

# DER EISENBAHNER



## Zentralorgan

### des Oesterreichischen Eisenbahn-Personales.

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

Redaktionschluss vier Tage vor dem Erscheinen des Blattes.

#### Sprechstunden

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

#### Insertionspreis:

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

#### Abonnements-Bedingungen:

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

#### Wahlspruch:

Was wir begehren von der Zukunft hoffen:  
Dass Brot und Arbeit uns gerettet sehen,  
Dass unsere Kinder in der Schule lernen  
Und unsere Greise nicht mehr betteln gehen.  
G. Serwegg.

Telephon Nr. 2325.

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

## Die neue Automatik.

Von einem Zentralauschussmitglied beurteilt.

Eine große Aufregung herrscht unter dem Personal, weil es die ganze Hoffnung an die Verhandlungen der Zentralpersonalkommission, respektive an die Zentralauschussmitglieder knüpfte. Die Erwartungen sind aber zum größten Teil nicht eingetroffen. Es kann keineswegs behauptet werden, daß das ganze Personal diese Hoffnung hegte, denn jene, die den ganzen Werdegang seit den Verhandlungen des Exekutivkomitees mit den Vertretern des Eisenbahnministeriums beobachtet haben, hatten schon seinerzeit gewußt, wie die Automatik ausschauen wird und daß sich mit den bewilligten Geldmitteln nicht viel machen läßt. Jene, welche die ganze Situation verfolgt haben, müssen auch darauf gekommen sein, wie schwer es ist, unter den gegenwärtigen Verhältnissen, wo die Eisenbahner nur ihre einzigen Vertreter in den sozialdemokratischen Abgeordneten haben, für sie etwas Günstiges zu erzielen. Man hat ja die sauberen Freunde der Eisenbahner beobachten können, als der 20 Millionen-Unterschied von Gehältern Dr. C. I. E. n. b. o. g. e. n. e. i. n. g. e. b. r. a. c. h. t. w. u. r. d. e. w. e. l. c. h. e. E. i. n. w. e. n. d. u. n. g. e. n. d. i. e. s. e. r. r. e. n. n. h. a. l. t. e. n. u. n. r. d. e. n. A. n. t. r. a. g. z. u. F. a. l. l. e. z. u. b. r. i. n. g. e. n.

Wir konnten aber auch beobachten, welche eine Schwierigkeit es unseren Vertretern gelöst hat, dennoch einen ansehnlichen — allerdings unzureichenden Betrag — zu erzielen. Unter solchen Umständen kann man sogar das Erreichte als einen günstigen Erfolg bezeichnen. Wenn aber die Eisenbahner dennoch unzufrieden sind, so hat das seine Berechtigung. Nur sollen sie die Verhältnisse genauer beobachten und sind jene Herren, welche sich als Freunde ausgeben, aber in Wirklichkeit für die Eisenbahner nichts tun wollen, beim Schopfe zu nehmen. Allerdings ist die Regierung auch nicht frei von der Schuld, denn in ihrer Macht wäre es gelegen, für die Eisenbahner mehr zu bewilligen. Aber auch hier hatte man mehr Interesse für Kriegsvorbereitungen als für die mißliche Lage der Eisenbahner. Wenn wir diese angeführten Verhältnisse in Betracht ziehen, so ist es begreiflich, daß die Automatik nicht günstiger ausgefallen ist.

Was den Zentralauschuss selbst anbelangt, war die Sache für ihn so gestellt: Entweder annehmen, dann wird die Automatik bald in ihrer ungünstigen Beschaffenheit herausgegeben, oder er lehnt es ab und stellt günstigere Anträge zur Verbesserung derselben, dann wird — wie auch der Vorsitzende selbst gesagt hat — die Automatik auf 2 bis 3 Monate zum Zwecke der Berechnung hinausgeschoben, mit dem Effekt, daß höchst wahrscheinlich auch nichts Günstiges herauskommt. Der Zentralauschuss ist zu der Einsicht gekommen, daß eine Verzögerung der Herausgabe der Automatik ganz zwecklos wäre, und es würde nur eine begreifliche Unruhe unter das Personal bringen, weil eine große Anzahl Bediensteter daran momentan interessiert ist, und zwar sind doch jene Bediensteten, denen der Anfangsgehalt erhöht werden sollte, allein schon 12.178 Personen; weiters jene alten Bediensteten, welche auf die Verkürzung der Vorrückungsfrist von 5 auf 3 Jahre mit Sehnsucht gewartet haben, und schließlich hierzu die weiteren Interessenten, so daß man die Zahl von circa 25.000 Personen als bestimmt annehmen kann. Wenn aber der Zentralauschuss einer Hinausschiebung zugestimmt hätte, in der Meinung, daß etwas Besseres herauskommt und schließlich dann das gleiche herausgegeben worden wäre, so kann man sich ausmalen, welche Aufregung dies hervorgerufen hätte, und alle Schuld wäre auf die Personalkommissionsmitglieder und die Organisation gewälzt worden.

Dies hat sich der Zentralauschuss vor Augen gehalten und hat der Automatik mit der ausdrücklichen Bemerkung seine Zustimmung gegeben, daß sie für die Diener ungenügend ist, ferner haben wir, wie aus dem sehr leicht verfaßten Protokoll hervorgeht, die Bedingungen zur Annahme gestellt, daß die Vorrückungsfrist wenigstens für jene, welche am 1. Jänner 1909 den Gehalt von 1000 Kr. erreicht haben, eine zweijährige Vorrückungsfrist erfahren solle. Ja will nun die Automatik selbst, obwohl sie einen, wenn auch kleinen Fortschritt (ich meine die Automatik der Diener) aufweist, einer Kritik unterziehen.

Es kann nämlich auf der Eisenbahn nichts gemacht werden, ohne nicht von der alten Gepflogenheit: „mit der einen Hand was geben, mit der anderen Hand nehmen“, Gebrauch zu machen. Dies haben wir im Jahre 1899 bei der sogenannten allgemeinen Gehaltsregulierung erfahren müssen.

Momentan hat ein jeder 100 Kr. erhalten, dafür hat man wieder die Wartezeiten derart lang gemacht, daß die Bediensteten sich fragen mußten, ob es nicht besser gewesen wäre ohne Gehaltsregulierung, da sie die 100 Kr. in den Wartezeiten fast doppelt einbüßen mußten. Die Bahnverwaltung hat bei der ganzen Gehaltsregulierung durch die Aufwälzung der Zahlung der Personaleinkommensteuer durch die Einziehung verschiedener Zulagen und Prämien und durch die langen Wartezeiten bei der ganzen Reform einen großen Reingewinn erzielt.

Jetzt wird das gleiche Verfahren eingehalten. Der Anfangsgehalt wird mit 100 Kr. erhöht, damit die Glücklichsten aber keine allzugroße Freude haben, wird ihnen die Wartezeit mit 2, 1 1/2, 1 und 1/2 Jahr, je nachdem sie angestellt werden, verlängert.

Das Ministerium beabsichtigt — wie seine Vertreter sich geäußert haben — hierdurch, daß die jüngeren Diener die älteren im Gehalt nicht einholen sollen. Wahrlich, ein Meisterwerk ohnegleichen. Ob das Ministerium nicht das gleiche erzielt hätte, wenn es den jüngeren Dienern die Vorrückung nicht verschlechtert hätte, das heißt sie normal nach der Tabelle vorrücken ließe?

Aber auch das ist nicht wahr, daß der jüngere Diener den älteren nicht einholt.

Hier einige Proben aus dem Amtsblatt: Anstellung am 1. Jänner 1909 mit dem Anfangsgehalt von 1000 Kr. und am 1. Juli 1909 mit dem gleichen Gehalt. Es erreichen beide gleichzeitig nach 5- und 4-jähriger Wartezeit (früher 3 Jahre) am 1. Jänner 1914 die Gehaltsstufe von 1100 Kr. Der am 1. Juli 1909 angestellt wurde, holt den älteren, trotzdem er um ein halbes Jahr später angestellt wurde, bei der nächsten Gehaltsstufe ein.

Das gleiche trifft bei jenen zu, welche mit dem neuen Anfangsgehalt von 900 Kr. am 1. Jänner oder am 1. Juli 1909 angestellt wurden. Beide rücken am 1. Juli 1912 vor.

Welcher Meinung kann man den über ein solches Vorgehen sein? Soll dies etwa auch eine Sozialreform sein? Nobel kann man dies nicht nennen. Aber einer Blendung sieht es sehr ähnlich.

Noch trasser verhält sich der Fall bei jenen, welche auf Grund ihrer Jahreseinnahme mit 900 Kr. am 1. Jänner angestellt wurden oder auch später angestellt werden. Diese verlieren schon bei der Anstellung 80 Kr. Der Schaden wird ihnen aber in humaner Weise insofern ersetzt, daß die Uniform mit circa 35 Kr. als Einnahme umgerechnet wird, so daß der Schaden nur 45 Kr. ausmacht. Denn wenn der Schaden 50 Kr. ausmachen würde, müßte der Betreffende mit 100 Kr. höher angestellt werden. Dies trifft speziell bei den Professionisten der Werkstätten zu. Warum gerade diese Kategorie verurteilt ist, mit Schaden angestellt zu werden, bleibt ein Rätsel, insofern die Bahnverwaltung nicht zur Einsicht kommt, daß sie hier eine große Ungerechtigkeit begeht. Das Verlangen der Professionisten, daß sie bei der Anstellung keinen Schaden erleiden, ist sehr bescheiden und muß Berücksichtigung finden. Mit der Automatik selbst haben sich die Herren am grünen Tisch nicht besonders angefreut. Bis auf die Erhöhung der Anfangsgehälter und die Verkürzung der drei fünfjährigen Vorrückungsfristen (das ist der ganze Fortschritt in der Automatik) auf drei Jahre, ist alles beim alten geblieben. Der Zentralauschuss hat schon bei der ersten Sitzung den Antrag auf Einführung einer durchwegs zweijährigen Vorrückungsfrist gestellt. Dieser Antrag ist auch, wenn man die Feuerungsverhältnisse in Betracht zieht, vollkommen berechtigt, aber das Eisenbahnministerium hat denselben nicht einmal in Erwägung gezogen.

Etwas günstiger ist die Automatik für die Unterbeamten ausgefallen, weil für jene, welche bis zum 1. Jänner 1909 zu Unterbeamte ernannt wurden, die zwei-, respektive vierjährige Vorrückungsfrist gesichert ist. Sonst ist auch diese Automatik ein Mißwerk.

Die Einreichung der Unterbeamten in das Gehaltschema ist das gleiche Meisterwerk wie bei der Dienerkategorie.

Der Leser dieser Zeilen wird sich fragen: Ja warum hat der Zentralauschuss diese Automatik angenommen, warum hat er keine Abänderungsanträge eingebracht? Auf diese Frage ist es wohl notwendig, daß der Vorgang, welcher von dem Vorsitzenden im Zentralauschuss geübt wird, geschildert wird. Die Sitzung wird mit größter Eile einberufen. Zwei, höchstens drei Tage vor der Abhaltung der Sitzung erfahren erst die Ausschussmitglieder, daß eine Sitzung stattfindet.

Es wird als Tagesordnung angegeben: „Begrüßung über die neue Automatik.“ Wie dieselbe geplant ist, wie sie ausschauen soll, erfahren die Zentralauschussmitglieder erst durch den Referenten, der in der Sitzung von einem Blatt Papier in aller Eile dies herunterliest, daß man es kaum fassen kann.

Jetzt sollen die Mitglieder ein Gutachten über etwas abgeben, was sie momentan oft gar nicht fassen können. Die Herren im Ministerium haben diese Automatik, welche die Zentralauschussmitglieder so g. l. e. i. c. h. beurteilen sollen, seit vorigem Jahr im Oktober studiert, das sind neun Monate, die Mitglieder sollen aber dasselbe Material in einigen Augenblicken auffassen und ihr Gutachten abgeben. In jeder Korporation wird das Laborat jenen Personen, welche über irgend etwas ein Urteil, ein Gutachten oder einen Beschluß fassen sollen, eine geraume Zeit vor der Sitzung übermitteln, damit die Betreffenden dieses Material studieren können; nur im Zentralauschuss ist das nicht zu erreichen.

Es kommt sogar vor, und in der letzten Sitzung der Dienersektion war dies der Fall, daß nicht einmal das ganze Material bekanntgegeben wurde, wie zum Beispiel die Einreichung der Diener in das Gehaltschema. Zu diesem Uniform hätten die Ausschussmitglieder ganz gewiß ihre Zustimmung nicht gegeben. Dies haben sich die Herren offenbar auch gedacht und das war auch die Ursache, warum dieser Entwurf über die Einreichung verheimlicht wurde.

Unter solchen Umständen — wenn noch obendrein die Sitzung auf zwei Stunden einberufen wird — kann eine ordentliche Arbeit nicht gemacht werden. Es ist mit einem Worte nicht möglich, in einer so kurzen Zeit ein richtiges Gutachten über so weitgehende und umfassende Angelegenheiten abzugeben, ohne das zur Beschlußfassung vorliegende Material zu studieren; dies sollte das Eisenbahnministerium wohl berücksichtigen. Es wird wohl im Eisenbahnministerium behauptet, wir können nur immer Kritik üben, aber das Gute wollen wir nicht anerkennen. Das ist nicht wahr. Im Gegenteil, wo das Ministerium ein Lob verdient, erhält es dies zu jeder Zeit. Daß dies so selten vorkommt, ist wahrlich nicht unsere Schuld. Würde zum Beispiel ein solcher Vorgang wie die Berechnung über die neue Automatik, welche neun Monate lang gedauert hat und zu welcher eigentlich ein Monat eine zu lange Zeit ist, nicht die schärfste Kritik anderwärts hervorgerufen? Wenn noch dazu an der ganzen Automatik sehr wenig, fast gar nichts gemacht wurde.

Aber wir haben auch ein Lob auszusprechen. Sogar über etwas, was noch nie auf der Eisenbahn vorgekommen ist, daß mehr bewilligt wird, als das Personal verlangt. Bekanntlich wurde durch Deputationen mittels Gesuchen und Memoranden die Bitte an das Eisenbahnministerium gerichtet um Einreichung der Oberwerkstätten in die Bezüge und das Vorrückungsschema der Unterbeamten der Gruppe III des alten Vorrückungsschemas mit dem Anfangsgehalt von 1200 Kr. und dem Endgehalt von 2200 Kr. Das Ministerium hat diesen Antrag als zu weitgehend gehalten, wahrscheinlich, weil es einen größeren Betrag erfordert hätte, da doch eine große Anzahl Oberwerkstätten daran partizipiert hätte.

Im Zentralauschuss wurde daher der Antrag eingebracht, daß Partieführer und jene, welche auf einen selbständigen Posten beschäftigt sind, zu Unterbeamten ernannt werden sollen, natürlich auch nur in der Gruppe III der Unterbeamten mit oben angeführtem Gehalt. Diese Diener sind eben so bescheiden, daß sie vollkommen zufrieden gestellt würden, einen Gehalt von 2200 Kr. zu erreichen. Aber das Eisenbahnministerium dachte sich humanerweise, daß dies für diese Leute viel zu wenig sei, sie müssen einen höheren Endgehalt erreichen können und einen schönen Titel, auf den sie stolz sein können, erhalten.

Nach den Mitteilungen des Vorliegenden und wie es aus dem Amtsblatt hervorgeht, wird durch die Verwendungsart der „Werkführer“ die Möglichkeit gegeben, als Partieführer verwendete Oberwerkführer, beziehungsweise Werkführer im Rahmen der Normierung (1) und nach Maßgabe der „diesfalls freien Posten“ (1) zu Unterbeamten zu ernennen.

Der Anfangsgehalt ist für diese Kategorie mit 1200 Kr., der Endgehalt mit 3000 Kr. festgesetzt.

Aber wie viel werden die Glücklichen sein, die es erreichen? Oder eine noch wichtigere Frage: Wie viel werden überhaupt eingereiht? Die Oberwerkführer, beziehungsweise Werkführer brauchen gar keine Angst zu haben, daß vielleicht eine ansehnliche Anzahl damit bedacht wird, denn der hochwürdige Titel und der Endgehalt werden immer ein Hindernis zu einer Ernennung bilden.

Es ist auch den Zentralkommissionen sonderbar vorgekommen, daß der Referent auf eine Anfrage eines Mitgliedes nicht die Auskunft geben konnte, wie viel derlei Posten normiert werden. Das hätte schon der Herr Referent wissen sollen, damit man sich über diese „Reform“ ein Bild verschaffen könnte. Also hier hat sich das Ministerium wirklich angestrengt. Allein die betreffenden Bediensteten wären wirklich zufrieden, wenn eine größere Anzahl mit dieser Einreihung bedacht wäre; auf den hohen Endgehalt verzichteten sie ganz, da er ohnedies nicht erreichbar ist.

Vor 10 bis 15 Jahren wäre diese Automat zeitgemäß gewesen, aber bei den heutigen Leuerungsverhältnissen, wo die Bedarfsartikel und die Wohnungspreise stetig im Steigen begriffen sind, kann man sie nicht als genügend bezeichnen. Es wird noch manche Kraft aufgewendet werden müssen, um hier ganze Arbeit zu schaffen.

## Die Werkstätten

### Der k. k. österreichischen Staatsbahnen.

Nun ist endlich ein Teil der Zugeständnisse des k. k. Eisenbahnministeriums wieder bekanntgegeben worden. Die Automat für die Diener und die Lohnregulierungen für die im Taglohn stehenden Arbeiter sind verkündet und die Eisenbahner, glaubt man, müssen nun doch endlich zufrieden sein. Doch ein Schrei der Entrüstung geht durch die Reihen der Diener und Arbeiter, denn nur ein kleiner Teil derselben kann sich zufrieden geben. Die große Masse leidet nach wie vor.

Insondere sind es die Werkstätten- und Heizhausarbeiter, welche zum größten Teil Professionisten sind und welche tatsächlich den kleinsten Vorteil haben.

Betrachtet man die riesige Verteuerung aller Bedarfsartikel, insbesondere die der Lebensmittel während der letzten Jahre mit den sogenannten Lohn- und Gehaltsverbesserungen in derselben Zeit, so kann man getrost sagen, daß die Lebenshaltung der gesamten Eisenbahner, insbesondere der Diener und Arbeiter einen traurigen Rückschritt erfahren hat.

Die Hauptschuld an diesen so tieftraurigen Zuständen liegt freilich größtenteils in unserem bekannten politischen Wirrwarr, jedoch sind die Eisenbahner selbst nicht von jeder Schuld freizusprechen. Statt sich in der Organisation eine Macht zu schaffen, mit der nicht nur die den Arbeitern stets feindlich gesinnten bürgerlichen Parteien, sondern auch die Regierung hätte rechnen müssen, streiten die Eisenbahner unter sich und schimpfen gegen die Organisation.

Insondere sind es die Werkstättenarbeiter, welche unzufrieden sind, und zwar mit vollem Recht. Ein größeres Durcheinander in Bezug auf Entlohnung sowie Arbeitsverhältnisse gibt es bei keiner anderen Kategorie. Im nachfolgenden sollen in etwas ausführlicher Art die Zustände in den Werkstätten geschildert werden, damit die breite Öffentlichkeit selbst sehe, ob die bestehende Unzufriedenheit der Arbeiter ihre Berechtigung hat.

Da es selbstverständlich unmöglich ist, alle Werkstätten zu beschreiben, so wollen wir die Hauptwerkstätte Linz, welche ja immer als Muster gilt, näher schildern.

Der Betrieb der Bahnen erfordert es, daß eine rasche und technisch einwandfreie Reparatur der Maschinen und Wagen in den eigens hierzu eingerichteten Werkstätten vorgenommen wird. Mit der fortwährenden Steigerung des gesamten Verkehrs wächst naturgemäß auch die Arbeit der Reparaturen. Dementsprechend sollten auch die Werkstätten vergrößert werden, was aber nur zum geringsten Teile geschieht. Aber nicht nur, daß sich die Arbeit häuft, dieselbe wird auch immer schwieriger durch die technische Bervollkommnung der Fahrzeugmittel. Komplizierte Apparate und Bestandteile, als auch die Größe der Maschinen und Wagen erfordern spezielle Reparaturanrichtungen, welche in den Werkstätten größtenteils fehlen oder in einem unzulänglichen Maße vorhanden sind.

Dazu kommt noch die Sparwut mit den Arbeitskräften, wodurch nicht nur der einzelne Arbeiter leidet, da er auf das äußerste Maß angetrieben wird zur Mehrleistung, sondern es leidet auch die Betriebssicherheit, da durch die Hast, trotz aller Sorgfalt der Arbeiter und des Aufsichtspersonals, manche notwendige Reparatur entweder gar nicht oder nur unvollständig ausgeführt werden kann.

Wie sich die Fahrzeugmittel vermehrt haben, sieht man aus dem Eisenbahnministerialbericht vom Jahre 1907. Darnach erhöhten sich:

	1898	1907
Lokomotiven und Tender (inklusive Wasserwagen)	2.317	3.979
Post- und Gepäckwagen	1.583	2.750
Personenwagen	5.521	8.203
Güterwagen	40.710	77.211

Faßt man noch ins Auge, daß außer dieser Vermehrung die neuen Maschinen- und Wagentypen fast doppelt so groß sind wie die früheren, so kann man ersehen, wie kolossal die Arbeit für die Werkstätten angewachsen ist. Nachstehende Tabelle zeigt die Entlohnungs- und Arbeitsverhältnisse der 16 Hauptwerkstätten vom Jahre 1907. Es sind dies Durchschnittsberechnungen und wir werden später zeigen, was für Ungerechtigkeiten diese Durchschnittszahlen decken.

Hauptwerkstätten	Jahr	Durchschnittlicher Werkstättenarbeiter	Verdienst sämtlicher Arbeiter	Wert des verarbeiteten Materials	Auf 1 Kr. Durchschnitt entfällt Materialwert		Höchster Lohn für Arbeiter in 24 Stunden (einschließlich der 16 Stunden Ruhezeit)	Durchschnittlicher Jahresverdienst eines Arbeiters	Durchschnittlicher Verdienst eines Arbeiters pro Tag
					Kronen	%			
Wien	1907	862	1.165.515	1.107.823	0,95	1,9	1.365,68	5,16	
Gmünd	1907	740	1.003.286	844.881	0,84	1,9	1.355,79	5,05	
Sty.	1907	1.106	1.482.547	2.470.176	1,66	1,9	1.340,45	4,93	
Salzburg	1907	345	422.891	400.642	0,94	3,2	1.235,77	4,39	
Kufstein	1907	753	925.232	1.112.125	1,29	3,8	1.319,05	4,20	
Rain	1907	818	910.141	1.085.308	1,19	1,9	1.119,64	4,06	
Göfßen	1907	1.032	1.104.242	1.329.235	1,14	2,7	1.188,14	4,14	
Bruck-Graben	1907	792	935.765	1.476.632	1,55	3,2	1.204,34	4,50	
Przemysl	1907	835	401.685	380.378	0,94	3,0	1.242,64	4,57	
Gembitz	1907	828	1.004.195	1.115.619	1,10	4,7	1.212,71	4,51	
Stahly	1907	403	620.553	548.890	1,05	2,9	1.204,90	4,53	
Stamslau	1907	973	1.076.793	1.173.257	1,09	5,4	1.099,89	3,47	
St. Pölten	1907	999	1.585.458	2.154.300	1,56	6,3	1.585,04	6,96	
Waidhofen	1907	1.121	1.659.727	1.939.287	0,81	6,7	1.462,74	4,90	
Waidhofen-Oberritt.	1907	798	1.129.685	1.285.430	1,15	10,5	1.404,30	4,77	
St. Pölten	1907	125	112.548	120.143	1,15	3,9	980,34	4,34	
Zusammen	1907	12.019	15.485.177	17.944.752	1,16	4,0	1.288,39	4,56	
	1906	11.308	14.265.098	15.166.034	1,07	3,0	1.272,76	4,56	

\*) Lokomotivwerkstätte.  
\*) Wagenwerkstätte, einschließlich der Hilfswerkstätte in Wien.

In den übrigen Betriebswerkstätten und Heizhäusern betrug der

	1906	1907
a) Verdienst der sämtlichen Arbeiter (nur Professionisten)	4.200.361	4.826.702
b) an verarbeiteten Materialwert	3.782.184	4.854.052

Aus diesen Tabellen erfieht man, daß die Entlohnung eine geringe ist, denn darin sind alle Angestellten mit- inbegriffen und diese haben meist eine 15- bis 30jährige Dienstdauer hinter sich.

Es wird immer geklagt und behauptet, daß die Reparaturen in den eigenen Werkstätten teurer kommen wie bei der Privatindustrie. Wie so viele Behauptungen ist auch diese unrichtig. Die Arbeiten in den Werkstätten kommen bedeutend billiger, dafür können jederzeit Beweise erbracht werden.

Und sie sind auch präziser, schöner und besser ausgeführt. Von der Privatindustrie werden oft für die Magazine der Staatsbahnen Arbeiten geliefert, die alles zu wünschen übrig lassen und oft wahrscheinlich nur deshalb nicht zurückgewiesen werden, weil der betreffende Lieferant weiß, wo irgend einen übernehmenden Beamten, der Schuh drückt.

Freilich könnten alle Arbeiten nicht nur schneller ausgeführt werden, es könnten auch die Herstellungskosten viel geringere sein, wenn der heilige Bureaokratismus auf den k. k. Staatsbahnen und in deren Werkstätten nicht herrschen würde.

Was da alles gesündigt wird, ist kaum glaublich. Den größten Schaden hat dabei die Arbeiterschaft, denn diese ist damit gepeinigt und muß sich noch Vorwürfe gefallen lassen.

„Die Arbeiter sind faul und nicht leistungsfähig“, hört man von so manchem höheren und niederen Vorgesetzten. Daß diese sich mit solchen blöden Bemerkungen selbst lächerlich machen, begreifen sie freilich nicht. Man kann ja doch annehmen, daß sie dazu da sind, nicht nur die Arbeiter anzutreiben, sondern daß sie ihre Kenntnisse dazu verwenden, Arbeitserleichterungen herbeizuführen, den Betrieb auszugestalten, daß er eben leistungsfähig wird.

Da hätten sie Arbeit in Hülle und Fülle, und wenn sie auch nicht alles durchführen können, was notwendig ist, so sollen sie doch wenigstens den guten Willen dazu zeigen.

Wie eine Werkstätte nicht sein soll, zeigt die Musterwerkstätte Linz. Die Leistungsfähigkeit einer Werkstätte hat die Grenze in ihrer räumlichen Beschaffenheit und inneren technischen Einrichtung. Alle Räume der Linzer Werkstätte sind zu klein und es hat lange gedauert, bis man endlich die Montierung vergrößerte. Eine neue Kesselschmiede als ebenso die Vergrößerung der Wagenwerkstätten ist unbedingt notwendig, doch das Ministerium erklärt, es ist kein Geld da und damit basta.

Die neue Montierung, welche für den Nichtfachmann von außen und innen als kolossaler Prachtbau ausschaut, hat aus dummer Sparsamkeit so große Nachteile, daß man staunen muß.

Um einige Tausend Kronen zu ersparen, hat man Kräne angeschafft, womit man die neueren Maschinentypen gar nicht heben kann.

Das Schönste aber ist, daß man nicht weiß, daß in eine Werkstätte auch Arbeiter gehören. Man hat ganz einfach von jeder Partie einige Mann weggenommen, sie in die neue Montierung verlegt und staunt jetzt, daß nicht die doppelte Anzahl der Maschinen fertiggestellt wird.

Tausende von tüchtigen Arbeitern laufen arbeitslos herum und dort, wo sie benötigt würden, soll durch verdoppelte Anstrengung der Beschäftigten ihnen ihr Brot weggenommen werden.

Große Stöße bildet man sich ein, daß in der Kesselschmiede die neuen Luftdruckwerkzeuge in Verwendung stehen. Damit soll angeblich eine sechsfache Mehrleistung erzielt werden. Mehrleistung wird wohl erzielt, aber auf Kosten der Gesundheit der Kesselschmiede und der Krankenkasse und des Provisionsfonds.

Eine neue Gießerei wurde gebaut, aber nicht mit der entsprechenden Anzahl von Arbeitern versehen. Neue Hilfsmaschinen werden eingestellt, aber keine Arbeiter dazu. Es wird ganz einfach so gemacht, daß der Arbeiter, der bisher eine Maschine bediente, nun deren zwei bis drei zu bedienen hat.

Angeliebt werden immer nur die modernsten Maschinen angeschafft. Wenn man jedoch in der Welt etwas

herumgekommen, so weiß man, daß mit diesen „modernsten Maschinen“ in irgend einer Privatbude vielleicht schon 20 Jahre gearbeitet wird.

Es werden auch um teures Geld hochmoderne Maschinen eingeführt, die eine zehn- und noch mehrfache Arbeitsleistung garantieren. Kommt es jedoch zur Arbeit, dann leistet eine solche Maschine oft kaum das, was eine gewöhnliche Maschine leistet, denn das andere ist Neklame.

Selbstverständlich hat hier der Arbeiter nichts dreinzureden, denn „der versteht es ja nicht“, seine Pflicht ist, zu arbeiten, durch seinen Fleiß und Geschicklichkeit das gut und nett zu machen, was durch die vorerwähnten Umstände schlecht gemacht wurde. „Die Arbeiter sind faul“, heißt es. Ein Dreher muß einen Metallgegenstand anfertigen. Er nimmt zu diesem Zweck ein Stück Metall im Gewicht von 10 Kilogramm, da er kein anderes passendes Material trotz alles Suchens vorfinden kann. Nun erzeugt er den verlangten Gegenstand, welches jetzt im fertigen Zustand ein Gewicht von 0,8 Kilogramm hat. 9,2 Kilogramm wurden zu Drehspänen geschrappt und verarbeitet. Niedrige Arbeitsleistung, lange Arbeitszeit auf diesem Gegenstand und dann heißt es: der Arbeiter ist faul.

In der Werkstätte Linz sind circa 1200 Arbeiter beschäftigt. Für all diese besteht eine einzige Werkzeugausgabestelle. Nun muß man sich vorstellen, daß die einzelnen Arbeitsplätze territorial weit voneinander liegen, wie es ja jede Eisenbahnwerkstätte mit sich bringt.

Ein Schlosser braucht nun irgend einen Schmiedewerkzeug. Er begibt sich von seinem Arbeitsplatz zur Werkzeugausgabestelle. Gehzeit fünf Minuten. Dort erfährt er nun, daß das verlangte Arbeitswerkzeug soeben ein anderer Arbeiter geholt hat. Nun sucht er diesen auf. Unter Umständen wieder zehn Minuten Zeitverschwendung. Da er aber das Werkzeug unbedingt braucht und nicht noch einmal sich daselbe suchen will, so wartet er gleich darauf, vorausgesetzt, daß es dieser Arbeiter nicht lange benötigt. Wieder Zeitverlust.

Nun zurück zur Werkzeugausgabestelle, seine Kontrollmarke abliefern und seinen eigenen Arbeitsplatz aufsuchen. Wieder Zeitverlust. Auf diese Weise gehen insbesondere den Professionisten täglich Stunden an Arbeitszeit verloren und es heißt, er ist faul und nicht leistungsfähig.

Der größte Fehler ist, daß viel zu wenig Hilfsarbeiter vorhanden sind. Der Professionist muß alle Handlangerdienste verrichten und ist seinen professionellen Arbeiten täglich durchschnittlich drei bis vier Stunden entzogen. Er muß Material abhassen, Bahnwagen, Schiebebühne führen u. s. w. Der größte Nachteil ist der fortwährende Arbeitermangel und dadurch entsteht für den Betrieb viele Skalamität.

Was nützen alle wunderbaren technischen Fortschritte, wenn der Arbeiter fehlt? Wenn man glaubt, daß durch Vermehrung des Aufsichtspersonals und erhöhter Antreiberei die Leistungsfähigkeit der Werkstätten erhöht werden kann, dann gibt man sich einer großen Täuschung hin. Zuerst heißt es, einmal die Arbeitsverhältnisse energisch zu verbessern und eine gründliche Reform in Bezug auf die Entlohnung herbeizuführen.

Was in Bezug auf Entlohnung in der Linzer Werkstätte (auch in den anderen Werkstätten wird es nicht besser sein) schon gesündigt wurde, ist kaum glaublich. Insbesondere die Professionisten haben darunter gelitten und ist auch durch die jetzt durchgeführten Reformen keine Besserung eingetreten.

Nicht nur die kleinen Löhne, sondern durch die verschiedenen Anfangslöhne, die verschiedenen Lohnvorrückungstermine u. s. bringen eine begriffliche Unzufriedenheit hervor. Während für die Werkstättenhilfsarbeiter bei den Parteien jetzt der Grundlohn (das ist der Lohn, unter dem kein Hilfsarbeiter, der neu aufgenommen wird, entlohnt werden darf) mit Kr. 2,40 bemessen wurde, hat man es noch nicht für notwendig befunden, auch für den Professionisten einen Grundlohn zu fixieren.

Während nun ein Professionist mit Kr. 2,80 aufgenommen wird, bekommt wieder ein anderer Kr. 3,60 bis 3,80 als Anfangslohn. Dies ist ungerecht, denn bei gleichem Alter, gleicher Leistungsfähigkeit (die sich ja übrigens bei der Aufnahme nicht gleich bestimmen läßt, trotzdem bei Beschwerden der Arbeiter die Herren Vorgesetzten dies oft hervorheben), sollte man doch glauben, daß jedem der gleiche Anfangslohn gebührt.

Wir glauben nicht fehlzugehen, wenn wir behaupten, daß für die Ungleichheit der Anfangslöhne meist eine Prolektion die große Rolle spielt.

Aber nicht nur die ungleichen Anfangslöhne, sondern auch die ungleichmäßigen Lohnverhöhungen erzeugen Groll und große Unzufriedenheit.

Während der eine Professionist in zwei bis drei Dienstjahren bis zu 1 Kr. Aufbesserung erhielt, mußte ein anderer wieder sieben bis acht Jahre warten, um vielleicht nicht einmal diese Summe als Lohnaufbesserung zu erhalten.

Auch mit der Anstellung ergeht es den Professionisten nicht besser.

Würden dieselben früher mit zwei Dienstjahren definitiv angestellt, so mußten viele andere wieder im Laufe der letzten Jahre sechs bis zehn Dienstjahre mitmachen, um in das Definitivum zu kommen.

Während in den früheren Jahren die Leute mit einem Taglohn von Kr. 3,60 bis Kr. 3,80, 9,00 und 10,00 Kr. Gehalt erhielten, erhält heute jeder mit einem Taglohn von Kr. 4,20 nur 9,00 Kr. Gehalt.

Auch die bisherigen Vorrückungsfristen konnten keine Zufriedenheit erzeugen. Der eine Angestellte avancierte in 14 Dienstjahren dreimal, ein anderer wieder in der halben Zeit drei- bis viermal. Das Schönste ist aber, daß viele Professionisten bei der definitiven Anstellung gegenüber ihren bisher bezogenen Lohn einen Verlust erleiden mußten, der sich in mancher Werkstätte bis zu 200 Kr. und noch mehr jährlich beziffert. Jeder dem Eisenbahndienst Fernstehende wird dies für unglaublich halten, aber es ist doch so. Ergreif ein Arbeiter dagegen den Beschwerdebeweg, dann wurde ihm meist provig gesagt: „Ja, sie müssen sich ja nicht anteuern lassen!“

Schade ist, daß man für die Werkstättenarbeiter in puncto Lohnaufbesserung über keine Statistik verfügt, dieselbe wäre gewiß interessant und würde zu den vor-

erwähnten einen schönen Beweis bilden. Nachstehende Tabelle ist dem Eisenbahnbudgetauschuss im Jahre 1908 vorgelegt worden und zeigt dieselbe, wie die Lohnaufbesserungen im Laufe der letzten Jahre für die österreichischen Staatsbahnarbeiter insgesamt ausschauen. Auf Seite 20, Beilage 761 des stenographischen Protokolls des Abgeordnetenhauses heißt es:

1. Entlohnung der Unterbeamten im Durchschnitt per Kopf	per 1899	1598 Kr.
	per 1908	1967 "
Daher mehr um . . . . . 374 Kr.		
2. Entlohnung der Diener im Durchschnitt per Kopf	per 1899	1004 Kr.
	per 1908	1162 "
Daher mehr um . . . . . 158 Kr.		
3. Entlohnung der Arbeiter im Durchschnitt per Kopf	per 1899	723 Kr.
	per 1908	837 "
Daher mehr um . . . . . 114 Kr.		

Betrachtet und vergleicht man die Lohn- und Gehaltsverbesserungen dieser Tabelle mit dem Steigen der Lebensmittel- und Wohnungspreise innerhalb desselben Zeitraumes, so wird man die Unzufriedenheit der Eisenbahner begreifen.

Besonders die Werkstättenarbeiter haben alle Ursache, mit den geringen Verbesserungen unzufrieden zu sein, denn dieselben haben ja auch unter den vorerwähnten Ungerechtigkeiten schwer zu leiden.

Ist es ein Wunder, wenn der Stachel der Unzufriedenheit, Haß und Groll im Herzen derjenigen erzeugt, die unter diesen traurigen Verhältnissen ihr Leben verbringen müssen.

Nichts tut so weh, als unverdiente Zurücksetzung. Kann man unter den geschilderten Verhältnissen, auf Zufriedenheit, Dienstleistung und treue Pflichterfüllung rechnen? Nein! Können unter diesen Umständen die Werkstättenleistungsfähiger werden? Abermals nein! Der Mensch ist keine tote Maschine oder kein Automat, den man sich nur anschafft, um Leistungen zu erzielen. Zu alledem kommt noch, daß das Aufsichtspersonal der Werkstätten, von den niedersten bis zum höchsten Vorgesetzten mit wenig Ausnahmen, wenig Verständnis für soziale Fragen hat. Die meisten Vorgesetzten sind der Meinung, daß ihre einzige Pflicht darin bestehe, die Arbeiter zur höchsten Leistungsfähigkeit anzuspornen. Hätte mancher von diesen Herren etwas mehr Menschlichkeitsgefühl im Herzen und Fachwissen im Gehirn, so würde gar manche Ungerechtigkeit ausbleiben. Freilich haben diese auch einen harten, und schweren Stand, denn der Kapitalismus diktiert. Jedoch bei gutem Willen würde sich vieles günstiger gestalten lassen, und gar manche Notiz im Eisenbahner könnte unterbleiben.

Es soll nicht heißen, daß wir über die Vorgesetzten nur schimpfen wollen, aber nachdem man so oft über die Faulheit der Arbeiter losdonnern hört, so darf es einem nicht wundernehmen, wenn einmal die Geduld reißt. Kehren wir einmal den Spieß um und fragen wir: Würden die Herren Vorgesetzten, wenn sie außer ihrem höheren Gehalt und kurzen Vorrückungsfristen keine Prämien, Lantien, Zulagen und sonstige Einnahmen mehr erhielten, auch so zufrieden sein, wie es vom Arbeiter verlangt wird? Wir zweifeln daran!

Fragen wir jedoch ehrlich: Ist an diesen traurigen Zuständen wirklich nur die Bahnverwaltung allein schuld? Nein, den größten Teil der Schuld tragen die Werkstättenarbeiter selbst. Jeder Unternehmer gibt seinen Arbeitern das, was sie fordern und auch der Staat macht keine Ausnahme darin. Nun haben freilich die Werkstättenarbeiter seit jeher gefordert, aber wenig erhalten, wie es ja die vorstehenden Schilderungen erweisen. Warum sind nun die Werkstättenarbeiter so zurückgesetzt, warum wird ihnen notwendige Forderungen keine Rechnung getragen? Die Antwort ist sehr einfach. Die Werkstättenarbeiter sind in ihrer großen Masse noch indolent, sie fordern nur und verstehen nicht, daß eine jede Forderung, wenn sie nicht erfüllt wird, erkaufte werden muß.

Das ganze Leben und alles Vorwärtstreben ist ein ununterbrochener schwerer Kampf, dem niemand ausweichen kann. Jede Arbeiterschicht, welche diesen Kampf und die Opfer dafür scheut, wird in dem schweren Ringen zurückgedrängt und dadurch wirtschaftlich jeder einzelne Arbeiter schwer geschädigt. Besonders auf der Eisenbahn, wo ja so viele Kategorien der Arbeiter vorhanden sind, ist dieser Kampf kompliziert.

Die große Anzahl der Arbeiter und die schlechten wirtschaftlichen Verhältnisse bedingen ungeheure Summen von Geld, um allen Eisenbahnern ihre Lage halbwegs erträglich zu machen.

Der Staat, welcher von den modernen Raubrittern bis auf den letzten Heller ausgeplündert wird, hat für die Notlage der Eisenbahner nie Geld. Damit jedoch die Eisenbahner nicht in ihrer gesamten Masse durch den Hunger in eine einzige Front gerieben werden, hat man Einrichtungen geschaffen, welche die Einigkeit der Eisenbahner vernichten sollen.

Die erste Einrichtung ist die, daß man von den vielen Kategorien der Eisenbahner, einmal dieser, das anderemal jener Kategorie einen Brocken hinwegnimmt und damit Haß und Neid bei den Minderbegünstigten erzeugt.

Die zweite Einrichtung besteht darin, daß man, nachdem die sozialdemokratische Organisation trotz aller Gewaltmittel, trotz Schläne und Denunziationen nicht zu unterdrücken war, nationale und konfessionelle Gegenorganisationen schuf und ihre Entwicklung unterstützte, wo es nur anging.

Da auch dieses den Sozialismus nicht aufhielt, so machte man den Versuch, spezielle Gruppenorganisationen ins Leben zu rufen.

Überall finden sich geeignete Individuen, welche teils aus Dummheit, teils aus Streberei diese Arbeit besorgen und damit den gesamten Eisenbahnern ungeheuren Schaden bereiten. Die Werkstättenarbeiter, insbesondere die Professionsisten sind nun aufs neue sehr erregt, denn die vorhin geschilderten Zustände sind durch die letzten Reformen fast gar nicht gebessert worden. Wer hat die Schuld daran? Die Organisation, heißt es. Wer ist die Organisation? Ein Teil der Eisenbahner, welche nicht nur fordern, sondern auch Zeit und Geld opfern, um einen Kampf zu führen, der eben Vorteile bringen soll.

Da die große Masse der Werkstättenarbeiter der Organisation aber fernsteht, kein Opfer bringt, außer einer zweifelhaften Sympathie, so ist es fast selbstverständlich, daß die Errungenschaften geringe sind.

Die Vertrauensmänner mit einer kleinen Anzahl von Kampfgenossen allein genügen nicht, um der Bahnverwaltung Sorgen zu bereiten.

Statt daß nun die Werkstättenprofessionisten über alles dies ernstlich nachdenken und daraus ihre Konsequenzen ziehen, statt dessen wollen sie eine neue Organisation, einen sogenannten unpolitischen Professionsistenverbund schaffen. Wie dieser unpolitische Verein ausschauen wird, weiß man heute noch nicht, denn die Gründer stehen teils im Reichsbund, teils im Verkehrsbund, teils sind sie indifferent.

Die maßgebenden Faktoren des Eisenbahnkapitalismus lachen sich ins Fäulchen.

Während sich die Eisenbahner immer mehr spalten in Dugende von Organisationen, schließt sich der Ring der Besthenden und Besserstimmten immer enger und fester.

Das traurige Fazit dieser Erscheinung ist, daß der Kampf statt lustig und kürzer, immer trauriger und länger wird.

Statt Schulter an Schulter zusammenzustehen, wird ein Bruderkrieg Mann gegen Mann gekämpft. Der größte Teil der Werkstättenarbeiter steht gleichgültig diesem Kampf gegenüber, oder zieht sich feige hinter den wichtigsten Ausreden zurück. Eine armselige Ausrede ist es, wenn erklärt wird, daß in der Gesamtorganisation die Interessen der Werkstättenprofessionisten keine Berücksichtigung finden.

In der Gesamtorganisation ist für jede Kategorie alle Bewegungsfreiheit gegeben, die sich nur denken läßt, aber ausgenützt muß sie eben werden.

Es sollte doch heute schon jedem Arbeiter klar sein, und insbesondere den Professionsisten, welche ja meist auf höhere Intelligenz Anspruch erheben können, daß in einer einzigen, großen, zielbewußten Organisation größere Mittel und Machtmittel vorhanden sind als in vielen kleinen Organisationen. Eine einzige große Organisation wird auch den Gedanken der Solidarität, welche ja besonders für die Eisenbahner unentbehrlich ist, wirksamer pflegen und zum Ausdruck bringen können.

Unsere Organisation hat schon sämtlichen Eisenbahnern große wirtschaftliche Vorteile gebracht und könnte mehr geleistet haben, wenn statt ödem Geschimpfe und stumpfer Gleichgültigkeit alle Eisenbahner in und für die Organisation besser gearbeitet hätten. Insbesondere die Werkstättenarbeiter haben bedeutende Vorteile, welche freilich leider schon wieder vergessen sind.

In einem der nächsten Artikel wollen wir Vergleiche anstellen, wie die Verhältnisse in den Werkstätten zu Anfang der Organisation ausgefallen haben und wie sie heute sind. Öffentlich kommen auch die Werkstättenarbeiter, insbesondere die Professionsisten endlich auf den Gedanken, solidarisch alle Kräfte zusammen zu schließen, um damit jene wirtschaftlichen Vorteile zu erreichen, die uns heute noch vorenthalten werden.

### Zersplitterungsversuche.

#### Quertreibereien unter den Werkstättenarbeitern der k. k. Staatsbahnen.

In den deutschnationalen Linzer und Salzburger Blättern tauchten in den letzten Tagen die frohlockenden Nachrichten auf, daß sich in der sozialdemokratischen Eisenbahnerorganisation eine Abfallsbewegung bemerkbar mache, die von den Werkstättenarbeitern der k. k. Staatsbahnen ausgehe, da unter diesen arge Unzufriedenheit über die letzten Errungenschaften herrsche. Der pompöse aufgeschwungene Nachricht, bei der wieder einmal der Wunsch der Vater des Gedankens in der bürgerlichen Scharfmacherepresse war, liegt nun die ganz gewöhnliche Quertreiberei einiger Querköpfe in der Linzer Staatsbahnwerkstätte zugrunde, die dieser Tage ein Flugblatt in die Welt hinaus sandten, dessen Tenor nur zu deutlich die dunklen Hintermänner erkennen läßt, die auch diesmal als Drahtzieher hinter den Kulissen tätig sind. Nach einem Appell an das Standesbewußtsein der Werkstättenarbeiter wird nämlich gesagt:

In der am 23. Juli l. J. abgehaltenen unpolitischen Versammlung der Professionsisten der Linzer Werkstätte, welche sehr gut besucht war, kam man zur Einsicht, daß es unbedingt notwendig ist, daß wir uns vereinigen, um unseren Forderungen Nachdruck zu verschaffen. Es wurde beschlossen, einen unpolitischen Professionsistenverein der österreichischen Eisenbahnen ins Leben zu rufen und gleichzeitig ein vorbereitendes Komitee gewählt, welches alle nötigen Arbeiten zur Gründung des Vereines übernimmt hat.

Im eigenen Interesse erfordern und fordern wir alle Professionsisten der österreichischen Eisenbahnen auf, sich an dieser Aktion zu beteiligen, indem sie sich gegenseitig beraten, eventuell Eisenbahnprofessionsistenversammlungen einberufen und deren Ergebnis an das vorbereitende Komitee bekanntgeben.

Es sei noch erwähnt, daß der Verein analog der bereits bestehenden Fachvereine (Maschinenführer-Verein etc.) unpolitisch durchgeführt wird. Solche Vereine haben bis jetzt stets mit dem besten Erfolg für ihre Interessen gekämpft und sind auch alle so gruppierten Eisenbahner besser gestellt als wir.

Mit kollegialem Gruß  
Für das Komitee:  
Rudolf Parsch, Werkmann.

Ein paar sozial und politisch unreife Querköpfe, die den gewiß funkelneuen Gedanken eines unpolitischen Standesvereines ausgebeutet haben, sind also zum Gaudium der Gegner daran, eine Abfallsbewegung ins Werk zu setzen, bei welcher, wie immer in solchen Fällen, die deutschnationalen und deutschnationalen Presse Geburtshelferdienste zu versehen bemüht ist. Wie dumm diese „Aktion“ eingeschaltet ist, zeigt der Hinweis darauf, daß auch die Lokomotivführer einen separatistischen Verein besitzen, eine Behauptung, die, wie jedermann weiß, schon deshalb nicht zutrifft, weil es sich hier um einen bloßen Unterstützungsverein aus längst überwundenen Zeiten handelt, der heute lediglich nur als solcher fungiert. Gerade unter den Lokomotivführern ist heute erfreulicherweise die Erkenntnis eine fast allgemeine geworden, daß das, was sie in den letzten Jahren erreicht haben, nur durch die allgemeine Organisation der Eisenbahner möglich gewesen ist. Und glücklicherweise weiß auch der

Großteil unserer Werkstättenarbeiter, daß die Reformen, die in den letzten Zeiten durchgeführt wurden, nie möglich geworden wären, wenn nicht die Eisenbahnerschaft ihre starke und einheitliche Zentralorganisation besessen hätte. Daraus aber, daß heute noch nicht alle Wünsche erfüllt sind, die Notwendigkeit von unpolitischen Standesorganisationen herleiten zu wollen, heißt umgekehrte Arbeit verrichten und das tun, was so fehnlichst von unseren Gegnern gewünscht wird. Wir glauben es dem „Salzburger Volksblatt“ und der „Linzer Tagespost“ gerne, daß sie sich wie Schneeförmchen freuen, wenn es unter den Eisenbahnern noch Leute gibt, die, weil die bürgerlichen Parteien die Mittel zur Befriedigung der dringendsten Eisenbahnerwünsche im Parlament verweigerten, heute in stumpfsinniger Verblendung die Organisation dafür verantwortlich machen möchten, daß noch nicht alle Forderungen erfüllt sind. Aber die Herren werden sich täuschen, wenn sie glauben, daß durch Herrn Parsch das Ziel erreicht wird, daß diese Zionswächter des Kapitals anstreben: Die Eisenbahner zu entzweiten und ihre Organisation zu schwächen und zu zersplittern. Den Eisenbahnern den Separatismus als Waffe in die Hand drücken, mit der sie wirtschaftlichen Selbstmord begehen sollen, wäre freilich so schön für alle Arbeiterfeinde. Gut ist es immerhin, daß solche Quertreibereien durch das indianermäßige Freudengeheul der arbeiterfeindlichen bürgerlichen Presse rechtzeitig diskreditiert werden. Die Wölfe kennt man, auch wenn sie im Schafspelz kommen.

### Verhaltensmassregeln

#### des Personals bei den k. k. Staatsbahnen.

Vielach werden uns von Seiten der Mitglieder Beschwerden eingekendet, daß die Amtsblätter der k. k. Staatsbahndirektionen nicht allen Bediensteten zugänglich gemacht werden, ja, es sind uns Fälle bekannt, daß gewisse Amtsblätter dem Personal (zumindest manchen Kategorien) direkt vorenthalten wurden. Insbesondere macht sich der Mangel an Kenntnis jener Vorschriften bemerkbar, welche das Verhalten im dienstlichen Verkehr des Personals unter sich und mit dem Publikum anordnen.

Um diesem Uebelstande abzuwehren, wollen wir die diesbezüglichen Vorschriften aus dem Amtsblatt Nr. 26 ex 1900 unseren Lesern zur aufmerksamen Durchsicht und pflichtgemäßen Einhaltung empfehlen, um auf diesem Wege den gewiß wichtigen Inhalt zur allgemeinen Kenntnis zu bringen.

#### Unterrichtsblatt vom Amtsblatt Nr. 26 ex 1909.

#### Allgemeine Verhaltensmassregeln für den Verkehr des Personals unter sich und mit dem Publikum.

Alle Beamten, Unterbeamten, Diener und Arbeiter der Eisenbahnverwaltung sollen durch ihr Verhalten im Verkehr miteinander und mit dem Publikum dazu beitragen, daß das Ansehen der Verwaltung gewahrt wird. Der Dienst soll sich möglichst ruhig mit Vermeidung jedes unnötigen Lärmes vollziehen. Anfragen sind kurz, klar und sachlich zu stellen und bestimmt zu beantworten. Unnötige Erörterungen sind zu vermeiden. Im Dienste sollen tünlichst nur die durch den Dienst gebotenen Gespräche geführt werden. Dienstliche Angelegenheiten sollen nicht in Gegenwart von fremden, nicht beteiligten Personen besprochen werden. Es ist ungebührig, wenn Vorkommnisse aus dem Dienste in Gastwirtschaften oder sonst an öffentlichen Orten erörtert werden. Ein gutes Verhältnis zwischen Vorgesetzten und Untergebenen, wie zwischen Gleichgestellten und zwischen dem Personal der verschiedenen Dienstzweige erleichtert jedem Teile seine Aufgabe. Es ist deshalb sowohl im Interesse der Verwaltung gelegen, als auch für die einzelnen selbst von Vorteil, wenn sie sich gegenseitig bei der Dienstbeforgung unterstützen. Gleichgestellte müssen sich verträglich und dienstwillig begegnen. Zwischen Vorgesetzten und Untergebenen soll ein vertrauensvolles, aber kein vertrauliches Verhältnis herrschen. Jeder Beamte soll in seinen Untergebenen und den ihm dienstlich nachgeordneten seine berufenen Mitarbeiter erblicken, ihnen im dienstlichen Verkehr wohlwollend und freundlich begegnen und ein verlegendes Benehmen vermeiden. Der Untergebene soll durch sein Verhalten sich des in ihn gesetzten Vertrauens würdig erweisen. Bei freimütigen und offenem Wesen soll er sich, ohne Unterwürfigkeit, dienstwillig und bescheiden zeigen. Dieggt Veranlassung vor, einen Untergebenen zu ermahnen oder zu tadeln, so hat dies in ruhiger, sachlicher Weise, ohne Schroffheit und ohne barischen Ton und womöglich nicht in Gegenwart von Unbeteiligten und von Untergebenen des zu Tadelnden zu geschehen. Jüngeren Beamten steht es sehr gut an, wenn sie sich älteren gegenüber, und zwar auch gegenüber den ihnen dienstlich nachgeordneten, rücksichtsvoll benehmen. Das dienstliche Ansehen wie der allgemeine Anstand fordern, daß der Untergebene den Vorgesetzten grüßt. Der Dienstkleidung trägt — wenn auch nur eine Dienstmütze — hat in militärischer Weise zu grüßen. Die Vorgesetzten werden nicht unterlassen, durch Gegenruß zu danken.

Gegen die Angehörigen anderer Eisenbahnverwaltungen, wie gegen das Post-, Zoll-, Schlafwagen- und Speisewagenpersonal ist ein entgegenkommendes und dienstfreundliches Verhalten zu beobachten. Dem Publikum ist zuvorkommend, höflich und freundlich zu begegnen. Berechtigten Wünschen ist zu entsprechen, soweit dies möglich ist und ohne Benachteiligung anderer geschehen kann. Bei begründeten Beschwerden ist für Abhilfe zu sorgen. Alle Beamten sollen, wenn sie von Reisenden u. s. w. begrüßt werden, in höflicher Weise den Gruß erwidern; dies wird insbesondere auch von den Schalterbeamten erwartet.

Anfragen von Reisenden und dem sonstigen Publikum sind bereitwillig zu beantworten. Wenn zum Beispiel ein Reisender nach einem bestimmten Zuge fragt, darf er nicht erst auf die ausgehängten Fahrpläne oder sonstigen Bekanntmachungen hingewiesen werden, falls der Gefragte in der Lage ist, ohne weiters Antwort zu geben. Die Auskunftserteilung muß klar und verständlich sein; nicht zur Sache gehörige Bemerkungen sind zu vermeiden. Wenn die gewünschte Auskunft von dem Befragten nicht gegeben werden kann, so ist wenigstens Bescheid zu erteilen, wo und wie sie zu erlangen ist. Auch gegenüber sonstigen Anliegen des Publikums soll der Beamte sich dienstwillig verhalten. Privatunterhaltungen mit dem Publikum sollen während des Dienstes nicht gepflogen werden. Bei Meinungsverschiedenheiten mit dem Publikum ist eine entschiedene, aber ruhige, höfliche und anständige Haltung zu beobachten, auch wenn es geschieht, daß die betreffenden Personen im Unrecht sind. Vor allem sind verlegende Bemerkungen bei Umständen anlässlich der Fahrkartenprüfung und dergleichen zu unterlassen. Verfehlungen gegen bahnpolizeiliche Bestimmungen oder gegen sonstige Anordnungen sind nachdrücklich zu begegnen; insbesondere ist das Rauchverbot in den für Nichtraucher bestimmten Wagen und Abteilen unmissverständlich durchzuführen. Gegen ungebührliches Benehmen von Reisenden sind die Mitreisenden nach Möglichkeit zu schützen. Auch bei diesen Verrichtungen ist ein barisches, unhöfliches oder gar beleidigendes Benehmen gegen das Publikum zu vermeiden.

Von dem außer Dienst fahrenden Personal wird erwartet, daß es Ungehörigkeiten, die sich vor ihm abspielen, dem diensttuenden Personal alsbald zur Anzeige bringt und so für deren Abstellung sorgt.

„Beim Ein- und Aussteigen und während der Fahrt ist dem Publikum nach Vorschrift an die Hand zu gehen. Das beteiligte Personal hat sich dabei von selbst zu rühren und sich um richtige und rasche Unterbringung der Reisenden zu bemühen. Allein reisenden Frauen und Kindern sowie gebrechlichen Personen ist, wenn nötig, beim Ein- und Aussteigen Hilfe zu leisten.“

„Beim Verreten der Wagen aller Klassen ist sowohl von dem zum Zuge gehörigen, als von dem sonst mitfahrenden, in Dienstkleidung befindlichen Personal — durch Anlegen der rechten Hand an die Dienstlinie — zu grüßen. Der Aufforderung zur Vorzeigung der Fahrtafelweise ist in allen Wagenklassen das deutlich und laut ausgesprochene Wort „bitte“ voranzuschicken, zum Beispiel „Bitte um die Fahrkarte“. Eisenbahnbeamte, auch solche fremder Verwaltungen, die sich durch Freitarten ausweisen, sind selbstredend zu grüßen.“

### Streiflichter.

**Eine gelbe Eisenbahngewerkschaft.** In der Nummer 31 der Zirkularienammlung A der k. k. priv. Südbahngesellschaft vom 31. Juli 1909 finden wir folgende amtliche Bekanntgabe:

Nr. 6453/S III 346.  
An alle Herren Dienststellungs-, Betriebsinspektors- und Lokalvorstände der österreichischen Linien der Südbahn samt Nebenlinien.

Personalangelegenheiten (Abänderung des Namens „Reichsverband österreichischer Eisenbahner“ in „Südbahnerverband“).

Im Nachhange zu Zirkular 28 A 1909 sehen wir Sie in Kenntnis, daß der „Reichsverband österreichischer Eisenbahner“ in Wien mit Genehmigung des k. k. Ministeriums des Innern vom 11. Juni 1909, Z. 19.396, seinen Namen in „Südbahnerverband“ abgeändert hat. Hier von wollen Sie das Ihnen unterliegende Personal in geeigneter Weise verständigen.

Wien, am 27. Juli 1909.

Die administrative Direktion:

Kaiser m. p.

Die Südbahnverwaltung, die sich jetzt mit Herrn Weisner an der Spitze „ihren“ Verein gründet, braucht also nur noch die Gimpel, die ihr auf den Keim gehen. Wie dumm aber müssen die wohl sein, die von einer Fachorganisation unter dem Protektorat der Bahnverwaltung eine Interessenvertretung des Personals erwarten?

**Von den Oberbauarbeitern im Salzkammergut.** Aus dem mit Natur Schönheiten so verschwenderisch ausgestatteten Salzkammergut, das alljährlich von vielen Tausenden Touristen und Sommerfrischlern besucht wird, kommt uns ein Hilferuf der dortigen Oberbauarbeiter zu, die unter der herrschenden Teuerung dem größten Elend preisgegeben sind.

Unser Gewähnsmann schreibt: Wohl selten bringt ein Ruf von uns in die Öffentlichkeit; geschieht es aber trotzdem, so ist es gewiß ein Notschrei aus Verzweiflung, um unsere Arbeitgeber an ihre menschlichen Pflichten zu mahnen.

Insbondere wir Oberbauarbeiter und Professionisten der k. k. Staatsbahnen haben unter der Teuerung aller Lebensbedürfnisse schrecklich zu leiden und der Hunger und das Elend machen sich in so mancher Familie breit.

Der riesige Fremdenverkehr, aus dem die k. k. Staatsbahnen so gewaltige Einnahmen erzielen, ist für viele Familien zum Verderben geworden.

Jedes Hotel, jedes Gästehaus ist mit Fremden besetzt, die Wohnungsmiete und die Lebensmittelpreise steigen dadurch rapid. Einmal oben angelangt, gibt es kein Zurück, im Gegenteil, ein Geschäftsmann überbietet den anderen und wer nicht die erforderlichen Geldmittel besitzt, muß entweder mit schlechter Ware vorlieb nehmen oder den Konsum einschränken.

Wir Bahnarbeiter stehen dieser künstlichen Preistreibeerei machtlos gegenüber und müssen mit unseren geringen Einkünften die minderwertigen und doch dabei teuren Ueberbleibsel ankaufen, um nicht zugrunde zu gehen.

Unterernährung und frühzeitiger Verfall der Kräfte ist die natürliche Folge.

Zudem sind hier meist ärarische Arbeiter, die uns in puncto Lebensstellung voraus sind. Die ärarischen Arbeiter sind meist Altkorbarbeiter und erzielen dadurch einen höheren Lohn; zudem erhalten dieselben noch Teuerungszulagen, haben eine 50prozentige Ermäßigung beim Brennstoff und dergleichen mehr.

Wir Oberbauarbeiter haben einen Taglohn von Kr. 2.40 bis Kr. 2.50, im Winter oft lange gar keine Arbeit.

Die Professionisten haben ebenfalls einen niederen Grundlohn und rücken nach fünf Jahren um 20 S. vor.

Jeder private Unternehmer zahlt seinen Arbeiter mit 4 Kr. Taglohn, nur die k. k. Staatsbahn will das Elend ihrer Arbeiter im Salzkammergut nicht anerkennen.

Pflicht der neugewählten Direktionsschüsse wird es sein, die maßgebenden Herren auf unsere elenden Verhältnisse aufmerksam zu machen, damit wir bei der Verteilung der bewilligten Gelder entsprechend berücksichtigt werden.

Was darhin wollen wir Sorge tragen, daß die der Organisation fernstehenden Kollegen Mann für Mann in unsere Reihen eintreten, daß endlich durch die Macht der Vereinigung menschliche Zustände auch für die Arbeiter der k. k. Staatsbahnen im Salzkammergut geschaffen werden.

**Da muß noch ein Geschäft zu machen sein.** Die A. E. hat in letzter Zeit ihr Betriebskapital erhöht und zwar um 5.210.000 Kr., welche Summe durch Prioritätsobligationen (Vorzugsanleihe) aufzubringen war. An den reichsdeutschen und österreichischen Börsenplätzen entstand hierauf ein förmliches Wettrennen der Kapitalisten; jeder wollte sein Geld gegen Schuldscheine der A. E. umtauschen. Kaum war die Subskription eröffnet, mußte sie auch schon wieder wegen Ueberzeichnung geschlossen werden. Es muß also dabei ein vorzügliches Geschäft zu machen sein, was wiederum darauf schließen läßt, daß die Einnahmen dieser Bahn nichts zu wünschen übrig lassen. Allerdings, die Bediensteten merken nichts davon. Wenn sie eine höhere Entlohnung fordern, werden sie mit dem Hinweis auf angeblich schlechten Geschäftsgang abgewiesen. Und bei den Oberbauarbeitern, lauter deutschen Arbeitern, spart man in der Weise, daß man die alten Arbeiter, denen eine höhere Entlohnung gebühren würde, entläßt und dafür jüngere, billigere ein-

stellt. Aber auch diese Gesellschaft besteht aus deutschen „Volksgenossen“.

**Ein ungehobelter Beamter.** Ein höchst peinlicher Vorfall ereignete sich am 30. Juli d. J. bei Abfahrt des Zuges 7 am Wiener Nordbahnhof. Ein Herr in Zivil wollte in den genannten Zug einsteigen, doch da bei diesem Zuge die dritte Klasse nur beschränkt und nur gegen Vorweisung einer Platzkarte benützt werden darf, so wurde der Reisende von dem Kondukteur auf diese Vorschrift aufmerksam gemacht.

Der betreffende Reisende gab dem Kondukteur einen heftigen Stoß, daß er zur Seite taumelte und fiel in den Wagen ein.

Der diensthabende Inspektionsbeamte, der Zeuge dieser Rohheit war, ging dem Reisenden in den Wagen nach und ersuchte diesen Herrn, er möge den Wagen verlassen, da hier nur solche Reisende einsteigen dürfen, die eine Platzkarte vorweisen können.

Der Reisende gab dem Beamten zur Antwort: „Ich habe eine Dienstarbe und bin Oberingenieur im k. k. Eisenbahnministerium; kommen Sie mit zum Vorstand.“

Dort gab der Reisende, der sich als der Oberinspektor Karl Barwitsch im k. k. Eisenbahnministerium entpuppte, an, der diensthabende Beamte wäre grob und frech gegen ihn gewesen, ja er ließ den Beamten gar nicht zu Worte kommen, schrie auf den Perron vor den versammelten Reisenden „Au hi g“ und stampfte dabei mit dem Fuße.

Dieser Vorfall lockte begreiflicherweise viele Neugierige herbei und die Reisenden und Bedienstete schauten verwundert auf den Herrn Oberinspektor, der sich zum Ergötzen der Zuschauer so gründlich legitimiert.

Lange noch wurde das aufbraufende Benehmen des Herrn Barwitsch in und außerhalb der Station von dem Publikum kritisiert. Vielleicht erteilt das Eisenbahnministerium diesem Herrn ein wenig Unterricht, wie er sich zu benehmen hat.

### Korrespondenzen.

**Graz.** (Heizhaus der k. k. Staatsbahn.) Bei der Lieferung der neuen Maschinen, Serie 229, war das Bestreben der Heizhausleitung, die Belastung der genannten Serie um 40 Tonnen zu erhöhen, was ihr dank des „Entgegenkommens“ einiger Kollegen auch wirklich gelungen ist.

Das hiesige Maschinenpersonal glaubte steif und fest, daß die Heizhausleitung über höheren Auftrag handelte, doch ist dies nicht der Fall gewesen, da doch im neuen Anhang in der Belastungstabelle die gleiche Maximallast von 160 Tonnen wie in der alten vorgeschrieben ist.

Auch in den allgemeinen Bestimmungen ist kein Wort enthalten, welches andeutet, daß bei Serie 229 die Maximallast überschritten werden darf.

Die Ueberbeanspruchung findet täglich trotzdem sowohl von Graz als auch von Fehring aus statt und beträgt oft bis 220 Tonnen.

Daß die Ueberbeanspruchung mit Wissen und Willen der Heizhausleitung geschieht, sogar anempfohlen wird, zeigt uns der von der Heizhausleitung Graz herausgegebene Dienstauftrag, worin es ausdrücklich heißt: „Zualls Braunkohle zur Feuerung gelangt, dürfen nur 160 Tonnen beigegeben werden, bei Schwarzkohlenfeuerung kommt die erhöhte Belastung zur Anwendung.“

Nun kommt ab Graz und Fehring stets stark mit Lehm vermischte Braunkohle zur Feuerung und doch findet bei diesem schlechten Brennmaterial immer noch eine Ueberbeanspruchung der Maximallast statt.

Herr Inspektor Roja instruiert bei seinen Kontrollfahrten mit Vorliebe dem Lokomotivführer die Befehlsgebung der Verbundlokomotiven, doch wäre es sehr erwünscht, wenn er nähere Aufklärungen über die angeordnete Ueberbeanspruchung der Maximallast sowie deren nach unserer Meinung instruktionswidrige Durchführung geben möchte.

Die Staatsbahndirektion in Billach könnte sich bei Gelegenheit durch ihre Kontrollorgane von den Zuständen im Heizhaus Graz selbst überzeugen und würde dann Gelegenheit haben, in dieser Angelegenheit das Erforderliche anzuordnen.

**St. Peter in Krain.** Am 5. Juli d. J. wurde in der Station St. Peter der Zug 851 auf Befehl des diensthabenden Adjunkten Topolavés angehalten und mußte auf der Strecke auf einem Gefälle von 7 Promille stehen bleiben, obwohl in der Station noch zwei Geleise frei waren.

Dann wurde der Versuch vorgenommen, so daß der hintere Teil des Zuges 851, zirka 20 Wagen, auf der Strecke stehen blieb. Nachdem die Versuchsmannipulation beendet war, wurde durch die Reserve-lokomotive der vordere Teil des Zuges am hinteren Ende daraufgestellt.

Durch diese Manipulation kam der ganze Zug 851 ins Rollen und stieß auf den Zug 79, wobei durch den Anprall mehrere Wagen zertrümmert wurden.

Dieser Unfall wäre bestimmt nicht vorgekommen, wenn der Beamte Topolavés nicht gar so eigenmächtig gewesen wäre. Als er von dem Versuchsausschreiber auf die Gefahr aufmerksam gemacht und von diesem das Geleise 6 als Einfahrtsgeleise angeraten wurde, so antwortete Herr Topolavés: „Wie ich befehle, so muß es gemacht werden.“ Das ist ja alles gut und schön, denn gewiß hat der Beamte die Anordnungen und Befehle zu erteilen.

Doch wenn ein Beamter mit den Stationsanlagen nicht vertraut ist und wenn seine Befehle im Interesse des Dienstes und der Sicherheit in der Ausführung eine Abweichung notwendig machen, so haben die Untergeordneten die Pflicht, den Beamten auf die Gefahren aufmerksam zu machen.

Und dies ist in St. Peter am 5. Juli von seiten des Versuchsausschreibers geschehen. Wir sind neugierig, wer der Schuldtragende sein wird.

Unserem Herrn Stationschef raten wir, sich den Adjunkten Topolavés nicht über den Kopf hinaus wachsen zu lassen, denn eine solche Hauptperson könnte die Station nicht ertragen.

**Micheldorf.** (Der Herr Stationsleiter von Micheldorf.) Nachdem die soziale Frage nicht mehr, wie vor mehr als 30 Jahren der Minister Giska erklärt hat, in Bodenbach aufhört, ist die Organisation nach mancherlei Fährlichkeiten doch bis nach Micheldorf gekommen. Aber über Micheldorf hinaus geht es nicht mehr, denn dort hat Gottes unerforschlicher Ratsschluss einen Mann hingestellt, der imstande ist, das Vorbringen der Organisation aufzuhalten, den Herrn Stationsleiter Plehinger.

„In meiner Station dulde ich keine Organisierten“ rief er voriges Jahr seinen Bediensteten zu, die das Verbrechen begangen hatten, von ihrem Recht, sich zu organisieren, Gebrauch zu machen. Schade, daß er um 15 Jahre zu spät auf die Welt gekommen ist, mit einer solchen Gesinnung hätte sich damals Karriere machen lassen. Und auf das kommt es doch in erster Linie an. Gerade dieser Herr, er mag prognostizieren wie er will, hätte am allerwenigsten notwendig, den Wächtern in ihren Bestrebungen, ihre Lage zu verbessern, Prügel unter die Föhle zu werfen. Auch er hat das Wächterelend genossen, denn seine Wiege ist in einem Wächterhause gestanden, und wenn er nur ein wenig zurückdenken möchte an seine Kinderzeit, wo gewiß

auch oft der Schmachthans Rickenmeißler war, wäre er vielleicht nicht imstande, als Vorgesetzter gegen eine Kategorie, welcher sein Vater so lange und in Ehren angehört hat, in der Weise aufzutreten. Aber er denkt eben nicht zurück, denn er ist heute schon hoch oben. Böse Gesellschaften verderben gute Sitten, und nachdem ihm ein wirklicher und wahrhaftiger Vorstand einer großen Station, der öfters auf Sommerfrische dort ist, sogar mit „Herr Kollege“ angesprochen hat, ist der Teufel los. Schwache Köpfe übertragen eben solche Vertraulichkeiten nicht. Der Eisenbahnminister „duldet“ zwar die Organisationen, verhandelt eventuell mit ihnen, auch andere, fast ebenso große Herren wie Herr Plehinger, Inspektoren und Oberinspektoren, Räte, „dulden“ die Organisierten, der Micheldorfer war aber nicht zu erweichen, und nachdem ihm Feuer und Schwert zur Ausrottung derselben leider nicht zur Verfügung standen, wandte er mit unerschütterlichem Geschick zeitgemäße Mittel mit dem gleichen Erfolg an.

Als der Herr Stationsleiter anfangs des vorigen Jahres in Erfahrung brachte, daß seine drei Aushilfswächter organisiert sind, konnten sie ihm nichts mehr recht machen. Sogar einem Direktionsbeamten klagte er sein Leid, doch dieser war der ganz vernünftigen Ansicht, daß die Wächter recht haben, wenn sie durch Organisation eine Verbesserung ihrer Lage erstreben. Durch Zufall erfuhren Organisierte von den unheilvollen Zuständen in Micheldorf und schrieben darüber im „Eisenbahner“. Darauf fuhr er sofort zur Direktion und wollte dieselbe scharf machen, was ihm aber nicht besonders gelang, da in dem Artikel im großen und ganzen die Zustände richtig geschildert waren. Da er bei der Direktion nichts oder doch zu wenig ausrichtete, machte er die Sache im eigenen Wirkungsbereich.

Durch Schikanen im Dienst, Drohungen mit Entlassung und verschiedenen anderen erbaulichen Mitteln gegen alle drei Aushilfswächter, brach er die Willenskraft des einen, der verheiratet ist und Kinder hat, vollständig. Den beiden anderen gab er bei der Qualifikation ein „genügend“ im Fleiß, und die Anstellung, auf die sie jahrelang gehofft hatten, war verhindert. Nun besteht bei der Staatsbahndirektion Linz das ungeschriebene Gesetz, daß jedem Aushilfsbediensteten, welcher zweimal so qualifiziert ist, gekündigt wird und daß unter Umständen ganz keine Ordnungshesrasen von einer oder zwei Kronen dieselbe verhindern können. Der letztere Umstand hat natürlich auch mitgespielt und hat eine Krone Ordnungshesrasen, vom Wohlwollen des Herrn Stationsleiters diktiert, auch die Anstellung des ersten verhindert. Dem zweiten, welcher schon einmal von Plehingers Gnaden ein „genügend“ im Fleiß hatte, wurde nach einer acht- oder neunjährigen anstandslosen Dienstzeit der Dienst gekündigt.

Woburd sich dieser Aushilfswächter schon früher die Ungnade des hochmütigen Herrn zugezogen hat, ist unerfindlich. Denn gerade diesen Mann konnte er sehr gut brauchen, da sich derselbe im Kanglei- und Telegraphendienst verwenden ließ, wenn der Herr Stationsleiter zufällig Anwandlungen bekam, sich im Winter auf der Eis- im Sommer auf der Regalbahn zu unterhalten oder zur Erheiterung des Gemütes ein mehr oder minder langer Spaziergang notwendig war. Er machte dem armen Teufel auch Hoffnungen, daß es ihm vielleicht doch noch möglich sei, zu höheren Prüfungen zugelassen zu werden. Er soll nur fleißig lernen. Und der Mann lernte und hoffte wirklich auf ein Vorwärtskommen. Doch der Mensch denkt und der Micheldorfer lenkt. Bei der Qualifikation kam es anders. Ist das nicht eine Hinterhältigkeit und eines Vorgesetzten unwürdig. Als die Kündigung kam, spielte der Herr Stationsleiter zur Abwehrlung den dummen Kerl. Er habe nicht gewußt, sagte er zu einigen, daß zweimal „genügend“ die Kündigung nach sich ziehe. Er wollte nur, daß die Anstellung ein Jahr später erfolge. Das Geständnis ist einfach tödlich. Hat er von der vorausgesetzlichen Kündigung gewußt oder nicht, wie konstatieren nur die Tatsache, daß der Herr Stationsleiter Plehinger den armen Teufel auch noch nach der Entlassung verfolgte, denn als er in Linz wieder aufgenommen werden sollte und in Micheldorf über sein Verhalten angefragt wurde, hintertrieb er die Aufnahme.

Bei dieser Gelegenheit wollen wir nur anführen, daß die früheren Vorgesetzten der Aushilfswächter, nebenbei gesagt Beamte, die auch ihren Dienst verlangen, ihnen in Bezug auf Fleiß und Verhalten das beste Zeugnis ausstellen und auch bereit sind, dieses Zeugnis jederzeit und gegen jedermann aufrecht zu erhalten.

Sogar die Verkehrsabteilung wurde durch diese Vorgänge aus ihrer Ruhe gestört und man machte sich dort doch darüber Gedanken, wieso es komme, daß in Micheldorf von drei Aushilfswächtern — es sind ja ohnehin nur drei Wächterposten dort normiert — kein einziger angestellt werden konnte, da ja mit der einen Ausnahme, daß ein Aushilfswächter das Teppichklopfen als nicht zu seinen Obliegenheiten gehörig ansah, der Wächterdienst anstandslos gemacht wurde. Aber über einen schwachen Versuch, die Kündigung des einen in eine Verwarnung umzuwandeln, kam auch diese nicht hinaus. Ist der Verkehrsabteilung da nicht der Gedanke gekommen, daß da manches faul sei im Staate Dänemark. Es ist ein großer Fehler, daß nach der neuen Vorschrift über die Dienst- und Standesausweise die Bediensteten in kleinen Stationen bei der Qualifikation vollständig auf das Wohlwollen der Dienstvorstände angewiesen sind und wo dieses versagt, wehrlos sind, da der Verkehrsabteilung nicht mehr beigegeben wird und der Vorstand der Abteilung I meistens das glauben muß, was der Dienstvorstand angibt.

Man mag über die Institution der Verkehrsabteilung denken wie man will, aber, wenn ein Mann als Verkehrsabteilungskontrollor wirkt, der diese Stelle nicht vollständig als Polizeidienst ansieht, ein solcher Mann kann manches Gute schaffen und noch mehr Schlechtes verhindern. Das Micheldorfer Drama wäre wahrscheinlich nicht möglich gewesen.

Gehen wir die Resultate der ersprießlichen Wirksamkeit des Micheldorfers auf dem Gebiet der Sozialpolitik innerhalb der letzten zwei Jahre zusammen, so können wir folgendes feststellen: Von den drei Aushilfswächtern, die ihm im Jahre 1908 unterstanden, wurde einer nach acht bis neunjähriger Dienstzeit entlassen und hat er auch seine spätere Wiederaufnahme latente Verhinderung. Einen hat er so weit gebracht, daß er vor der Anstellung auf seinen Geisteszustand untersucht wurde und dadurch sich die Anstellung um ein halbes Jahr verzögerte. Wir wollen der Wahrheit gemäß hier anführen, daß der Herr Stationsleiter, nachdem das Unheil angerichtet war, wenigstens in diesem Falle sein Möglichstes tat, um dasselbe wieder gut zu machen. Den Dritten hat man ihm bald genug aus den Klauen gerissen.

Der Micheldorfer hat sein Meisterstück abgelegt, er kann jetzt ruhig auf seinen Lorbeeren ausruhen.

Das Trauerspiel in Micheldorf beweist wieder einmal, daß nicht nur in Galizien, sondern auch in zivilisierten Gegenden Ungehörlichkeiten vorkommen, die zum Himmel schreien. Wir wollen bei dieser Gelegenheit alle Bediensteten wieder einmal aufmerksam machen, daß sie sich um ihre Rechte kümmern und wenn ihnen etwas zweifelhaft erscheint, jemand fragen, der ihnen Auskunft erteilen kann. Zum Beispiel die Retourse gegen die Beschreibung, rechtzeitig eingebracht, hätten vielleicht die ganze Kombination über den Dausen geworfen. Wenn auch so traurige Fälle nicht oft vorkommen, so sind die Verhältnisse zwischen Vorständen, beziehungsweise Stationsleitern, angefangen von den Zugelassen, bis hinab zu den Arbeitern auch in manch anderen kleinen Stationen geradezu unheillich. Wir wissen ja, daß die Untergebenen nicht immer Recht haben, aber ebensoviele auch die Vorgesetzten. Nur behalten diese immer Recht.

Wohin dies führt? Siehe oben!

**Oberleutendorf.** (Mierlet Korruptionsgeschichten.) Bekanntlich ist Herr Kroj durch Derchattas, des einstigen Eisenbahnministers Gnaden, Inspektor einer Lokalbahn geworden. Warum sollen nun nicht durch seine Gnaden andere, zu Ruh und Frommen des Reichsbundes deutscher Eisenbahner etwas werden? Und so geschah es denn, daß ein Herr Böllner, Sekretär und Landesvertrauensmann des Reichsbundes — ein ähnliches Plätzchen erhielt; wie gesagt, zu Ruh

und Frommen des Reichsbundes. Herr Köllner braucht ja, Dank der Busenfreundschaft des Streckenchefs Inspektor Kraus in Komotau mit Kroy, wo ihn dieser unterbrachte, Dienststunden nicht zu kennen. Einmal fängt die Woche um 9 Uhr früh am Mittwoch an, ein anderes mal um 1 Uhr mittags am Donnerstag oder Freitag. Das richtet sich nach dem Bedürfnis von Regierarten für die nächsten Tage zur Agitation für den Reichsbund. Jetzt blieb unser deutscher Sekretär gar sieben Monate zu Hause und spielte während dieser Zeit den Kranken, natürlich alles zu Ruh und Frommen des Reichsbundes deutscher Eisenbahner. Gewiß auch nicht zu seinem eigenen, wohl aber zum Schaden der Krankenkassenmitglieder der k. k. Staatsbahn. Ungeniert macht er, sowohl während seines Krankenstandes, als auch während der eigentlichen Arbeitszeit seine Agitationsreisen, nimmt als Berichterstatter sowohl an Gemeindevorstellungen, die ganze Tage lang dauern, als auch bei festlichem Gschnas teil, trotzdem er schon seit 2. Februar d. J. Krankengeld bezieht. Auch kann der Reichsbund-Sekretär auf Agitationsreisen herumfahren, das alles erträgt seine Krankheit; wenn aber nach acht Tagen das Krankengeld von Kr. 14-21 abzuholen ist, ist die Krankheit so schlimm, daß er nicht zum Bahnhof laufen kann. Das Krankengeld muß ihm deshalb zugesandt werden, auch wenn der liebe Sekretär noch am selben Tage (nach Empfang des Geldes) wieder auf Agitationsreisen geht. — Von einem Obmann der Reichsbundsortsgruppe für Oberleitensdorf namens Grohmann, erghälte Bedienstete der k. k. Staatsbahn noch ärgere Sachen, welche alle nur im Interesse des Reichsbundverbandes liegen sollen. Herr Grohmann braucht viel freie Zeit: zur Agitation, zur Berichterstattung an allerhand Subelblättern, zur Hilfe bei Arbeiten seiner Familienmitglieder für Geschäftsleute, dann zu Ballbeförderungen und Gemeindevorstellungen, zu Volksrats-sitzungen und Kartellsitzungen der nationalen Arbeiter. Diese freie Zeit erreicht er so, daß er acht Monate im Jahre krank ist, sich sechs Wochen dienstfreie Tage vom Vorstand beschafft und vier Wochen ohne Wissen des Vorstandes, was dadurch erreicht wird, daß man wohl zum Abgang des Zuges geht, jedoch in einer der ersten Zwischenstationen verschwindet und den Stellvertreter weiter fahren läßt. Böse Zungen behaupten, dieser Vorgang soll der eigenen Töche nützlich sein. Bei Ballbeförderungen bleibt unser Reichsbundobmann samt dem Sekretär drei Monate früher oder auch drei Monate nachher zu Hause, wie es auch gelegentlich am 8. Februar 1909 war. Wenn andere Bedienstete länger als drei Monate krank sind, muß beim Gesundheitsamt ein Bericht an die k. k. Staatsbahndirektion eingereicht werden, worauf die Bediensteten sich fast jedesmal beim Chefarzt in Prag melden müssen. Bei einem durchschnationalem geschieht das nicht, wenn auch die Krankheit durch Herabfahren beim Ballbefördern entstanden ist. Deutschnationale Agitatoren können auch an Bällen teilnehmen, während sie krank sind. Bei Gemeindevorstellungen werden Deutschnationale vom Bahnberriebsamt Wiefa beurlaubt — als Vollmachtenträger, wenn es die betreffenden auch nicht selbst gewünscht haben. Das geht alles auf Kommando der Herren Grohmann und Köllner. Auf allen Eten und Enden Korruption! Leute am Oberbau können jahrelang treu dem Staate dienen, sie kommen nicht weiter. Aber wenn man der Schwiegerohn eines deutschnationalen Magazinsmeisters ist, und siehe er auch nur Seemann und die Frau des aufzunehmenden bei Herrn Kretschmer Stubenmädchen war, kann man tags vorher noch bei dem Bohrmeister Thiele in Ofegg gewesen sein und ist heute Bremser, obwohl laut Direktionsauftrag sämtliche Bedienstete aus den Oberbauarbeiten genommen werden sollten. — Führt der Reichsbundobmann wirklich einmal einen Zug zur Gänze selbst mit, so expediert er sich in Zwischenstationen ganz einfach selbst, wenn der Diensthabende wegen gewisser Getränke unzurechnungsfähig ist, den Zug nicht selbst ordnungsgemäß expedieren kann. Grohmann gibt selbst für seinen Zug Signale und fährt auch fort in dem Wagnis: als Hauptmann, der unter Protektion eines Kroy und Kretschmer steht, kann man alles tun.

**Spital a. d. Drau.** Von dort wird uns geschrieben, daß im Magazin und im Gültmagazin der Südbahn die Arbeiter übermäßig angestrengt werden. Vordrängend sollen dort ein Partieführer und neun Mann beschäftigt werden, um die vielen Arbeiten zu verrichten. Da nun zwei bis drei Mann zum Wächterdienst und Wachselposten verwendet werden, so sind in Wirklichkeit nur sechs Mann im Magazin beschäftigt und diese sind beim besten Willen nicht imstande, die große Arbeitslast zu bewältigen. Zudem werden immer die gesuchten Arbeitskräfte abkommandiert, so daß der Partieführer immer neue Arbeitskräfte abrichten muß. In der Gültexpedition ist die Unordnung noch bedeutend schlimmer, dort sollen sogar nur zwei Leute die ganzen Arbeiten verrichten.

Durch den Bau des Stationsgebäudes ist alles in größter Unordnung und überall mangelt es an geeignetem Platz. Infolge des geschilberten Zustandes und da zu wenig Leute zum Arbeiten angestellt werden, sind Anstände unvermeidlich und müssen stollis oft 24 bis 30 Stunden und noch länger im Freien gelagert werden. Durch die Eröffnung der Tauernbahn ist der Güterverkehr riesig angewachsen und dies sollte die Direktion der Südbahn durch Aufnahme mehrerer Magazinsarbeiter ausgleichen.

Weiters beschweren sich die Bediensteten der k. k. Staatsbahn über die kümmerliche Behandlung bei Fassung der Regieohlen. Staub, Sand und Schotter darf nicht zurückgelassen werden, alles muß in den Sack hineinwandern und bezahlt werden. Zum Schluß muß die Kohle über sämtliche Geleise in der Station geschafft werden; dies ist sehr gefährlich und deshalb auch streng verboten, doch bis jetzt hat sich noch kein Pissitus gefunden, der den Bediensteten zeigen würde, wie man in der Station Spital-Müllstätte Kohlen nach Hause bringen kann, ohne die Geleise zu überfahren.

Auch in diesem Falle wird uns baldige Abhilfe und Regelung dieser für die Bediensteten so wichtigen Angelegenheit gebeten.

**Wien I (W. S. b. a. h. n. h. o. f.).** Von dort wird uns wie folgt geschrieben: Die Zustände beim Verschubdienst in Wien I Westbahnhof „Halle“ sind für die Oberverschieber betriebsmäßig geworden, daß es notwendig ist, an dieser Stelle zu sprechen. Platzmeister Höfinger, in seinem Benehmen schon längst von der Station Wien-Brigittenau aus bekannt, findet es für angezigt, seine Unpraxis dadurch zu hemmeln, daß er seine ihm unterstellten Leute bei jeder Kleinigkeit zur Anzeige bringt, bedient jedoch nicht, daß er selbst der Schuldige ist, wenn irgend eine Verschiebung nicht so rasch durchgeführt werden kann, wie er es sich vorstellt.

Es kommen Fälle vor, daß am sogenannten Exerzierplatz der Oberverschieber ganz allein verschoben muß, indem die Verschieber durch den Platzmeister zu anderen Verschiebungen z. wegkommandiert werden. Der Oberverschieber ist in solchen Fällen gezwungen, Wagen ohne Aufsicht abrollen zu lassen, da er sonst mit der Verschiebung nicht fertig wird und die Herren Platzmeister, Herr Höfinger am allerersten, den Oberverschieber wegen Dienstverweigerung zur Anzeige bringt. Selbstverständlich müssen die übrigen Arbeiten beim Verschub auch geschehen, aber es ist doch nicht am Plage, den Oberverschieber für verspätete Fertigstellung des Verschubes verantwortlich zu machen, wenn er allein verschoben muß. Es wäre viel vernünftiger, wenn die Herren Platzmeister anstatt Anzeigen zu machen, dem Bahnamt die richtige Ursache mitteilen und mehr Personal verlangen würden, was sehr notwendig wäre. Weiters besteht noch die alte Einführung, daß der Oberverschieber um anderthalb Stunden früher in den Dienst gehen muß, um sich die nötigen Vorarbeiten zu machen, als da sind Werkstätte anschreiben, die verlangten Wagen für das Materialdepot und für die Werkstätte zusammenführen z. Nach unserer Ansicht wäre dies die Arbeit des Platzmeisters beziehungsweise Verschubaufsehers.

Was den Charakter einiger solcher Platzmeister betrifft, läßt derselbe sehr viel zu wünschen übrig. Es ist eine sonderbare Einführung in Wien I bei einigen Platzmeistern, daß diejenigen Verschieber, welche eine sogenannte „gute Wurzen“ spielen, machen können, was sie wollen, die übrigen, welche dies nicht tun, können unterdessen während diese im Wirtshaus sind, die Arbeit machen. Eine Anzeige existiert für solche Verschieber nicht und das Bahnamt hat für solche Vorkommnisse auch keine Augen.

Bei dem übrigen Verschubpersonal, welches mit diesen Herren Platzmeistern nicht recht, sind diese bei jeder Kleinigkeit mit der Anzeige da. Natürlich sind diese dann die schlechtesten Bediensteten, wenn über sie Anzeigen erstattet werden und die anderen die braven.

Geglaubt wird beim Bahnamt nur den Platzmeistern, das übrige Verschubpersonal hat nichts zu reden. Wir verlangen, daß in dieser Richtung endlich einmal gründliche Remedur geschaffen wird. Wir hoffen, daß die Herren Platzmeister und das übrige Verschubpersonal, welches diese Zeiten trifft, endlich zur Reue kommen, sonst müßten wir das nächstemal noch ausgiebiger und mit Namen dienen. Dem Verschubpersonal, welches haben will, daß diese Uebelstände auch tatsächlich abge schafft werden sollen, rufen wir zu: Hinein in die allgemeine Organisation, denn am Westbahnhof herrscht in dieser Beziehung noch eine große Unklarheit, sonst könnten solche Zustände schon längst nicht mehr bestehen.

**Olmütz. (K. I. Saatsbahn.)** Unser Artikel im „Eisenbahner“ vom 20. Juli hat eine große Verwirrung in den Köpfen der Leitenden angestiftet. Aber man weiß nicht, sind diese Herren wirklich so vernünftig oder ist das tatsächlich auf ihre Unkenntnis der Wirtschaft zurückzuführen. Allbekannte Tatsache ist es ja, daß man die großen Diebe laufen läßt, während man die kleinen hängt. Also wird es auch bei uns so gemacht. Man will zwei Güterzugpartien auflösen, von jeder geliebten Partie einen Mann wegnehmen, um die großen Kosten zu ersparen! Ja zum Teufel, warum hält man aber noch immer die Fremden hier, die mit Sehnsucht darauf warten, zu ihren Lieben in die Heimat kommen zu können und für die die Direktion den hohen Wohnungspacht zahlen muß!

Voriges Jahr sind in Jägerndorf bekannte Personen in der ganzen Umgegend herumgelaufen, Leute anzumerben und so mancher hat seine gute Arbeitsstelle verlassen, um als Gimpel auf den Leim zu gehen, und jetzt will man sie wieder an die Lust setzen? Viele haben schon Prüfungen gemacht, viele die Vorprüfungen und warten zur Einberufung seit Mai und werden nicht gerufen, warum? Weil man schon seit langem wußte, daß sich das nicht halten wird, aber zu feig ist, um seine Blamage zu belassen.

Wir haben voriges Jahr gegen die Heranziehung von fremdem Personal protestiert; aber nichts da, die Direktion mußte allen Bezirken bekanntgeben, daß sie keine geprüften Leute hat und nicht imstande ist, sechs Zugsführer anzustellen und verlangte Leute mit Zugsführerprüfung; jedoch als sie herkamen, mußten sie am Stod oder gar als Verschubkondukteure fahren, sie wurden in ihren Stationen von der Manipulation oder Revision weggenommen, um in Olmütz am Stod beim Güterzug zu paradien. Wer erkeht ihnen nun den unberechenbaren Schaden? Und was das wirklich notwendig? Nein! Hier war die Station, sei es: Schönberg, Hamsdorf, Nieder-Zinbiewitz oder gar Jägerndorf ganz allein imstande, die Zugsführer- und Stodmannposten zu besetzen.

Nachdem jetzt das Geld knapp wird, entschloß man sich zu sparen und das auf eine sehr originelle Art. Unsere Strecke ist eine Gebirgsstrecke. Also man braucht einmal mehr, dann wieder weniger zu bremsen. Nun kam gewiß so ein unentbehrlicher Diktatorjäger darauf, daß man die Bremser nur dann im Dienste führt, wenn sie tatsächlich auf der Bremse gebraucht werden, sonst aber Regie. Ja, wie kommt denn der Mann dazu, daß er, sei es den ganzen Tag oder was noch ärger ist, die ganze Nacht nach unserer berühmten Fahrordnung herumbummeln soll für ein paar Heller?

Was hier für Bauwerte hergestellt werden, wollen wir auch der Öffentlichkeit zeigen. Aus der Haltestelle Rohnitz wird eine Station gemacht, es wurde ein Miesbau aufgeführt und trotzdem ist darin nur eine Wohnung für den Vorland vorhanden. Man baute nicht das Haus auf der Seite, wo die Zufahrt ist und wo man nicht die Hälfte so hoch bauen brauchte, sondern im Tal, wo die Grundmauern höher sind, als das Gebäude samt Dach, und das Dach dann zugeschüttet werden mußte, wozu eine Unmasse Material gebraucht wurde. Aber warum wurde es zugeschüttet? Konnte man nicht unten Wohnungen für das Personal herrichten? Ja, wenn man so gescheit wäre! Diese Arbeit kostet ein enormes Geld und es ist doch gar nichts da!

In der Station Bransdorf wurden voriges Jahr Geleise verlängert und ein neues gelegt. Schon damals schüttelten die Bauern (von denen der Grund dazu abgelöst wurde) die Köpfe darüber, was da eigentlich für Züge Platz haben werden. Und siehe da, alles fertig war, sah er die Hochmühle, was sie wieder für einen Plüger gemacht hat und gleich ging es wieder über die Bauern her, um noch ein Stück Acker abzubetteln; heuer wird wieder verlängert!

Und solcher Kunststücke könnte man eine Unmasse erzählen. Aber noch ein gutes Stück. Bekanntlich muß jede zerfallene Fenster Scheibe bezahlt werden! Nun fragen wir: Es sind jetzt in jeder Station ein oder mehrere alte Personenwagen als Holzschuppen, Stallungen, Magazinsanlagen z., aufgestellt worden, welchem Zwecke sie ja vollkommen entsprechen, aber warum nahm man nicht die Fenster heraus? Es sind in jedem Wagen zehn Fenster und eine solche Scheibe wird laut Ergänzungsspeß auf Kr. 1-80 geschätzt; solcher Wagen gibts aber schon viele und die meisten Scheiben werden herausgeschlagen, konnte man sie nicht in der Werkstätte heranziehen?

**Hainfeld. (W. S. b. a. h. n. h. o. f.).** Die Werkstätte Hainfeld verlangte vier Hebekrane zum Ausbinden von Lokomotiven. Dieselben sind auch pünktlich eingetroffen, doch anstatt neuer und leichtgänglicher Werkzeuge sind vier riesig große hölzerne Prachtexemplare angelangt, die sich am zweckmäßigsten für das Eisenbahnmuseum eignen würden.

Die Heizhausleitung traute anfangs diesen vorstuflichen Angeheuern nicht recht, denn erstens waren diese Hebekrane wegen ihrer Konstruktion und ihres kanonischen Alters schon sehr bedenklich, zweitens gestatten die Raumverhältnisse in der Montierung keinen solchen Luxus.

Doch Herr Wolmann, der Maschinenmeister, ließ trotz des spärlichen Platzes diese vier Prachtexemplare in der Montierung aufstellen und die Menschenfalle ist seit dieser Zeit fertig. Schon beim ersten Heben zeigte sich die Qualität dieser alten Hebekrane. Als die Maschine in halber Höhe gehoben war, neigte sich ein Kran zur Seite, durch Unterlegen von weichem Schwarzholz wurde er wieder in richtige Stellung gebracht.

Wir möchten den Herrn Inspektor Catelieri darauf aufmerksam machen, dem Maschinenmeister Wolmann dieses Spiel mit Menschenleben einzustellen.

Wir machen heute schon Herrn Wolmann für etwaige Unfälle bei dieser Menschenfalle verantwortlich.

Der k. k. Generaldirektion empfehlen wir, diese Werkstätte einmal unverhofft und gründlich zu revidieren, bevor eine größere Katastrophe hereinbricht, die Opfer an Leben und Gesundheit fordern könnte.

**Unzmarkt. (U. n. g. l. a. d. s. f. a. l. l.)** In der Nacht vom 8. zum 9. August verunglückte auf der Strecke Unzmarkt-Scheifling der Pfälzschwitzer Genosse And. Gruber. Derselbe wurde während eines Dienstganges von der Maschine des Zuges 963 erfasst und circa 120 Meter weit geschleift. Dem Bedauernswerten wurde der rechte Arm vom Kumpf getrennt und ein Stiefel vom Fuß gerissen.

Nachdem derselbe längere Zeit bewusstlos gelegen haben dürfte, kam er zu sich und schleppte sich in schwerverletztem Zu-

stande nach dem etwa 200 Meter entfernten Wächterhause Nr. 225, wo er durch Genossen Pringer und dessen Frau die erste Hilfe erhielt und bis zum Eintreffen des Arztes in das Bett gelagert wurde.

Herr Dr. Waudisch, der um 11 Uhr mit Zug 923 ankam, behandelte den verunglückten Wächter und ordnete dessen Ueberführung in das Spital nach Leoban an.

**Wolkersdorf. (E. n. B. r. a. h. l. h. a. n. s.)** Eine eigentümliche Auffassung über seinen Dienstcharakter und seine dienstlichen Obliegenheiten hat der Magazinsgehilfe Kral in der Station Wolkersdorf. Sein offizieller Titel sagt uns, daß der Mann im Frachtenmagazin beschäftigt ist, doch an seiner Dienststelle ist dieser vielseitig verwendbare Magazinsgehilfe höchst selten zu treffen.

Dieses Muster von einem Bahnbediensteten läuft lieber den ganzen langen Tag im Ort mit den Waisos herum, dabei sämtliche Wirtshäuser besuchend.

Denn das Geld verdienen, insbesondere die Jagd nach Trinkgelber ist die Hauptsache. Ist eine Partei in Sicht, die vielleicht 1 oder 2 Kr. springen läßt, dann ist dieser jederzeit durstige Kumpan schnell zur Stelle, um nach Entgegennahme des Trinkgeldes ebenso eilig wieder zu verschwinden. Infolge des allzureichlichen Alkoholgenusses läuft der Magazinsgehilfe immer in einem Zustande herum, der nicht gerade angenehm ist.

In solch feuchtsüßlicher Stimmung pflegt er gerne mit seiner Weisheit zu prahlen, um sich bei den Gästen einige Schluck Alkohol zu verdienen.

Zweifelt man an der Wahrheit seiner Worte und feuchtet man nicht zur rechten Zeit seine durstige Kehle mit Bier oder Wein an, so zeigt der Held seine Autorität und schreibt: „Ich bin der Herr in der Station, zuerst komm ich, dann erst der Stationschef, dann kommt lange nichts, dann kommen erst die Beamten und wenn dann lange nichts mehr kommt, dann kommen meine Arbeiter, die müssen tanzen, wie ich pfeife.“

Wir wundern uns, daß die Herren Beamten sich dies so ruhig gefallen lassen und den Mann ohne Maulkorb frei herumlaufen lassen.

Dem Personal sind die Prahlereien Kral nichts Neues mehr, dieses steht sogar mit Freude den Tag herbei, wo Herr Kral so liebenswürdig sein wird und die ominöse Geschichte mit dem Automaten in den Wirtshäusern zum besten geben wird.

Sollte ein Genosse etwas schwachen Gedächtnis entschwinden sein, so sind wir gerne bereit, durch unser Fachblatt fehlend einzugreifen.

Also Herr Kral! Was hats da für ein Verwandtnis mit dem Automaten, heraus damit! Wir zahlen gerne einen Doppelliter.

**Studenzen.** Sonntag den 15. August d. J. fand in Graz das Leichenbegängnis des am 13. August in der Station verunglückten Kondukteurs Genossen Johann Kurzmann statt. Der imposante Leichenzug, voran die Bürgergarde, war der beste Beweis, wie beliebt der Genosse Kurzmann unter seinen Kollegen und Bekannten war. Zu dem Leichenbegängnis waren der Betriebsleiter Herr Inspektor Schölzer sowie viele Herren Beamten und sämtliche dienstfreien Bediensteten erschienen. Am Grabe wurde von den Sängern der k. k. Staatsbahnen ein äußerst wirkungsvoller Trauerchor vorgetragen, worauf Genosse Pesendorfer aus Studenzen eine ergreifende Grabrede hielt. Möge ihm die Erde leicht sein.

**Verfammlungsbericht.**

**Mürschan.** Bei der am 8. August 1909 stattgefundenen Generalversammlung wurde folgende Genossen gewählt: Benzel Dworkal, Obmann, Wbalbert Daurer, Stellvertreter; Ferdinand Wolf, Kassier, Jakob Schober, Stellvertreter; Simon Martinek, Schriftführer, Wbalbert Radenik, Stellvertreter. Ausschub: S. Nowotny und J. W. u. Sämtliche Zuschriften sind an Benzel Dworkal, Bahnwächter in Mürschan Nr. 101, zu richten.

Die nächste Monatsversammlung findet am 5. September 1909 um 8 Uhr nachmittags statt.

**Luditz.** Die Ortsgruppe Ratonitz hielt am 1. August 1909 eine gut besuchte Eisenbahnerversammlung in Hampis Gasthaus in Luditz ab, zu welcher Genosse Koranda aus Prag als Referent gekommen war.

Der Redner besprach in seiner zweifündigen Rede den Zweck und Nutzen der Organisation für die Eisenbahner, die neue Automatik und deren Mängel sowie die in kurzer Zeit zu erwartende Arbeitsordnung für die Arbeiter der k. k. Staatsbahnen. Lebhafter Beifall und zahlreiche Beitritte lohnten die Ausführungen des Referenten.

Die Eisenbahner von Luditz und Umgebung sind zur Erkenntnis ihrer Macht gelangt und suchen diese durch den Anschluß an die Organisation zu festigen.

**Wien.** (Vertrauensmännerversammlung.) Am 2. August fand in Marixhs Gasthaus eine Versammlung von Vertrauensmännern der Blocksignaldienst der k. k. Staatsbahnen statt, in welcher Genosse Sommerfeld ein ausführliches Referat über die neue Automatik brachte.

Darauf wurden mehrere wichtige Punkte des Provisionsfonds von Genossen Kern besprochen und nach längerer Debatte eine Aenderung der bestehenden Statuten vorgeschlagen.

**Wien XIV.** Die Ortsgruppe XIV. hielt am 30. Juli in Freys Restauration, XIV., Mariaböserstraße 176, um 8 Uhr abends eine freie Vereinsversammlung ab, wo Genosse Kurtag aus Linz als Mitglied der Zentralpersonalkommission einen sehr ausführlichen Bericht brachte. Redner besprach im allgemeinen den Wert der Zentralpersonalkommission, Berichtete über die stattgefundenen Sitzung, deren Verlauf, über die Zugeständnisse seitens des Eisenbahnministeriums betreffend die einzelnen Dienstgruppen. Besonders beschäftigte er sich mit der neuen Automatik, die wohl gewisse Verbesserungen bringe, doch noch lange nicht unseren Anträgen entspreche, nämlich zweijährige Vorrückung für die Diener in alle Gehaltsstufen. Redner befaßte sich vorwiegend mit den Werksstättenangelegenheiten, den verschiedenen Entlohnungen in die Dienstgruppen und betonte, daß für Werksstätten- und Heizhausbedienstete noch vieles zum Nachholen sei und brachte mehrere Anträge für die nächste Sitzung der Zentralpersonalkommission zur Kenntnis. Als nächster Redner sprach Genosse Jedlitzka über die Obervertränner und Partieführer und deren Ernennung. Genosse Partmann befaßte sich mit der Richtdurchführung der Kürzung der Vorrückungsfrist von drei auf zwei Jahre, von 1000 auf 1100 Kr., weiter die dreijährige Vorrückungsfrist der mit 900 Kr. vom 1. Jänner 1909 stabilisierten, welche eine schwere Schädigung aller Beteiligten ist. Redner forderte die Vertreter in der Zentralpersonalkommission auf, in der nächsten Sitzung diese benachteiligten Bediensteten entsprechend zu vertreten, damit auch diesen endlich geholfen wird.

**Wachtechnisches.**

**Zugsicherungsvorrichtungen zur Verhütung des Ueberfahrens der auf „Galt“ stehenden Einfahrtsignale.** Auf der Great Westernbahn ist, wie das „Eisenbahnblatt“ schreibt, eine Einrichtung eingeführt worden, die bei Ueberfahren eines geschlossenen Vorseignales den Lokomotivführer durch selbsttätige Auslösung der Lokomotivpfeife aufmerksam macht. Sie besteht darin, daß auf der Lokomotive ein elektrischer, von einer Akkumulatorenbatterie gespeister Stromkreis eingerichtet wird, durch den normalerweise die Dampfpeife geschlossen gehalten wird. Hinten an der Lokomotive befindet sich ein Gleitstift. Dieser berührt an den Signalstellen eine zwischen den Schienen erhöhte besetzte dritte Schiene. Wenn das Signal auf „Galt“ steht, so

ist die Gleitschiene stromlos. Wenn dann der Gleitschuh aufkaut, so hebt er sich und unterbricht dabei den Stromkreis auf der Lokomotive, so daß ein darin eingeschalteter Magnet den Verschluß der Dampfhebel freigibt; die Pfeife ertönt. Steht das Signal auf „Frei“, so geht über die Gleitschiene ein Hilfsstromkreis, der die Unterbrechung des Stromkreises beim Anheben des Gleitschuhes wieder überbrückt, so daß der Magnet nicht loslassen kann, die Pfeife also nicht ertönt. Die vorgeschriebene Einrichtung ist zweifelsfrei einfach und betriebssicher und ein gutes Arbeitsmittel in der Praxis wird ihr gleichfalls nachgerühmt. Eine ähnliche Einrichtung, die darin besteht, das Lokomotivpersonal durch einen Ton darauf aufmerksam zu machen, daß das Einfahrtssignal noch nicht gezogen, kommt auch in Deutschland bereits probeweise zur Anwendung, und zwar sind das die „elektrischen Guppen“. Eine Guppe wird etwa 100 Meter vor dem Vorfahrtssignal, die zweite 20 Meter vor diesem aufgestellt. Durch die Anwendung zweier Guppen will man eine doppelte Warnung des Personals erreichen. Die Guppen sind in einen elektrischen Stromkreis eingeschaltet, der von einer Batterie gespeist wird, die im Stellwerke der Station untergebracht ist. In den Stromkreis sind zwei Kontakte eingebaut, der eine etwa 20 Meter vor der ersten Guppe, der zweite am Hauptsignal. Der erste Kontakt ist in der Ruhelage offen und wird erst durch das Ueberfahren des Zuges geschlossen, der zweite ist zwangsläufig mit dem Signalglocke derart verbunden, daß bei Haltstellung die Leitung geschlossen ist, bei Fahrstellung aber unterbrochen wird, so daß dann die Guppen nicht ertönen können. Stehen nun die Signale auf „Halt“, so wird beim Ueberfahren des ersten Kontaktes der Stromkreis geschlossen. Alsdann wird in jeder Guppe eine Membrane, ähnlich einem Fernsprecher, in Schwingungen versetzt und ein laut quädelnder Ton hervorgerufen. Die Abstellung der Guppen kann erfolgen durch einen dritten Schienenkontakt, der am Hauptsignal eingebaut ist oder durch ein Uhrwerk, welches sich in der nächsten Wärfen- oder Stellwerksbude befindet. Neuestens werden auch Versuche mit „elektrischen Signalmembranen“ gemacht. Diese Einrichtung bezweckt, dem Führer nur anzuzeigen, daß er sich einem Signal nähert, ganz unabhängig davon, ob das Signal auf „Fahr“ oder „Halt“ steht. Der Apparat soll also lediglich die Aufmerksamkeit des Personals nachrufen und es veranlassen, auf das kommende Signal aufzupassen.

### Verschiedenes.

#### Die „Geschichte“ Erde.

Nach den jüngsten Feststellungen betrug Ende des Jahres 1907 die Gesamtlänge der Eisenbahnen der Erde 957.283 Kilometer. Zu berücksichtigen ist hier, daß bei diesen Angaben nicht etwa die Länge der Schienen, die sich um die alte geduldige Erde immer dichter legen, gemacht ist, sondern die Länge der Bahnen der verschiedenen Eisenbahnstrecken. Auch sind die „Kleinbahnen“ in der Aufstellung nicht enthalten. Ende 1909 oder im Laufe des Jahres 1910 wird die Gesamtlänge 1 Million Kilometer überschritten haben, denn die jährliche Zunahme beträgt seit einer Reihe von Jahren 20.000 bis 30.000 Kilometer, und mit einer solchen Zunahme, wenn nicht mit einer noch größeren, wird man noch für geraume Zeit zu rechnen haben. Welche Aussichten eröffnen sich in dieser Beziehung beispielsweise in dem umfangreichsten aller Erdteile, im riesigen Asien! Das vor verhältnismäßig kurzer Zeit noch eisenbahnlose „himmlische“ Reich geht mit Eifer daran, sich neuzeitliche irdische Verkehrswege zu schaffen. Die „Preußen am Stillen Ozean“, die Japaner, sind mit dem Ausbau ihres Eisenbahnezes beschäftigt. Im Lande der weißen Elefanten, in Siam, wetteifern Deutsche und Engländer im Anlegen von Schienensträngen. In Sibirien und in Mittelasien sind neue Eisenbahnverbindungen geplant. In Indien bleiben die Engländer nicht müßig. Kurzum, der Erfindung Stephenson's sind in Asien unermessliche, so bald nicht zu erschöpfende Wirkungskreise eröffnet.

Auf Asien entfielen Ende 1907 90.577 Kilometer Eisenbahnen; Ende 1906 waren es ihrer erst 45.833, die fast durchwegs auf die englischen Besitzungen entfielen. Ende 1907 kamen auf Britisch-Indien allein 48.108 Kilometer. Die seit 1896 zu verzeichnende Verdoppelung der Länge der asiatischen Eisenbahnen ist also auf Rechnung Sibiriens, Chinas, Japans und Kleinasiens zu setzen. Die mit deutschem Gelde und unter deutscher Leitung gebauten anatolischen Bahnen und die Pazdabbahn haben zu der Verdoppelung ein nicht unwesentliches Teil beigetragen. Zieht man in Betracht, daß Amerika zu der in Rede stehenden Zeit 487.506 Kilometer Eisenbahnen, etwas mehr als die Hälfte sämtlicher Schienenstraßen besaß, so kann man sich ausmalen, wie viel für die alten Kulturländer Asiens, wie viel für den Erdteil, in dem die „Wiege der Menschheit“ stand, nachzuholen ist. Da Amerika schon frühzeitig den Bau von Eisenbahnen aufs nachdrücklichste betrieben hat, während in Asien auf diesem Gebiet bis vor einem Jahrzehnt, von den englischen Besitzungen abgesehen, Erstarrung herrschte, ist die seitdem eingetretene Vermehrung der Eisenbahnen erklärlicherweise in Asien viel stärker als in Amerika. Dort beträgt sie, wenn man die Jahre 1896 und 1907 vergleicht, 100 Prozent, hier nur etwa 20 vom Hundert.

In Afrika war die Zunahme der Eisenbahnen verhältnismäßig ebenso so groß wie in Asien: 29.798 Kilometer Ende 1907 gegen 14.798 Kilometer Ende 1896; also gleichfalls eine Verdoppelung. Ein erheblicher Unterschied besteht nur insofern, als im „gelben“ Erdteil ein großer Teil der Vermehrung des neuzeitlichen Verkehrsmittels auf die Eingeborenen entfällt, während auf dem „schwarzen“ Kontinent ausschließlich die Weißen die Kulturträger und Kulturförderer sind. Bis die Neger an die Verwirklichung der Lösung gehen: Den „schwarzen“ Erdteil den Schwarzen! ist es noch weit hin. Auch in Afrika hat der Eisenbahnbau eine große Zukunft; aber sie ist nicht zu vergleichen mit den Aussichten, die sich ihm in Asien eröffnen haben. Abgesehen davon, daß Afrika erheblich kleiner ist als Asien, fehlt dem „schwarzen“ Kontinent die Dichtigkeit der Bevölkerung Ost- und Südasiens. Allerdings sind gewisse Pläne, die Sahara mit Schienenwegen zu durchqueren, zwischen Alexandria und Kapstadt eine ununterbrochene Eisenbahnverbindung zu schaffen, die Distrikte Afrikas durch Bahnen, die den Kongostaat durchziehen, mit der Westküste zu verknüpfen, dazu angetan, das afrikanische Eisenbahneze in den nächsten Jahrzehnten bedeutend zu vergrößern.

Zum Schluß auf seine Einwohnerzahl besitzt das menschenarme Australien sehr viel Eisenbahnen. Die Heimat der Wänguruhs und der schwarzen Schwäne steht in dieser Beziehung unter allen Gegenden der Erde am günstigsten da. In der Kolonie Queensland kommen auf 10.000 Einwohner 113 Kilometer Eisenbahnen; ein Verhältnis, wie es nirgends sonst auch nur annähernd erreicht wird. Auch die übrigen australischen Gebiete besitzen in dieser Beziehung eine außergewöhnlich große Zahl von Eisenbahn-

Kilometern. Der kleinste Kontinent hat fast ebensoviel Eisenbahnen, wie das mehr als viermal so große Afrika: 28.592 Kilometer gegen 29.798. Ende 1896 waren in Australien aber schon 22.372 Kilometer vorhanden, während es in Afrika damals nur 14.798 Kilometer gab. Die seitdem eingetretene Vermehrung war demnach in Afrika erheblich größer als in Australien, und so wird es auch ferner sein. Das ganze Innere Australiens ist so unwirtlich, daß das Bauen von Eisenbahnen sich nicht lohnt. Es besteht zwar der Entwurf, den äußersten Westen dieses Erdteils mit dem äußersten Osten durch einen mitten durch die Enden ziehenden Schienenweg zu verbinden, aber nachdem dieser riesenhafte Plan zur Ausführung gelangt sein wird, bleibt für Australien auf dem Gebiete des Eisenbahnbau'es nicht mehr viel zu tun übrig. Das australische Eisenbahneze hat dann die Grenzen seines Wachstums so ziemlich erreicht.

Amerika ist seit langem der Erdteil, der durch die Ausdehnung seiner Eisenbahnen die alte Welt in den Schatten stellt. Diesen Vorsprung wird die neue Welt wohl noch geraume Zeit behaupten. Von der Gesamtlänge der Eisenbahnen kommen über die Hälfte, 487.506 Kilometer auf Amerika. Die Vereinigten Staaten allein besitzen 369.991 Kilometer, das heißt 49.000 Kilometer mehr als ganz Europa, auf das 320.810 Kilometer entfallen. Ende 1896 war das Verhältnis ganz ähnlich. Damals hatten die Eisenbahnen der Erde eine Ausdehnung von 714.998 Kilometern und auch damals nannte Amerika mehr als die Hälfte, 374.742 Kilometer, sein eigen. Ebenso besaßen schon 1896 die Vereinigten Staaten allein etwa 40.000 Kilometer Eisenbahnen mehr als ganz Europa; 294.088 Kilometer gegen 257.203. Baute man im Erdteil der begrenzten Möglichkeiten, in Europa, Schienenwege, so baute man im Lande der unbegrenzten Möglichkeiten, in den Vereinigten Staaten, erst recht welche. Diesen Wettlauf wird Amerika noch lange aushalten. Die Ueberlandbahnen Kanadas und die Eisenbahnen, die in Südamerika, namentlich in Argentinien und Brasilien der Vollenbung harren, versprechen dem amerikanischen Eisenbahneze einen Zuwachs, der es getrost mit der Vermehrung der Eisenbahnen in der alten Welt aufzunehmen vermag. Auf die Dauer freilich muß sich hier die Entwicklung des asiatischen Eisenbahnezes geltend machen.

Vergleicht man die Ausdehnung der Eisenbahnen in den einzelnen Ländern Europas, so ergeben sich verschiedene Ueberziehungen. 1896 marschierte das Deutsche Reich mit 47.348 Kilometern an der Spitze. 1907 war es von Rußland, das damals nur 38.642 Kilometer besaß, überholt: 58.385 Kilometer in Rußland gegen 58.040 Kilometer in Deutschland. Bei dem Größenunterschied der beiden Staaten muß der Vorsprung auf Seiten Rußlands immer beträchtlicher werden. Deutschland ist mit Eisenbahnen weit gefälliger als Rußland. Zieht man übrigens in Betracht, daß die Kleinbahnen, deren Deutschland eine Menge besitzt, in den erwähnten Ziffern nicht berücksichtigt sind, so besitzt Deutschland auch jetzt noch mehr Schienenwege als das europäische Rußland. Deutschland am nächsten steht wie früher Frankreich mit 47.823 Kilometern gegen 41.173 Ende 1896. Dann aber kommt nicht mehr wie vordem Großbritannien, sondern Oesterreich-Ungarn. Das Donaureich besitzt 41.605 Kilometer gegen 32.108 Kilometer Ende 1896. Dagegen ist das Eisenbahneze Großbritanniens von 34.221 Kilometern in 1896 nur auf 37.150 Kilometer in 1907 gewachsen. Diese geringe Vermehrung ist natürlich: das Land mit der ersten Eisenbahn hatte auch zuerst sein Eisenbahneze ausgebaut.

Das in den Eisenbahnen stehende Kapital wurde 1896 auf insgesamt 145 Milliarden Mark berechnet. 1907 schätzte man es auf 208 Milliarden. Diese Zunahme ist beträchtlicher als die seitdem erfolgte Vergrößerung des Eisenbahnezes. Mit anderen Worten: das Bauen von Eisenbahnen ist teurer geworden. — Vor 50 Jahren kostete der Kilometer von den preussischen Staatsbahnen etwa die Hälfte von dem, was er heute kostet: 140.000 Mk. gegen 280.000 Mark. In anderen Ländern ist es, eine natürliche Folge der Kulturentwicklung, ähnlich.

### Literatur.

„Nach Feierabend“ betitelt sich die Wochen in Parteiverlag der Wiener Volksbuchhandlung erschienene Broschüre. Sie hat den Landtagsabgeordneten Michael Schagerl in Graz zum Verfasser, der es in ausgezeichneter Weise verstanden hat, neben Gespräche zwischen dem Koglbauer Polbl und dem Steinbofer Seppel“ niederzulegen. Die Broschüre, welche für den äußersten billigen Preis von 10 H. erhältlich ist, eignet sich ganz vorzüglich zur Agitation in Stadt und Land. Für die Einsendung von 15 H. in Briefmarken an die Wiener Volksbuchhandlung Ignaz Brand u. Komp. in Wien, VI., Gumpendorferstraße 18, erfolgt Franco-zusendung.

### Eingelendet.

(Für diese Rubrik übernimmt die Redaktion keine Verantwortung.)

**Wichtofan** ist ein ausgezeichnet bewährtes, ärztlichseits bestempfohlenes Mittel gegen gichtische, rheumatische und neuralgische Schmerzen, gegen Influenza, Herpes, Schindeln, Kopf- und Gliedererschmerzen. Wichtofan wirkt sofort schmerzstillend und übertrifft alle ähnlichen Präparate. Wichtofan beidmigt die Wäsche nicht und kostet per Tube Nr. 150. Täglicher Postversand, von drei Tuben auswärts franco, durch den Alleinerzeuger Apotheker Emanuel Schenker, Wien, XV., Mariäthierstraße Nr. 154.

## Sprechsaal.

### Abtug, Verschubpersonal!

Da noch einige Stationen dem in der am 11. April 1909 in Wien stattgefundenen Verschubpersonalkonferenz gefaßten Beschluß, wonach in jeder Station, wo Verschubpersonal existiert, ein Vertrauensmann zu wählen ist, nicht nachgekommen sind, so werden diese ersucht, diesem Beschluß ehestens nachzukommen, den Vertrauensmann zu wählen und diesen dem Genossen Konstantin Kneidinger, Wien, IX., Franz Joseph-Bahnhof, sofort bekanntzugeben. Ebenso fehlen noch die Namen einiger Direktionshauptvertrauensmänner, um welche Namen ebenfalls dringend ersucht wird.

### Offene Anfragen.

#### An das hohe k. k. Eisenbahnministerium!

Am 15. Mai 1909 wurde eine Deputation der Reichswächter der k. k. Nordbahn in das Eisenbahnministerium entsendet, um dort für die bei den k. k. Staatsbahnen üblichen Schnellzugs-, Puß- und Schmierprämien bittlich zu werden. Seine Ergeßenz der Herr Eisenbahnminister gab der Deputation das Versprechen, ruhig nach Hause zu fahren und den Reuten zu sagen, daß die Reichswächter der k. k. Nordbahn in Kürze mit denselben Prämien beteuert werden, wie bei den k. k. Staatsbahnen. Da dieses Versprechen bis heute noch nicht eingelöst wurde, so ersuchen die Reichswächter um dringende Erlebigung.

#### An die Generaldirektion P. A. in Wien.

Ist einer üblichen Generaldirektion P. A. bekannt, daß der strafweise verfehte Stationsleiter Herr Heindinger seine Naturalwohnung anstatt für die Bediensteten zu räumen, an fremde Leute vermietet?

Die Bediensteten der Rittnerbahn.

#### k. k. Bahnerhaltungsektion Wien III (Westbahnhof).

Im hierortigen Materialmagazin lagern derzeit die untenstehend angeführten Umklekleider, welche an Bedienstete zum Verkauf gelangen.

Wir bitten dortamtliche Meslekanten in der Zeit vom 20. bis 30. August 1909 zur Besichtigung anher zu senden und die bezüglichen Ankaufsanträge sodann im Dienstweg an die k. k. Staatsbahndirektion in Wien zu leiten. (Siehe Zirkular Nr. 158 ex 1908.)

Beinkleider (Kornblumenblau), Leinenblusen, Tuchblusen, Jaden, Pelz- und Tuchjoppen, Lodenpaletots, Tuchpaletots für Diener, Lodenröcke, Pelzpaletots, Uniformröcke, Pelzröcke I. und II. Dieses Zirkular ist Ihrem unterstehenden Personal bekanntzugeben.

#### Allgemeiner Rechtschutz- und Gewerkschaftsverein für Oesterreich.

**Ortsgruppe Saaz.** Den Mitgliedern wird bekanntgegeben, daß sich die Ortsgruppe an der am 12. September in Pilsen stattfindenden großen Eisenbahnerversammlung beteiligen wird.

Zusammenkunft am 12. September um 6 Uhr früh am Staatsbahnhof. Abfahrt mit Zug Nr. 1112 nach Pilsen, retour mit Zug Nr. 1113.

Die Genossen in der Strecke Schaboglück-Striegern werden freundlichst ersucht, ebenfalls an diesem Ausflug teilzunehmen und die angegebenen Züge zu benutzen.

Gleichzeitig geben wir bekannt, daß am 6. September, um 8 Uhr abends, im Vereinslokal die Mitgliederversammlung stattfindet, wo vollzähliges Erscheinen der Kollegen erwartet wird.

**Ortsgruppe Landskron.** Anlässlich der Verfekung des Herrn Oberbaurat Cermak ruft das gesamte Personal dem Schelbenden ein herzlichtes Lebewohl nach.

Herr Oberbaurat Cermak war uns jederzeit ein geachteter und vertrauensvoller Vorgesetzter und wir beglückwünschen unsere Parubühler Kollegen zu diesem in jeder Beziehung humanen Vorgefetzten.

Wäge es Herrn Cermak in seinem neuen Domizil recht gut gehen.

**Ortsgruppe Mischelob.** Den Mitgliedern diene zur Kenntnis, daß Sonntag den 29. August, um halb 3 Uhr nachmittags, in Eisensteins Gasthaus die Generalversammlung stattfindet, wo die Wahl des Domannes und der übrigen Funktionäre vorgenommen wird.

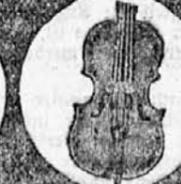
In Anbetracht der Wichtigkeit ist es Pflicht, vollzählig und pünktlich zu erscheinen.

**Ortsgruppe Spittal a. d. Drau.** Die neu gegründete Ortsgruppe hat bereits ihre Tätigkeit begonnen und werden Beitritte und Anmeldungen zur Organisation durch Josef Gabriel, Spittal a. d. Drau, Gmündnerstraße 228, entgegengenommen.

**Ortsgruppe Bettau.** Am 23. August 1909 findet in Bettau in Supanovic's Gasthaus eine freie Eisenbahnerversammlung statt, in welcher Genosse Weigl aus Wien als Referent erscheinen wird. Beginn der Versammlung um 8 Uhr abends. Genossen erscheint zahlreich bei dieser wichtigen Versammlung.

**Ortsgruppe Preus a. d. Donau.** Samstag den 21. August 1909, um halb 8 Uhr abends, findet im Gasthaus „zum goldenen Kreuz“ in Krems eine öffentliche Eisenbahnerversammlung statt. Referent aus Wien.

**Ortsgruppe Landau.** Am 23. August, 7 Uhr abends, findet im Hotel „Schwarzer Adler“ eine freie Eisenbahnerversammlung statt. Tagesordnung: Bericht der gewählten Vorstandsmitglieder der Berufsgenossenschaftlichen Unfallversicherungsanstalt der Oesterreichischen Eisenbahnen. Referenten: Karl Wild und Alois Bedt. Eisenbahner, erscheinen zahlreich und bringet die Frauen mit.

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

**Freie Eisenbahnerveranstaltungen.**

Die Zentrale hat nachstehende Besammlungstour auf der Südbahnstrecke eingeleitet:

- 27. August 1909 Gloggnitz
- 1. September 1909 Wiener-Neustadt
- 4. " 1909 Graz und Marburg
- 5. " 1909 Mladensfurt und Willach
- 6. " 1909 Wien und Franzensfeste
- 7. " 1909 Bozen
- 8. " 1909 Innsbruck und Bregl
- 9. " 1909 Triest
- 10. " 1909 Laibach und Steinbrück
- 11. " 1909 Bruck a. d. Mur und Mürzzuschlag

**Tagesordnung:**

1. Das Statut Nr. 385/a/1907 und die Einhaltung des im III. Absatz, Punkt 1, niedergelegten Vertrages.
  2. Die neue Dienstverteilung des Wächterpersonals.
  3. Anträge und Anfragen.
- Referent aus Wien.

**Samlungsausweis.**

Für die streikenden Oberbauarbeiter der Strecke Sanft Michele-Abio sind uns von folgenden Ortsgruppen weitere Streikunterstützungen gekommen: Von der Ortsgruppe der Südbahn Wien I, Nr. 50—, Ortsgruppe Franzdorf, Stations- und Heizhauspersonal Nr. 1202, Ortsgruppe Franzdorf, Wächter und Oberbauarbeiter der Strecke Wetzlar-Franzendorf Nr. 17-14, Ortsgruppe Franzdorf, Wächter und Oberbauarbeiter der Strecke Franzdorf-Haid Nr. 8-86, Ortsgruppe Innsbruck I Nr. 100—, Ortsgruppe Mürzzuschlag Nr. 116-65, Ortsgruppe Klamm am Semmering Nr. 10—, Ortsgruppe Marburg I Nr. 50—, Ortsgruppe Marburg II Nr. 52-40, Ortsgruppe Wien II Nr. 35-20, Ortsgruppe Kufstein Nr. 36-50, Ortsgruppe Wien-Maglern Nr. 7-53, Ortsgruppe Ronfalcone (zweite Rate) Nr. 23-53, Ortsgruppe Mla Nr. 61-40, in der letzten Nummer bereits ausgewiesen Nr. 209-60, sonach bis zum 18. August 1909 ein Gesamteinlauf von Kr. 790<sup>88</sup> zu verzeichnen ist.

**Briefkasten der Redaktion.**

Reichenberg: Kommt in nächster Nummer. — Baden, Graz, Wien, Eggenburg, Neumarkt-Kallham: Infolge eingetretener Hindernisse mußte Vieles zurückbleiben; wollen Sie uns deshalb entschuldigen. Das Fehlende kommt bestimmt in Nr. 25.

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

**Inserate**

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

**Ein herzliches Lebewohl.**

Unfähig meiner Besorgung von Zeitweg, rufe ich allen Genossen Eisenbahner noch mal ein herzliches Lebewohl zu. Besonders herzlich danke ich den Mitgliedern der Ortsgruppe Zeitweg für das mir bei meiner Abschiedsfeier überreichte Andenken, welches mir zur unvergesslichen Erinnerung bleiben wird.

Anton Hefel  
Oberkondukteur in Linz.

**Fertige Betten**

aus rotem Bettinlett, gut gefüllt, 1 Duchen oder 1 Unterbett 190 cm lang, 116 cm breit, 10, 12, 15 und 18 Kr., 200 cm lang, 140 cm breit, 13, 15, 18 und 21 Kr., 1 Kopfkissen 80 cm lang, 58 cm breit, 3 Kr., Kr. 3-50 und 4 Kr., 90 cm lang, 70 cm breit, Kr. 4-50 und Kr. 5-50. Anfertigung auch nach jeder beliebigen Maßgabe. Dreiteilige Daarmatrasen auf ein Bett 27 Kr., bessere 23 Kr. Versand franco per Nachnahme von 10 Kr. anwärts. Umtausch und Rücknahme gegen Portovergütung gestattet.

Benedikt Sachsel, Lobes Nr. 908 bei Pilsen (Böhmen).

**Um meine Waschmaschinen à 24 Kronen**

mit einem Schläge überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, dieselben zu obigen billigen en gros-Preis ohne Nachnahme zur Probe zu senden! Kein Kaufzwang! Ziel 3 Monat! Durch Seifensparnis verdient sich die Maschine in kurzer Zeit! Leichte Handhabung! Leistet mehr wie eine Maschine zu 70 Kronen! Die Maschine ist aus Holz, nicht aus Blech und ist unverwundlich! Grösste Arbeitserleichterung! Schont die Wäsche wie bei der Handarbeit! — Schreiben Sie sofort an:

Paul Alfred Goebel, Innsbruck, Postfach.  
Vertreter auch zu gelegentlichem Verkauf überall gesucht.  
Bitte nicht zu vergessen, die Bahnstation anzugeben, nach welcher die Maschine geschickt werden soll.

**Nebenverdienst** für Herren und Damen jeden Standes durch Übernahme hochlohnender Vertretung. Hausindustrie schriftlich. Nebenverdienst häuslich gewerblicher Arbeit u. Prospekt gratis. Reform-Verlag, Großschönau Nr. 30 in Sachsen. :: ::

**Tausch.**

Ein Verschieber der Station Bischofshofen wünscht mit einem Kollegen einer Station der Strecke Wien oder Graz zu tauschen. Tauschlustige wollen sich wenden an Johann Hofner, Verschieber, Bischofshofen, Salzburg.

**Günstiger Gelegenheitskauf**

für Händler und Hausierer mit Schnittwaren; sende auch an Private:  
**40-45 Meter à K 15.—**  
sortiert. Stoffe auf Blusen, 73 cm breit, feine neueste Mode-Dejins, Hemden- und Blusen-Dejins, vorzügliche rohe Gewandeneinwand, Kanvas, Bettzeug, Lyford auf Männerhemden, Frauenhäutchenstoffe, Handtücher, Blausuche auf Schürzen und Hausleiber, hübsche moderne Dejins.  
Restenlänge 6-10 Meter.  
Garantiert ohne jeden Fehler und eckfärbig, nur in prima Qualität. Für Nichtfassendes sende ich sofort das Geld retour.  
Mindestabräume: 1 Postfoto, 40-45 Meter gegen Nachnahme sendet  
Leinenweberei KARL KOHN, Nachod, Böhmen.

**Vorzüglichen Wein,**

garantiert naturrecht, von den berühmtesten Weingebenden und zwar Liffaner, rot, zu 40 Hektern } Dessertwein, Liffaner, weiß, zu 44 Hektern }  
Dalmatiner, rot, zu 32 Hektern, Dalmatiner, weiß, zu 40 Hektern. Schlicher (Dopollo) zu 36 Hektern, Istrianer, rot, zu 24 und 26 Hektern, Istrianer, weiß, zu 36 Hektern, Teranz, gerebelt I, zu 36 Hektern, Muscato, weiß oder rot, hochfein zu 56 Hektern, versendet in Leihfässern von 56 Litern aufwärts ab Station Pola per Nachnahme die Weingroßhandlung R. Koudosin, Pola.  
NB. Weinmuster auf Verlangen sofort gratis.

**Tausch.**

Der Bahnwächter Franz Majdl, Strecke Brunn-Regen Gottes Nr. 97, wünscht seinen 13jährigen Sohn bei einem deutschen Kollegen wegen Erlernung der deutschen Sprache gegen Tausch mit ebenso einem Kinde unterzubringen. Gefällige Anfragen sind an die obige Adresse zu richten.

Der **Staubsauger System Krauss**



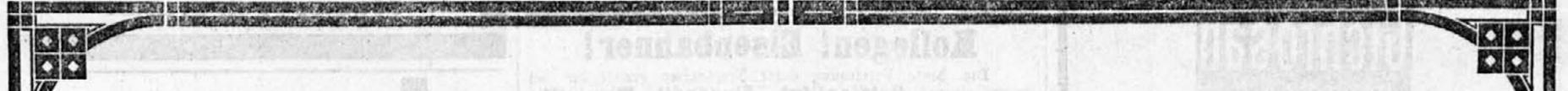
eignet sich zum gründlichen u. schnellen Entstauben von Teppichen, Polstermöbelen, Tischdecken, Billards etc. ohne Bürsten, ohne Klopfen, ohne Staubaufwirbeln. Mit grösster Leichtigkeit werden hier der Staub und die darin enthaltenen Mikroben und Bazillen entfernt.

**Nur Kronen 40.—.**  
Versand fracht- und verpackungsfrei. Prospekte gratis von **Bernh. Hähner** Fischern bei Karlsbad Nr. 237  
Vertreter gesucht. Vertreter gesucht.

**Gelegenheitskauf 3 Monate Kredit!**



Diese hochfeine, echt silb. Remontoir-Herrenuhr, mit doppeltem Goldrand, kostet nur K 18.—. Dieselbe Uhr mit echt silbernem Standfuß kostet nur K 28.—. Diese hochfeine Remontoir-Damenuhr kostet in echt Silber mit doppeltem Goldrand nur K 18.—, in echt Gold nur K 40.—. Die Uhren sind von erstklassigen Großuhrmachern genau abgemessen und gehen auf die Minute 3 Jahre Garantie! Nur diese vier erstklassigen Uhren werden geföhrt, daher die große Zeitungs-Aufmerksamkeit! Franco Zusendung, hochfeines Glas zu jeder Uhr gratis! Keine Nachnahme, 3 Monate Kredit, auch bei so artiger Verzinsung keinen Heller billiger! Die Herren Beamten können sich durch Neername der gelegentlichen Vertretung großen Nebenverdienst verschaffen! Bestellen Sie gleich bei der Großfirma Paul Alfred Goebel, Innsbruck.



# EISENBAHNER!

Verlangt in allen Lebensmittelmagazinen

# Hammerbrot

HAMMERBROT ist das beste und billigste!



# Wie die Trunksucht geheilt wird,



## ehe der Trunksüchtige das Gesetz verletzt.

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

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

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

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

Coom ist ein leicht lösliches Präparat, das z. B. die Hausfrau ihrem Gatten im Morgengetränk geben kann, ohne dass er das geringste davon merkt.

In den meisten Fällen versteht der Betroffene gar nicht, weshalb er plötzlich Spiritus nicht vertragen kann, sondern glaubt, dass der übertriebene Genuss davon der Grund dazu sein wird, wie man oft eine gewisse Speise verabschieden kann, wenn man dieselbe zu oft genossen hat.

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

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

### COOM-INSTITUT Kopenhagen 314F, Dänemark.

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

# Wilhelm Beck & Söhne

k. u. k. Hof-Uniformierungsanstalt u. Uniformsortenfabrik.  
**Uniformen, Kappen, Uniformsorten, Pelze, Pelzblusen und Zivilkleider.**  
ZENTRALWARENHAUS: WIEN, VIII/1, Lauggasse Nr. 1. FABRIK: WIEN, VI/2, Hirschengasse Nr. 26.  
FILIALEN: SARAJEVO u. BUDAPEST, INNSBRUCK, Burggraben 21. LEMBERG, Walowa 11 etc. etc.  
Preiskataloge und Massanleitungen gratis. — Provinzaufträge werden sofort effektiert.

## Nachruf.

Die Ortsgruppe Stubing ruft ihrem nach Salzburg verletzten Obmann Genossen **Johann Gung** ein herzlichliches Lebewohl zu; in der Erwartung, daß selber auch in der Ferne den Parteiprinzipien treu bleibt, empfehlen wir ihn den Salzburger Genossen auf das wärmste.

# Kaufe bei Kraus

## wer edle schöne Leinwand schätzt!

1 Stück Prima Hemdchiffon 54 Ztm. breit, 20 Meter lang K 6.-  
1 „ beste Rumburger 88 „ „ „ 23 „ „ 13.-  
1 „ Krauswebe Nr. 87 84 „ „ „ 23 „ „ 17.-

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

1 Dtzd. Leinwandhändtücher, weiss, 48x115 Ztm. gross, K 5.50.

### Leintücher ohne Naht

aus bester Flachleinwand, 6 Stück 150x200 Ztm. gross, K 13.20, oder 150x225 Ztm. gross, K 14.88.

1 Dtzd. feine, reinleinene Taschentücher 48x48 Ztm. gross, K 6.-  
Jede Art gediegener Leinwandwaren 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!

## Beste böhmische Bezugsquelle

### Billige Bettfedern!

1 kg graue, gute, gefüllene K 2.-, bessere K 2.40; prima halbweiße K 2.80; weiße K 4.-; weiße, flaumige K 5.30; 1 kg hochfeine, schneeweiße, gefüllene K 6.40, K 8.-; 1 kg Daune (Flaum), graue K 6.-, K 7.-; weiße, feine K 10.-; allerfeinste Daunenflaum K 12.-.  
Bei Abnahme von 5 kg franko.

### Fertige Betten

aus dichtem roten, weissen oder gelben Baumbaum, 1 Zuhent, 180 cm lang, 116 cm breit, mit samt 2 Kopfkissen, jede 80 cm lang, 58 cm breit, gefüllt mit neuem, sehr dauerhaften, flaumigen Bettfedern K 18.-; Goldbäumen K 20.-; Daunen K 24.-; einzelne Zuhente K 10.-; K 12.-; K 14.-; K 16.-; Kopfkissen K 9.-; K 12.-; K 14.-; Zuhente, 180 cm lang, 140 cm breit, K 4.50, K 5.20, K 5.70; Interzuhente, 90 cm lang, 70 cm breit, K 4.50, K 5.20, K 5.70; Interzuhente, Silberbitten, Heberbette, Federn und Matrasen u. billiger u. besser als sonst. Versand gegen Nachnahme von K 12.- an franko. Umkauf oder Rücknahme franko gestattet. Für Nichtpassendes Geld retour. Für Briefmarken Preis gratis und franko S. Benisch in Doseowitz Nr. 1, P., Böhmen.

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

## Haben Sie schon einen Phonographen gratis bekommen?

Mit meine vorzüglichsten neuesten Starton-Goldplattenspieler überall einzuführen, habe ich mich entschlossen, 2500 Phonographen zu verschenken. Verlangen Sie gegen Einzahlung von 10 h (in Briefmarken) Prospekt und Sie können einen prachtvollen Konzert-Phonographen gratis und sofort erhalten.  
I. Sprechmaschinen-Versand „Lowin“  
Wien, VI., Gumpendorferstrasse 111/9.

## 8 Tage zur Probe.

### Neueste Musikpendeluhr mit Schlagwerk, Wecker u. Musik

in prachtvollem Natur-Nussbaum, färbt. Kasten, 75 cm hoch, schlägt halbe und ganze Stunden, weckt und spielt die schönsten Musikstücke zur beliebigen Stunde und verpflichtet mich, die Uhr 1 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 10.-, Silberkette K 2.-, Golduhr K 18.-, Goldkette K 20.-, Goldring K 5.-, Wecker K 2.-  
Verlangen Sie meinen grossen Preis-Katalog mit 6000 Abbildungen, welcher Jedermann umsonst franko zugesandt wird.

## Kollegen! Eisenbahner!

Die beste Verzinsung eurer Ersparnisse erzielt ihr bei eurem eigenen **Geldinstitut „Flugrad“**, Wien, IV., Kleine Neugasse 8.  
Das Eisenbahner-Versicherungs-, Spar- und Vorschussinstitut

# „Flugrad“

übernimmt Spareinlagen auf Einlagebüchel in jeder Höhe und verzinst dieselben mit

## 4 1/2 Prozent

vom Tage der Einlage bis zum Tage der Behebung.  
Kollegen! Eisenbahner! Durch Anlage eurer Ersparnisse beim „Flugrad“ erreicht ihr ausser der guten Verzinsung den idealen Zweck gegenseitiger Hilfe: die eingelegten Gelder werden für Darlehen an bedürftige Eisenbahner verwendet.

Vertrauensmänner werden gesucht.

### Grässlich

hohe Preise werden oft für Herren- und Damenstoffe bezahlt. Dies können Sie nur vermeiden, wenn Sie direkt vom Tuchfabrikanten kaufen. Verlangen Sie daher sofortige Zusendung meiner reichhaltigen **Herren- und Wirter-Musterkollektion**. Geben Sie mir einfach Ihre Adresse und aparte Saisonneuheiten.  
**Tuch-Versandhaus FRANZ SCHMIDT**  
Jägerndorf 76 (Oest.-Schles.)

## Gichtosan

ausgezeichnet bewährt und von ärztlichen Autoritäten best empfohlen gegen **gichtische, rheumatische und neuralgische Schmerzen, Kopf- und Gliederschmerzen, Ischias, Hexenschuss, INFLUENZA** Erkrankungen der Atmungsorgane etc., wirkt sofort schmerzlindernd und beseitigt dauernd diese Krankheiten, selbst in ganz veralteten Fällen.

Angenehm riechende, die Wäsche nicht beschmutzende Salbe von verblüffender Wirkung. Gichtosan ist ein völlig unschädliches Präparat, das alle bisher existierenden Einreibungen an Wirksamkeit weit übertrifft. Zahlreiche Dankschreiben liegen im Original zur Einsicht auf.  
Preis per Tube K 1.50.  
Täglicher Postversand. Von 3 Tuben aufwärts franko. Alleiniger Erzeuger:  
**Apothek „zur heiligen Maria vom Siege“ Emanuel Schenker, Wien XV, Mariahilferstrasse 154.**

# 10.000 K Belohnung für Bartlose und Kahlköpfige



Bart und Haar tatsächlich in 8 Tagen durch echt dänischen „Mos Balsam“ hervorgehen. 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 Dünnhäutigen, welcher Mos Balsam sechs Wochen ohne Erfolg benützt hat. Obs.: Wir sind die einzige Firma, welche eine derartige Garantie leistet. Aertzliche Beschreibungen und Empfehlungen. Vor Nachnahmen wird dringend gewarnt. Betreffend meine Versuche mit „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. Tvorg, Kopenhagen. 1 Paket „Mos“ 5 Gulden. Diskr. Verpackung. Durch Vorauszahlung oder Nachnahme zu erhalten. Man schreibe an das grösste Spezialgeschäft der Welt:

## Mos-Magasin, Kopenhagen 308, Dänemark.

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

# MÖBEL

## Fünfhäuser Möbelniederlage

### M. Eisenhammer 142

Wien, XV., Mariahilferstrasse Nr. 142 (neben der Löwendrogerie Schawerda)  
politierte Zimmererarbeiten & Nr. 130, 150, 170, 210 u. 240. Küchenarbeiten von Nr. 34 aufwärts. — Komplette Schlafzimmer und Speisezimmer von Nr. 280. — Moderne Küchenarbeiten, ganz schön, grün, & Nr. 70. — Einzelne Gegenstände billig in großer Auswahl. Keine Preisliste 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 F. F. Kunden vor Schaden durch Irreführung zu bewahren achten Sie genau auf meine Firma **Fünfhäuser Möbelniederlage**, da eine Konturverwechslung meine Hausnummer als Preis missbraucht, um meine p. t. Kunden zu täuschen. Achten Sie auf die goldenen Tafeln vor dem Geschäftsportale.  
Regist. Schutzmarke: **Eisenhammer** „Eisenbahner“ in Lebensgröße in bahnkundlicher Ausführung.

## Anerkennungsschreiben:

Bin mit Ihren bisherigen Sendungen sehr zufrieden.  
**Salzburg. Alois Seber, Lokomotivführer.**  
Teile Ihnen mit, daß ich mit den Möbeln sehr zufrieden bin. Werde Sie bei jeder Gelegenheit bestens rekommandieren.  
**Zürich. Karl Kott, Konduktor.**  
Habe die Möbel in gutem Zustande erhalten; bin damit zufrieden. Sie stets bestens rekommandierend.  
**Bozen. Leo Brandstätter, Konduktor.**

# Druckarbeiten jeder Art

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

Herausgeber **Josef Tomšik**. — Verantwortlicher Redakteur **Franz Lill**.  
Druck- und Verlagsanstalt „Vorwärts“ Swoboda & Co.  
Wien, VI, Mariahilferstrasse 89A.