänner 1900 und später stabilisierten Werkstättenbediensteten, welche bei der Anstellung ohne Anrechnung der Uniform und bei Zugrundelegung des 300fachen Taglohnes um 50 Kr. und mehr per Jahr geschädigt wurden. Das Komitee plant eine Aktion für die Geschädigten in allen Werkstätten. Es mögen daher die Beteiligten in jeder Werkstätte einen Genossen beauftragen, welcher nachstehende Daten gewissenhaft und baldigst sammelt und an den Obmann der Ortsgruppe Linz a. d. Donau, Genossen Kajetan Weiser, Linz a. d. Donau, Karl Wieser-Straße 21, einsendet.

Zum Beispiel:

Laufende Nummer	Vor- und Zuname	Derzeitiger Diensttitel	Seit im Dienste der k. k. Staatsbahnen seit	Letzter Taglohn vor der Anstellung Kr.	Wurde angestellt am	Mit einem Gehalt von Kr.	Quartiergeld in Prozenten am Ort %	Seit das erstmal vorgerückt am	Schädigung: Infolgedessen Zurücklegung um Jahre	Schädigung: Per Jahr Kr.	Schädigung: Gesamt- Kr.!	Besondere Bemerkungen
1.	Meyr Karl	Wlm.	14/1 1897	4·20	1./7. 1902	900	80	1./7. 1905	3	80	240	
2.												
3.												

An alle Ortsgruppen-, Zahlstellenleiter und Vertrauensmänner!

Wir ersuchen nochmals freundlichst, die Unterschriftsbogen der Petition zur Sozialversicherung der österreichischen Eisenbahner **sofort** an die Zentrale, Wien, V., Zentagasse 5, einzusenden. (Die Fachblätter „Železniční Zřízenec", „Kolejarz" und „Železničar" werden um Abdruck gebeten.)

Die Zentrale.

An alle Ortsgruppen und Zahlstellen im Linzer Direktionsbezirk!

In allen Stationen und Strecken mögen Vertrauensmänner der Wächter bestimmt werden und sind deren Adressen zu senden von den Streckenwächtern an Genossen Alois Lehner, Haltestellenwächter in Leonding bei Linz, von allen Stationswächtern an Genossen Martin Wahlmüller, Brucknerstraße 28 in Linz.

Offene Anfragen.

An das k. k. Eisenbahnministerium.

Am 17. April 1909 erschien ein Erlaß des Eisenbahnministers, laut welchem die Bediensteten der eingelösten Bahnen, St. E. G., N. W. B. und S. N. D. V. B. dieselben Begünstigungen bei Familienreisen erhalten, wie sie die Bediensteten der k. k. Staatsbahnen bereits besitzen; nämlich drei Familienfreifahrten im Jahre.

Da nun diejenigen Arbeiter, welche eine zehnjährige Dienstzeit bei den k. k. Staatsbahnen zurückgelegt haben, dieser Begünstigung teilhaftig sind, haben nach diesem Erlaß zweifellos auch die Arbeiter der St. E. G. Anspruch auf die dreimalige Familienfreifahrt.

Es suchten daher einige Arbeiter der Werkstätte Simmering St. E. G. um diese Begünstigung an, doch sind seither sieben Wochen ins Land gegangen, ohne daß auch das geringste von dem Schicksal dieser Ansuchen bekannt geworden wäre. Die Vertrauensmänner der Arbeiterschaft fragten wiederholt beim Werkstättenleiter nach, welcher immer achselzuckend erklärt, die Sache erliege beim Eisenbahnministerium. Nun ist es durchaus nicht einleuchtend, daß die Ansuchen um Karten im Eisenbahnministerium erliegen sollten, da ja derselbe Erlaß vom 17. April besagt: „Die diesfälligen Ansuchen hiesiger Bediensteter sind mit entsprechender Einbegleitung im vorgeschriebenen Dienstweg an die Direktion der St. E. G., beziehungsweise an die Direktion der N. W. B. und der S. N. D. V. B. zu leiten."

Da nun die Schulferien da sind und viele Arbeiterkinder einer Luftveränderung dringend bedürfen, ersuchen wir das k. k. Eisenbahnministerium um Erledigung dieser Angelegenheit.

Bemerkt muß hier noch werden, daß die St. E. G. ihren ledigen Arbeitern keine Fahrbegünstigungen für die ihnen den Haushalt führenden Mütter gewährt. Laut Uebereinkommen muß die Staatseisenbahndirektion diese Begünstigung den Arbeitern anderer Bahnen gewähren. So kommt es nun, daß die Mutter des ledigen Südbahnarbeiters auf der St. E. G. den halben Fahrpreis zahlt, während die Mutter des ledigen Steglers auf der St. E. G. den ganzen Fahrpreis entrichten muß, was zwar unglaublich klingt, aber doch wahr ist.

Auch hierin ersuchen die Unterzeichneten das k. k. Eisenbahnministerium um Regelung.

Die Vertrauensmänner der Werkstätte Simmering St. E. G.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck.

In St. Johann in Tirol werden die Professionisten und Arbeiter vom Bahnmeister Mayer zu Privatarbeiten verwendet. So wurden am 13. März d. J. bei Herrn Wohlmut und am 20. April bei Herrn Kaufmann Leute der Bahnerhaltungssektion zu diversen Privatarbeiten verwendet.

Am 23. und 24. April wurden durch den Arbeiter Hoflechner über Auftrag des Bahnmeisters 11 Säcke Gartensand aus dem Heizhause dem Dienstmädchen des Herrn M. abgegeben.

Ferner wurden am 7. und 8. Juni zwei Arbeiter beauftragt, 7 Bahnwagen Kohlenlösche an Privatpersonen zuzustellen. Die Arbeiter brauchten hierzu einige Tage.

Ein Oberbauarbeiter muß bei der Frau des Bahnmeisters sämtliche Arbeiten eines Dienstmädchens verrichten, als: Kinderwarten, Teppichklopfen, Einkaufen, Gartenarbeiten und dergleichen.

Was gedenkt eine k. k. Staatsbahndirektion zu veranlassen, um obige Uebelstände zu beseitigen?

An die k. k. Staatsbahndirektion Villach.

Die in Waidhofen a. d. Ybbs stationierten Bediensteten erlauben sich, an eine K. k. die höfliche Anfrage zu richten, ob heuer nach Ablauf der Pachtverträge die der Bahn gehörigen Gründe, beziehungsweise Aecker in Km. 19⁸/₀ bis 20¹/₁ l. d. B. die meisten wieder an Privatparteien vermietet werden, welche Parteilichkeit unter dem Regime des gewesenen hierortigen Sektionsvorstandes Jelinek bestand.

Wenngleich die Privatparteien mehr Pachtgeld zahlen, geht es doch nicht an, mit den Aeckern Schacher zu treiben, da nachgewiesen werden kann, daß diese wieder ihre gepachteten Aecker an zweite und dritte Hand weiter verpachteten, um durch Verkauf des Gemüses horrende Preise zu erzielen.

Die Bediensteten ersuchen, bei der heurigen Neuverpachtung (Anfang September, beziehungsweise Oktober) in erster Linie sie zu berücksichtigen, damit doch wenigstens diese durch Selbstsechsung des Gemüses eine teilweise billigere Lebensweise erzielen können.

Sämtliche Bedienstete in Waidhofen a. d. Ybbs.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Innsbruck.

Die Blocksignaldiener und die Wächter der Station Schwarzach-St. Veit erlauben sich, an eine k. k. Staatsbahndirektion die Anfrage zu richten, warum seit Bestand der Blockhäuser in dieser Station bis heute in denselben noch keine Rouleaus angebracht sind, indem selbe bei später erbauten Blockhäusern schon eingeführt sind?

An das k. k. Eisenbahnministerium.

Im Almanach der k. k. österreichischen Staatsbahnen finden wir auf Seite 551 unter „Wohnungsfürsorge", daß im letzten Jahre in Innsbruck (Wilten) vier Personalhäuser gebaut wurden.

Da nun dies nicht den Tatsachen entspricht und der Bau von Wohnhäusern für das Personal in Innsbruck höchst notwendig ist, so wäre eine Aufklärung in dieser Richtung notwendig.

An die k. k. Staatsbahndirektion in Olmütz.

Ist einer k. k. Staatsbahndirektion bekannt, daß die Bediensteten des Bahnbetriebsamtes Mährisch-Schönberg vom dortigen Vorstand zur Ablegung der vorgeschriebenen Dienstprüfungen keine Behelfe hierzu bekommen? Durch diese Außerachtlassung der Dienstobliegenheiten des Herrn Vorstands werden die Prüfungskandidaten in ihrem Fortkommen gehindert und bitten deshalb um dringende Abhilfe.

Allgemeiner Rechtsschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

Ortsgruppe Döbling. Am Samstag den 17. Juli l. J. abends halb 7 Uhr, findet in Frau Wieharts Gasthaus (Gartensaal), XIX., Heiligenstädterstraße 131, eine öffentliche Lokomotiv- und Heizhauspersonalversammlung statt. Tagesordnung: 1. Die Forderungen und Zugeständnisse der Bediensteten der k. k. Staatsbahnen. Referent Genosse Adolf Müller. 2. Aufklärungen über den neuen Heizerverein. 3. Anträge und Anfragen zu obigen Punkten.

Genossen und Kollegen erscheint bestimmt und zahlreich in dieser Versammlung.

Ortsgruppe Brür. Die Monatsversammlungen finden den ersten Sonntag, die Ausschußsitzungen jeden dritten Sonntag im Monat statt und werden die Mitglieder ersucht, dieselben pünktlich um 8 Uhr abends zu besuchen, da später kleine Unterhaltungen der Mitglieder stattfinden. Ferner wird ersucht, die Bibliothek fleißiger zu benützen und wird von nun an immer ein Bibliothekar anwesend sein.

Ortsgruppe Klosterneuburg. Jene Mitglieder, welche Bücher aus der Bibliothek entliehen haben, werden ersucht, dieselben an Franz Böhm in Klosterneuburg, Wienerstraße 13, abzugeben. Ebenso sind jene gewesenen Mitglieder namhaft zu machen, die sich noch im Besitz von ausgeliehenen Büchern unrechtmäßigerweise befinden, damit dieselben hereingebracht werden können.

Ortsgruppe Krems a. d. Donau. (Monatsversammlung.) Am 18. Juli d. J. findet die Monatsversammlung um 7 Uhr abends in Hubers Gasthaus „zum goldenen Kreuz" im Extrazimmer statt.

Nachdem in dieser Versammlung wichtige Beschlüsse über die Einführung eines Zuschusses zu den Beerdigungskosten sowie des Beitrittes zum Lebensversicherungsinstituts „Flugrad" ꝛc. ꝛc. gefaßt werden müssen, werden die Mitglieder der hierortlichen Ortsgruppe aufgefordert, nicht nur selbst bestimmt zu kommen, sondern auch andere Eisenbahner, die nicht organisiert sind, mitzubringen, damit sie den Unterschied zwischen unserem, dem christlichsozialen und deutschnationalen Verein kennen lernen.

Zahlstelle Süßenbrunn. Die Mitglieder werden aufmerksam gemacht, daß die Bibliothek sich im Vereinslokal, Schmieds Gasthaus, befindet, und die Abgabe und Zurücknahme von Büchern an die Mitglieder jeden Donnerstag von 7 bis 8 Uhr abends und Sonntag von 3 bis 4 Uhr nachmittags stattfindet und werden die Mitglieder ersucht, die Bibliothek reger in Anspruch zu nehmen.

Ortsgruppe Wien-Hauptzollamt. Die Vereinsabende finden in Herrn Peter Lindners Gasthaus statt und werden die Mitglieder ersucht, diese immer zahlreich und pünktlich zu besuchen.

Die Einzahlungen finden regelmäßig jeden 2. und 16. im Monat statt und sind zur nächsten Einzahlung die Mitgliedsbücher und Karten behufs Kontrolle abzugeben.

Zahlstelle Teschen. Montag den 5. Juli, 7 Uhr abends, findet die Monatsversammlung der Zahlstelle Teschen im Lokal des Herrn Ladislaus Kuchejda, Erzherzog Albrechts-Allee, statt.

Die Mitglieder werden aufmerksam gemacht, daß die Monatsversammlung immer dann abgehalten werden kann, wenn ein Drittel des Mitgliederstandes erschienen sein wird.

Diejenigen Mitglieder, welche mit ihren Monatsbeiträgen im Rückstand sind, werden ersucht, selbe zu begleichen, da sonst gegen sie statutenmäßig vorgegangen wird.

Ortsgruppe Ludweis. Die Mitglieder des Sterbefonds werden aufmerksam gemacht, daß am 19. Juni Genosse Ludwig Schmidt und am 27. Juni die Gattin des Genossen Jakob Morawetz gestorben ist, somit hat jedes Mitglied 40 H. zu erlegen.

Ortsgruppe Wien XV (Fünfhaus). Jene Genossen, welche Bücher aus der Bibliothek entliehen haben, werden freundlichst ersucht, diese ehestens zurückzustellen.

Ortsgruppe Sporitz. Sonntag den 18. Juli d. J. findet in Falkenau a. d. Eger das zehnjährige Gründungsfest der dortigen Ortsgruppe statt, wozu sämtliche Ortsgruppen Westböhmens eingeladen wurden.

Werte Genossen! Es ergeht an euch das freundliche Ersuchen, sich an diesem Fest recht zahlreich zu beteiligen.

Zusammenkunft der Teilnehmer um halb 7 Uhr früh in Dittrichs Gasthaus.

Wegen des Ausfluges nach Falkenau entfällt für diesen Monat die Vereinsversammlung.

Ortsgruppe Lienz I. Den Mitgliedern der Ortsgruppe diene zur Kenntnis, daß folgende Genossen mit der Einhebung der Monatsbeiträge betraut sind: Hans Maier, Pfeifer, Modling, Steif, Müller und Adalbert Maier. Ferner werden jene Mitglieder, welche mit ihren Beiträgen im Rückstande sind, aufgefordert, nachzuzahlen, damit wir mit der Zentrale ordnungsgemäß abrechnen können. Durch die ausständigen Beiträge wird uns die Monatsabrechnung erschwert und können die Kontrollorgane sich nicht mit außenstehenden Kassenständen zufriedengeben, darum pünktlicher zahlen.

Ortsgruppe Unzmarkt. Anläßlich der Versetzung der beiden Genossen Eixelsberger und Holzer rufen die Mitglieder der Ortsgruppe diesen beiden Kollegen ein herzliches „Lebewohl!" und kräftiges „Vorwärts!" zu und erwarten, daß dieselben in ihrer neuen Domizilstation ebenso tüchtige Männer bleiben mögen, als welche wir sie kennen und schätzen gelernt haben.

Freie Eisenbahnerversammlungen.

Zum Zweck der Berichterstattung über die letzten Sitzungen der Zentralpersonalkommission finden nachstehende Eisenbahnerversammlungen statt:

Freitag, 16. Juli 1909, 2 Uhr nachmittags, Hötzelsdorf.
Samstag, 17. Juli 1909, 2 Uhr nachmittags, Gmünd.
Sonntag, 18. Juli 1909, 4 Uhr nachmittags, Krems.
Montag, 19. Juli 1909, 2 Uhr nachmittags, St. Pölten.
Dienstag, 20. Juli 1909, 2 Uhr nachmittags, Amstetten.
Mittwoch, 21. Juli 1909, 2 Uhr nachmittags, Waidhofen a. d. Ybbs.

Referent: Genosse Josef Sommerfeld, Mitglied der Zentralpersonalkommission der k. k. Staatsbahnen.

Briefkasten der Redaktion.

L. K. 30. Augenscheinlich ein Verkehrsunfall. — **M., Oberhollabrunn.** Der Artikel ist, da er für eine sachliche Polemik nicht Neues enthält, leider nicht verwendbar. — **An unsere Einsender.** Infolge riesigen Andrang von Stoff mußten leider mehrere Einsendungen für diese Nummer zurückgelegt werden. Wir werden uns jedoch bemühen, das Ganze in nächster Nummer (Nr. 21) unseres Blattes unterzubringen. — **J. O. in Bozen.** Werden uns erkundigen. — **Ausschuß des Unterstützungsvereines für Bedienstete der ehemaligen k. k. priv. Bozen-Meraner Bahn.** Ihre Berichtigung entspricht nicht den Bestimmungen des Preßgesetzes, wandert daher in den Papierkorb. — **L. Sch. in Eggenburg.** Lassen Sie den „Verkehrsbund“ nur weiter bellen, für den bedarf es keines Beißkorbes mehr, er wird ohnehin bald ersticken.

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

Inserate

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

Erklärung.

Ich kann mich nicht erinnern, die von dem Zugspersonale der Gutensteiner Strecke inkriminierte Aeußerung vom 16. Mai 1909 gemacht zu haben. Falls ich sie gebraucht haben sollte, widerrufe ich sie mit dem Ausdrucke des Bedauerns, da sie vollkommen grundlos wäre.

Baden, den 16. Juni 1909.

Maria Ludwig.

Billige böhmische Bettfedern!

5 Kilo neue, geschlissene Kr. 9·60, bessere 12 Kr., weiße daunenweiche, geschlissene 18 und 24 Kr., schneeweiße, daunenweiche, geschlissene 30 und 36 Kr. Versand franko per Nachnahme. Umtausch und Rücknahme gegen Portovergütung gestattet.

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

MÖBEL Aufruf an die Herren Eisenbahner!

Wiens beste und billigste Einkaufsquelle ist die in Eisenbahnerkreisen altbekannte, langjährig bestehende

Fünfhauser Möbelniederlage

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

Politierte Zimmereinrichtungen à Kr. 130, 150, 170, 200 u. 240. Kücheneinrichtungen von Kr. 34 aufwärts. — Komplette Schlaf- und Speisezimmer von Kr. 280. — Moderne Kücheneinrichtungen, grau, weiß, grün, à Kr. 70. — Einzelne Gegenstände billigst in großer Auswahl. Kleine Preiskurante für die Provinz gratis. Großer Möbel-Katalog gegen 60 Heller Briefmarken franko.

Briefliche Bestellungen streng reell wie bei persönlicher Auswahl.

Zufuhr zu allen Bahnhöfen und Bezirken Wiens kostenfrei.

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

Registr. Schutzmarke: Eisenbahnkondukteur. Sie sind erst dann in dem richtigen Geschäft, wenn Sie meine **Schutzmarke „Eisenbahnkondukteur“** in Lebensgröße in meinem Schaufenster sehen.

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 gefl. Beachtung! Jeden Samstag von 12 Uhr Mittags an geschlossen!

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

Kaufe bei Kraus
wer edle schöne Leinwand schätzt!

1 Stück	Prima Hemdchiffon	84 Ztm. breit,	20 Meter lang	K	9·—
1 „	beste Rumburger	88 „ „	23 „ „	„	13·—
1 „	Krauswebe Nr. 87	84 „ „	23 „ „	„	17·—

Krauswebe ist ein weisser Wäschestoff von unbegrenzter Haltbarkeit u. wunderbarer, feinster Qualität.

1 Dtzd. Leinenzwilchhandtücher, weiss, 48×115 Ztm. gross, **K 5·50.**

Leintücher ohne Naht
aus bester Flachsleinwand, 6 Stück 150×200 Ztm. gross, **K 13·20,** oder 150×225 Ztm. gross, **K 14·88.**

1 Dtzd. feine, reinleinene Taschentücher 43×48 Ztm. gross, **K 6·—.**

Jede Art gediegener Leinenwaren für Haushalt und Ausstattung, waschechte Neuheiten in Zephyren, Oxforde u. s. w. versendet gegen Nachnahme, **für Nichtpassendes Geld zurück,**

Mechanische Weberei u. Leinwandfabrik
JOS. KRAUS, Nachod VII, Böhmen.
Musterbuch gratis!

8 Tage zur Probe.

Neueste Musikpendeluhr mit Schlagwerk, Wecker u. Musik in prachtvollem **Natur-Nussbaum**, färb. Kasten, 75 cm hoch, schlägt halbe und ganze Stunden, weckt und spielt die schönsten Musikstücke zur beliebigen Stunde und verpflichte mich, die Uhr innerhalb 8 Tagen franko unbeschädigt retour zu nehmen und den Betrag ohne jeden Abzug retour zu senden.

Preis per Stück K 14·—. Ohne Musik K 10·—.
3 Jahre schriftl. Garantie, Versand per Nachnahme.

Erste und grösste Uhren-Niederlage
MAX BÖHNEL
Wien, IV., Margarethenstrasse 27/9.

Nickel-Roskopf-Uhr K 3·—, Silber K 7·—, Omega K 18·—, Silberkette K 2·—, Golduhr K 18·—, Goldkette K 20·—, Goldringe K 5·—, Wecker K 2·—. Verlangen Sie meinen grossen Preiskurant mit 5000 Abbildungen, welcher jedermann umsonst franko zugesendet wird.

Günstiger Gelegenheitskauf
für Händler und Hausierer mit Schnittwaren; sende auch an Private:

40—45 Meter à K 15·—

sortiert. Stoffe auf Blusen, 78 Ztm. breit, feine neueste Mode-Dessins, Hemden- und Blusen-Zephir, vorzügliche rohe Hemdenleinwand, Kanevas, Bettzeug, Oxford auf Männerhemden, Frauenschürzenstoffe, Handtücher, Blautuche auf Schürzen und Hauskleider, hübsche moderne Dessins.

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 sendet

Leinenweberei KARL KOHN, Nachod, Böhmen.

Wilhelm Beck & Söhne
k. u. k. Hof-Uniformierungsanstalt u. Uniformsortenfabrik.

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

ZENTRALWARENHAUS: WIEN, VIII/1, Langegasse Nr. 1.
FABRIK: WIEN, VI/2, Hirschengasse Nr. 25.

FILIALEN:
SARAJEVO u. BUDAPEST. INNSBRUCK, Burggraben 21. LEMBERG, Walowa 11 etc. etc.

Preiskataloge und Massanleitungen gratis. — Provinzaufträge werden sofort effektuiert.

10.000 K Belohnung
für Bartlose und Kahlköpfige

Bart und Haar tatsächlich in 8 Tagen durch echt dänischen „Mos Balsam“ hervorgerufen. Alt und Jung, Herren und Damen brauchen nur „Mos Balsam“ zur Erzeugung von Bart, Augenbrauen und Haar, denn es ist bewiesen worden, dass „Mos Balsam“ das einzige Mittel der modernen Wissenschaft ist, welches während 8 bis 14 Tagen durch Einwirkung auf die Haarpapillen dieselben derartig beeinflusst, dass die Haare gleich zu wachsen anfangen. Unschädlichkeit garantiert.

Ist dies nicht die Wahrheit, zahlen wir

10.000 K bar

jedem Bartlosen, Kahlköpfigen oder Dünnhaarigen, welcher Mos Balsam sechs Wochen ohne Erfolg benützt hat.

Obs.: Wir sind die einzige Firma, welche eine derartige Garantie leistet. Aerzliche Beschreibungen und Empfehlungen. Vor Nachahmungen wird dringend gewarnt.

Betreffend meine Versuche mit Ihrem „Mos Balsam“ kann ich Ihnen mitteilen, dass ich mit dem Balsam durchaus zufrieden bin. Schon nach acht Tagen erschien ein deutlicher Haarwuchs, und trotzdem die Haare hell und weich waren, waren sie doch sehr kräftig. Nach zwei Wochen nahm der Bart langsam seine natürliche Farbe an und dann erst fiel die ausserordentlich günstige Wirkung Ihres Balsams recht ins Auge. Dankend verbleibe ich I. C. Dr. Tverg. Kopenhagen.

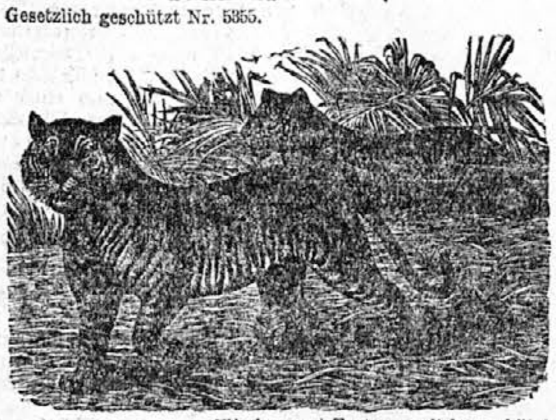
1 Paket „Mos“ 5 Gulden. Diskr. Verpackung. Durch Vorauszahlung oder Nachnahme zu erhalten. Man schreibe an das grösste Specialgeschäft der Welt:

Mos-Magasinet, Kopenhagen 308, Dänemark.

(Postkarten sind mit 10 Heller-Marken und Briefe mit 25 Heller-Marken zu frankieren.)

Die echten Original-Tigerdecken sind für jeden sparsamen Haushalt geradezu unentbehrlich, weil dieselben für jeden Zweck brauchbar sind,

Gesetzlich geschützt Nr. 5355.



Klischee und Text gesetzlich geschützt.

Sommer-Tiger-Schlafdecken

Grösse zirka 124×200 cm, Gewicht zirka 1000 g per Stück **K 2·80.** Gesäumt, fertig zum Gebrauch, langjährig bewährte, sehr haltbare, wollige und kräftige Decke bester Qualität. Solide, prachtvolle Muster. Ein Postpaket = 4 Stück Decken liefere portofrei. **Kein Risiko!** Bei Nichtgefallen nehme Decken zurück und zahle Geld retour. Ungezählte Anerkennungen und Tausende von belangreichen Nachbestellungen.

Drei Belobungsschreiben:

Es wundert mich, dass es Ihnen möglich ist, für einen derart niedrigen Preis solch elegante Decken zu liefern.
Postassistent Weissin in F.

Die vor zwei Jahren erhaltenen 125 Stück Tigerdecken haben sich bei allen Kollegen als haltbar und waschecht erwiesen. Die jetzt erhaltenen 30 Stück sofort vergriffen, so dass ich heute sofort 30 Tiger .... bestellen kann. Wer sieht, kauft sofort.
O. N., Briefträger in Ch.

Die in den Vorjahren von Ihnen bezogenen Tigerdecken sind unzerreissbar und haben als eine gute Ware bei meinen Abnehmern allgemeine Anerkennung gefunden.
O. Bährelse, Bahnbeamter i. P.

Ein Zeichen der Reellität ist das grosse Renommee meiner Firma, denn nicht weniger als zirka 30.000 Kunden aus den Kreisen der Herren Eisenbahn- und Postbeamten zählen zu meinen Abnehmern.

Theodor Müller, Versandgeschäft
Warnsdorf in Böhmen.
Verlangen Sie bitte Preislisten, dieselben sende portofrei.

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

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

Vorzüglichen Wein,
garantiert naturecht, von den **berühmtesten Weingegenden** und zwar **Lissauer,** rot, zu 40 Hellern, **Lissauer,** weiß, zu 44 Hellern } Dessertwein, **Dalmatiner,** rot, zu 32 Hellern, **Dalmatiner,** weiß, zu 40 Hellern, **Schilcher** (Opollo) zu 36 Hellern, **Istrianer,** rot, zu 24 und 26 Hellern, **Istrianer,** 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 R. Kandolin, Pola.**

NB. Weinmuster auf Verlangen **sofort gratis.**

Beste böhmische Bezugsquelle!

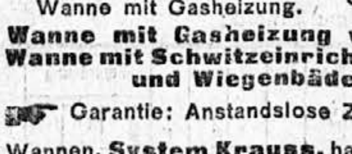
Billige Bettfedern!

1 kg **graue, gute, geschlissene** 2 K, bessere K 2·40; **prima halbweiße** K 2·80; **weiße** 4 K; **weiße, flaumige** K 5·10; 1 kg **hochfeine, schneeweiße, geschlissene** K 6·40, 8·—; 1 kg **Daunen** (Flaum), graue 6 K, 7 K; weiße, feine 10 K; allerfeinster **Brustflaum** 12 K.
Bei Abnahme von 5 kg franko.

Fertige Betten aus dichtfädigem roten, blauen, weißen oder gelben Nanking. **1 Tuchent,** 180 cm lang, 116 cm breit, **mitsamt 2 Kopfkissen,** jedes 80 cm lang, 58 cm breit, gefüllt mit neuen, grauen, sehr dauerhaften, flaumigen **Bettfedern** 16 K; **Halbdaunen** 20 K; **Daunen** 24 K; **einzelne Tuchente** K 10, 12, 14, 16; **Kopfkissen** K 3·—, 3·50, 4·—; **Tuchente** 180 cm lang, 140 cm breit, K 14·70, 17·80, 21·—; **Kopfkissen** 90 cm lang, 70 cm breit, K 4·50, 5·20, 5·70; **Untertuchente, Kinderbetten, Ueberzüge, Decken** und **Matratzen** zu billigsten Preisen. Versand gegen Nachnahme von 12 K an franko. Umtausch oder Rücknahme franko gestattet, für Nichtpassendes Geld retour. **Ausführliche Preisliste gratis und franko.**

S. BENISCH in DESCHENITZ, Nr. 158, Böhmerwald.

Kaufen Sie keine Wanne



bevor Sie nicht meine Broschüre gelesen

Wanne mit Gasheizung. Glänzende Zeugnisse.

Wanne mit Gasheizung von K 50·— an. Wanne mit Schwitzeinrichtung. Schaukel- und 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. Broschüre gratis. Versand franko.

Bernh. Hähner
Fischern bei Karlsbad Nr. 237

Vertreter gesucht. Vertreter gesucht.

Herausgeber: Josef Tomschik. — Verantwortlicher Redakteur Franz Lill.
Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Swoboda & Co. Wien, VI., Mariahilferstraße 89 a.